

IJ00136
Ex.2

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

PDTU/PAITT
- PRIORIDADES DE DETALHAMENTO
A NÍVEL DE PROJETO EXECUTIVO

IJ00136
6611/1984
Ex.2 (Winisis)

FUNDAÇÃO JONES DOS SANTOS NEVES



100136

524.409535 2075

F 981 P

6611/84

ex 2



GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
FUNDAÇÃO JONES DOS SANTOS NEVES

PLANO DIRETOR DE TRANSPORTES URBANOS/
/PROGRAMA DE AÇÃO IMEDIATA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO
PRIORIDADES DE DETALHAMENTO
A NÍVEL DE PROJETO EXECUTIVO

AGOSTO/78

APRESENTAÇÃO

O presente trabalho é uma primeira aproximação de estudos e projetos de transportes fundamentais para a Aglomeração Urbana da Grande Vitória.

A listagem que segue é fruto das necessidades que emergem do Plano Director de Transportes Urbanos (PAITT) da Grande Vitória, e resume-se em levar a nível de projeto final de engenharia, proposições essenciais à melhoria qualitativa e quantitativa dos transportes urbanos na região.

Objetiva conseguir enquadramento prioritário junto à órgãos federais.

ÍNDICE	PÁGINA
1. TERMINAIS	6
1.1. Terminal Aquaviário Centro	7
1.2. Terminal Integrado de Vila Velha	9
1.3. Terminal Integrado de Paul	11
1.4. Terminal Integrado de Porto de Santana	13
1.5. Terminal Integrado Dom Bosco	15
1.6. Terminais de Retorno	17
2. VIAS ALIMENTADORAS DO SISTEMA INTEGRADO	19
2.1. Descrição	20
2.2. Proposta	26
2.3. Estudos Propostos	26
2.4. Projetos Propostos	26
2.5. Custo Previsto	26
3. COMUNICAÇÃO VISUAL	27
3.1. Descrição	28
3.2. Proposta	28
3.3. Estudos e Projetos	28
3.4. Custos Previstos	29
4. SINALIZAÇÃO DO CENTRO DE VITÓRIA	30
4.1. Descrição	31
4.2. Proposta	31
4.3. Projetos	31
4.4. Custo Previsto	31

5.	PISTA EXCLUSIVA PARA ÔNIBUS	32
5.1.	Descrição	33
5.2.	Proposta	33
5.3.	Projetos Propostos	33
5.4.	Custo Previsto	33
6.	ANEL SUL: BR 101 - CAPUABA	35
6.1.	Descrição	36
6.2.	Proposta	36
6.3.	Estudos Propostos	36
6.4.	Anteprojetos Propostos	37
6.5.	Custo Previsto	37
7.	BR 101: CONTORNO DO MESTRE ALVO	38
7.1.	Descrição	39
7.2.	Proposta	39
7.3.	Estudos Propostos	39
7.4.	Anteprojetos Propostos	39
7.5.	Custo Previsto	40

LISTA DE MAPAS E QUADROS

MAPA 1 - Alimentadoras Aquaviário

MAPA 2 - Sistema Troncal

MAPA 3 - Intervenções na Área Central

MAPA 4 - Sistema Viário Básico e Propostas

QUADRO 2.1 - Descrição e Extensão das Vias Alimentadoras

QUADRO 2.2 - Subsistema Rodoviário: Vias Alimentadoras

1.

TERMINAIS

1.1 TERMINAL AQUAVIÁRIO CENTRO

1.1.1. DESCRIÇÃO

A maioria das viagens da Aglomeração demandarão à Área Central, mesmo quando atendidas as recomendações de descentralização de atividades, a implantação dos terminais periféricos, das linhas troncais e transversais e da consolidação do sistema aquaviário. Na primeira etapa, o terminal Centro desempenhará a função de conexão das diversas linhas do aquaviário entre si e com o sistema coletivo rodoviário urbano. Atualmente a função do terminal Centro está sendo desempenhada por um antigo abrigo reformado e um flutuante adaptado. São necessárias condições mais adequadas de instalações e de segurança aos usuários. (ver mapa 3)

1.1.2. PROPOSTA

Projeto Final de Arquitetura, Engenharia e Comunicação Visual.

1.1.3. ESTUDOS E PROJETOS

- Condicionantes mareográficos, marítimos e de navegação
- Detalhamento da demanda e dimensionamento do sistema
- Levantamento topográfico, cadastral e batimétrico
- Projeto arquitetônico e naval
- Projeto de passagem de nível e outros dispositivos de segurança dos pedestres
- Projeto de comunicação visual e sinalização de segurança p/pedestres
- Implantação, divulgação e informações

1.1.4. CUSTO PREVISTO (Cr\$ 1.000,00)

- Cr\$ 1.000,00

1.2. TERMINAL INTEGRADO DE VILA VELHA

1.1.2. DESCRIÇÃO

O terminal aquaviário da Prainha está implantado e em funcionamento. O anteprojeto previa ainda o terminal de ônibus, o estacionamento, o e equipamento de apoio e o tratamento paisagístico. Há uma forte solicitação no sentido de serem implantadas as linhas alimentadoras, ampliando a área de atendimento do sistema, assim como organizar a parada de veículos na área e melhorar as condições gerais dos usuários.

