



CIRCUITO DO SIT-SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE
DADOS TÉCNICOS DO CTA ESTATÍSTICAS

CIRCUITO DO SIT - SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE

DADOS TÉCNICOS DO CTA ESTATÍSTICAS



SETTRAN - SECRETARIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTES



CTA ESTATÍSTICAS

CTA - CONTROLE DE TRÁFEGO EM ÁREA

AUTOR: AÍLTON BORGES

**CIRCUITO DO SIT-SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE
DADOS TÉCNICOS DO CTA ESTATÍSTICAS****ÍNDICE**

Título	01
Índice	02
Aspectos gerais	03
SIT - Sistema Integrado de Transporte de Uberlândia-MG.....	03
Observatório da Mobilidade	04
SIT - Sistema Integrado e Transporte e Uberlândia-MG	05
Operacionalização do sistema.....	05
Adaptações do sistema viário.....	05
A identidade visual do SIT - Sistema integrado de transporte	06
Troncais.....	06
Interbairros.....	06
Alimentadoras.....	07
Distritais.....	07
Radiais.....	07
Número e nome dos terminais de integração.....	08
Áreas e dimensões dos terminais.....	08
Dados técnicos dos terminais.....	08
Atividades dos terminais.....	09
Circuito do SIT - Sistema integrado de transporte	10
Equipamentos do SIT - Sistema integrado de transporte	11
Tipos de abrigos pós integração.....	11
Terminais do SIT - Sistema integrado de transporte	12
Central.....	12
Umuarama.....	13
Santa Luzia.....	14
Planalto.....	15
Industrial.....	16
Corredor estrutural João Naves	17
Impactos sobre o trânsito.....	18
Impactos sobre o transporte.....	18
Análise quantitativa.....	18
Análise qualitativa.....	18
Conceitos básicos de estatísticas	20
A importância do uso da estatística.....	20
Dúvidas e/ou esclarecimentos.....	20

**CIRCUITO DO SIT-SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE
DADOS TÉCNICOS DO CTA ESTATÍSTICAS****Aspectos gerais****SIT - Sistema Integrado de Transporte:**

As propostas para melhorias nos transportes e trânsito de Uberlândia são bastantes atuais e alguns planos podem ser citados como principais ao longo de 16 anos:

1. (1997) - Secretário Municipal de Trânsito e Transportes:
 - Sérgio Vieira Attiê - Administração: Virgílio Galassi.
2. (1997) - SIT - Sistema Integrado de Transporte, inaugurado em 05 de julho - pela Prefeitura de Uberlândia, através da SETTRAN - Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes.
3. (2000) - É implantado em 10 de janeiro, o serviço de transporte executivo (serviço experimental em microônibus), com tarifa superior ao SIT.
4. (2001) - Secretário Municipal de Trânsito e Transportes:
 - Silas Alves Guimarães - Administração: Zaire Rezende.
5. (2001) - O transporte executivo, foi incorporado ao SIT - Sistema Integrado de Transporte. A partir de 01 de junho, denominada como linhas cinza (Radiais).
6. (2003) - Reurbanização da Av. João Pinheiro, com faixa de tráfego à direita destinada ao transporte coletivo, com uma extensão de 1,00 km.
7. (2005) - Secretário Municipal de Trânsito e Transportes:
 - Paulo Sérgio Ferreira - Administração: Odelmo Leão.
8. (2006) - É implantado em 09 de setembro, o corredor estrutural da Av. João Naves de Ávila, com uma extensão de 15,00 km, sendo 7,50 km sentido Centro-Bairro e 7,50 km sentido Bairro-Centro e implantadas em distância média, entre si, de 500 metros, sendo 13 estações no canteiro central, sendo 03 estações de transferência E05, E08 e E11 e 04 estações com elevador para "PDF - Portador de deficiência física cadeirante" E02, E06, E09 e E10.
9. (2008) - Em 15 de junho, começou a operar no SIT - Sistema Integrado de Transporte a 3ª Empresa Concessionária do Município. Denominada de Viação Cidade SORRISO Ltda.
10. (2009) - Secretário Municipal de Trânsito e Transportes:
 - Paulo Sérgio Ferreira - Administração: Odelmo Leão.
11. (2009) - Em *12 de julho e **30 de agosto, começaram a operar no SIT - Sistema Integrado de Transporte as três Empresas Concessionárias do Município, conforme concessão:
 - **Transporte Urbano SÃO MIGUEL de Rezende Ltda;
 - **Turilesssa Ltda; e
 - *Viação Cidade SORRISO Ltda.
12. (2011) - Secretário Municipal de Trânsito e Transportes:
 - Divonei Gonçalves dos Santos - Administração: Odelmo Leão.
13. (2013) - Secretário Municipal de Trânsito e Transportes:
 - Alexandre de Souza Andrade - Administração: Gilmar Machado.



CIRCUITO DO SIT-SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DADOS TÉCNICOS DO CTA ESTATÍSTICAS

Observatório da Mobilidade

A Biblioteca Virtual, criada em 2009, pela Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes (SETTRAN), através da Diretoria de Estatísticas e Controle de Tráfego em Área (CTA), disponibilizava no Portal da Prefeitura de Uberlândia diversas publicações de estudos, pesquisas e dados estatísticos relacionados às áreas de trânsito e transportes na cidade.

“A Biblioteca Virtual da SETTRAN, em setembro de 2014, foi transformada em Observatório da Mobilidade, para facilitar o acesso do público aos documentos da Secretaria. Os textos são organizados por assunto, o que facilita a pesquisa”.

Na página podem ser consultados livremente por categoria dados que vão desde o Sistema Convencional de Transporte (SCT) até o Sistema Integrado de Transporte (SIT). O acervo também guarda registros de números referentes à frota veicular, cruzamentos semaforizados, acidentes de trânsito...

O Observatório é o conceito de virtualização das bibliotecas tradicionais. Basicamente, se refere à ideia de uma biblioteca intangível, ou seja, um serviço de informação sem infraestrutura física que oferece materiais exclusivamente em formato digital.

“Nós procuramos sempre que possível registrar vários assuntos da SETTRAN. Enfim, é um acervo que temos disponibilizado para qualquer pessoa no computador. É uma ferramenta excelente para outros Órgãos, Municípios e para pesquisa de estudantes”.

Para acessar o OBSERVATÓRIO da MOBILIDADE, o internauta deve entrar no Portal da Prefeitura www.uberlandia.mg.gov.br, → Secretarias → Trânsito e Transportes → Menu → Observatório da Mobilidade.



CIRCUITO DO SIT-SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DADOS TÉCNICOS DO CTA ESTATÍSTICAS

SIT - Sistema Integrado de Transporte de Uberlândia-MG

Operacionalização do sistema

A implantação do SIT - Sistema Integrado de Transporte requereu da Administração Pública a busca de parceiros na iniciativa privada para construção e administração dos 5 terminais urbanos através de participação na receita apropriada pelo sistema. Os terminais foram construídos e são administrados pela COMTEC - Companhia de Administração de Terminais e Centros Comerciais, criada em abril de 1995, a partir de uma parceria realizada entre as empresas ANDRADE GUTIERREZ e o Grupo ALGAR.

