

## 7. Problemas e Carências

## 7. PROBLEMAS E CARÊNCIAS

Os principais problemas e carências do sistema de transporte coletivo de Fortaleza, cuja síntese é apresentada a seguir, foram identificados segundo as informações contidas no relatório técnico RT-5 – Diagnóstico do Sistema Viário de Fortaleza e constantes nos capítulos anteriores deste documento.

Apesar do sistema integrado permitir a acessibilidade à toda área urbana do município de Fortaleza com o pagamento de uma única passagem, com possibilidade de livre transferência nos sete terminais urbanos, a operação dos mesmos e do serviço em operação apresenta inadequação dos fluxos de veículos e quantidade de passageiros transportados.

De forma geral, com exceção do terminal Antônio Bezerra, os terminais de integração foram inseridos no contexto urbano onde estão localizados, sem um projeto adequado de acessibilidade, principalmente, no que diz respeito à elaboração de estudos de adequação do sistema viário do entorno e sua compatibilização com os locais de entrada e saída dos ônibus e a sua circulação interna. Em especial, os terminais Parangaba, Lagoa e Papicu, que geram um grande volume de ônibus, trazem transtornos à região onde estão localizados. A proximidade dos terminais Parangaba e Lagoa, cujas áreas de influência quase se tocam, acarretam problemas no sistema viário da região. É importante salientar que o Terminal Parangaba, de maior porte e mais importante no que diz respeito ao sistema tronco-alimentado para a região sudoeste do município, será de suma importância na integração com o METROFOR.

Os arranjos internos dos terminais possuem praticamente as mesmas características físicas com plataformas paralelas, a maioria delas com largura suficiente para a disposição de pontos de embarque dos dois lados. Este esquema permite a melhor utilização das plataformas, mas aumenta a movimentação interna dos ônibus, que muitas vezes precisam circular em volta das plataformas no seu percurso de entrada, operação de embarque e saída do terminal. A circulação interna dos pedestres é realizada no nível das pistas, utilizando as “lombadas”, colocadas como redutor de velocidade dentro do terminal, como local de travessia. De maneira geral, os terminais não possuem demarcação de faixas de travessia interligando acessos, saídas e plataformas.

Os terminais Papicu e Messejana possuem áreas específicas para o desembarque de passageiros, sendo que neste último, a operação de desembarque das linhas alimentadoras ou troncais no processo de integração é realizado em uma plataforma específica. Os demais terminais não possuem área de desembarque, sendo que nestes casos esta operação é realizada de forma irregular, com os ônibus parando em qualquer local assim que acessa o terminal.

Os pontos de embarque das linhas são fixos sendo que os das linhas troncais não são dispostos em área específica, dificultando a sua identificação e dispersando a movimentação interna de passageiros no processo de integração.

Esta dispersão é agravada pela falta de uma identificação clara dos sistemas alimentador e troncal, quer seja pelo posicionamento dos pontos de parada quer pela

não utilização de elementos visuais como símbolos e/ou codificação cromática, aplicadas nos terminais de integração, nos ônibus do sistema e em pontos terminais das linhas troncais da área central. O sistema de informação ao usuário, interno aos terminais, se restringe à identificação dos pontos de embarque das linhas através dos respectivos códigos e nomes e às informações complementares como a indicação de saídas, travessias, etc.

Em todos os terminais, o processo de integração alimentadora → troncal no período da manhã é bastante desordenado. De maneira geral não há espaço físico nas plataformas para a colocação, de forma adequada, de orientadores de fila ou outros dispositivos que organizem o embarque nas linhas troncais, principalmente na possibilidade de fornecer ao usuário a escolha de condição da viagem: “em pé” ou “sentado”. De qualquer forma, os problemas verificados neste período podem ser um indicativo da necessidade de reprogramação das linhas e melhor adequação demanda/frequências.

Sinteticamente as principais deficiências de ordem física e funcional nos Terminais de Integração, são:

- carência de adequação dos acessos aos terminais com o sistema viário de entorno e a circulação interna dos ônibus;
- condições inadequadas do pavimento na área interna e externa lindeira aos terminais de integração;
- operação nas áreas pagas utilizando tecnologia restritiva;
- existência de conflitos veículos x pedestres e veículos x veículos pela falta de organização interna na circulação dos ônibus e caminhos dos pedestres;
- carência de sinalização vertical (informativa e orientativa) e horizontal específicas e posicionamento adequado dos pontos de paradas das linhas, que favoreçam as transferências entre linhas troncais ↔ alimentadoras, facilitando a circulação dos passageiros dentro do terminal;
- deficiência na informação ao usuário sem a identificação visual clara das linhas por tipo, facilitando o processo de transferência dentro do terminal;
- maioria dos terminais de integração não possuem área específica para o desembarque, que é efetuado de maneira desordenada e irregular em qualquer local do terminal;
- formação desordenada de filas nas plataformas por falta de fiscalização e espaço físico;
- carência de equipamentos de apoio ao usuário.