(ver mapa 1)

1.2.2. PROPOSTA

Projeto Executivo do terminal integrado, implantar o sistema alimentador.

1.2.3. ESTUDOS E PROJETOS

- Detalhamento das demandas, do dimensionamento da frota e dos percursos dos ônibus
- Levantamento topográfico e cadastral
- Estudo de legislação urbanística da área
- Projeto integrado
- Projeto de urbanização e de paisagismo da área do terminal de ônibus urbanos
- Projeto de comunicação visual e sinalização viária

1.2.4. CUSTOS PREVISTOS (Cr\$ 1.000,00)

- Cr\$ 800,00

1.3. TERMINAL INTEGRADO DE PAUL

1.3.1. DESCRIÇÃO

O terminal aquaviário de Paul, recentemente implantado, situa-se isolado, comprimido entre o Porto de Carvões e o antigo Porto de Minérios. Seu ~~sucesso~~^{acesso} é feito por uma via de pedestres de 400m, onde serão necessárias melhorias e cobertura, assim como na área do entorno do terminal, em estado de deterioração. Será necessário também a implantação do terminal de ônibus e do estacionamento, assim como prover a área de passeios públicos p/separar o tráfego de pedestres. Será necessário estudar também a viabilidade técnica da utilização do sistema ferroviário e a conseqüente integração dos terminais e redimensionamento do sistema. (ver mapa 1).

1.3.2. PROPOSTA

Projeto Executivo Urbanístico e Paisagístico.

1.3.3. ESTUDOS E PROJETOS

- Estudo de embarcações, navegação e atracação; adequação do terminal
- Levantamento topográfico, batimétrico, cadastral e fundiário
- Estudo de viabilidade da integração ferroviário/aquaviário
- Estudo de adequação da legislação urbanística da área
- Projeto integrado

- Projeto de Urbanização e paisagismo do terminal urbano de ônibus e da área do terminal aquaviário
- Projeto de comunicação visual e sinalização viária
- Implantação, divulgação e informações

1.3.4. CUSTOS PREVISTOS (Cr\$ 1.000,00)

- Cr\$ 900,00

1.4. TERMINAL INTEGRADO DE PORTO DE SANTANA

1.4.1. DESCRIÇÃO

Terminal integrado aquaviário/rodoviário urbano, destinado a servir a amplas áreas do município de Cariacica, de baixa renda e precária mo bilidade. Possibilitará a oferta de alternativa aquaviária de acesso ao centro, feito atualmente exclusivamente por ônibus em amplo percur so e passando pelos pontos de estrangulamento mais críticos. Aprovei ta a infraestrutura do antigo matadouro municipal, necessitando de re formas e obras no seu entorno, afim de adaptá-lo à nova função. (ver mapa 1).

1.4.2. PROPOSTA

Projeto Executivo Urbanístico, viário e arquitetônico

1.4.3. ESTUDOS E PROJETOS

- Levantamento topográfico plani-altimétrico, batimétrico, cadastral e fundiário
- Estudo de legislação urbanística da área
- Projeto integrado
- Projeto arquitetônico, de instalações e equipamento flutuante
- Projeto de urbanização da área do entorno, sistema viário, paisagis mo

- Projeto de comunicação visual e sinalização viária
- Divulgação e informações

1.4.4. CUSTOS PREVISTOS (CR\$ 1.000,00)

Cr\$ 900,00

1.5. TERMINAL INTEGRADO DOM BOSCO

1.5.1. DESCRIÇÃO

Terminal integrado aquaviário/rodoviário urbano, destinado a tirar do centro as viagens de conexão do continente sul - onde se localiza a maioria da mão-de-obra - com o norte - onde se localiza os empregos industriais - sem passar pela área central. Integra também as linhas de ônibus urbanos do sul com aquelas que servem à ilha e ao Norte. Deverá possuir um terminal aquaviário, um terminal rodoviário urbano e uma ligação entre eles p/pedestres. (ver mapa 3).

1.5.2. PROPOSTA

Projeto executivo urbanístico, arquitetônico e de engenharia do Terminal Urbano, do Terminal Aquaviário e da passarela de pedestres.