O projeto e implantação dos terminais urbanos não foram encarados apenas como equipamentos integrantes do sistema de transporte, mas vistos sob os aspectos de impactos na estrutura urbana e sua função como elementos incentivadores na formação de subcentros.

O terminal central está localizado na Praça Sérgio Pacheco e se constitui no terminal de maior área construída, ocupando 23,9 mil metros quadrados. O terminal conta com toda a infraestrutura de apoio ao usuário além de um shopping center com 85 lojas, praça de alimentação, entre outras atividades. No último pavimento do edifício o terminal oferece um estacionamento com capacidade para 262 veículos. O movimento interno de passageiros é de aproximadamente 65.000 usuários. Os terminais periféricos também são dotados de infraestrutura adequada e lojas.

O Sistema Integrado possibilitou um melhor aproveitamento da frota em operação e conseqüentemente trouxe melhorias aos usuários, proporcionando o oferecimento de maior oferta de transporte coletivo à comunidade através da racionalização de itinerários e supressão de itinerários superpostos e irracionais.

Operacionalização do sistema conta ainda com a informatização da fiscalização, coleta de dados e planejamento. Tudo isto, para acompanhar a qualidade oferecida ao usuário e a alimentação da câmara de compensação tarifária. A coleta de dados nos terminais é realizada nas cabines de controle, através de micro-coletores de dados, possibilitando ao planejamento, com um mínimo de atraso, diagnosticar possíveis falhas no sistema.

Modernas técnicas de gerenciamento proporcionam ao órgão de gerência do transporte (Settran - Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes), um maior controle sobre o serviço ofertado à população que, conseqüentemente, reflete na qualidade e produtividade dos serviços.

Adaptações do sistema viário

Para implantação do SIT - Sistema Integrado de Transporte foram realizadas algumas intervenções no sistema viário da cidade, com vistas a melhorar a operação do mesmo. Como referido anteriormente a falta de prioridade ao transporte coletivo tem levado a grandes perdas nos tempos de percursos na área central e adjacências. Alguns pontos fora da área central também apresentam problemas constituídos por afunilamentos e concorrência do transporte coletivo com veículos privados.

Dentro dos objetivos da Prefeitura de Uberlândia de implantar não somente um plano setorial, mas de criar condições para implementação do plano diretor na sua totalidade, a SETTRAN - Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes, tem implantado modificações no sistema viário, presentes no Plano Diretor da cidade.

Estas ações visam equacionar os problemas de circulação viária existente bem como proporcionar ao cidadão conforto e segurança em seus deslocamentos.

As medidas prioritárias são aquelas que tem por objeto a área central da cidade, as áreas de influência dos terminais e itinerários de transporte coletivo.



CIRCUITO DO SIT-SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DADOS TÉCNICOS DO CTA ESTATÍSTICAS

Destacam-se neste rol de medidas, a primeira etapa da canaleta central da av. Monsenhor Eduardo, implantação da nova circulação no entorno da Praça Sérgio Pacheco, sinalização de todos os itinerários de ônibus, sincronismos dos semáforos da área central, implantação de faixas preferenciais nos corredores centrais com futura transformação em faixas exclusivas e alargamento dos passeios para tratamento urbanístico.

A identidade visual do SIT - Sistema integrado de transporte

Para melhorar a comunicação com o usuário e tornar o sistema de fácil compreensão, a SETTRAN - Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes dotou o Sistema Integrado de uma identidade visual que conseguisse atingir uma maior legibilidade ao sistema.

Os terminais são dotados de uma comunicação visual de fácil entendimento tanto para os diversos serviços existentes nas dependências dos mesmos, quanto para os encaminhamentos para as plataformas de embarque e desembarque. Foram implantadas diversas melhorias no ponto da Praça Tubal Vilela (av. Afonso Pena) e na Praça Clarimundo Carneiro, incluindo paradas seletivas para evitar o desconforto dos deslocamentos e tumultos para embarcar nos ônibus, além de uma ampla infraestrutura.

Os veículos de transporte coletivo têm novas cores de identificação por meio de caracteres alfanumérico:

- As linhas troncais são identificadas pela cor amarela, e os caracteres estão presentes na lateral e nas dianteira e traseira dos veículos.
- As linhas alimentadoras possuem cor verde.
- As linhas interbairros possuem cor vermelha.
- As linhas radiais possuem cor cinza.
- Os veículos reservas possuem cor branca.

Troncais

- O primeiro dígito é constituído pela letra **T (troncal)**, o segundo dígito indica o terminal de origem, o terceiro dígito o terminal de destino da linha. O quarto dígito indica o número da linha. **(Ex. linha T121 - Terminal Central-Terminal Umuarama).**



Interbairros

- O primeiro dígito é constituído pela letra **I (interbairro)**, o segundo dígito indica o terminal de origem, o terceiro dígito o terminal de destino da linha. O quarto dígito indica o número da linha. **(Ex. linha I231 - Terminal Umuarama-Terminal Santa Luzia).**





CIRCUITO DO SIT-SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DADOS TÉCNICOS DO CTA ESTATÍSTICAS

Alimentadoras

- As linhas alimentadoras têm a designação **A (alimentadora)**, o segundo dígito indica o terminal de destino da linha, os dois dígitos indicam o número de seqüência das linhas. **(Ex. linha A327 - São Jorge-Terminal Santa Luzia).**



Distritais

- As linhas distritais têm a designação **D (distrital)**, o segundo dígito indica o terminal de destino da linha, o terceiro dígito indica a característica especial da linha e o último dígito indica o número de seqüência das linhas. **(Ex. linha D280 - Terminal Umuarama-Cruzeiro-Martinéria).**



Radiais

Linhas que ligam um bairro periférico com o centro da cidade (local onde normalmente se concentram as atividades comerciais e de prestação de serviços). As linhas radiais apresentam as seguintes características:

- São indicadas para o atendimento de grandes fluxos de passageiros com destino final no centro da cidade;
- Os deslocamentos são realizados no sentido centro-periferia e vice-versa;
- Normalmente percorrem o mesmo itinerário tanto na ida como na volta;
- Contribuem para os congestionamentos das vias centrais, devido ao grande número de veículos circulando no centro.
- As linhas radiais têm a designação **B (radial)**, o segundo dígito juntamente com o terceiro dígito e o último dígito indica o número de seqüência das linhas. **(Ex. linha B904 - Ipanema-Centro).**



DADOS TÉCNICOS

CIRCUITO DO SIT-SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DADOS TÉCNICOS DO CTA ESTATÍSTICAS

Número e nome dos terminais de integração

1. Terminal Central



2. Terminal Umuarama



3. Terminal Santa Luzia



4. Terminal Planalto



5. Terminal Industrial



Áreas e dimensões dos terminais

Terminais sistema	Nome oficial dos terminais do sistema	Berços emb/des	Área (m ²)			
			Terreno	Construção	Plataforma	Estocagem
Central	Paulo Ferolla da Silva	30	15.742,62	23.922,00	3.310,00	0.000,00
Umuarama	José Rodrigues da Cunha	15	14.223,27	4.135,50	1.790,00	2.700,00
Santa Luzia	Genésio Pereira de Melo	11	9.438,77	3.363,84	1.710,00	6.100,00
Planalto	Bráz Cardoso de Oliveira Filho	08	11.760,00	2.785,50	803,00	2.400,00
Industrial	Fábio Pereira	04	7.116,12	1.440,00	473,00	3.146,53
Total - 05		68	58.280,78	35.646,84	8.086,00	14.346,53

