

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
COORDENAÇÃO ESTADUAL DO PLANEJAMENTO

PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO DA
GRANDE VITÓRIA - PDTU-GV
SISTEMA VIÁRIO BÁSICO
INTERVENÇÕES DE CURTO PRAZO

5850078

INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES

PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO DA
GRANDE VITÓRIA - PDTU-GV

SISTEMA VIÁRIO BÁSICO
INTERVENÇÕES DE CURTO PRAZO

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
COORDENAÇÃO ESTADUAL DO PLANEJAMENTO
INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES

PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO DA
GRANDE VITÓRIA - PDTU-GV
SISTEMA VIÁRIO BÁSICO
INTERVENÇÕES DE CURTO PRAZO

JULHO/1988

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
Max Freitas Mauro

COORDENAÇÃO ESTADUAL DO PLANEJAMENTO
Albuíno Cunha de Azeredo

INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES
Sebastião José Balarini

COORDENADOR TÉCNICO DO IJSN

Robson Luiz Pizziollo - Geógrafo

GERENTE DO DEPARTAMENTO DE PROJETOS ESPECIAIS

Luciene Maria Becacici Esteves Viana - Engenheira

EQUIPE TÉCNICA

TÉCNICOS

Érico Jens Santos - Engenheiro

Sílvia Bressanelli Costa Silva - Engenheira

Maria José Senna M. de Almeida - Arquiteta

AUXILIARES TÉCNICOS

Elza Batisti Nery

Geralda Cristina Zanetti

EQUIPE DE APOIO DO IJSN

APRESENTAÇÃO

O presente relatório contém uma coletânea das propostas formuladas no âmbito do Plano Diretor de Transporte Urbano da Grande Vitória*, especificamente no que se refere ao Sistema Viário/Circulação.

Apresenta o elenco de medidas recomendadas a nível de curto prazo, seus fundamentos no contexto operacional e as características físicas previstas.

Consubstancia-se portanto em um instrumento de negociação junto a fontes de recursos financeiros, possibilitando estudos de viabilidade e análises de benefício/custo.

*O PDTU/GV integra o Programa AGLURB de Vitória - Convênio EBTU 056/84, alterado por Convênio EBTU 045/86
Elaboração: Instituto Jones dos Santos Neves

LISTA DE FIGURAS

1. Eixos Convergindo para a Área Central de Vitória
2. Manchas de Concentração de Atividades e/ou Pessoas
3. Esquema dos Problemas/Soluções na Rede Viária Básica Atual
4. Trechos e Pontos Críticos de Vitória - Propostas
5. Trechos e Pontos Críticos de Vitória - Propostas
6. Circulação na Praia do Suá - Proposta
7. Ligação Hermes Cury Carneiro - Proposta
8. Ligações Internas aos Bairros Cantinho do Céu, Sossego, José de Anchieta - Proposta
9. Ligação Norte-Sul
10. Ligações Internas aos Bairros Vista da Serra e Campinho da Serra - Propostas
11. Ligação Cariacica-Vila Velha (via Jardim América) - Situação Atual
12. Ligação Cariacica-Vila Velha (via Jardim América) - Proposta
13. Ligação Cariacica-Vila Velha (via Rio Marinho) - Proposta
14. Eixo Leste-Oeste - Proposta
15. Ligação Rodovia Carlos Lindemberg - Hospital Evangélico - Proposta
16. Ligação Estrada para Capuaba - Ataíde/Aribiri - Proposta
17. Acessos a Santa Inês e Bairro Nossa Senhora da Penha - Situação Atual
18. Acessos a Santa Inês e Bairro Nossa senhora da Penha - Proposta
19. Acessos a Cobilândia, Vasco da Gama e Jardim Marilândia - Situação Atual
20. Ligação Jardim Marilândia - Rodovia Darly Santos - Proposta
21. Região de Itapoã e Conjunto Militar - Proposta
22. Circulação Área Central de Vila Velha - Proposta

23. Região de Cobilândia, Rio Marinho, Jardim Marilândia - Proposta
24. Ligação Darly Santos - Bairro Nossa Senhora da Penha - Proposta
25. Terceira Ponte - Acesso Sul - Proposta
26. Acessos a Nova Brasília, Itanguá, Santa Cecília, Vila Capichaba e Oriente - Situação Atual
27. Acessos a Nova Brasília, Itanguá, Santa Cecília, Vila Capichaba e Oriente - Propostas
28. Região São Francisco, Cruzeiro do Sul, Campo Novo, Rosa da Penha, São Geraldo - Proposta
29. Região Flexal I e Cangaíba - Proposta
30. Viário Complementar do Município de Cariacica - Proposta
31. Ligação Areinha/Nova Bethânia/Vila Bethânia/São Francisco
32. Viário Complementar Município de Viana - Proposta

ÍNDICE	PÁGINA
APRESENTAÇÃO	
1. INTRODUÇÃO	9
2. CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES	10
3. MUNICÍPIO DE VITÓRIA - PROPOSTAS	11
3.1. MEDIDAS CORRETIVAS	11
3.2. NOVA LIGAÇÃO VIÁRIA	12
4. REDE VIÁRIA BÁSICA - MUNICÍPIO DA SERRA/PROPOSTAS	21
4.1. MEDIDAS CORRETIVAS	21
5. MUNICÍPIO DE VILA VELHA/PROPOSTAS.....	27
5.1. MEDIDAS CORRETIVAS	27
5.2. NOVA LIGAÇÃO VIÁRIA	42
6. REDE VIÁRIA BÁSICA - MUNICÍPIO DE CARIACICA/PROPOSTA	51
6.1. MEDIDAS CORRETIVAS	51
7. REDE VIÁRIA BÁSICA - MUNICÍPIO DE VIANA/PROPOSTAS	63

Levantamentos e pesquisas realizados no início do estudo identificaram diferentes deficiências no sistema viário da Grande Vitória; e essas deficiências decorrem da própria estrutura da malha viária (na maioria das vezes restrições físicas e geométricas da via), das condições de conservação do pavimento e da ausência de um planejamento urbano coerente com o crescimento observado da região nos últimos anos. Outras disfunções se devem ainda à ausência ou precariedade da infra-estrutura básica e drenagem.

Nesses termos, as condições do espaço viário apresentam-se incompatíveis com as funções que lhe são atribuídas pelo sistema urbano, seja para o deslocamento de pessoas ou o escoamento de mercadorias em geral.

É sabido que, a solução desses problemas envolve estudos, trabalhos e pesquisas relacionadas não apenas a transportes, mas também a estrutura do espaço urbano no que diz respeito a tipo de uso, nível e densidade de ocupação do solo, face às diretrizes sócio-econômicas previstas para a região.

Configurado esse cenário, procurou-se buscar soluções para os problemas verificados, seja por medidas corretivas, de execução mais imediata, ou através de intervenções mais abrangentes como a criação de novas ligações (vias alternativas) que, implementadas, venham a compor a **malha viária básica** proposta para a Grande Vitória nos horizontes do PDTU/GV.

2.

CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

A extensa malha viária da Grande Vitória é precária em termos de condições de circulação do tráfego, pavimentação, inadequação entre função e geometria das vias, dentre outros fatores que unidos contribuem para a ineficiência do sistema. A convergência dos principais eixos para o município de Vitória aliada à falta de alternativas viárias sobrecarrega a rede acarretando problemas de congestionamentos, sobreposição de fluxos de veículos, saturação de capacidade viária, e outros que prejudicam o desempenho da malha viária e dos sistemas de transporte (Figuras 1, 2 e 3).

Temos ainda que, a ausência de ligações interbairros interfere diretamente na expansão urbana uma vez que contribui para o crescimento desordenado do aglomerado urbano e para a acumulação indevida de atividades e equipamentos.

Essa forma de ocupação territorial resultante da estrutura física do viário básico acarreta graves problemas de infra-estrutura, onde se observam, de um lado, eixos centrais congestionados, de solução cada vez mais caras e complexas. Nas demais áreas, por outro lado, as grandes extensões requeridas implicam em altos custos de obras infra-estruturais e operacionalização do serviço de transporte.

Cumprindo portanto, corrigir desde já as distorções existentes, seja por meio de medidas corretivas no que tange à pavimentação, sinalização e geometria das interseções, manejo do tráfego, regulamentação de estacionamentos e/ou alocação dos pontos de ônibus e táxis, seja através de intervenções mais amplas que resultam na viabilização de novas ligações viárias.

3.

MUNICÍPIO DE VITÓRIA - PROPOSTAS

3.1. MEDIDAS CORRETIVAS

A rede viária básica do Município de Vitória, com implantação proposta para curto prazo, não sofreu qualquer alteração significativa em termos físicos, quando comparada à rede viária atual. Isto se deve ao fato de que, a maior parte dos problemas verificados e/ou previstos dentro deste horizonte (1987) demandam intervenções mais específicas e localizadas, envolvendo modificações na circulação viária, remanejamento de tráfego, implantações, avaliações e alterações referentes ao sistema de sinalização e, em alguns casos, melhoria das condições de pavimento. Figura 4 e 5.

A rede assim composta apresenta-se no Mapa 1, Anexo 1 deste relatório.

Excetuando-se a Área Central do Município, que já foi objeto de abrangente estudo², foram incorporadas à rede-curto prazo, as alterações propostas no Projeto Cura/Jardim da Penha⁷ formuladas por técnicos no âmbito da Prefeitura Municipal de Vitória.

