

Mobilidade urbana

Falta de investimentos atrasam viagens e prejudicam usuários do transporte público

JANAINA DO CARMO
Redação Tribuna

A falta de planejamento em mobilidade urbana tornam o trânsito na cidade cada dia mais caótico. Com uma frota de quase 174 mil carros, o transporte individual virou prioridade enquanto o coletivo recebe pouco ou quase nada de investimentos. Para o usuário do transporte público são horas perdidas dentro dos ônibus e o trajeto entre a casa e o trabalho se torna quase um calvário. Segundo dados do Sindicato das Empresas de Transportes Público de Petrópolis (Setranpetro), nos últimos 10 anos, houve uma redução de sete quilômetros no quilômetro por hora percorrido pelos coletivos, que passou de 19 km/h para 12 km/h.

“Se eu não perdesse tanto tempo dentro do ônibus daria para fazer tanta coisa quando chegasse em casa. Seria um adianto na minha vida”, lamentou a assistente de Recursos Humanos, Ângela Garcia, de 45 anos. Ela mora no distrito de Pedro do Rio e percorre todos os dias os cerca de 28 quilômetros entre a sua casa e o seu trabalho, na Rua 16 de Março, no Centro. Ângela conta que a viagem dura quase três horas. Por dia, são cerca de seis horas dentro do coletivo.

“É muito tempo perdido. Saio do meu trabalho às 18h e chego em casa por volta das 21h. Procuro pegar sempre o executivo que vai mais rápido, mesmo assim são horas presa em engarrafamentos. Chego em casa e só tenho tempo de ensinar a lição para o meu sobrinho, tomar banho e dormir. É muito cansativo”, contou. Para ela, é preciso investir na malha viária, melhorando as condições das ruas e aumentando os horários dos ônibus. “O executivo sai a cada 40 minutos. Deveria ter mais oferta, é muito tempo sem o transporte”, disse.

Para o diretor da empresa Cidade das Hortênsias, Carlos

Salvini, é preciso priorizar o transporte coletivo e desenvolver projetos e intervenções que vão dar mais agilidade. “Corredores exclusivos de ônibus são fundamentais. Os coletivos ficam horas parados em congestionamentos disputando lugar com carros, motos, caminhões. Se existisse, em alguns pontos da cidade, faixas exclusivas para os ônibus teríamos muita agilidade para atender aos usuários”, comentou.

O diretor cita pontos críticos como as ruas Montecasseros, Quissamã, Barão do Rio Branco, 13 de Maio, Bon-sucedido, Retiro e Carangola que deveriam receber atenção especial do poder público. “É preciso um trabalho sério, acompanhado por técnicos para resolver esses pontos de retenção. Dá para melhorar bastante com intervenções sérias e pensando no transporte público. Um ônibus transporta em torno de 50 pessoas, enquanto um carro quatro, e às vezes apenas uma pessoa. A prioridade tem que ser outra”, ressaltou.

De acordo com Gilmar de Oliveira, doutor em engenharia de transportes, atualmente, os veículos nas principais regiões do país estão circulando a 13 Km/h, quando a velocidade ideal seria de 20 a 25 km/h. Ele também acredita que a solução é priorizar o transporte coletivo. “Isso resulta em uma série de prejuízos, que vão desde a colocação de mais linhas para evitar que os passageiros fiquem esperando por tempo indeterminado em uma fila, até a procura por um serviço alternativo, resultando em menor quantidade de passageiros pagantes, aumento da tarifa e prejuízo exacerbado para o setor – problemas esses que poderiam ser facilmente resolvidos com políticas voltadas ao transporte coletivo em detrimento do individual, como, por exemplo, a implantação de corredores exclusivos para ônibus”, pontuou. •

Duas hora entre o Terminal de Itaipava e a Rua Paulo Barbosa

De acordo com dados do Sindicato das Empresas de Transportes Público de Petrópolis (Setranpetro) levantados por meio do sistema de monitoramento por GPS, o trajeto entre o Terminal de Itaipava e a Rua Paulo Barbosa, no Centro, em horário de pico, é feito em quase duas horas. Por conta dos congestionamentos, a empresa Turb Petrópolis (responsável pela linha) que realiza 2.197 viagens diariamente, perdeu, entre janeiro e maio, 2.166 viagens.

