

# Cidades.

**28 mil  
alunos sem  
uniforme**

Crianças em Linhares, no Norte do Estado, estão usando suas próprias roupas e uniformes velhos desde o início do ano letivo, há seis meses. *Página 7*

EDITORA:  
**ELISA RANGEL**  
erangel@redgazeta.com.br  
Tel.: 3321.8446  
agazeta.com.br/cidades  
gazetacidades

## NA FALTA DO BRT...

# ÔNIBUS E TÁXI TERÃO FAIXA EXCLUSIVA EM VITÓRIA

Prefeito anunciou que seis avenidas vão ganhar corredores

/// **KATILAINE CHAGAS**  
kchagas@redgazeta.com.br

Sem poder contar com o BRT (corredores exclusivos para ônibus), descartados para essa gestão do governo do Estado, Vitória terá faixas exclusivas para ônibus e táxis em pouco mais de 25,2 quilômetros de suas principais avenidas.

Secretários e técnicos do município se reúnem hoje no gabinete do prefeito Luciano Rezende para estudar como ocorrerá a implantação das faixas exclusivas.

A ideia é que elas sirvam de base para o BRT quando e se a proposta for retomada. “Precisamos avançar na questão da mobilidade na cidade, criando uma dinâmica para implantar o BRT. As faixas exclusivas diminuem o tempo de viagem dos coletivos”, afirmou Luciano Rezende.

A proposta é para atender também a demanda de taxistas, que já pedem autorização para utilizar a única faixa exclusiva hoje em Vitória. Ela possui 150 metros e está localizada entre a Avenida Desembargador Santos Neves e a Reta da Penha. “Só isso já melhorou muito”, avalia o prefeito.

Vão receber as faixas exclusivas para ônibus e táxis as avenidas Beira-Mar, Vitória, Nossa Senhora da Penha, a Reta da Penha, Fernando Ferrari, Maruípe e Leitão da Silva, após o término das obras de duplicação das vias. Juntas, elas somam cerca de 25 quilômetros de extensão.

O prefeito afirmou



Estudo vai apontar o tempo a ser economizado e o ganho em velocidade média dos veículos com faixas exclusivas

que dificilmente avenidas com apenas duas faixas, de ida e de volta, receberão demarcações exclusivas para ônibus e táxis. Entre essas vias estão a Marechal Campos e a Serafim Derenzi.

### TESTES

O estudo vai mostrar o tempo a ser economizado, o ganho em velocidade média dos veículos e a aceitação das pessoas à nova forma de circulação dos ônibus. A prefeitura já buscou experiências em outras cidades como Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte, que já contam com faixas exclusivas.

“Vamos fazer testes e ver gradativamente como vai

se dar”, afirma Luciano Rezende ao lembrar que houve quem criticasse as ciclofaixas em Vitória na época de sua implantação. “E hoje são bem aceitas”, diz.

### SEM BRT

O BRT era a grande promessa de gestões anteriores do governo do Estado para melhorar a mobilidade viária na Região Metropolitana da Grande Vitória, mas foi descartado por causa da crise econômica enfrentada pelo país e pelo Estado, segundo o secretário de Estado dos Transportes e Obras Públicas, Paulo Ruy Carnelli.



CONTINUA pág. 4

FERNANDO MADEIRA

## Faixa reversível em Camburi

/// Junto com as demarcações exclusivas para ônibus e táxis, a Prefeitura de Vitória estudará também a adoção de faixas reversíveis na Avenida Dante Michelini, em Camburi.

Moradores locais testemunham diariamente, nos horários de pico, uma das vias engarrafadas enquanto no sentido contrário o trânsito corre tranquilamente.

A proposta a ser estudada seria mudar o sentido de uma das faixas em que a pista está mais vazia para escoar o trânsito do sentido engarrafado.

## AS VIAS

### Faixas exclusivas

#### ▼ Táxis e ônibus

A Prefeitura de Vitória vai implantar faixas exclusivas para ônibus e táxis em avenidas da cidade

#### ▼ As avenidas

Receberão as faixas as avenidas Beira-Mar, Vitória, Nossa Senhora da Penha (Reta da Penha), Fernando Ferrari, Maruípe e Leitão da Silva

#### ▼ Quilômetros

Juntas, elas somam cerca de 25 quilômetros de extensão

#### ▼ Exceções

Não receberão demarcações exclusivas as avenidas com apenas uma faixa de ida e de volta



### Reta da Penha

A Reta da Penha é uma das seis avenidas que receberão faixas exclusivas para ônibus e táxis. Vitória já conta com uma faixa assim, com 150 metros de comprimento, ligando a reta à Avenida Desembargador Santos Neves **FOTO:** Carlos Alberto Silva/arquivo



# SUFOCO PARA MOTORISTAS NOS PRÓXIMOS 3 ANOS

Especialistas dizem o que pode ser feito de melhoria no trânsito

FERNANDO MADEIRA



**Sem investimentos**

Para Rafael Matta, os investimentos em melhorias do trânsito não acompanham o rápido aumento de veículos nas ruas da Grande Vitória.