Temos a seguir, um quadro onde se acham listados os principais pontos e trechos críticos identificados pela equipe do PDTU, seguido das respectivas propostas. (Quadro 1).

3.1.1. PROJETO GEOMÉTRICO E DE SINALIZAÇÃO PARA A PRAIA DO SUÁ

Estudo elaborado conjuntamente pelo DETRAN-ES, IJSN e PMV (Figura 06).

OBJETIVOS:

- Aumentar segurança dos pedestres e do tráfego, geral, intervindo nas interseções e trechos críticos.
- Melhorar padrões de operação de transporte nos eixos da região, criando alternativas para escoamento do tráfego após implantação da 3ª Ponte.

3.1.2. ACESSO NORTE À 3ª PONTE

Estudo realizado por técnicos do IJSN, PMV e DETRAN-ES, objetivando a garantia de bons níveis de serviço no sistema viário de acesso à 3ª Ponte.

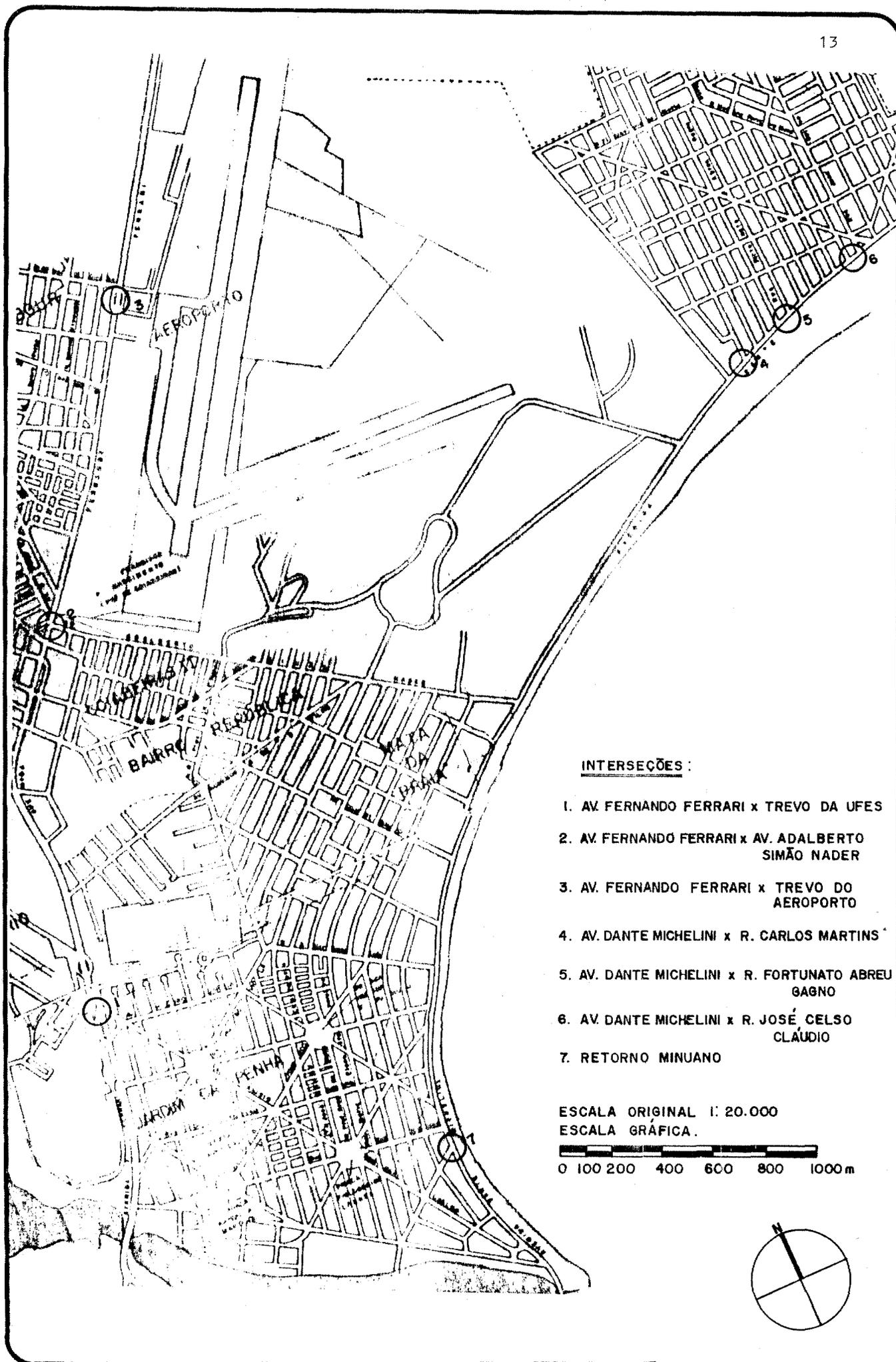
3.2. NOVA LIGAÇÃO VIÁRIA

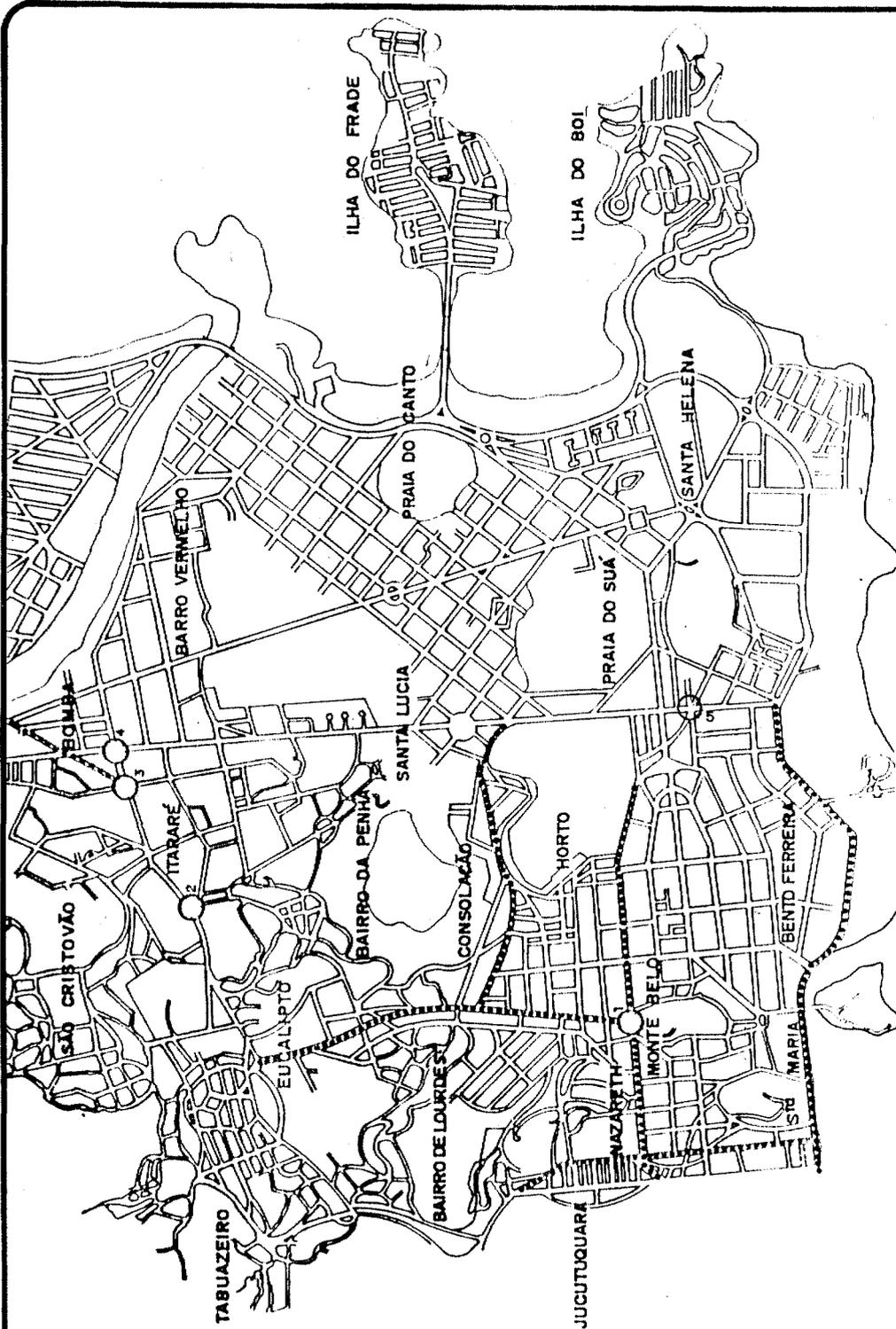
3.2.1. LIGAÇÃO HERMES CURY CARNEIRO

Para evitar os habituais congestionamentos observados na Av. Vitória - trecho Av. Paulino Müller/Av. Mal. Campos -, compatibilizando com as modificações propostas na Praia do Suá, recomenda-se a ligação da Av. César Hilal com a Rua Hermes Cury Carneiro, a fim de permitir uma redistribuição do volume de tráfego na direção norte/sul de Vitória. (Figura 07)

SERVIÇOS:

- Infra-estrutura e pavimentação
- Alinhamento e construção de calçadas
- Alargamento do trecho no bairro Monte Belo.



