

Ad 20648-1

Cidades

# Teste do conforto e lotação no Transcol

**Especialista em trânsito avalia lotação nos ônibus e diz que número de passageiros por metro quadrado é acima do ideal**

**Francine Spinassé**

Imagine 10 pessoas dividindo um espaço de um metro quadrado. É mais ou menos assim, apertadinhos, que os usuários fazem as viagens nos ônibus do Sistema Transcol.

Pensando no ideal de conforto dentro dos ônibus da Grande Vitória, o jornal **A Tribuna** resolveu testar qual seria a quantidade de pessoas por metro quadrado indicada por especialistas.

A sugestão é confrontada com os números que a Ceturb trabalha (seis por metro quadrado) e a realidade enfrentada por quem pega ônibus diariamente, principal-

mente nos horários de maior movimento.

O resultado foi que os ônibus passam bem longe do que seria o ideal, ou seja, quatro pessoas por metro quadrado. O número na vida real chega a 10.

O professor de transportes e consultor em engenharia João Renato Prandina recomenda que não haja pessoas em pé paralelas no corredor, para que as pessoas possam se movimentar. "Quatro pessoas por metro quadrado seria o aceitável."

Prandina participou dos três testes por metro quadrado, e já com seis usuários ele disse que estaria apertado, pois as pessoas geralmente estão com bolsas, o que atrapalha ainda mais a circulação. Com 10 pessoas, ficou impossível se movimentar.

O especialista em trânsito e transporte Fábio Muniz também confirmou que quatro pessoas seria o ideal por metro quadrado, mas ele acrescentou que tem de levar em consideração o serviço ofe-

recido e a tarifa cobrada.

"Em qualquer lugar do mundo, pessoas acabam andando em pé em transportes coletivos, ou o preço da passagem seria muito alto."

Segundo ele, o conforto está relacionado também à pontualidade em que o ônibus passa. "O conforto está aliado a quanto a população pode pagar pelo serviço. Nos horários de pico, os coletivos estão lotados porque os ônibus ficam parados no trânsito", afirmou.

Entre os estudantes que são usuários de ônibus e participaram do teste, a proporção de 10 pessoas por um metro quadrado é a que mais se aproxima da realidade.

Apesar das brincadeiras para todos entrarem no quadrado, a estudante Ana Paula Araújo, 25, afirmou que enfrenta a realidade todos os dias. "Lá todos estão com bolsas e fica ainda mais apertado."

O estudante Ronei Vieira Delpupo, 20, também encara a superlotação. "O ônibus que pego, quando entram cinco, caem três para fora", brincou.

## Ceturb trabalha com seis pessoas por metro quadrado

A Companhia de Transportes Urbanos da Grande Vitória (Ceturb-GV) disse que, hoje, trabalha com a média de seis pessoas por metro quadrado dentro dos ônibus do Sistema Transcol.

A diretora-presidente da Ceturb-GV, Denise Cadete, afirmou que hoje os ônibus convencionais transportam de 80 a 85 pessoas. Já os articulados levam até 140.

"Com os corredores exclusivos, poderíamos ter ônibus biarticulados, com capacidade para 200 pessoas, o que melhoraria mais o serviço e o conforto", disse.

Segundo ela, o grande problema nos horários de pico é o trânsito, já que os coletivos ficam retidos e quando chegam ao ponto, acabam lotando. "A hora de pico é assim em todo o mundo", frisou a diretora-presidente.



**10 POR 1:** hoje, cerca de 10 pessoas dividem o espaço nos horários de pico



**6 POR 1:** a Ceturb trabalha com o índice de seis pessoas no quadrado



**4 POR 1:** segundo João Prandina (de branco), é ideal para se ter conforto

**FALA, LEITOR!**



“Nos sentimos em latas de sardinha nos horários de pico, mas mais ônibus iria aumentar o trânsito”

**Débora Couto, 27, operadora de telemarketing**



“Pegar ônibus no horário de 18 horas não tem jeito, está sempre superlotado. A gente fica estressado”

**Helene Paula Gonorato, 21, operadora de telemarketing**

FOTOS: BIANCA PIMENTA/AT

**Cidades****Corredores**

Os corredores exclusivos devem ter duas faixas só para os coletivos, uma para os ônibus que vão fazer a parada nas plataformas e outra para fazer a ultrapassagem.