Dados técnicos dos terminais

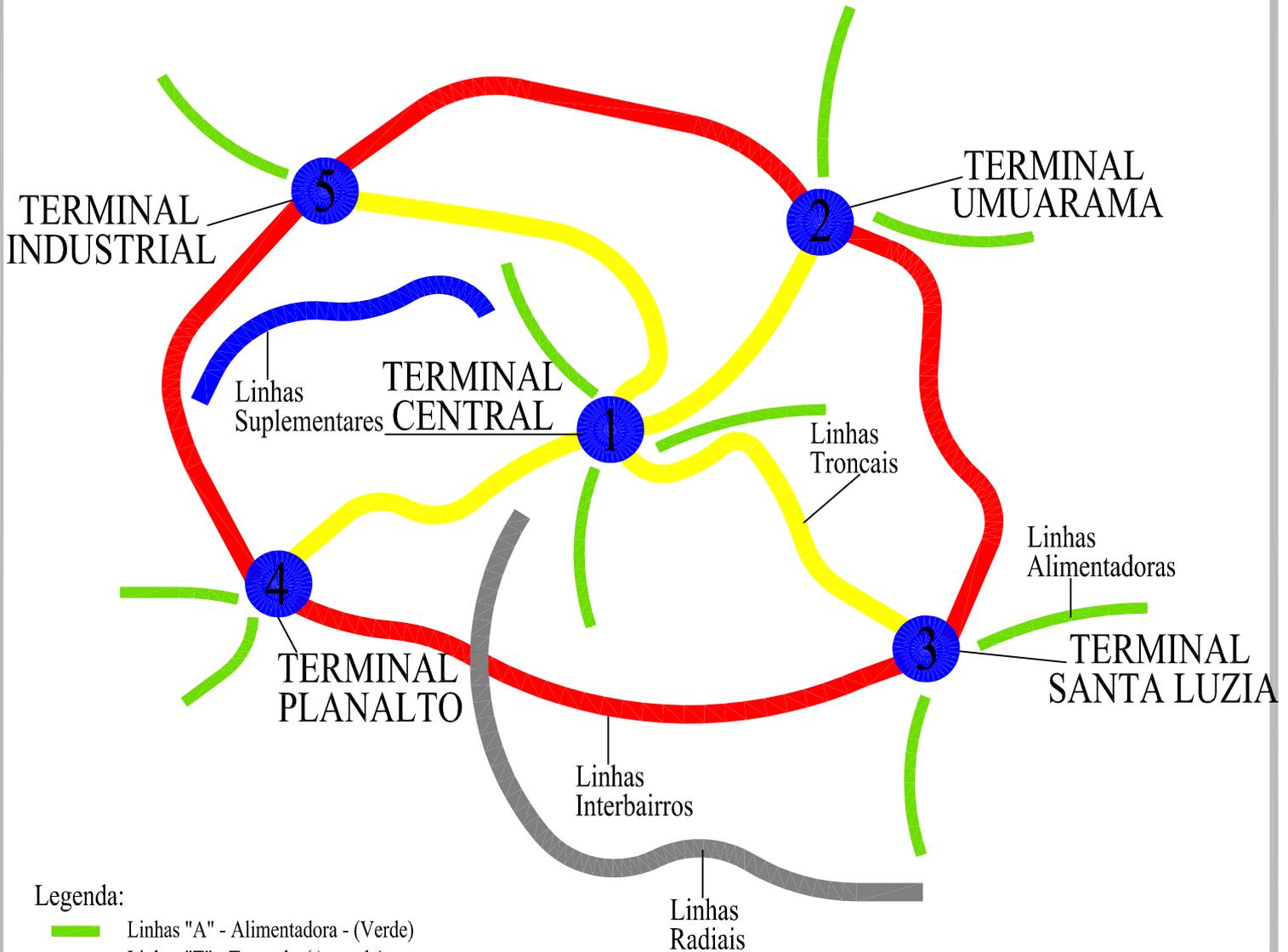
Dados técnicos	Terminal Central	Terminal Umuarama	Terminal Santa Luzia	Terminal Planalto	Terminal Industrial
Área cobertura (m ²)	8.007,00	4.135,50	2.751,84	2.785,50	1.440,00
Área plataforma (m ²)	3.310,00	1.790,00	803,00	803,00	473,00
Área do terreno (m ²)	15.745,62	14.223,50	9.438,77	11.760,00	7.116,12
Área construída (m ²)	23.922,00	4.135,50	2.751,84	2.785,50	1.440,00
Área verde (m ²)	3.000,00	8.854,00	2.791,84	6.123,00	5.032,00
Construtora	A.Gutierrez	A.Gutierrez	Comtec	A.Gutierrez	A.Gutierrez
Tempo de execução da obra (dias)	360	110	-	110	110
Início da operação	05/07/1997	05/07/1997	05/07/1997	05/07/1997	05/07/1997
Volume de concreto armado (m ³)	3.451,30	432,53	-	298,20	206,14
Custo da obra	5.958.387,99	760.932,98	-	553.902,02	348.792,60

**CIRCUITO DO SIT-SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE
DADOS TÉCNICOS DO CTA ESTATÍSTICAS****Atividades dos terminais**

Atividades nos terminais	Terminal Central	Terminal Umuarama	Terminal Santa Luzia	Terminal Planalto	Terminal Industrial
N.º de boxes (com/serviço)	13	04	04	04	01
N.º de bancos	-	-	-	-	-
N.º de lanchonetes	05	01	03	01	-
N.º de lojas	61	11	22	05	-
N.º de cinemas	-	-	-	-	-
N.º de caixas eletrônicos	18	03	04	02	02
N.º de sanitários públicos	06	02	02	02	02
N.º de quiosques	16	01	02	02	01
Praça de alimentação	01	-	-	-	-
Sala de comercialização do passe escolar	01	01	01	01	-
Vagas para estacionamento pago	264	-	-	-	-
Vagas para estacionamento aberto	15	30	08	20	-
Almox./dep./câm.frig. (m²)	370	-	-	-	-
Adm. (emp. e gerência)	sim	sim	sim	sim	sim

SIT-Sistema Integrado de Transporte

05 de Julho de 1997



Legenda:

-  Linhas "A" - Alimentadora - (Verde)
-  Linhas "T" - Troncal - (Amarela)
-  Linhas "I" - Interbairro - (Vermelha)
-  Linhas "R" - Radial - (Cinza)
-  Linhas "D" - Distrital - (Verde)
-  Linhas "S" - Suplementar - (Azul)



13 - Estações - 03 Estações de Transferências (E05, E08 e E11) - Ave João Naves de Ávila
04 Estações com Elevador para "PDF" (E02, E06, E09 e E10)