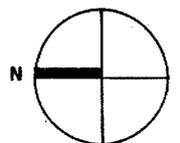


LEGENDA.

- PONTO CRÍTICO
- TRECHO CRÍTICO

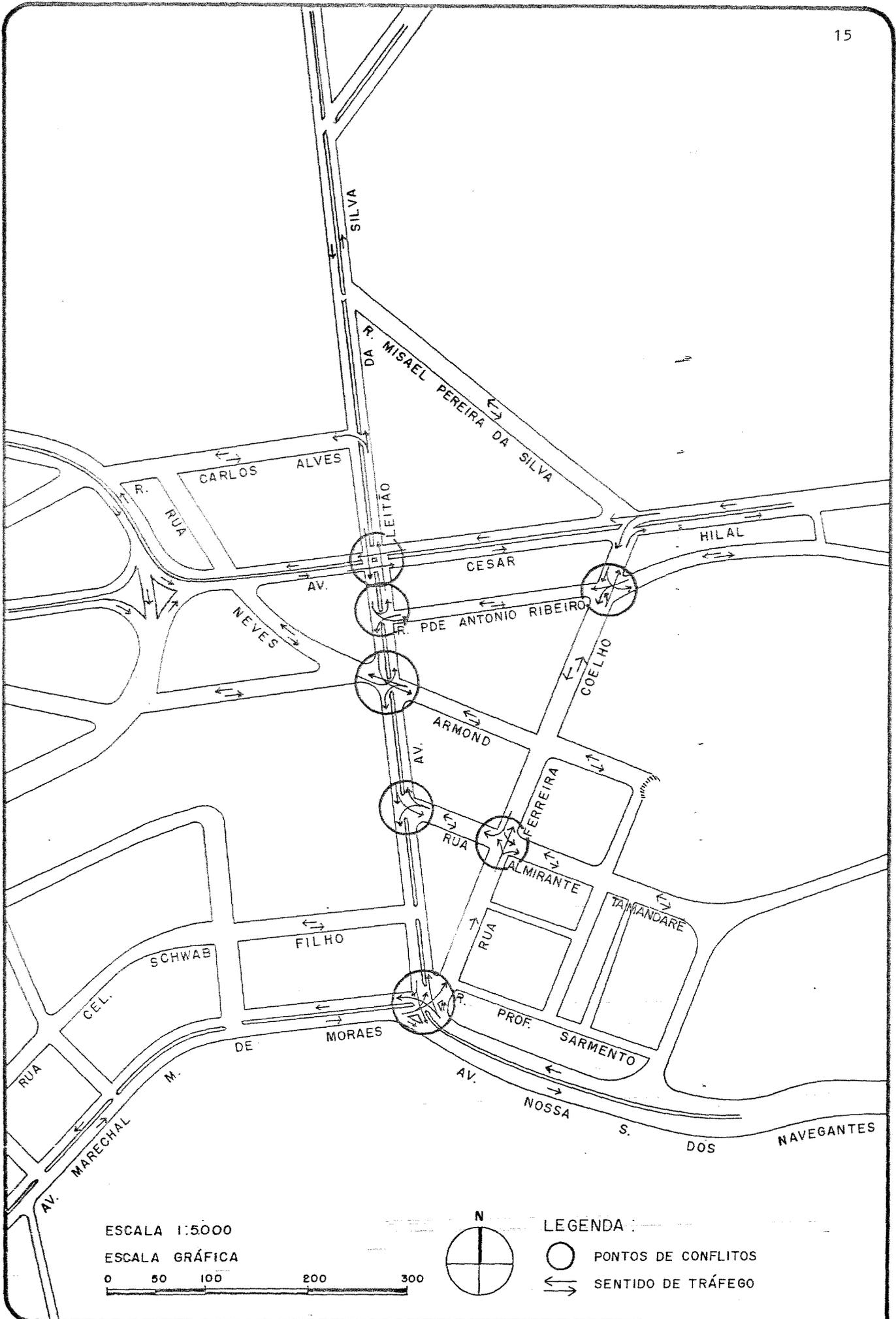
INTERSEÇÕES:

1. AV. VITÓRIA x AV. MAL CAMPOS
2. AV. MARUÍPE x R. RUBENS BLEY
3. AV. MARUÍPE x R. DONA M^ª ROSA
4. AV. MARUÍPE x AV. LEITÃO DA SILVA
5. AV. LEITÃO DA SILVA x R. NEVES ARMOND.



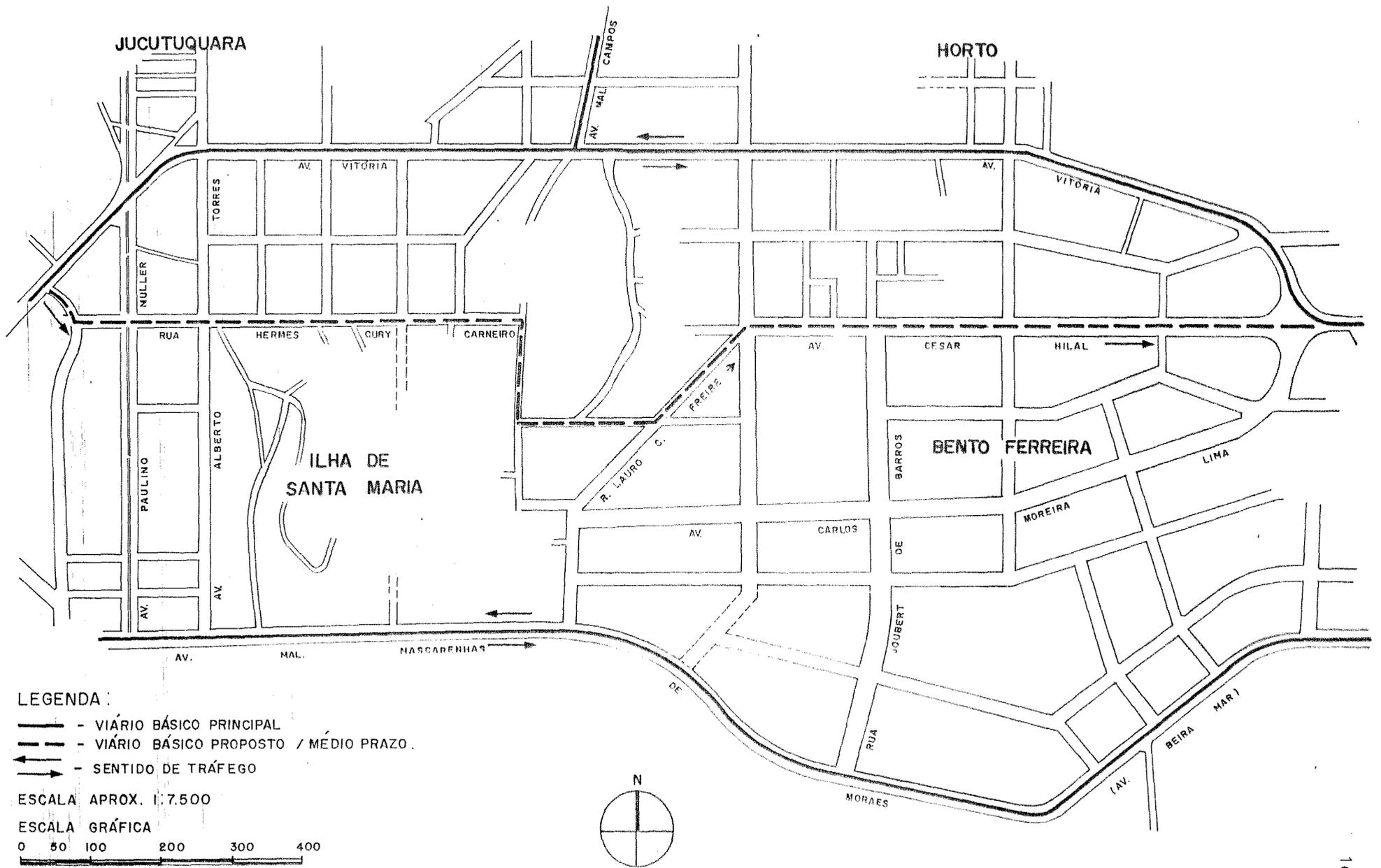
ESCALA ORIGINAL 1:25.000
 ESCALA GRÁFICA .