1.5.3. ESTUDOS E PROJETOS

- Levantamentos topográficos plani-altimétrico, cadastral e batimétrico
- Estudo de legislação urbanística da área
- Projeto arquitetônico, de instalações e equipamento flutuante
- Projeto de passagem de nível e outros dispositivos de segurança dos pedestres
- Projeto de urbanização da área do terminal, sistema viário, paisagismo
- Projeto de comunicação visual e sinalização viária
- Divulgação e informações

1.5.4. CUSTOS PREVISTOS (CR\$ 1.000,00)

Cr\$ 1.200,00

1.6. TERMINAIS DE RETORNO

1.6.1. DESCRIÇÃO

Atualmente, todos os ônibus se destinam ao centro de Vitória, sobrecarregando o sistema viário. O PAITT propõe linhas alimentadoras, na qual o usuário toma o coletivo no bairro e transfere-se para os ônibus das linhas troncais ou para o sistema aquaviário. Isto permite uma frequência maior e um tempo total de viagem menor, apesar da transferência. Algumas linhas troncais têm sua origem nos terminais de retorno, onde são realizadas as conexões com as alimentadoras. Os terminais de retorno devem, portanto, oferecer adequadas condições de facilidade ao usuário, afim de amenizar a transferência modal, assim como dispor em seu entorno de comércio e serviços diversificados p/atendimento em frequência ocasional.

Estão previstos inicialmente os T.R. de IBES, Cobilândia e Goiabeiras. (ver mapa 2).

1.6.2. PROPOSTA

Projeto executivo urbanístico, arquitetônico e de engenharia.

1.6.3. ESTUDOS E PROJETOS

- Estudo de localização e legislação do entorno
- Levantamento topográfico, cadastral e batimétrico
- Projeto global
- Projeto Arquitetônico
- Projeto de urbanização e tratamento paisagístico
- Projeto de comunicação visual e sinalização viária
- Divulgação e informações

1.6.4. CUSTOS PREVISTOS (CR\$ 1.000,00)

Cr\$ 2.200,00

2.

VIAS ALIMENTADORAS DO SISTEMA INTEGRADO

2.1. DESCRIÇÃO

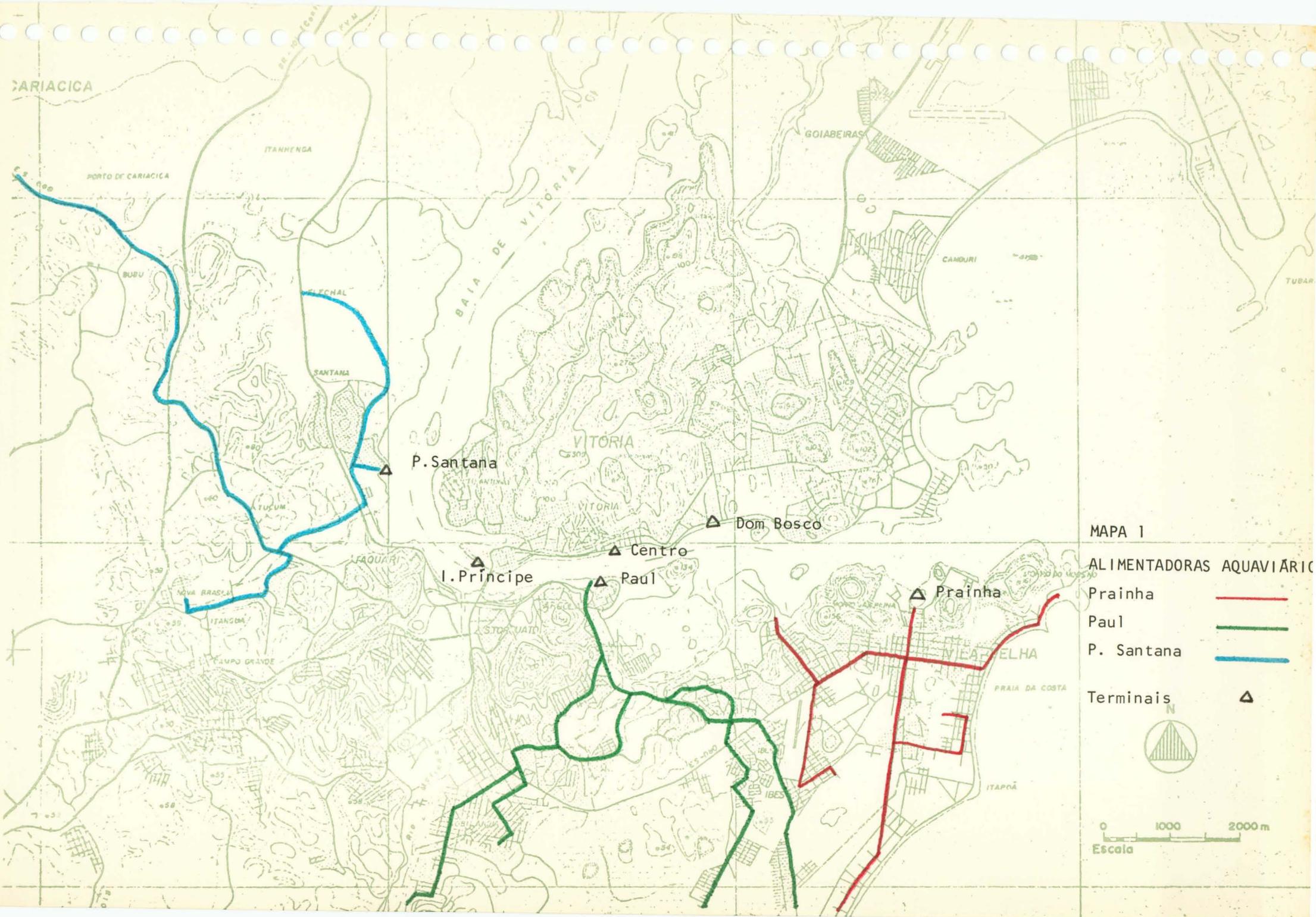
- SISTEMA AQUAVIÁRIO

Os bairros contidos na área de influência dos terminais serão ligados a estes através de um sistema rodoviário alimentador servido por linhas de ônibus integrados com as linhas de barcas.