**Plataforma**

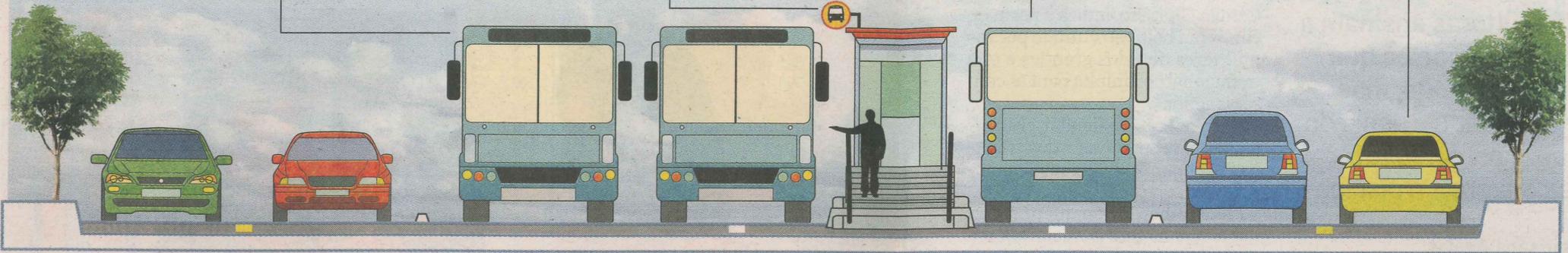
Os passageiros vão embarcar e desembarcar nas plataformas. A ideia é que eles paguem a passagem ao entrar na plataforma. Se precisarem trocar de ônibus, não precisam pagar.

**Sem espaço**

Em locais onde o trânsito é estrangulado, as pistas duplas para as ultrapassagens nos corredores não serão dos dois lados, mas apenas no sentido em que os ônibus param.

**Carros**

Com os corredores exclusivos para ônibus, os carros ficarão com duas faixas pelo menos em cada sentido. As faixas para eles ficarão separadas por espécies de canaletas.



# Como vai ser o corredor exclusivo

JUSSARA MARTINS - 16/09/2008

**Subsecretária de Mobilidade Urbana explica que faixas para ônibus serão centrais e que passageiros vão embarcar em plataforma**

**Francine Spinassé**

A implantação dos corredores exclusivos para ônibus ainda está em fase de discussão com as prefeituras sobre os pontos por onde devem passar e as intervenções que serão necessárias.

A subsecretária de Mobilidade Urbana, Luciene Becacici, da Secretaria dos Transportes e Obras Públicas (Setop), no entanto, antecipa como deve funcionar o sistema, que terá as paradas no canteiro central das avenidas da Grande Vitória.

“Temos que deixar pelo menos duas faixas para carros. No meio, os ônibus terão duas faixas nas paradas, que servem para enquanto um ônibus para, o outro poder ultrapassá-lo”, explicou.

Segundo ela, a ideia é que a pessoa pague uma passagem na entrada para a plataforma, e não dentro do ônibus. “Ela vai poder saltar em outra plataforma e trocar de ônibus sem pagar outra passagem. Em todos os pontos teremos sinalização para que as pessoas atravessem na faixa”, disse.

De acordo com a subsecretária, o projeto executivo ainda não está pronto, pois ainda estão sendo traçados com as prefeituras os locais de maiores dificuldades e onde serão necessárias desapropriações e intervenções, como túneis e viadutos. “Temos que compatibilizar os corredores com as diretrizes das prefeituras”, declarou.

De acordo com Luciene, estão

sendo estudados também o conjunto de linhas e a tecnologia da informação que será empregada.

“O órgão gestor vai ter uma central para monitorar os horários em tempo real que os ônibus passam em determinado local. Com isso, ele poderá observar se uma linha está atrasada e esticar o tempo semaforizado para que cheguem no horário. A pontualidade é um dos aspectos importantes do sistema.”

Ela acrescentou que entre as intervenções previstas está o projeto de um túnel da Cesar Hilal para a avenida Vitória, ligando a Hermes Cury Carneiro. “Alguma coisa vai precisar ser feita em torno do Boulevard da Praia também. Estamos avaliando as necessidades.”

A subsecretária ressaltou a importância do investimento no transporte coletivo. “A proposta é fazer um transporte que seja rápido e confortável, para que as pessoas deixem o carro em casa.”



**LUCIENE BECACICI** na avenida Vitória, que vai ter corredor para ônibus

## Primeira etapa dos corredores

> A **PRIMEIRA** etapa da implantação dos corredores exclusivos vai percorrer 40 quilômetros nas principais avenidas e rodovias da Grande Vitória, interligando os terminais do Sistema Transcol.

### A rota

- > **SAINDO DO** Terminal de Laranjeiras, na Serra, o corredor vai passar pela avenida Civit, seguindo em direção à BR-101, com destino ao Terminal de Carapina.
- > **DE LÁ**, ele segue pela Fernando Ferrari, Reta da Penha, avenidas César Hilal, Vitória e Centro.
- > **A PREVISÃO** é que passe pelas Cinco Pontes, chegando ao Terminal São Torquato, seguindo para a avenida Carlos Lindenberg em direção ao Terminal do Ibes.
- > **DE LÁ**, segue até o Terminal de Vila Velha, no final do Canal Bigossi.
- > **EM CARIACICA**, segue pela BR-262 até o Terminal de Jardim América, seguindo de volta pela rodovia até chegar a Campo Grande.
- > **OUTRO TRAJETO** passaria por Alto Laje, em um trecho da rodovia José Sette, até o Terminal de Itacibá.

Fonte: Luciene Becacici, subsecretária de Mobilidade Urbana da Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas.

C. 1, 2, 3 e 4.