PDTU-GV. SISTEMA VIÁRIO

FIGURA 06



QUADRO 1

REDE VIÁRIA DE CURTO PRAZO - VITÓRIA

TRECHOS E PONTOS CRÍTICOS X PROPOSTAS

TRECHOS OU PONTOS CRÍTICOS	EXTENSÃO (m)	PROBLEMAS VERIFICADOS	MEDIDAS PROPOSTAS
*AV. MARECHAL CAMPOS	1.600	Baixas velocidades Baixa capacidade viária Estacionamento irregular Travessia de pedestres	Pavimentação; regulamentação de áreas de estacionamento e operação de carga e descarga; tratamento para pedestres.
*RUA DONA MARIA ROSA (BOMBA)	400	Baixa velocidade, pavimentação ruim Baixa capacidade viária Estacionamento irregular	Pavimentação, alinhamento implantação de calçadas Proibição de estacionamento
AV. ALBERTO TORRES (ENTRE AV. BEIRA MAR E AV. VITÓRIA)	700	Estacionamento irregular Pavimentação ruim Calçadas não pavimentadas	Melhoria das calçadas Regulamentação de áreas de estacionamento e operação de carga e descarga Melhoria do pavimento
RUA DR. AMÉRICO DE OLIVEIRA DESEMB. GILSON MENDONÇA (CONSOLAÇÃO)	1.200	Pavimentação ruim Alinhamento Calçadas inexistentes ou sem tratamento	Pavimentação Melhoria das calçadas Alinhamento
AV. LEITÃO DA SILVA X AV. MARUÍPE	-	Acidentes Interferências na capacidade das vias Baixo nível de serviço	Estudo de sinalização e circulação Estudo da interseção Alteração da geometria da interseção

continua

*Intervenções contempladas no contrato de financiamento pelo BNDES

Continuação

QUADRO 1

REDE VIÁRIA DE CURTO PRAZO - VITÓRIA

TRECHOS E PONTOS CRÍTICOS X PROPOSTAS

TRECHOS OU PONTOS CRÍTICOS	EXTENSÃO (m)	PROBLEMAS VERIFICADOS	MEDIDAS PROPOSTAS
AV. MARUÍPE X RUA DONA MARIA ROSA	-	Pavimentação ruim Visibilidade ruim Travessia de pedestres e movimentação de veículos Acidentes	Estudo de sinalização e circulação Alteração da geometria da interseção Estudo da interseção
AV. MARECHAL CAMPOS X AV. VITÓRIA	-	Conversões perigosas Desrespeito à sinalização por parte de veículos e pedestres Acidentes	Estudo de sinalização e circulação Alteração da geometria da interseção Estudo da interseção
*AV. VITÓRIA (ENTRE PAULINO MÜLLER E AV. MARECHAL CAMPOS)	700	Altos volumes de ônibus e veículos particulares Congestionamento Baixa velocidade Baixa capacidade viária Interferência de pedestres e veículos Pontos de ônibus	Remanejamento do tráfego Sinalização adequada Estudo de localização de pontos de ônibus
*ACESSO AO AEROPORTO DE VITÓRIA	-	Congestionamento Desrespeito à sinalização Acidentes Interferência de ônibus com tráfego geral Ponto de ônibus	Estudo de sinalização e circulação Alteração da geometria da interseção Estudo da interseção

continua

*Intervenções contempladas no contrato de financiamento pelo BNDES

Continuação

QUADRO 1

REDE VIÁRIA DE CURTO PRAZO - VITÓRIA
TRECHOS E PONTOS CRÍTICOS X PROPOSTAS

TRECHOS OU PONTOS CRÍTICOS	EXTEN SÃO (m)	PROBLEMAS VERIFICADOS	MEDIDAS PROPOSTAS
AV. ADALBERTO SIMÃO NADER X AV. FERNANDO FERRARI	-	Congestionamentos Retenção de tráfego (filas) Baixa capacidade dos acessos Problemas na geometria da interseção e sinalização	Estudo de sinalização e circulação Alteração da geometria da interseção Estudo da interseção Remanejamento de tráfego
*TREVO DA UFES	-	Travessia perigos de pedestres Acidentes Congestionamento Desrespeito à sinalização Interferência de ônibus com tráfego geral Ponto de ônibus	Estudo de sinalização e circulação Alteração da geometria da interseção Estudo da interseção
ACESSO AO BAIRRO JARDIM CAMBURI PELA AV. DANTE MICHELINI	-	Conversões perigosas	Estudo de sinalização e circulação Alteração da geometria da interseção Estudo da interseção
AV. LEITÃO DA SILVA X RUA NEVES ARMOND	-	Congestionamentos Retenção de tráfego (filas) Travessia perigosa de pedestres Conversões perigosas	Estudo de sinalização e circulação Alteração da geometria da interseção Estudo da interseção
RUA ENGº RUBENS BLEY X AV. MARUÍPE	-	Pavimentação ruim Alinhamento Calçadas inexistentes ou sem tratamento	Pavimentação Melhoria das calçadas Alinhamento

*Intervenções contempladas no contrato de financiamento pelo BNDES

Continuação

QUADRO 1

REDE VIÁRIA DE CURTO PRAZO - VITÓRIA

TRECHOS E PONTOS CRÍTICOS X PROPOSTAS

TRECHOS OU PONTOS CRÍTICOS	EXTEN- SÃO (m)	PROBLEMAS VERIFICADOS	MEDIDAS PROPOSTAS
RETORNO NA AV. DANTE MICHELINI (PRÓXIMO AO HOTEL MINUANO)		- Conversão perigosa Formação de filas Interferência no tráfego	Estudo de circulação e da interseção

4.

REDE VIÁRIA BÁSICA MUNICÍPIO DA SERRA/PROPOSTAS

O Município da Serra, a médio e longo prazos sofrerá uma série de mudanças no que se refere a uso do solo, ocupação da área urbana, expansão de atividades, etc. A cada alteração do **cenário urbano** faz-se corresponder intervenções a nível de rede viária, evitando futuros conflitos; e a nível global reafirma a necessidade e a importância de um planejamento criterioso por parte dos técnicos e órgãos envolvidos, a fim de se ordenar o crescimento da região no sentido de evitar impactos ruinosos, incidentes sobre toda a população.

Assim sendo, e de acordo com estudos e previsões de uso do solo efetuados para o município partiu-se para a elaboração das redes viárias de curto, médio e longo prazos. (Mapa 2, anexo 1).

4.1. MEDIDAS CORRETIVAS

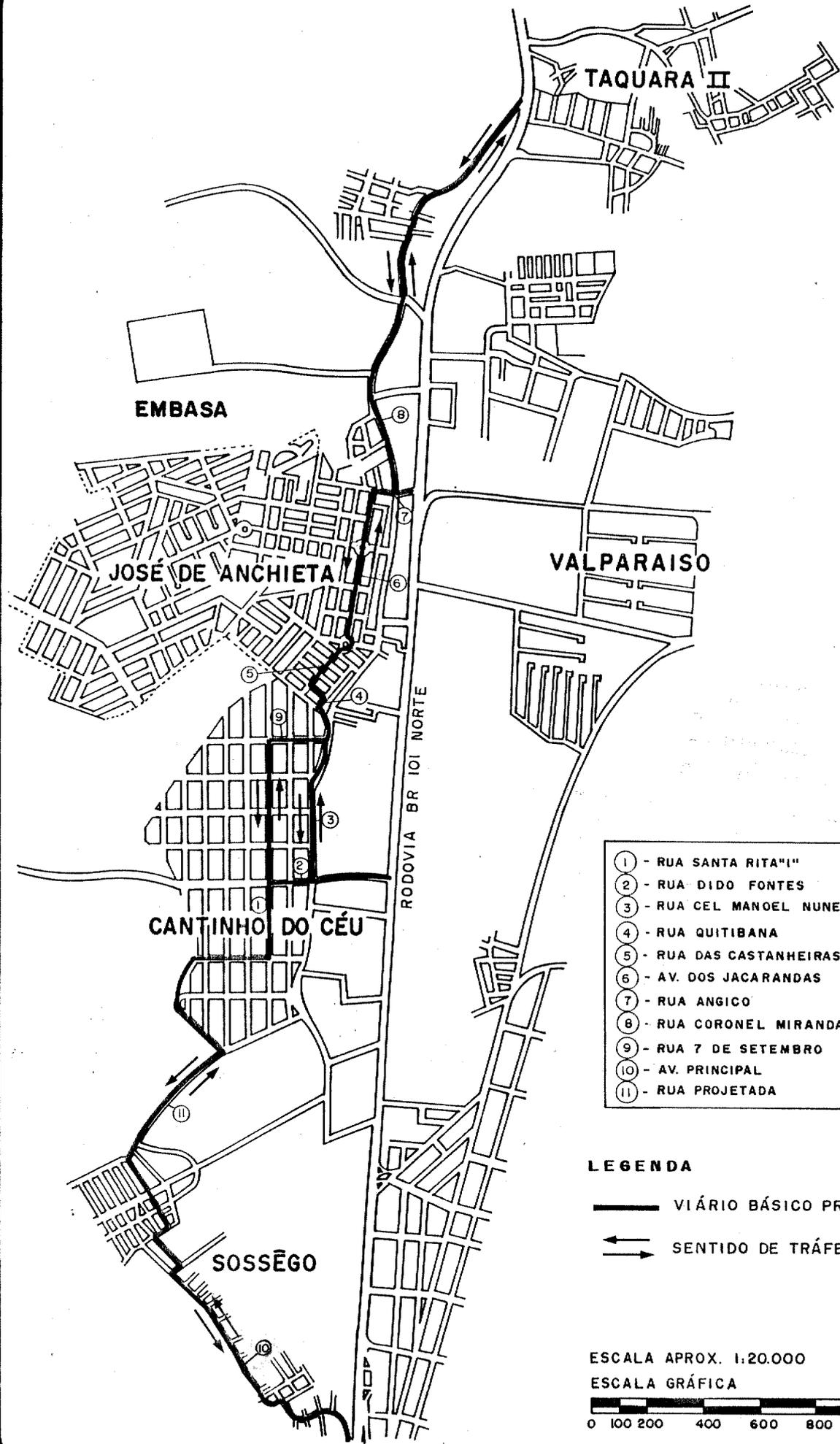
A BR-101 Norte vai perdendo, gradativamente, suas características iniciais de rodovia, em função da concentração de atividades comerciais e industriais e de bairros residenciais assentados nas áreas lindeiras, à medida que o traçado vai-se inserindo na área urbana. Dessa forma, verifica-se o confronto de um significativo fluxo de veículos e pessuas durante o período de pico (horário de pico), que por um lado prejudicam a circulação e fluidez de tráfego da via, e por outro deterioram a qualidade de vida da comunidade local.