As linhas alimentadoras são fundamentais para o bom funcionamento do sistema, pois, através delas serão canalizados os usuários dos bairros mais distantes da área de influência cujo acesso só é possível através de transporte rápido.

Para tanto, as vias que atendem a essas linhas têm que ser melhoradas de forma a permitir uma velocidade comercial média de 20 km/h para os ônibus em operação.

No mapa 2.1 e no Quadro 2.1 estão indicados respectivamente, os traçados, as extensões e bairros serviços pelas alimentadoras de cada terminal.



CARIACICA

PORTO DE CARIACICA

ITANHENDA

BAIA DE VITÓRIA

GOIABEIRAS

CANDURI

TUBAR

ESCHAL

SANTANA

P. Santana

VITÓRIA

Dom Bosco

Centro

Paul

I. Príncipe

Prainha

NOVA BRASIA

FAQUARI

STO. UATÍ

NEAHELHA

PRAIA DA COSTA

ITANGABA

TEMPO GRANDE

ITAPRÁ

MAPA 1

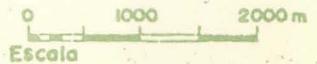
ALIMENTADORAS AQUAVIÁRICAS

Prainha

Paul

P. Santana

Terminais



Escala

QUADRO 2.1

DESCRIÇÃO E EXTENSÃO DAS VIAS ALIMENTADORAS

TERMINAL	DESCRIÇÃO	EXTENSÃO (m)	TOTAL TERM.
SANTANA	Flexal - Santana	3.995	
	Cariacica - Santana	11.075	
	Itanguã - Santana	5.590	
	Santana de Cima - Santana	5.095	
	TOTAL	25.755	25.755
PAUL	Vale Encantado - Paul	8.830	
	J. Marilândia - Paul	6.650	
	Novo México - Paul	6.645	
	Itaparica - Paul	7.825	
	Ilha das Flores - Paul	1.430	
	TOTAL	30.280	30.280
PRAINHA	Praia da Costa - Prainha	3.415	
	Glória - Prainha	3.200	
	Boa Vista - Prainha	4.375	
	B.Jucu - Prainha	12.825	
	C. Militar - Prainha	4.280	
	TOTAL	27.415	27.415
TOTAL		83.450	83.450

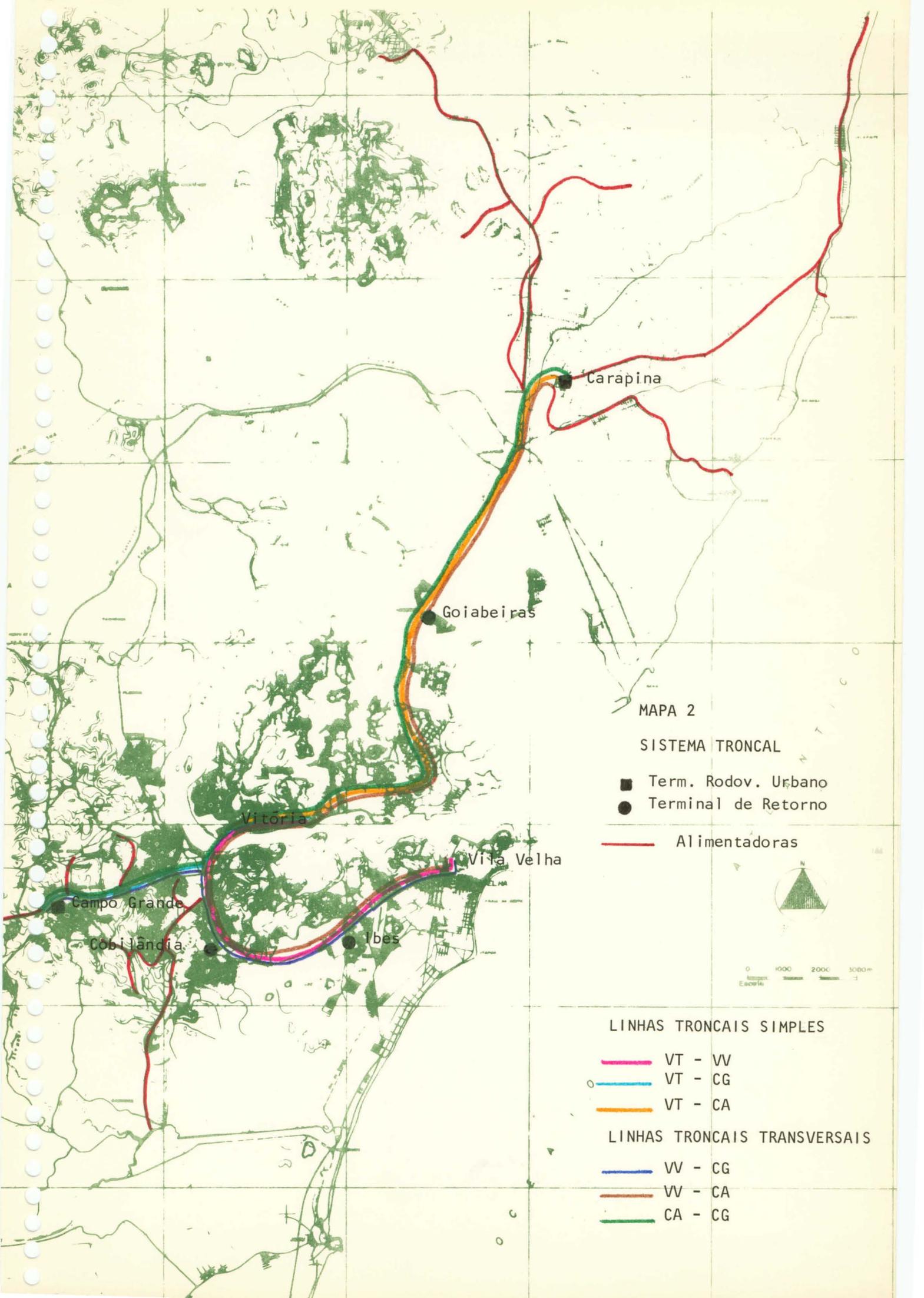
FONTE: Fundação Jones dos Santos Neves.