Na Área Central a ausência de Terminais de Transporte Coletivo, que agrupam em um mesmo espaço físico os pontos terminais das linhas que possuem essa região como destino / origem final de viagem, acarretou na utilização das próprias calçadas como pontos terminais destas linhas.

O alto volume de passageiros concentrados em calçadas muitas vezes estreitas aumentam o tempo utilizado no embarque / desembarque e, conseqüentemente, no aumento do tempo de parada dos ônibus durante esta operação, ocasionando sérios problemas no trânsito local. Estes problemas são agravados pelo fato que muitas das vias da Área Central são estreitas, sem espaço disponível para ultrapassagens.

Há vias da Área Central com elevada concentração de pontos terminais como no caso das vias Tristão Gonçalves, General Sampaio e Dom Manuel onde estão localizados os pontos terminais

das linhas troncais. Esta concentração acentua os problemas, além de ser um fato de degradação do espaço urbano da região.

Aliado a estes aspectos a concentração de pontos terminais distribuídos ao longo das diversas vias, acarreta:

- conflito na movimentação dos pedestres x fluxo de embarque / desembarque de usuários;
- formação de filas que restringe o espaço de circulação dos pedestres;
- instrução visual, quer seja pelas fias de embarques, quer seja pelo tempo de permanência dos (ônibus), em frente as fachadas dos estabelecimentos comerciais, contribuindo para dificultar, para determinado tipo de atividades comerciais, acesso ao próprio estabelecimento e/ou sua própria visualização.

A grande maioria dos pontos terminais na Área Central não são providos de mobiliário urbano apropriado ao transporte urbano, tais como:

- inexistência de abrigos, e, no caso dos existentes, carência de padronização e conforto aos usuários;
- inexistência de informações dos serviços aos usuários;
- posicionamento inadequado dos veículos (afastamento do meio fio) dificultando as movimentações de embarque/desembarque, com acréscimo no tempo de viagem.

Associado a esses aspectos, entre outros problemas e deficiências identificadas destacam-se:

- não cumprimento dos itinerários das linhas de ônibus no acesso à Área Central nos períodos de pico, para desviar do sistema viário saturado, decorrência de pouca fiscalização na operação das linhas;
- sistema troncal operando com elevados índices de integração – média de 74%, acusando baixos índices de renovação e dificuldades na programação das linhas;
- transferências entre veículos de mesma capacidade no transbordo dos passageiros das linhas alimentadoras para as troncais, acarretando o aumento nos tempo de operação de embarque / desembarque, maior frota para o sistema troncal e problemas no arranjo físico dos terminais (menos espaço, formação de longas filas, etc.). Esse fato tem como consequência final a penalização dos usuários no processo de transferência de menores benefícios operacionais;
- tempo médio de espera para embarque no sistema alimentador no pico da tarde é superior a 10 minutos para cerca de 65% dos transbordos e superior a 15 minutos para 46% dos usuários. Isto acarreta um acréscimo no tempo total das viagens, sendo um indicativo da qualidade deficiente do serviço prestado;
- as linhas complementares e circulares integrantes que fazem ligações interbairros possuem itinerários extensos com baixos índices de produtividade, com IPK variando entre 2,0 e 2,5, acarretando dificuldades na programação ou intervenção na operação destas linhas;

- ausência de integração físico tarifária com o serviço de transporte de caráter metropolitano:
  - sobre trilhos e linhas intermunicipais;
  - penalizando os usuários dos sistemas, reduzindo a eficiência da infra-estrutura instalada, aumentando os tempos e custos das viagens.
- ausência de tratamento viário e de prioridade ao transporte coletivo em corredores de transporte com movimentação variando de 12.000 a 5.000 passageiros / hora / sentido tais como: João Pessoa / Cônego de Castro, Mr. Hull / Av. Bezerra de Menezes, BR-116 / Aguanambi e Gal. Osório de Paiva / José Bastos / Carapinima;
- elevado acúmulo de linhas metropolitanas (intermunicipais) com ponto final na área central, com parcela significativa do percurso concorrendo e coincidente com o serviço urbano;
- carência de tratamento físico-operacional, ao longo dos corredores, para as linhas urbanas e metropolitanas;
- aumento contínuo do número de veículo (transporte alternativo) – lotações / vans ao longo dos principais eixos de transporte coletivo, pela carência e/ou deficiência crescente do transporte coletivo regular e convencional;
- tendência de incremento da concorrência direta nos corredores de transportes entre o serviço de transporte alternativo e o serviço de ônibus regular;
- aumento no tempo de embarque / desembarque nos pontos de parada ao longo dos principais corredores em função da parada desordenada / irregular dos veículos tipo lotação / van, acarretando problemas de segurança e fluidez para o tráfego geral.