

Cidades

FALE COM A EDITORA GIOVANA RANGEL E-MAIL: cidades@redetribuna.com.br

Passarelas e lojas subterrâneas

Para a implantação dos corredores exclusivos serão construídas estações subterrâneas, que terão até espaço para lanches e compras

Aline Nunes

A implantação do corredor exclusivo de ônibus na Grande Vitória, para o Transporte Rápido Metropolitano (Tram), vai mudar o cenário da região e trazer novidades para os passageiros, como passarelas e estações subterrâneas, inclusive com lojas e lanchonetes.

Esse modelo, já desenvolvido em outros países, foi apresentado ontem no estudo da Secretaria de Transportes e Obras Públicas (Setop) que pretende viabilizar a execução do corredor exclusivo.

As passarelas e estações subterrâneas são alternativas para locais estratégicos, onde o espaço viário



AVENIDA CARLOS LINDENBERG

Linhas definidas até março

Alguns aspectos relacionados à implantação do corredor exclusivo, como as linhas que vão ser destinadas ao Transporte Rápido Metropolitano (Tram), serão definidos até março.

O levantamento está em andamento, com base na pesquisa de origem e destino de passageiros, recém-concluída.

Além da nova rede de linhas, esse estudo também permitirá saber a quantidade de ônibus necessária para atender à demanda do Tram e ao volume de passageiros por dia.

A quantidade de usuários, por sua vez, vai possibilitar a simulação da operação do Tram e definir pontos importantes do projeto, como o tamanho dos ônibus que vão

da superfície é restrito, e que possam agregar atrativos ao serviço.

A subsecretária estadual de Mobilidade Urbana, Luciene Becacici, sugeriu em frente à Assembleia Legislativa, cuja estação subterrânea pode ser ligada ao shopping.

Outra opção seria diante do Vitória Apart Hospital, em Carapina, com passarela sob a BR-101, para se ligar ao novo terminal do outro lado da rodovia.

Os ônibus do Tram não vão passar dentro dos terminais e, para garantir a integração do Sistema Transcol, serão implantadas estações adjacentes, onde passageiros poderão embarcar e desembarcar.

Na primeira etapa do projeto, estão previstos 52 quilômetros de corredor exclusivo, passando pelas vias com maior demanda de passageiros da Serra, Vitória, Vila Velha e Cariacica.

Para esse trajeto, devem ser implantadas 46 estações conjugadas (no mesmo ponto, nos dois sentidos da via), 42 alternadas e mais oito áreas de integração.

Essas áreas servirão como locais de integração tanto para linhas que fazem parte do corredor exclusivo quanto outras troncais, para transferência de passageiros.

Seriam "miniterminais", em pontos estratégicos, permitindo reduzir o número de ônibus de algumas regiões mais congestionadas, sem prejudicar o atendimento ao público. Entre as opções de instalação estão: Jucutuquara, Ilha do Príncipe e Reta da Penha, em Vitória, e Cobilândia, em Vila Velha.

circular e das estações.

"Com a simulação, também poderemos saber a economia de tempo do passageiro em determinado itinerário", comentou Luciene Becacici, subsecretária estadual de Mobilidade Urbana.

As simulações devem ocorrer a partir de março. Já para dar continuidade às obras, Luciene acredita que, se o governo conseguir a liberação dos R\$ 663 milhões junto ao BNDES, em quatro anos será possível concluir um trecho de 24 quilômetros de corredor, da Serra até a entrada da Terceira Ponte.

A subsecretária informou que o moderno sistema de Bogotá, na Colômbia, levou 10 anos para ter a primeira etapa concluída.



PROJEÇÃO MOSTRA como vai ficar a avenida Fernando Ferrari após implantação dos corredores exclusivos