- SISTEMA RODOVIÁRIO

O sistema rodoviário de transportes coletivos proposto, prevê o funcionamento de linhas troncais operando nas vias arteriais principais. Este sistema receberá usuários através das linhas alimentadoras que, como no sistema aquaviário, ligarão os bairros a terminais situados ao longo das linhas troncais.

Em alguns casos este sistema utilizará as mesmas vias alimentadoras do sistema aquaviário, em outros as vias serão específicas e receberão as mesmas melhorias previstas para as alimentadoras do aquaviário, sendo, em importância, equivalentes a elas.

No mapa 2.2 e no quadro 2.2 estão indicados respectivamente os traçados e as extensões das alimentadoras.



MAPA 2

SISTEMA TRONCAL

- Term. Rodov. Urbano
- Terminal de Retorno

— Alimentadoras



0 1000 2000 3000 m
Escala

LINHAS TRONCAIS SIMPLES

- VT - VV
- VT - CG
- VT - CA

LINHAS TRONCAIS TRANSVERSAIS

- VV - CG
- VV - CA
- CA - CG

QUADRO 2.2

SUBSISTEMA RODOVIÁRIO: VIAS ALIMENTADORAS

MUNICÍPIO	ORDEM	DESCRIÇÃO	EXTENSÃO (M)
Cariacica e Viana	1	Betânia - BR 262	550
	2	São Francisco - BR 262	750
	3	Vila Capixaba - BR 262	750
	4	Rosa da Penha - BR 262	4.650
	5	Vila Isabel - BR 262	3.100
	6	Vale Esperança - BR 262	2.050
	7	Rio Marinho/ Caçaroca - BR 262	3.900
	8	Jardim América - BR 262	850
	9	Itanguá - BR 262	500
	10	Itacibá - BR 262	1.500
	11	Alto Lage - BR 262	800
	12	Morro Expedito - BR 262	700
	13	Itaquari - BR 262	1.100
		TOTAL	21.200
SERRA	1	Serra - BR 101	1.500
	2	Laranjeiras - BR 101	3.500
	3	Pitanga - BR 101	2.050
	4	CIVIT - BR 101	3.500
	5	Serra - BR 101	1.450
	6	São Sebastião - BR 101	2.800
	7	Carapebus - BR 101	6.500
	8	Manguinhos - BR 101	1.300
		TOTAL	22.650
TOTAL GERAL			43.850

FONTE: Fundação Jones dos Santos Neves.

2.2. PROPOSTA

Projeto Final de Engenharia.

2.3. ESTUDOS PROPOSTOS

- Estudos Topográficos Complementares
- Estudos Hidrográficos
- Estudos Geotécnicos e Geológicos
- Estudos de Tráfego

2.4. PROJETOS PROPOSTOS

- Projeto Geométrico
- Projeto de Terraplanagem (em vias não pavimentadas)
- Projeto de Drenagem
- Projeto de Pavimentação
- Projeto de Obras de Arte Especiais
- Projeto de Interseções
- Projeto de Obras Complementares (calçadas, abrigos)
- Projeto de Iluminação
- Quantitativos e Custos

2.5. CUSTO PREVISTO (CR\$ 1.000,00)

Cr\$ 20.000,00

3.