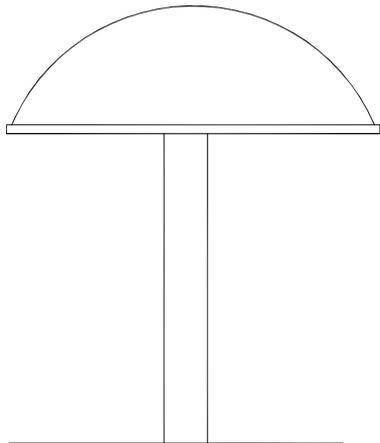
-  1.043 - Pontos com Abrigo de Concreto - com 2.104 bancos
-  005 - Pontos com Abrigo de Fibra
-  635 - Pontos com Placa em Poste Cemig
-  092 - Pontos com Placa em Poste Cemig com Marquize
-  685 - Pontos com Placa em Pontaleta
-  113 - Pontos com Placa em Pontaleta com Marquize
- = 2.586 - Pontos de Paradas no SIT

N.º e Logradouro das Estações do SIT

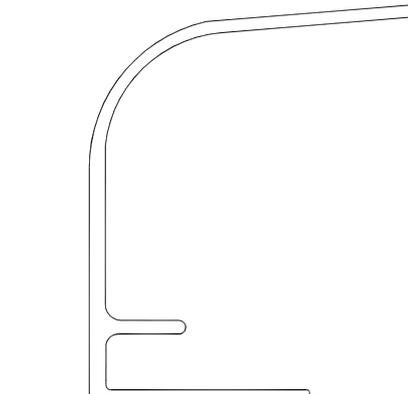
- E01 - Cesário Alvim
- E02 - Pereiras - Elevador "PDF"
- E03 - SESC
- E04 - Shopping
- E05 - Prefeitura - Transferência
- E06 - UFU - Elevador "PDF"
- E07 - Nicodemos
- E08 - São Francisco - Transferência
- E09 - Lagoinha - Elevador "PDF"
- E10 - Carajás - Elevador "PDF"
- E11 - UAI - Transferência
- E12 - Pampulha
- E13 - João Balbino

Inauguração das Estações - 09 de Setembro de 2006

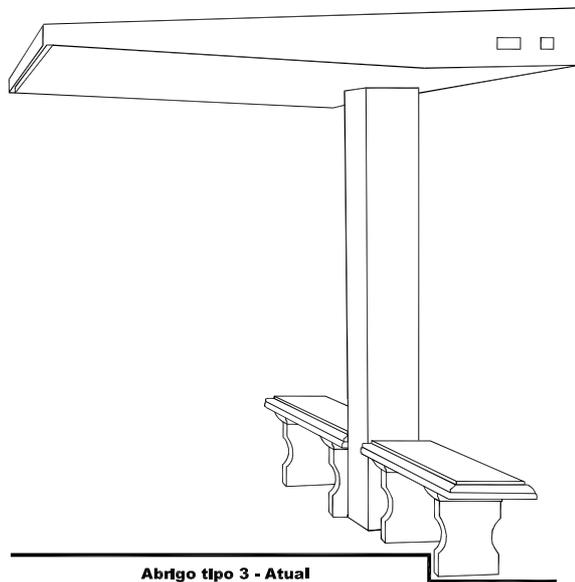
Tipos de abrigos - em Uberlândia pós-integração