A inexistência de ligações interbairros transforma a rodovia no principal eixo de acesso aos bairros em uma rede do tipo **espinha de peixe** que concorre, dentre outros transtornos, para a saturação do corredor em alguns trechos. As deficiências do viário interno prejudicam boa parcela da po

pulação, que se vê privada de atendimento eficiente por parte do transporte coletivo, tendo que percorrer distâncias consideráveis para ter acesso à modalidade (ônibus).

As propostas de curto prazo visam criar alternativas de ligações que promovam por um lado o escoamento interno do fluxo de veículos provenientes dos bairros que se desenvolveram à margem da rodovia e, por outro, reduzam o tráfego na BR-101, melhorando as condições de circulação, ordenando a movimentação de veículos, diminuindo o entrelaçamento de fluxos, e aproveitando melhor o viário existente. Visa ainda propiciar um melhor atendimento por parte do transporte coletivo, com a racionalização dos itinerários.

As ligações incluídas na rede viária básica do município, proposta para implantação a curto prazo (Figuras 8, 9 e 10), se acham listadas no Quadro 2 e envolvem basicamente as regiões de Cantinho do Céu, Sossego, José de Anchieta, Vista da Serra, Campinho da Serra, Serra (Sede) e ligação norte-sul com os respectivos acessos à BR-101 Norte.



- ① - RUA SANTA RITA "I"
- ② - RUA DIDO FONTES
- ③ - RUA CEL MANOEL NUNES
- ④ - RUA QUITIBANA
- ⑤ - RUA DAS CASTANHEIRAS
- ⑥ - AV. DOS JACARANDAS
- ⑦ - RUA ANGICO
- ⑧ - RUA CORONEL MIRANDA NUNES
- ⑨ - RUA 7 DE SETEMBRO
- ⑩ - AV. PRINCIPAL
- ⑪ - RUA PROJETADA