COMUNICAÇÃO VISUAL

3.1. DESCRIÇÃO

O sistema objetiva uma maior integração homem/cidade/veículo, dotando o espaço urbano de um sistema de mensagens visuais e equipamentos urbanos capazes de atender às necessidades informativas e de amenidades dos pedestres. Deve o sistema ainda integrar-se ao complexo urbano e à paisagem natural em todo seu envolvimento semiótico e cultural, contribuindo p/o enriquecimento e difusão da consciência urbana.

Visa ainda otimizar a utilização dos equipamentos urbanos, principalmente os de transportes coletivos, sistema viário e do centro metropolitano, no sentido sócio-cultural.

3.2. PROPOSTA

Estudo global, proposta, debate, projeto e implantação.

3.3. ESTUDOS E PROJETOS

- Pesquisa histórica de imagens culturais, ambientais, conceituação, legislação e delimitação
- Levantamento das necessidades e das informações
- Levantamento topográfico e cadastral; cartografia
- Levantamento das imagens e visuais
- Proposta global preliminar
- Divulgação e debates
- Projeto e detalhamento das imagens visuais e impressas e de desenho industrial
- Implantação e divulgação

3.4. CUSTOS PREVISTOS (CR\$ 1.000,00)

Cr\$ 1.000,00

4.

SINALIZAÇÃO DO CENTRO DE VITÓRIA

4.1. DESCRIÇÃO

A boa fluidez do tráfego numa via depende muito da sinalização existente nela.

Como a implantação das medidas propostas no PDTU/PAITT implicam na alteração dos padrões de circulação hoje existentes na Área Central, este aspecto se constrói num item que será objeto de um projeto específico.

Assim, pretende-se dotar a Área Central de uma sinalização vertical, horizontal, luminosa e informativa adequada a fluidez do tráfego, a segurança da população e que permita a pessoas não habitadas à cidade uma orientação segura quando a escolha do tráfego a ser seguido.

4.2. PROPOSTA

Projeto Executivo Final.

4.3. PROJETOS

- Projeto de Circulação
- Projeto de Sinalização Luminosa
- Projeto de Sinalização Horizontal e Vertical
- Projeto de Sinalização Informativa

4.4. CUSTO PREVISTO (CR\$ 1.000,00)

Cr\$ 1.000,00

5.

PISTA EXCLUSIVA PARA ÔNIBUS

5.1. DESCRIÇÃO

Será implantada na Área Central e servirá para separar o tráfego de coletivos do tráfego geral, aumento a capacidade e dando condições de competitividade ao sistema de transportes coletivos.

Irã priorizar o sistema de transportes coletivos nas áreas congestionadas e permitir a conquista de espaço pelo pedestre, sendo permitido o abastecimento das casas comerciais em horários programados.

Esta pista poderá futuramente receber equipamentos mais sofisticados de transporte coletivo como pré-metro e bonde-moderno.

5.2. PROPOSTA

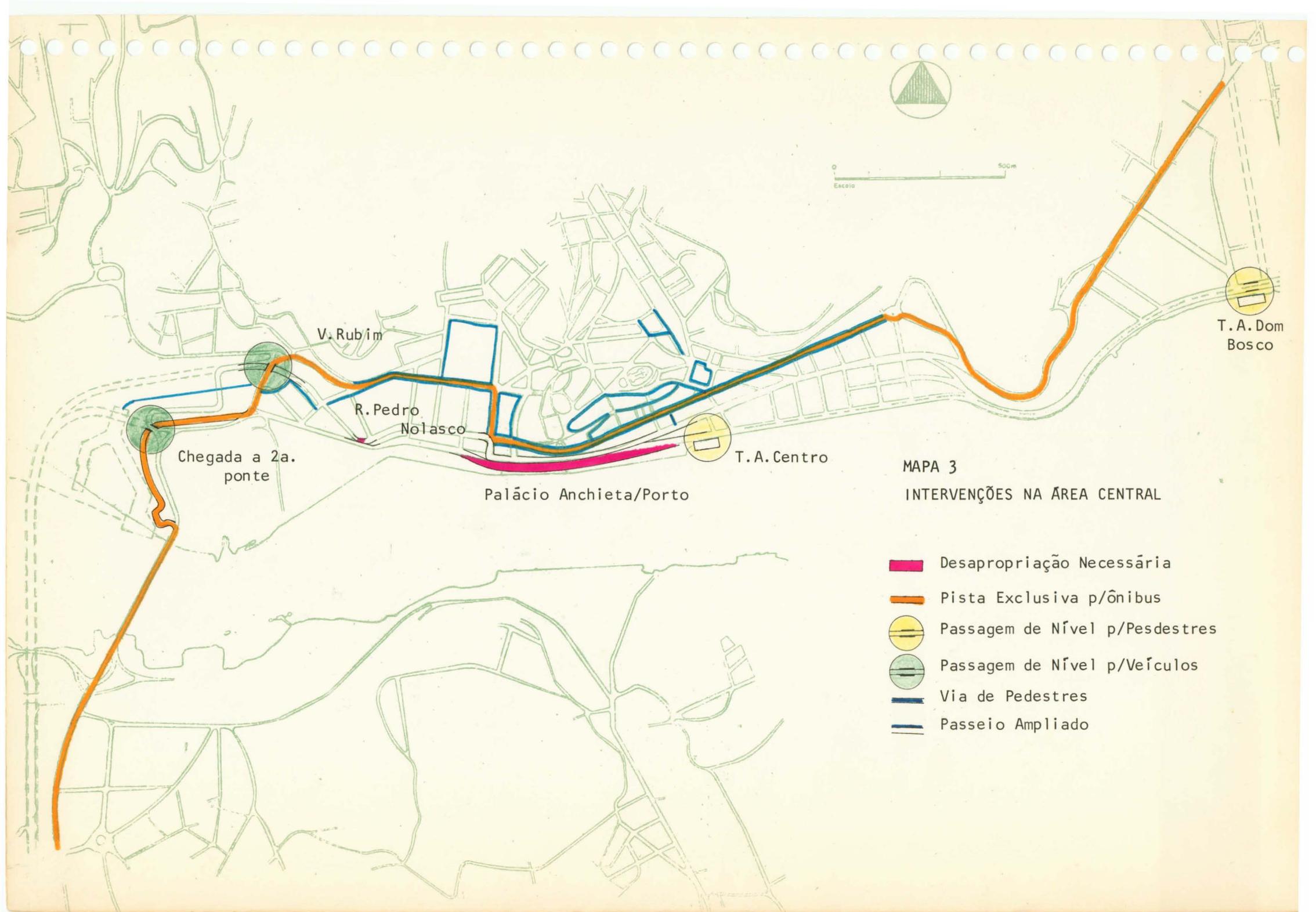
Projeto Executivo.