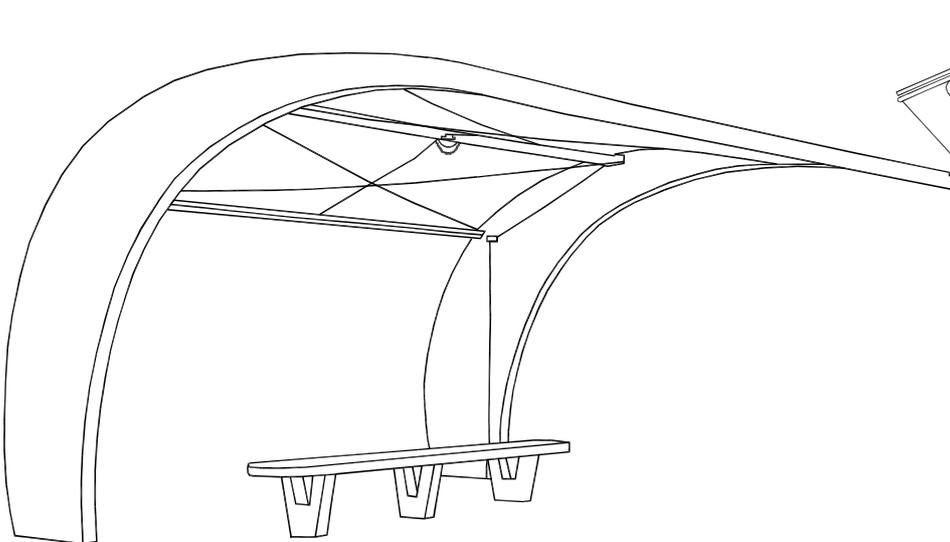
Abrigo tipo 1 - Fibra de Vidro



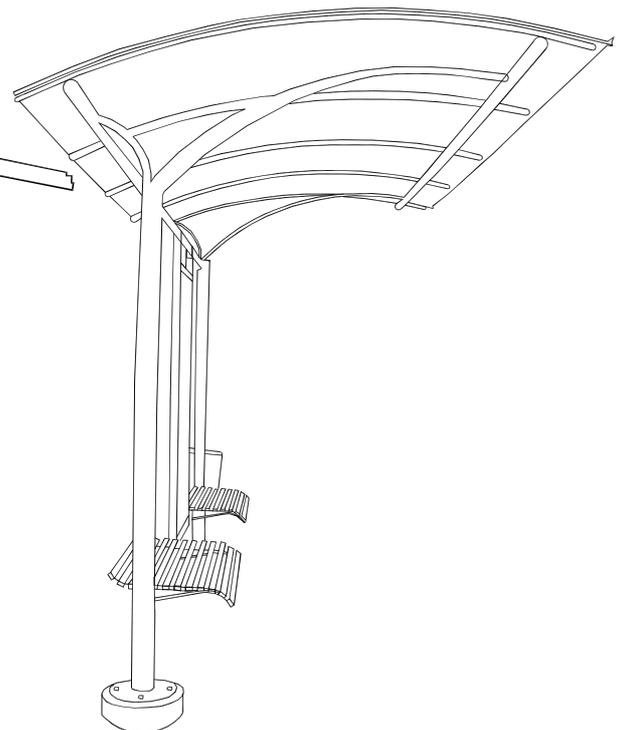
Abrigo tipo 2 - Ave Monsenhor



Abrigo tipo 3 - Atual



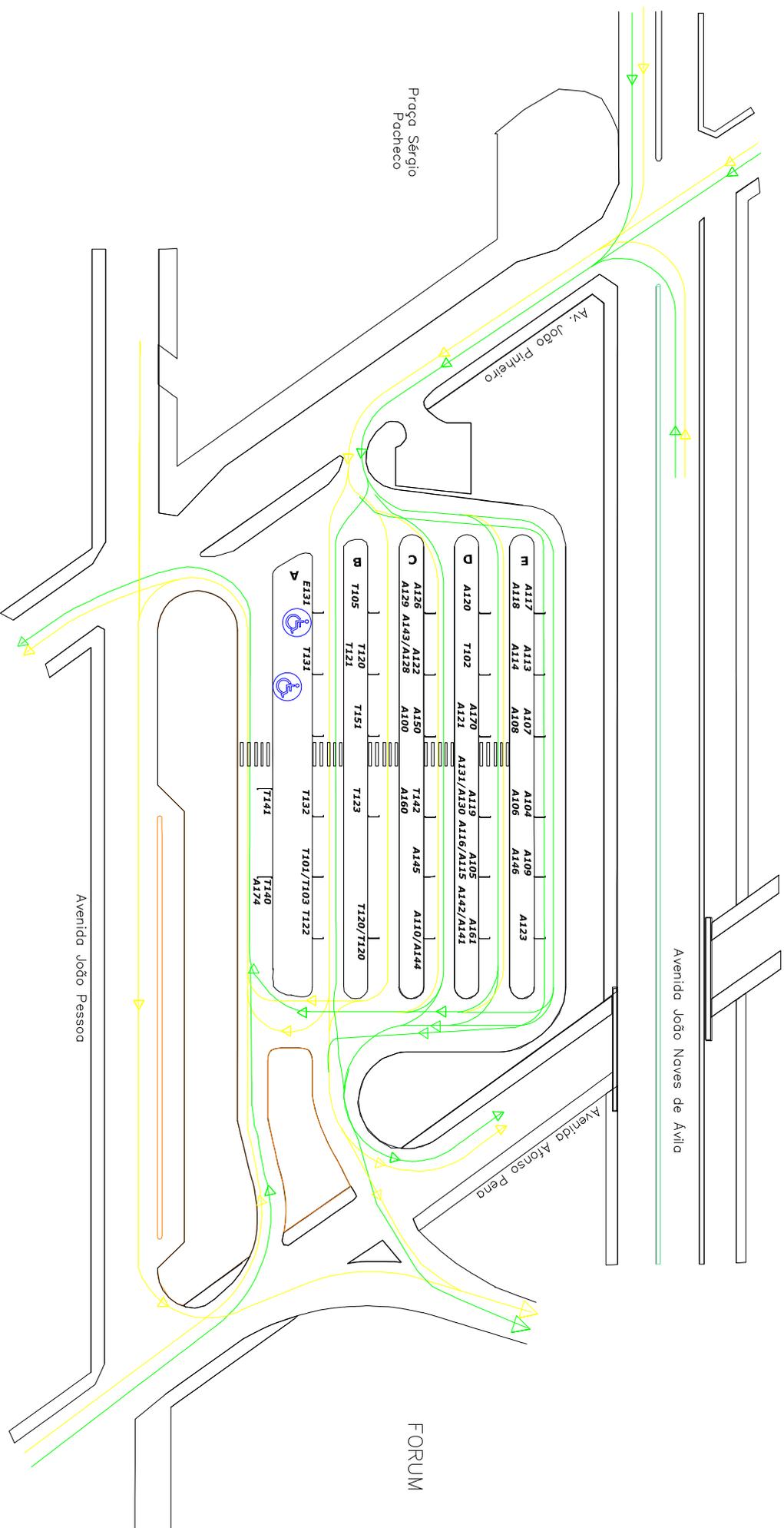
Abrigo tipo 4 - Pça Adolfo Fonseca



Abrigo tipo 5 - Campus Unftr

TERMINAL CENTRAL

1



LEGENDA

- Linhas Troncais
- Linhas Alimentadoras
- Elevador de Plataforma

Distribuição dos Bergos nas Plataformas e Circulação Interna e Externa no Terminal

Dados técnicos áreas e dimensões do terminal Central		01 – Terminal Central	
Área cobertura (m ²)	8.007,00	Bergos de embarque/desembarque	30
Área plataforma (m ²)	3.310,00	Construtora	A.Gutierrez
Área do terreno (m ²)	15.745,62	Tempo de execução da obra (dias)	360
Área construída (m ²)	23.922,00	Início da operação	05-Jul-1997
Área estocagem (m ²)	0.000,00	Volume de concreto armado (m ³)	3.451,30
Área verde (m ²)	3.000,00	Custo da obra em R\$	5.958.387,99
		Nome: Paulo Ferolla da Silva	
		Lel n.º 6.514 - 15-Jan-1996	
		Atualização	
		Desenho : Alton Borges	
		Atualização : Alton Borges	
		Data : 01-Fev-2007	

0 5

1

01 – Terminal Central

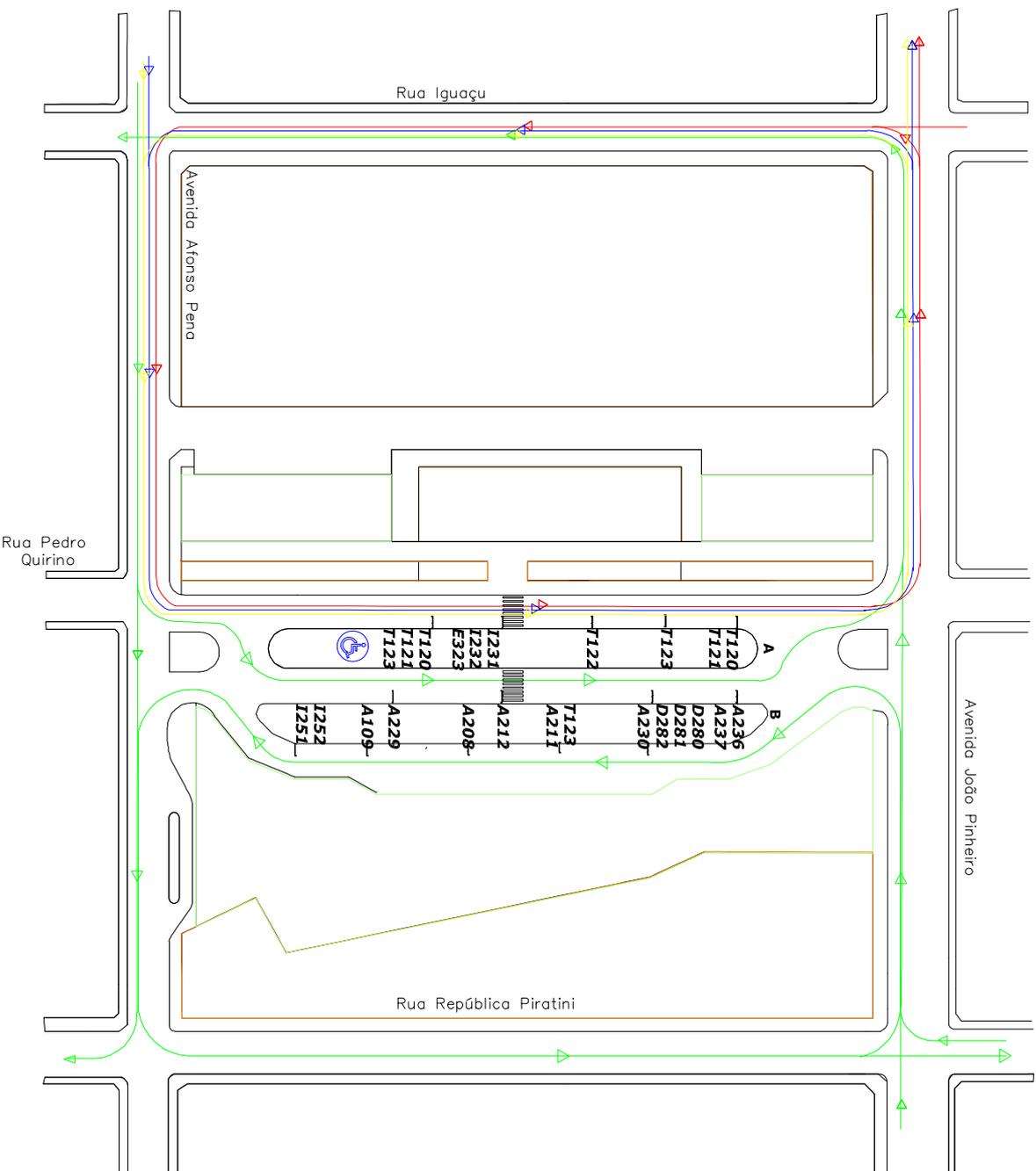
Nome: Paulo Ferolla da Silva
Lel n.º 6.514 - 15-Jan-1996
Atualização