Passageiro fica 8 dias no ônibus

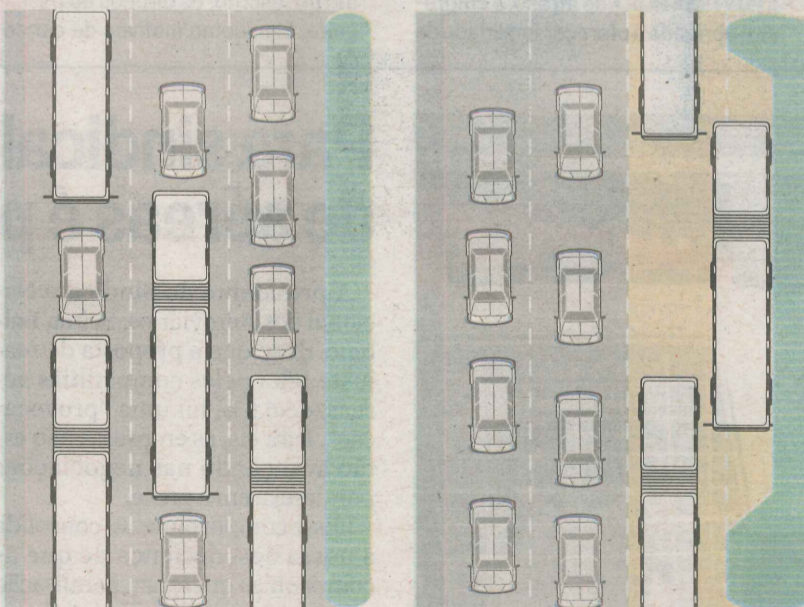
O volume crescente de veículos nas vias da Grande Vitória tem contribuído para a perda de tempo generalizada. O passageiro de ônibus desperdiça oito dias da semana, em um ano, em engarrafamentos. E, do carro, perde quatro.

Os cálculos são da subsecretária estadual de Mobilidade Urbana, Luciene Becacici, ao considerar um estudo, indicando que, em 1998 uma pessoa ficava, em média, 34 minutos no ônibus. Em 2007, eram quase 55 minutos.

No carro, o tempo médio no trânsito passou de 15 para 25 minutos. Por isso, na avaliação de Luciene, a adoção dos corredores exclusivos vai ser boa tanto para passageiros de ônibus quanto para usuários de carros.

Frota x velocidade

Objetivo é ter menos tempo para as viagens



Hoje

Para atender à demanda de passageiros e cumprir horários, são necessários mais ônibus nas vias, o que contribui para o congestionamento.

5 km/h

Em trechos da Grande Vitória, como a 2ª Ponte, essa é a velocidade média de ônibus, inferior até à da caminhada

40 minutos

Esse é o tempo médio perdido por passageiros de ônibus, todos os dias, em engarrafamentos.

Amanhã

Com o corredor exclusivo, o número de ônibus poderá ser reduzido nas vias sem, para tanto, comprometer o atendimento aos usuários.

25 km/h

Essa é a estimativa de velocidade média dos ônibus, a partir da implantação do corredor exclusivo.

Tempo menor

Os estudos ainda vão indicar a economia de tempo de viagem, com o corredor, mas é certo que vai diminuir.

Aterro da Beira-Mar vai virar parque e área esportiva

A divulgação de novas informações sobre o corredor exclusivo segue-se à feita segunda-feira sobre o edital do túnel que vai ligar Vitória a Vila Velha. Parte do projeto prevê uma área verde, na qual deve ser construído um parque.

O edital, para contratar a empresa que vai fazer o projeto executivo da nova ligação, vai ser publicado hoje no Diário Oficial. A empresa vencedora deverá desenvolver um projeto que contemple aterro de 70 mil metros quadrados na baía de Vitória, com 50 mil metros quadrados para um parque.

O secretário de Desenvolvimento da Cidade de Vitória, Kleber Frizzera, afirmou que já existe um estudo do município, prevendo aterro de 150 mil metros quadrados que, além de parque e área esportiva, poderia até ter parte usada para fins comerciais.

Quanto a outras intervenções em Vitória, sugeridas pelo governo em razão do corredor exclusivo, Frizzera disse que recebeu apenas um projeto básico, que está sendo analisado. "Nossa grande preocupação é com a degradação. Evidentemente é preciso pensar um projeto de transporte coletivo, mas a cidade é muito sensível."

O QUE VAI MUDAR

Controle de motorista atrasado

ENTRE AS OBRAS necessárias para o projeto estão: viadutos na BR-101 Norte, na Serra; mergulhão sob a avenida Getúlio Vargas e túnel na Ilha de Monte Belo, em Vitória; corredor ao longo do canal do rio Marinho, em Vila Velha; mergulhão para acesso ao Terminal de Campo Grande, em Cariacica.

A ESTAÇÃO PEDRO Nolasco, na BR-262, pode mudar de lugar.

HAVERÁ UM centro de controle operacional que, entre outras funções, vai se comunicar com o motorista, caso ele esteja atrasado, e até estender o tempo do semáforo verde para dar mais agilidade ao ônibus do corredor exclusivo.