5.3. PROJETOS PROPOSTOS

- Projeto da pista exclusiva, dos passeios e do uso do solo ao longo da via
- Projeto da pista de tráfego geral
- Projeto da passagem de nível ligando a Av. Duarte Lemos à Ponte Seca sobre a junção da Av. Pedro Nolasco e o acesso à 2.^a ponte
- Projeto de Urbanização das áreas conquistadas pelo pedestres

5.4. CUSTO PREVISTO (CR\$ 1.000,00)

Cr\$ 1.500,00



MAPA 3
INTERVENÇÕES NA ÁREA CENTRAL

- Desapropriação Necessária
- Pista Exclusiva p/ônibus
- Passagem de Nível p/Pesdestres
- Passagem de Nível p/Veículos
- Via de Pedestres
- Passeio Ampliado

6.

ANEL SUL: BR 101 - CAPUABA

6.1. DESCRIÇÃO

Obra proposta para compor o plano viário funcional da Aglomeração. Partindo das proximidades interseção da BR 101 (contorno) com a BR 262, ligará inicialmente estas rodovias ao acesso ao cais de Capuaba e posteriormente a Rodovia do Sol, fechando, assim, o Anel Sul.

Terá a função de canalizar o tráfego pesado de carga que demanda ao cais de Capuaba e comporá o sistema de acessos a Terceira Ponte, evitando interferência do tráfego de carga e de passagem com o tráfego urbano.

Sob aspectos de expansão urbana, sua implantação imediata, servirá como limite sul desta expansão.

O trecho proposto tem 15 Km de extensão aproximadamente.

6.2. PROPOSTA

Anteprojeto de Engenharia e Estudo de Viabilidade Técnico-Econômica.

6.3. ESTUDOS PROPOSTOS

- Estudos Topográficos e de Traçado
- Estudos Hidrológicos
- Estudos Geológicos
- Estudos Geotécnicos
- Estudos de Tráfego

6.4. ANTEPROJETOS PROPOSTOS

- Anteprojeto Geométrico
- Anteprojeto de Terraplanagem
- Anteprojeto de Drenagem
- Anteprojeto de Pavimentação
- Anteprojeto de Obras de Arte Especiais
- Anteprojeto de Interseções
- Anteprojeto de Sinalização, Cercas e Defensas
- Anteprojeto de Desapropriação
- Anteprojeto de Obras Complementares
- Anteprojeto de Paisagismo
- Quantitativos e Custos

6.5. CUSTO PREVISTO (CR\$ 1.000,00)

Cr\$ 4.000,00

7.

BR 101: CONTORNO DO MESTRE ALVO

7.1. DESCRIÇÃO

Obra necessária para a composição do sistema de vias rápidas precolizadas pelo PDTU, que dentro do Plano Funcional deverá carrear todo o tráfego leve e pesado de longa distância, sem que os mesmos interfiram no tráfego urbano.

Atualmente a BR 101 (contorno) cumpre em parte esta função, porém o fechamento norte do contorno é feito em um trecho da BR 101 com intensa ocupação lindeira, o que lhe dá características urbanas, com elevado índice de acidentes envolvendo veículos de carga.

O trecho proposto tem 13 Km de extensão, aproximadamente.