Desenho : Alton Borges
Atualização : Alton Borges
Data : 01-Fev-2007

SECRETARIA DE TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES
altonborges@uberlândia.mp.gov.br

TERMINAL UMUARAMA

2



LEGENDA

- Linhas Troncals
- Linhas Alimentadoras
- Linhas Interbairros



Elevador de Plataforma

Distribuição dos Bercos nas Plataformas e Circulação Interna e Externa no Terminal

Dados técnicos áreas e dimensões do terminal Umuarama

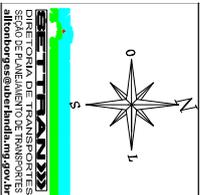
Área cobertura (m ²)	4.135,50	Bercos de embarque/desembarque	13
Área plataforma (m ²)	1.790,00	Construtora	A.Gutierrez
Área do terreno (m ²)	14.223,50	Tempo de execução da obra (dias)	110
Área construída (m ²)	4.135,50	Início da operação	05-Jul-1997
Área estocagem (m ²)	2.700,00	Volume de concreto armado (m ³)	432,53
Área verde (m ²)	8.854,00	Custo da obra em R\$	760.932,98

02 – Terminal Umuarama

Nome: José Rodrigues da Cunha
Lel n.º 6.810 - 06-Dez-1996

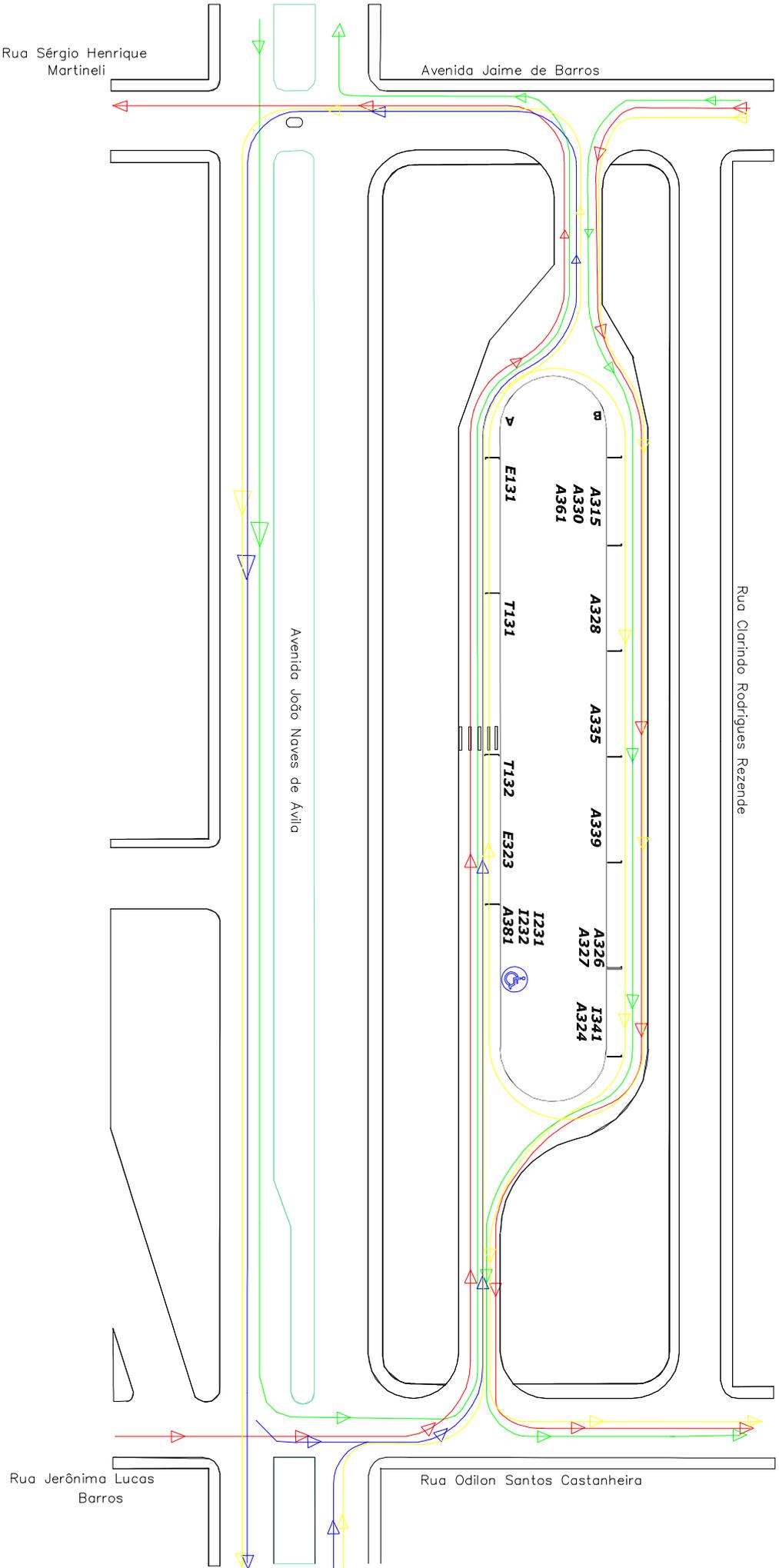
Atualização

Desenho : Altton Borges
Atualização : Altton Borges
Data : 01-Fev-2007



INSTITUTO DE TRANSPORTES
DIRETORIA DE TRANSPORTES
SEÇÃO DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES
alttonborges@termda.rrp.gov.br

TERMINAL SANTA LUZIA



0 1
N
S

SECRETARIA DE TRANSPORTES
SEÇÃO DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES
altonborges@termbah.org.br