LEGENDA

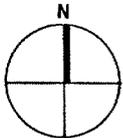
— VIÁRIO BÁSICO PROPOSTO

← → SENTIDO DE TRÁFEGO

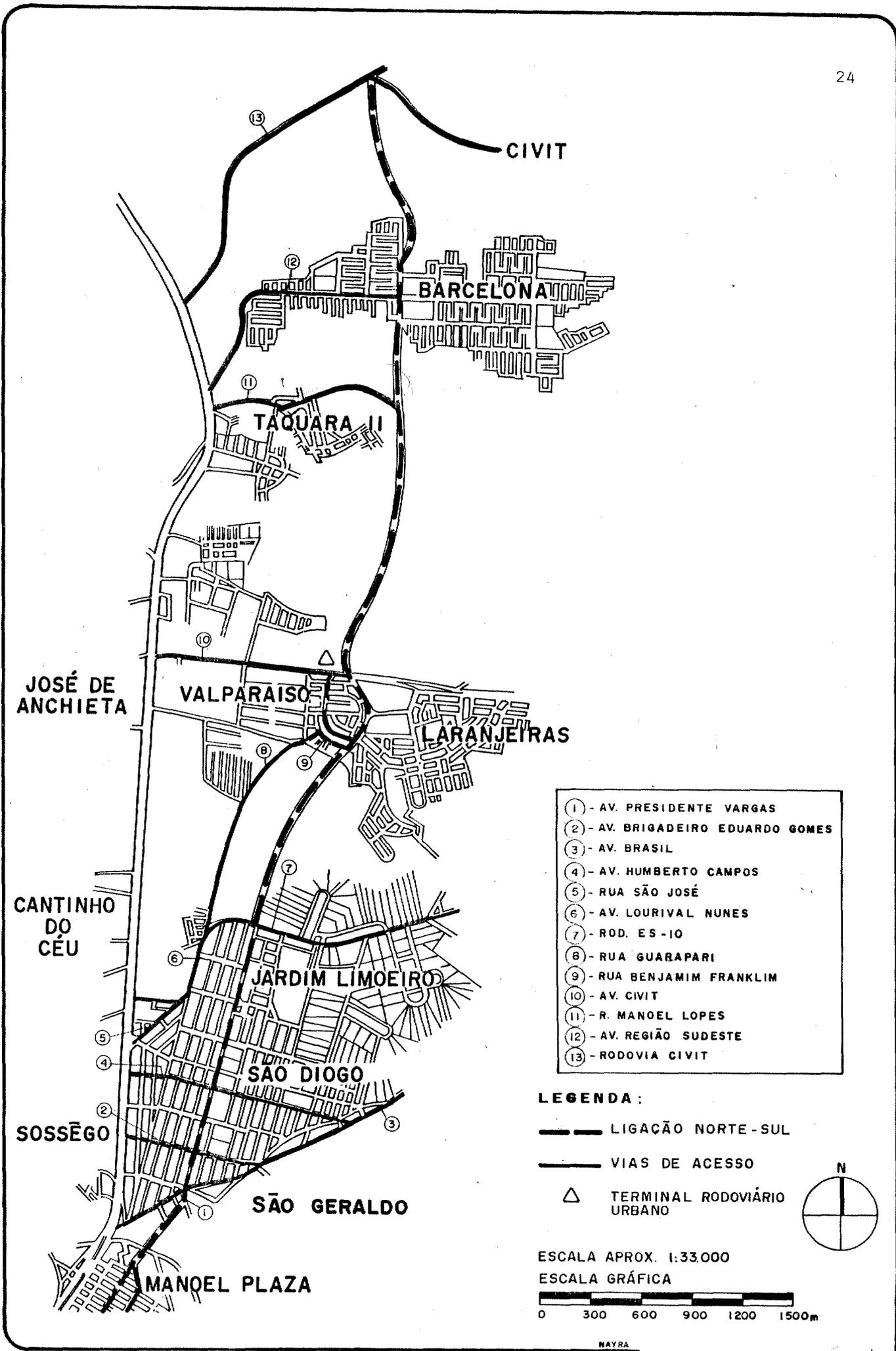
ESCALA APROX. 1:20.000

ESCALA GRÁFICA

0 100 200 400 600 800 1000m



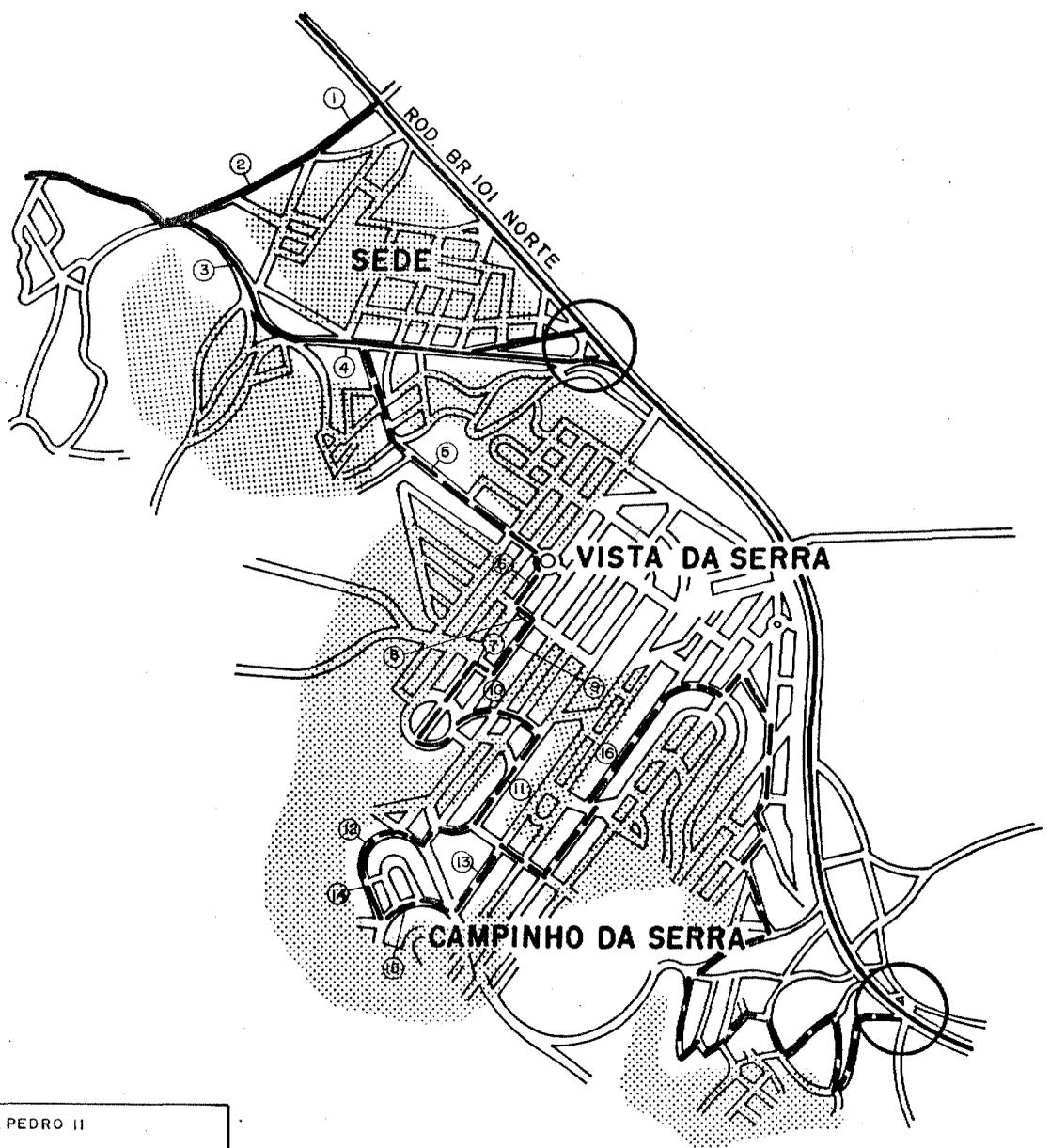
NAYRA



- ① - AV. PRESIDENTE VARGAS
- ② - AV. BRIGADEIRO EDUARDO GOMES
- ③ - AV. BRASIL
- ④ - AV. HUMBERTO CAMPOS
- ⑤ - RUA SÃO JOSÉ
- ⑥ - AV. LOURIVAL NUNES
- ⑦ - ROD. ES-10
- ⑧ - RUA GUARAPARI
- ⑨ - RUA BENJAMIM FRANKLIM
- ⑩ - AV. CIVIT
- ⑪ - R. MANOEL LOPES
- ⑫ - AV. REGIÃO SUDESTE
- ⑬ - RODOVIA CIVIT

PDTU - GV. SISTEMA VIÁRIO

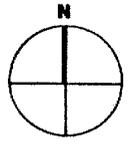
FIGURA 09



- ① - R. D PEDRO II
- ② - R. MAJOR PISSARRO
- ③ - R. CASSIANO CASTELO
- ④ - R. JONES DOS SANTOS NEVES
- ⑤ - AV. GUARAPARI
- ⑥ - AV. ARGENTINA
- ⑦ - TRAV. II
- ⑧ - R. CONCEIÇÃO DA BARRA
- ⑨ - TRAV. IV
- ⑩ - AV. ARACRUZ
- ⑪ - R. BAIXO GUANDU
- ⑫ - R. ITAGUAÇU
- ⑬ - R. LINHARES
- ⑭ - R. BURARAMA
- ⑮ - R. PANCAS
- ⑯ - R. MUCURICI

LEGENDA

-  MANCHAS DE OCUPAÇÃO
-  VIÁRIO BÁSICO PRINCIPAL
-  VIÁRIO BÁSICO PROPOSTO
-  INTERSEÇÕES A SEREM TRATADAS



ESCALA ORIGINAL 1:20.000
 ESCALA GRÁFICA


QUADRO 2
 PROPOSTAS DE CURTO PRAZO
 MUNICÍPIO DA SERRA

IDENTIFICAÇÃO DA VIA	ÁREA DE LOCALIZAÇÃO	LARGURA (m)	EXTENSÃO	CONDIÇÃO ATUAL	CONDIÇÃO PROPOSTA	CLASSIFICAÇÃO VIÁRIA FUNCIONAL
Ligação José de Anchieta/Embasa	23	10.00	1.915	TR	PB	Coletora
Ligação Cantinho do Céu/Sossego	23	7.00	920	TR	PB	Local
Av. Principal de Sossego	23	7.00	1.787	TR	PB	Local
Ligação Taquara - Norte/Sul	26	7.00	1.400	TR	AB	Coletora
Ligação São Diogo/São Geraldo	24	Variável	2.784	TR	AB	Local
Ligação Norte/Sul - Trecho Laranjeiras/ES-10	25	18.00	2.000	TR	AB	Coletora
Rua Principal de Campinho da Serra	27	7.00	3.200	TR	AB	Local
Rua Principal de Vista da Serra	27	7.00	1.700	TR	AB	Local
Ligação Conjunto Feu Rosa/Jacaraípe	25	12.00	3.300	TR	AB	Coletora
Av. Pedro Feu Rosa	23	9.00	1.400	TR	PB	Coletora
Ligação Porto Canoa/Nova Carapina	26	12.00	700	TR	PB	Coletora

CONVENÇÃO: TR - Terra

PR - Paralelepípedo Ruim

PREG - Paralelepípedo Regular

PB - Paralelepípedo Bom

AR - Asfalto Ruim

AB - Asfalto Bom

PCR - Placa de Concreto Ruim

BR - Blocos de Concreto Ruim

5.