No trecho entre o Bingen e a Mosela, a situação também é crítica, o trajeto é percorrido em 40 minutos e até mais de uma hora em horários considerados críticos pela empresa Cidade Real (responsável pelas linhas que atendem a região): 7h às 9h; 12h às 13h; e 17h às 19h.

Segundo a empresa Cidade das Hortênsias, durante os congestionamentos, o trecho da Avenida Ipiranga é percorrido em 21 minutos, em horários normais, o ônibus faz o trajeto em sete minutos. A empresa aponta o estacionamento irregular, caminhões que realizam entregas fora de seu horário convencional e obras como um dos principais problemas



Longas filas de passageiros, aguardando os ônibus que demoram a chegar, são cenas frequentes seja qual for o destino do petropolitano.

Mais de 180 projetos e ações foram apresentados para melhorar o trânsito dos cinco distritos

Com mais de 180 projetos para os cinco distritos do município, o Plano de Mobilidade Urbana, estabelecido por decreto municipal, apresenta 25 obras de infraestrutura viária; sete voltada à segurança viária; 12 em fiscalização; 33 para sistema de transporte público de passageiros; 10 no transporte de cargas; oito adequações e implementação de legislações, entre outras propostas. Entre os projetos a curto prazo, o chamado ‘Zona 30’ é um dos previstos para ser efetivado nos próximos meses. Ele consiste na mudança da velocidade no Centro Histórico para 30 Km/h, contemplando toda a área tombada, as escolas, clínicas médicas e, claro, o número de pedestres que utilizam o centro – considerando que 192.013 pessoas, ou 62,8% da população vive nesta área. Para a Prefeitura, a redução da velocidade média dá à população mais segurança.

“O Setranpetro está muito otimista e confiante no diálogo que está sendo estabelecido entre a CPTrans, Prefeitura e empresas de transporte, principalmente no que diz respeito ao de-

Plano de Mobilidade Urbana – conheça os principais projetos

Curto prazo

- Adequação dos modais intermunicipais
- Implementação de ciclorrotas na zona central
- Regulamentar horários e locais específicos para o transporte de carga nas áreas mais movimentadas do município
- Regulamentar o serviço de veículos a frete

Médio prazo

- Instalação de novos modelos de abrigos de ônibus
- Buscar parcerias para sistema de bicicletas compartilhadas, com ou sem estações
- Execução de medidas mitigadoras no entorno de empreendimento já estabelecido ou em fase final de construção ao longo da União e Indústria e áreas de entorno
- Garantir transparência do sistema de transporte,
- Participar ativamente na nova concessão da BR-040

Longo prazo

- Duplicação da General Rondon
- Execução da rotatória das Duas Pontes
- Instalação de pontos de carga para veículos elétricos
- Criação de ciclovias como a da Orla da Piabanga ao longo da Barão do Rio Branco
- Estabelecer política tarifária específica que considere avaliar tarifas com preços diferentes entre si



Os constantes congestionamentos dão um nó na cidade e fazem trechos como a Avenida Ipiranga ser percorrido em 21 minutos em horários de pico.

envolvimento do Plano de Mobilidade do Município, como também aos projetos de otimização e troncalização de alguns bairros e

regiões, que vai tornar as viagens mais regulares e rápidas para os passageiros do transporte”, disse Carla Rivetti, gerente do Setranpetro. O Pla-

no de Mobilidade Urbana está disponível no site da Companhia Petropolitana de Trânsito, no link: www.petropolis.rj.gov.br/CPTrans. •