LEGENDA

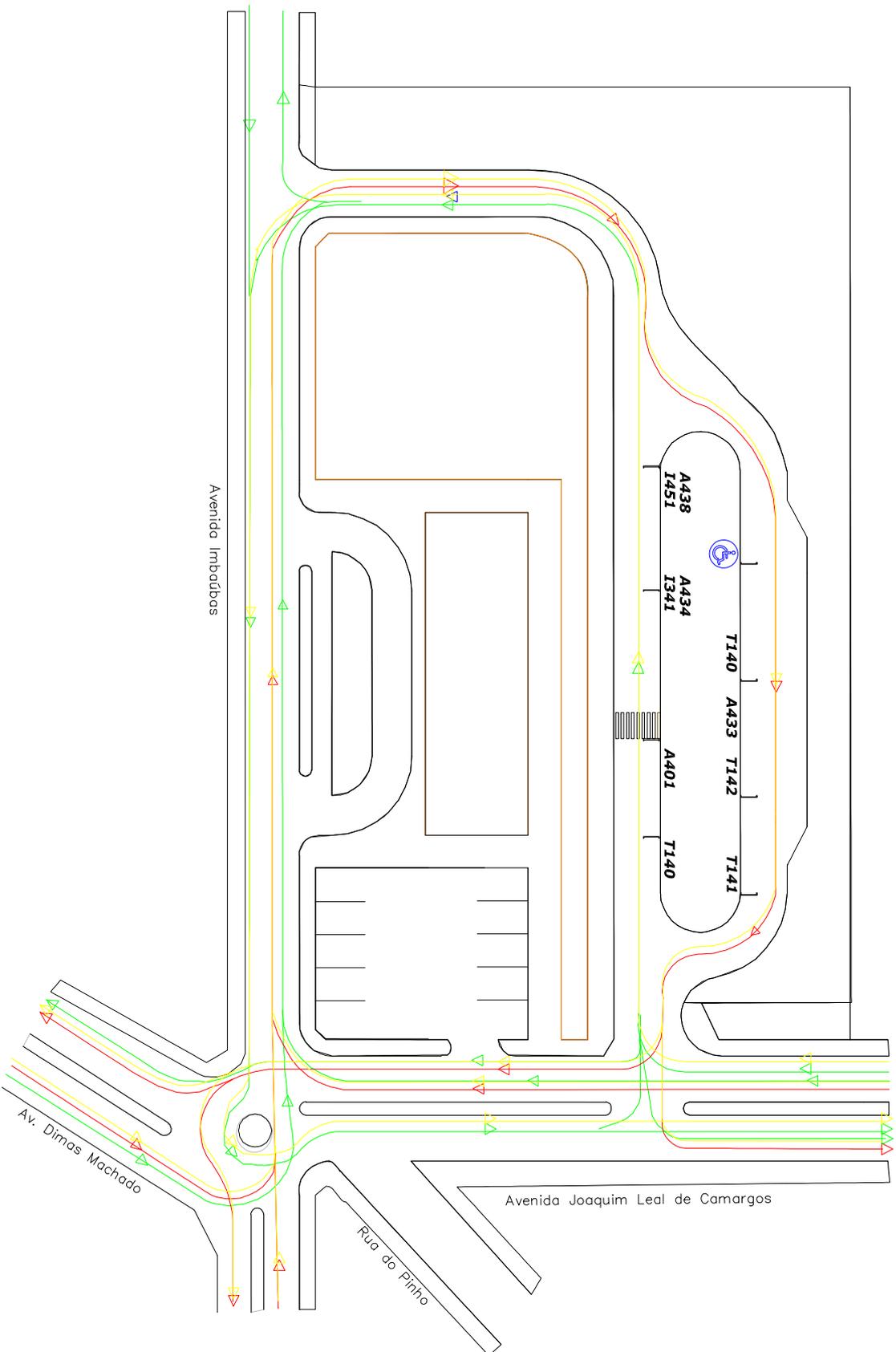
- Linhas Troncais
- Linhas Alimentadoras
- Linhas Interbairros

Elevador de Plataforma

Distribuição dos Bergos nas Plataformas e Circulação Interna e Externa no Terminal

Dados técnicos áreas e dimensões do terminal Santa Luzia		03 – Terminal Santa Luzia	
Área cobertura (m ²)	2.751,84	Bergos de embarque/desembarque	10
Área plataforma (m ²)	803,00	Construtora	Prefeitura
Área do terreno (m ²)	9.438,77	Tempo de execução da obra (dias)	-
Área construída (m ²)	2.751,84	Início da operação	05-Jul-1997
Área estocagem (m ²)	6.100,00	Volume de concreto armado (m ³)	-
Área verde (m ²)	2.791,84	Custo da obra em R\$	-
		Nome: Genésio Pereira de Melo Lel n.º 6.266 - 14-Mar-1995 Atualização Desenho : Alton Borges Atualização : Alton Borges Data : 01-Fev-2007	

TERMINAL PLANALTO



LEGENDA

- Linhas Troncais
- Linhas Alimentadoras
- Linhas Interdairos
- Elevador de Plataforma

Distribuição dos Bergos nas Plataformas e Circulação Interna e Externa no Terminal

Dados técnicos áreas e dimensões do terminal Planalto

Área cobertura (m ²)	2.785,50	Bergos de embarque/desembarque	08	Nome: Brás Cardoso de Oliveira Filho Lei n.º 6.248 - 24-Dez-1996 Atualização
Área plataforma (m ²)	803,00	Construtora	A.Gutierrez	
Área do terreno (m ²)	11.760,00	Tempo de execução da obra (dias)	110	Desenho : Alton Borges Atualização : Alton Borges Data : 01-Fev-2007
Área construída (m ²)	2.785,50	Início da operação	05-Jul-1997	
Área estocagem (m ²)	2.400,00	Volume de concreto armado (m ³)	298,20	
Área verde (m ²)	6.123,00	Custo da obra em R\$	553.902,02	

04 – Terminal Planalto

Nome: Brás Cardoso de Oliveira Filho
Lei n.º 6.248 - 24-Dez-1996
Atualização

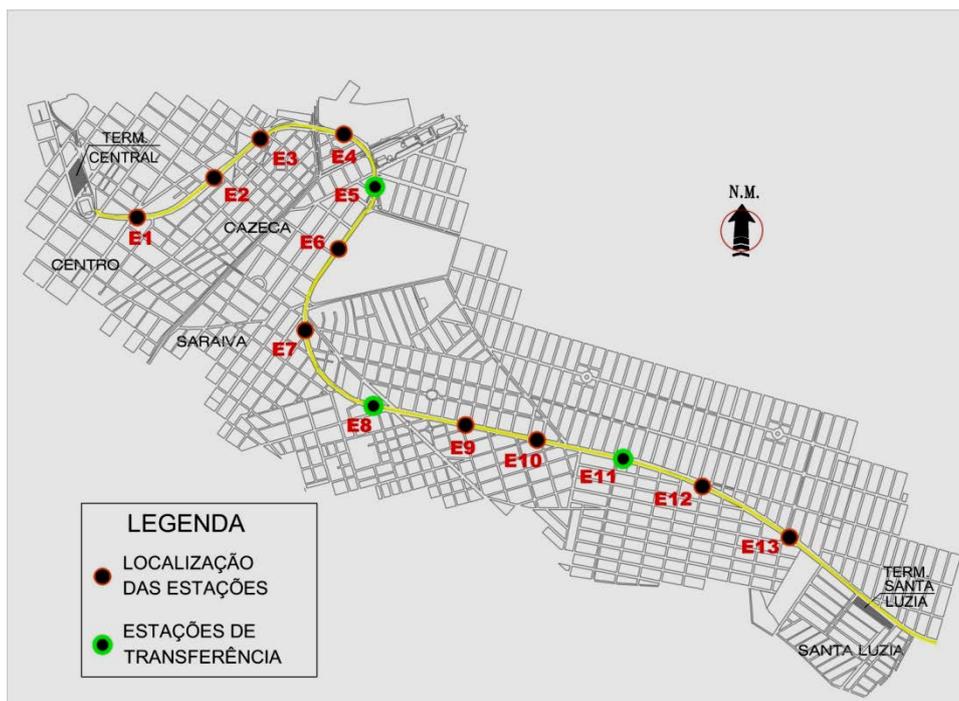
Desenho : Alton Borges
Atualização : Alton Borges
Data : 01-Fev-2007



DADOS TÉCNICOS**CIRCUITO DO SIT-SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE
DADOS TÉCNICOS DO CTA ESTATÍSTICAS****Corredor estrutural João Naves**

O corredor estrutural João Naves, é constituído de 13 estações ao longo da avenida, sendo 03 estações de transferência e 04 estações com elevador para "PDF" portadores de deficiência física cadeirantes, a extensão do corredor é de 15,00 km, sendo 7,50 km no sentido Bairro - Centro e 7,50 km no sentido Centro - Bairro e implantadas em distância média, entre si, de 500 metros, entre os terminais Santa Luzia e Central.