MUNICÍPIO DE VILA VELHA/PROPOSTAS

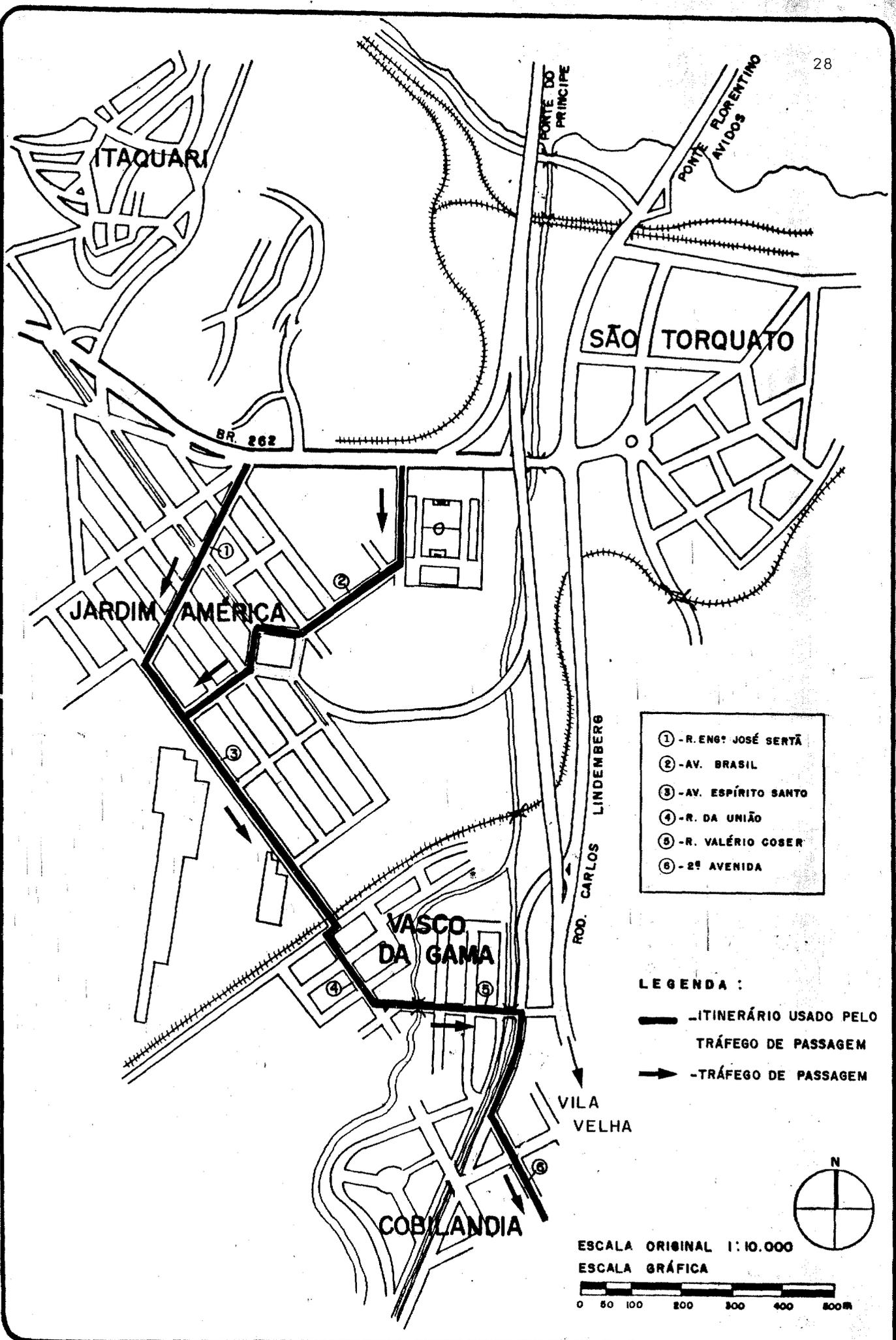
5.1. MEDIDAS CORRETIVAS

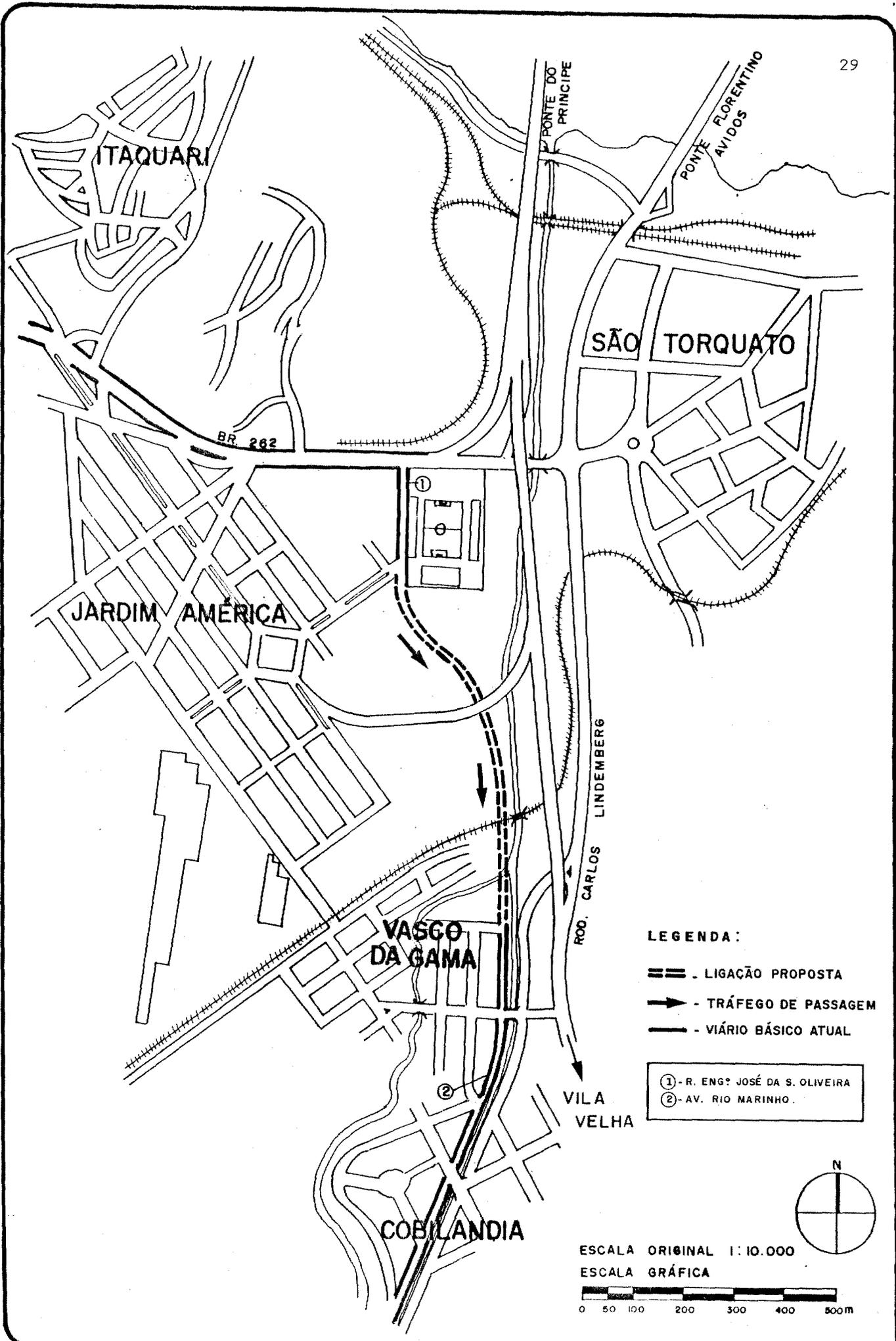
Na concepção da rede viária proposta para o Município de Vila Velha com implantação a curto prazo, previu-se e incorporou-se à rede viária básica atual, as seguintes intervenções (Mapa 3, anexo 1).

5.1.1. LIGAÇÃO CARIACICA-VILA VELHA (VIA JARDIM AMÉRICA)

A região de Jardim América/Vasco da Gama, por se tratar de área de ocupação bastante antiga, mostra-se inadequada, em relação às condições e características do sistema viário, para comportar a intensa movimentação de veículos, principalmente tráfego pesado, que hoje se verifica entre os eixos BR-262 (Cariacica) e Rodovia Carlos Lindemberg (Vila Velha) (Figura 11).

Dessa forma, visando dar vazão ao tráfego que atualmente já causa inúmeros transtornos à área, propõe-se a implantação de um eixo viário ligando a BR-262 a Vila Velha, iniciando-se na Rua Engenheiro Himério (**Rua da Desportiva**), chegando até a Avenida Rio Marinho e prosseguindo pela 2ª Avenida, em Cobilândia (Figura 12). Tal proposta visa basicamente gerar alternativa viária para o tráfego de passagem que sobrecarrega a área interna ao bairro (vias locais), ao mesmo tempo em que descarrega a interseção de São Torquato, no movimento de veículos pesados entre Cariacica/Vila Velha.





5.1.2. LIGAÇÃO CARIACICA-VILA VELHA (VIA RIO MARINHO)

A malha urbana de Vila Velha e Cariacica se funde gerando uma intensa movimentação de pessoas e veículos entre os municípios, ou seja, circulação de pessoas que moram em Vila Velha e trabalham, estudam ou desenvolvem atividades de lazer em Cariacica e vice-versa. No entanto, o que existe hoje em termos de vias de acesso e/ou ligações não propicia uma integração satisfatória.

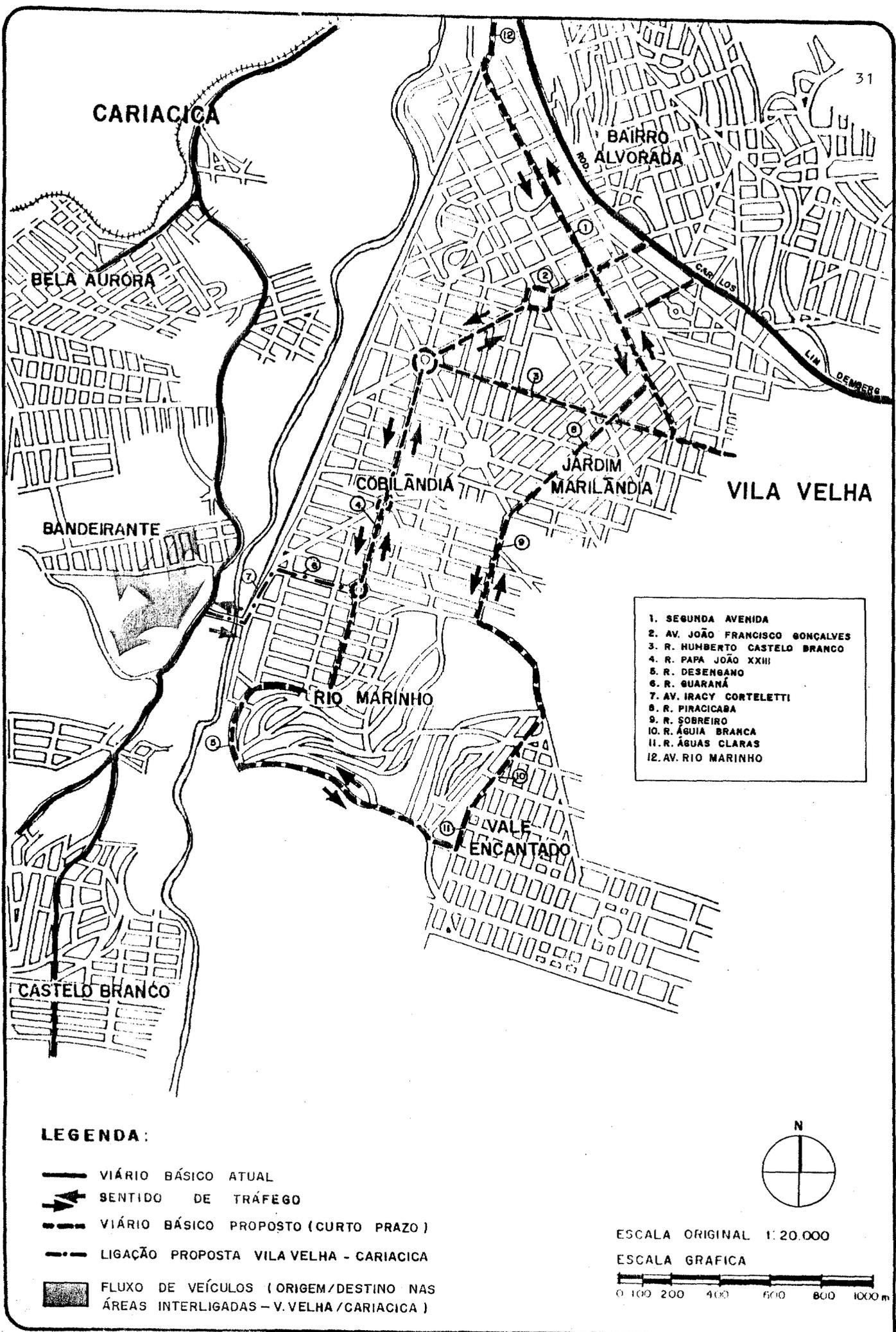
Dessa forma, propõe-se que seja efetivada a interligação dos municípios através da Ponte do Canal (Ponte do Rio Marinho), por meio das redes viárias de Cobilândia/Rio Marinho, em Vila Velha, e região de Bandeirantes, em Cariacica. Tal medida, além de melhorar as condições viárias (pavimentação, infra-estrutura, etc.), permitirá uma melhor circulação de veículos tanto no referente ao tráfego geral, como no que se refere ao transporte coletivo (Figura 13).

5.1.3. REGIÃO DE COBILÂNDIA/RIO MARINHO/JARDIM MARILÂNDIA

O adensamento verificado na região nos últimos anos e o crescimento previsto justificam as melhorias propostas para o sistema viário de Cobilândia, Rio Marinho e Jardim América (Ver Figura 13).