“Na hora do rush o trânsito é complicado. As pessoas compram mais carros e, sem investimentos, o trânsito vai piorar”

— **RAFAEL MATT** 36 anos, Engenheiro

FERNANDO MADEIRA



**Sem expectativas**

Para a empresária Érica Batista, que já demorou duas horas para ir de Cariacica à Curva da Jurema, em Vitória, o trânsito ainda pode piorar.

“O trânsito piorou muito com o tempo. Os projetos que seriam feitos eram bons, mas sem eles acho que a situação tende a piorar”

— **ÉRICA BATISTA**, 29 anos, Empresária

▄ **MAÍRA MENDONÇA**  
mmendonca@redgazeta.com.br

O adiamento ou descarte de projetos como Terminal Aquaviário, a Quarta Ponte e o BRT (corredores exclusivos para ônibus) tirou do capixaba a expectativa a curto prazo de melhoria da mobilidade urbana. Enquanto a solução não vem, especialistas apontam o que pode ser feito para aliviar a rotina no trânsito.

A solução para o engenheiro de transportes e professor Manoel Rodrigues é remodelar o transporte coletivo já existen-

te: “As pessoas só deixam o carro em casa quando puderem ir com o mínimo de dignidade para seu trabalho. A moral da história é redesenhar o transporte público: rever a política tarifária, adotar novos sistemas de informação para os passageiros, reavaliar todas as linhas intermunicipais e interbairros”, opina.

Segundo Manoel, a construção de mais vias não é suficiente por causa do número crescente da frota de carros. Só na Grande Vitória, desde 2010,

**COMPLICADO**

“À tarde o trânsito é muito complicado. Os carros aumentam nas ruas, mas não há melhoria no trânsito”

**JOSÉ VALDO, 53 ANOS**  
MILITAR

houve aumento de 232 mil veículos, entre motos e carros, segundo o Detran.

**INTEGRAÇÃO**

Integração entre as me-

lhorias também é palavra-chave para o presidente do Departamento do Espírito Santo do Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB-ES), Eduardo Rocio. Mas, para ele, falta agilidade nos processos.

“As pessoas já sabem das soluções há tempos, mas há uma morosidade na tomada de decisões. Estudos não faltam, mas sim implementação”.

Na opinião de Rocio, ações como a construção do aquaviário interligando Vila Velha a Vitória já poderiam ter sido

realizadas, ainda que com um projeto mais simples.

Além disso, medidas como a construção de mais pontes entre bairros e a integração entre ciclovias e terminais, com ônibus adequados para o transporte de bicicletas entre os municípios, também são necessárias.

Para o especialista, já chegou a hora do Estado pensar em transportes coletivos mais arrojados, como a adoção do metrô e do VLT (Veículo Leve Sobre Trilhos).

**OBRAS**

Embora o BRT esteja descartado, o governo do Estado ainda vai manter nos planos algumas das obras que serviriam de base para a instauração dos corredores exclusivos. Entre elas, intervenções na Terceira Ponte e passagem subterrânea no viaduto da Vale ligando à descida do Aeroporto de Vitória.

Como ainda não há projeto definido para essas obras, não é possível esclarecer se o volume de recursos existentes é suficiente.

**EMPREENDIMENTOS DESCARTADOS E LIBERADOS**

**Obras**

▼ **Sistema Aquaviário**

Um novo projeto vai ser contratado para reativar o Aquaviário, em substituição ao que foi anunciado pela administração anterior. O motivo era o custo alto de manutenção

▼ **Quarta Ponte e BRT**

Ambas foram descartadas por causa da crise financeira

▼ **Mantidas**

Foram mantidas as obras

para a construção de uma passagem subterrânea entre o viaduto da Vale e a descida do aeroporto para acesso à Avenida João Palácio; intervenções no Portal do Príncipe para melhorar tráfego na região da Ilha do Príncipe e Vila Rubim; construção de um túnel sob o morro de Monte Belo

**Recursos**

▼ **Sem previsão**

Segundo o governo do Estado, sem projeto não é possível definir se o volume de recursos existentes é suficiente

▼ **Crédito**

O Estado possui duas linhas de crédito de financiamento para obras de mobilidade: o Programa Especial de Apoio aos Estados (Propae) e Banco



Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES)

▼ **Contrapartida**

Para cada obra, o governo deverá ter 25% de contrapartida financeira

▼ **Recursos**

A liberação dos recursos vai acontecer conforme a conclusão de cada etapa da obra, a cada medição aprovada