7.2. PROPOSTA

Anteprojeto de Engenharia e Estudo de Viabilidade Técnico-Econômica.

7.3. ESTUDOS PROPOSTOS

- Estudos Topográficos e de Traçado
- Estudos Hidrográficos
- Estudos Geológicos
- Estudos Geotécnicos
- Estudos de Tráfego

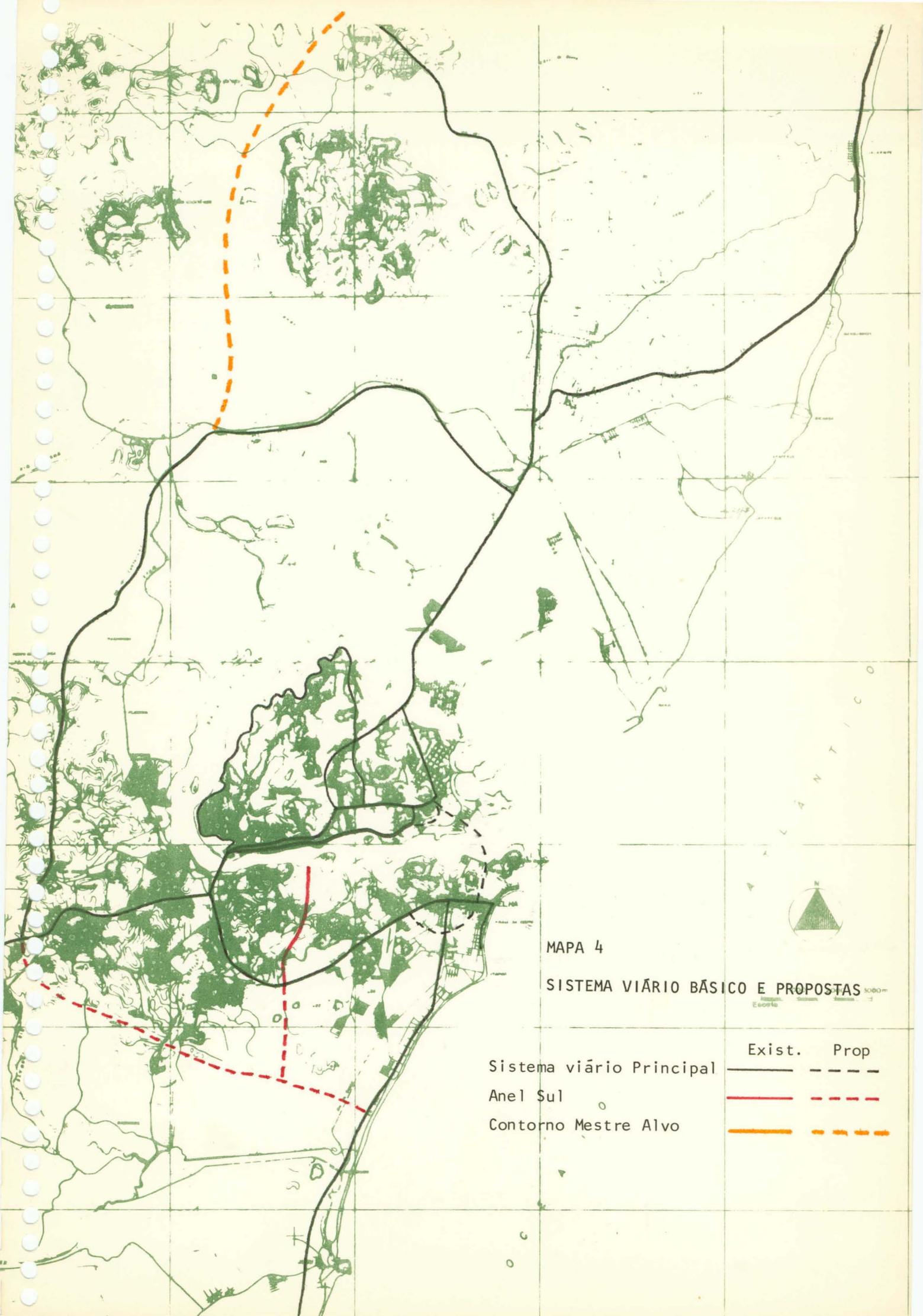
7.4. ANTEPROJETOS PROPOSTOS

- Anteprojeto Geométrico
- Anteprojeto de Terraplanagem

- Anteprojeto de Drenagem
- Anteprojeto de Pavimentação
- Anteprojeto de Obras de Arte Especiais
- Anteprojeto de Interseções
- Anteprojeto de Sinalização, Cercas e Defensas
- Anteprojeto de Desapropriação
- Anteprojeto de Obras Complementares
- Anteprojeto de Paisagismo
- Quantitativos e Custos

7.5. CUSTO PREVISTO (CR\$ 1.000,00)

Cr\$ 4.000,00



MAPA 4
 SISTEMA VIÁRIO BÁSICO E PROPOSTAS 1:50000
 Escala



	Exist.	Prop
Sistema viário Principal		
Anel Sul		
Contorno Mestre Alvo		