- Faixa exclusiva de ônibus;
- Faixas de pedestre com semáforos e travessia em nível (Traffic Calming);
- Redução em 5min o tempo de viagem do Terminal Central-Terminal Santa Luzia-Terminal Central;
- Redução de 3min para 30seg o tempo de embarque nos horários de pico;
- Redução do tempo de espera no Corredor (Av. João Naves de Ávila) de 5min para 3min nos horários de pico;
- Área construída 1.890 m² (cinco estações de 90 m² e oito de 180 m²);
- Início do projeto em 2005;
- Conclusão da obra 2006;
- Operação em 09 de setembro de 2006.





CIRCUITO DO SIT-SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DADOS TÉCNICOS DO CTA ESTATÍSTICAS

Impactos sobre o trânsito

A principal diretriz implantada para a circulação de veículos, foi a hierarquização das vias cruzadas pela Avenida João Naves de Ávila, propiciando uma ordenação do tráfego entrando, saindo ou atravessando a avenida. Foram sinalizados todos os cruzamentos principais, resultando no disciplinamento dos fluxos de veículos.

Dentre as modificações destaca-se a implantação em 2012 do viaduto da Avenida João Naves de Ávila x Avenida Rondon Pacheco. Neste local, nos últimos 12 anos, ocorreu o maior número de acidentes da cidade, sendo este o principal e o mais perigoso do ponto de vista de segurança de tráfego.

Outro benefício bastante percebido pela população foi a redução dos congestionamentos. Dois fatores contribuíram para este resultado:

- *Primeiro*, foi a ordenação do fluxo dos ônibus parando nas estações e trafegando em faixa exclusiva com extensão de 15,0 km, sendo 7,5 km no sentido Bairro - Centro e 7,5 km no sentido Centro - Bairro, entre os terminais Santa Luzia e Central.
- *Segundo*, foi a redução do tempo de ciclo do semáforo de 120s para 100s. O reflexo desta redução não foi apenas local. Por ser na região o cruzamento mais importante, todos os semáforos no entorno, tem que ter o mesmo ciclo para permitir a sincronização entre eles. Por este motivo, todos os veículos que circulam nessa área, mesmo sem usarem este cruzamento foram beneficiados pela medida.

Impactos sobre o transporte

Os maiores impactos com a introdução de um Novo Conceito em Transporte, estão nos reflexos causados sobre as condições da prestação dos serviços. Como propósito de torná-las mais compreensível, as análises foram grupadas em quantitativas e qualitativas.

Análise quantitativa

- *Demanda de passageiros*: acréscimo significativamente da demanda das estações do corredor estrutural João Naves;
- *Frota Operante*: Evolução dos veículos Padron, Articulados e Piso Baixo;
- *Capacidade de transporte*: as linhas do entorno do corredor tiveram uma capacidade de transporte aumentada, com os novos veículos;
- *Mobilidade*: com a introdução das estações *de transferência* - Prefeitura, São Francisco e Uai - centenas de pessoas estão fazendo a integração entre linhas sem precisarem de ir até o Terminal Central, reduzindo, assim, o tempo de viagem;
- *Tempo de viagem*: redução no tempo de viagem com a faixa exclusiva do corredor;
- *Tempo de embarque*: redução no tempo de embarque/desembarque, este é o indicador mais evidente dos benefícios decorrentes das estações serem fechadas;
- *Tempo de espera*: com faixa exclusiva e uma maior oferta de veículos o tempo de espera para embarque/desembarque foi reduzido significativamente.

Análise qualitativa

- *Conforto para embarcar/desembarcar*: o piso das estações está praticamente em nível com os degraus dos ônibus propiciando ao usuário um embarque/desembarque tranquilo, em uma condição inimaginável sem as características proporcionadas pelas estações;
- *Conforto na espera*: pela disponibilidade das coberturas, bancos, encostos, telefone público e certeza que o ônibus vai para aquela estação;
- *Segurança nas estações*: elevado padrão de segurança individual proporcionada pela presença do cobrador, pela iluminação, e pelo acesso controlado de pessoas;



**CIRCUITO DO SIT-SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE
DADOS TÉCNICOS DO CTA ESTATÍSTICAS**

- *Segurança de pedestres:* pela sinalização semafórica priorizando a travessia de pedestres para acessar as estações e calçadas, todas rebaixadas para atender pessoas portadoras de necessidades especiais e a construção dos “*traffic calming*”;
- *Imagem do transporte público:* a nova condição de atendimento das demandas pelo conforto, segurança e condições operacionais, salienta a qualidade do transporte público.



**CIRCUITO DO SIT-SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE
DADOS TÉCNICOS DO CTA ESTATÍSTICAS**

Conceitos básicos de estatísticas

Pode-se dizer que a estatística é um conjunto de métodos para coletar, organizar, resumir, analisar, planejar experimentos, interpretar e tirar conclusões.

A importância do uso da estatística

Medidas podem e devem ser tomadas, muitas das quais de baixo custo, essas medidas só se mostrarão eficazes se forem baseadas em estudos e análises corretas das informações.

É preciso, então, que se reconheça a importância da informação correta, para que se possa identificar o problema, estudar as possíveis causas e encontrar soluções.

Assim, é a informação a base de todo o processo, sendo, portanto, necessário que se saiba como captá-la, depurá-la, organizá-la, armazená-la, controlá-la, analisá-la e divulgá-la, formando-se, então, um sistema de gerenciamento da informação.

Dúvidas e/ou esclarecimentos

Dúvidas e/ou esclarecimentos com o Srº Aílton Borges, na SETTRAN-CTA Estatísticas, nas opções abaixo:

SETTRAN - Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes
Av. Anselmo Alves dos Santos, 600 - BLOCO I / 2º ANDAR
Bairro: Santa Mônica - Cep: 38.408-150 - UBERLÂNDIA - MG
E-mail: ailtonborges@uberlandia.mg.gov.br
Fone.: 034 3239-2641 - 2437

Atenciosamente,

Aílton Borges
CTA Estatísticas

Carlos Bernadino Neto
Diretor de Estatísticas e Controle de Tráfego em Área - CTA

Pedro Wilson Albuquerque Souza
Assessor Municipal de Trânsito

Alexandre de Souza Andrade
Secretário Municipal de Trânsito e Transportes