A inserção de tais melhorias na rede viária básica se fundamenta em:

- permitir a integração viária com eixos existentes e/ou propostos (principais/secundários), e ainda melhorar as condições de acessibilidade do interior da região, hierarquizando o sistema viário local;
- favorecer a circulação de veículos, permitindo a boa fluidez do tráfego;
- criar condições satisfatórias de interligação entre os municípios de Vila Velha e Cariacica, tendo em vista o tráfego geral e o transporte coletivo ocasionando um melhor atendimento e uma boa distribuição de itinerários;
- corrigir as deficiências do sistema viário em termos de infra-estrutura e pavimentação.



CARIACICA

BAIRRO ALVORADA

BELA AURORA

BANDEIRANTE

CÓBILÂNDIA

JARDIM MARILÂNDIA

VILA VELHA

RIO MARINHO

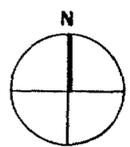
VALE ENCANTADO

CASTELO BRANCO

1. SEGUNDA AVENIDA
2. AV. JOÃO FRANCISCO GONCALVES
3. R. HUMBERTO CASTELO BRANCO
4. R. PAPA JOÃO XXIII
5. R. DESENGANO
6. R. GUARANÁ
7. AV. IRACY CORTELETTI
8. R. PIRACICABA
9. R. SOBREIRO
10. R. ÁGUA BRANCA
11. R. ÁGUAS CLARAS
12. AV. RIO MARINHO

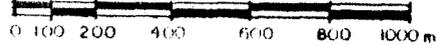
LEGENDA:

- VIÁRIO BÁSICO ATUAL
- SENTIDO DE TRÁFEGO
- VIÁRIO BÁSICO PROPOSTO (CURTO PRAZO)
- LIGAÇÃO PROPOSTA VILA VELHA - CARIACICA
- FLUXO DE VEÍCULOS (ORIGEM/DESTINO NAS ÁREAS INTERLIGADAS - V. VELHA / CARIACICA)



ESCALA ORIGINAL 1:20.000

ESCALA GRAFICA



5.1.4. EIXO LESTE-OESTE (FIGURA 14)

A principal via de acesso ao Centro de Vila Velha tem sido a Rodovia Carlos Lindemberg, seguida pela Av. Jerônimo Monteiro, e ainda a Rodovia do Sol que também tem um importante papel de ligação entre o Centro e bairros mais afastados na direção litorânea sul.

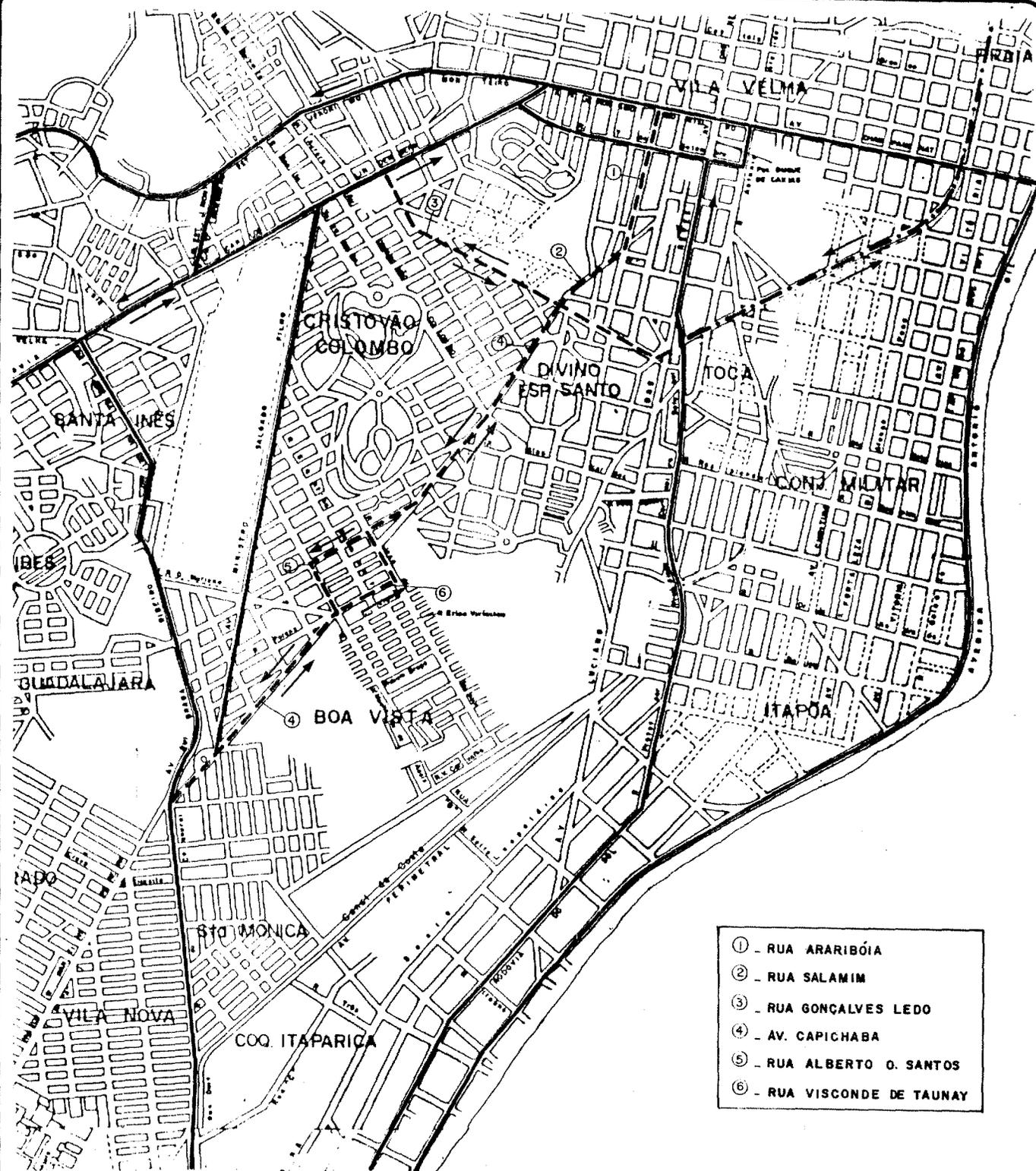
Assim é que entre a Rodovia do Sol e a Rodovia Carlos Lindemberg existe um grupo de bairros, dentre os quais estão os conjuntos Araçás, Guaranhuns, Novo México, Ilha dos Bentos, Jardim Asteca, Colorado, Cocal, Boa Vista, Soteco, Divino Espírito Santo, etc que apesar da distância que os separa desses eixos, não dispõem de alternativas de acesso à área central de Vila Velha. Vale citar que 80% do movimento é feito através da Rodovia Carlos Lindemberg, uma vez que todo o sistema viário destes bairros se dirige a essa via e o eixo formado por esta e a Av. Jerônimo Monteiro, acaba por ser sobrecarregado em direção ao Centro.

A inclusão do eixo leste-oeste no sistema viário básico proposto visa permitir que se aproveite melhor o viário existente, redistribuindo o volume de tráfego na ligação entre o centro de Vila Velha e os citados conjuntos. A implantação deste corredor leste-oeste permitirá também a ligação dos citados bairros com a Av. Gonçalves Ledo, que servirá de acesso à 3ª Ponte, evitando com isso a superutilização dos corredores principais, **aliviando** ainda o carregamento da Área Central desse município.

Essas propostas pressupõem a implementação de intervenções que garantam às vias de penetração um dimensionamento e pavimentação adequados ao uso previsto.

5.1.5. LIGAÇÃO RODOVIA CARLOS LINDEMBERG-HOSPITAL EVANGÉLICO

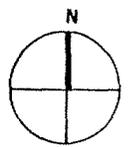
Um dos mais bem equipados da aglomeração, o Hospital Evangélico, é de fundamental importância não só à região da Grande Vitória, como também aos municípios vizinhos. No entanto, as vias que lhe dão acesso estão em estado precário de conservação. Praticamente, a metade do percurso é feito



→ SENTIDO DE TRÁFEGO
 — VIÁRIO BÁSICO ATUAL
 - - - VIÁRIO BÁSICO PROPOSTO / CURTO PRAZO
 - . - . VIÁRIO BÁSICO PROPOSTO / MÉDIO PRAZO

- ① - RUA ARARIBÓIA
- ② - RUA SALAMIM
- ③ - RUA GONÇALVES LEDO
- ④ - AV. CAPICHABA
- ⑤ - RUA ALBERTO O. SANTOS
- ⑥ - RUA VISCONDE DE TAUNAY

ESCALA ORIGINAL 1:20.000
 ESCALA GRÁFICA
 0 200 400 600 800 1000m



PDTU - GV. SISTEMA VIÁRIO

FIGURA 14

sobre paralelos assentados irregularmente, o que corresponde à Rua Felicidade Siqueira e ao trecho da Rua Ana Siqueira compreendido entre as Ruas Felicidade Siqueira e Três Irmãos.

Tendo em vista que, estas vias possuem caráter especial dada à intensidade e à peculiaridade da demanda que as utilizam, além de darem acesso aos bairros Alecrim e Alvorada, incluimo-las à rede viária básica, supondo a execução de melhorias viárias que venham facilitar o escoamento do fluxo de veículos e proporcionar seguro acesso ao hospital (Figura 15).

5.1.6. ESTRADA VELHA-LIGAÇÃO ESTRADA PARA CAPUABA X ATAÍDE/ARIBIRI

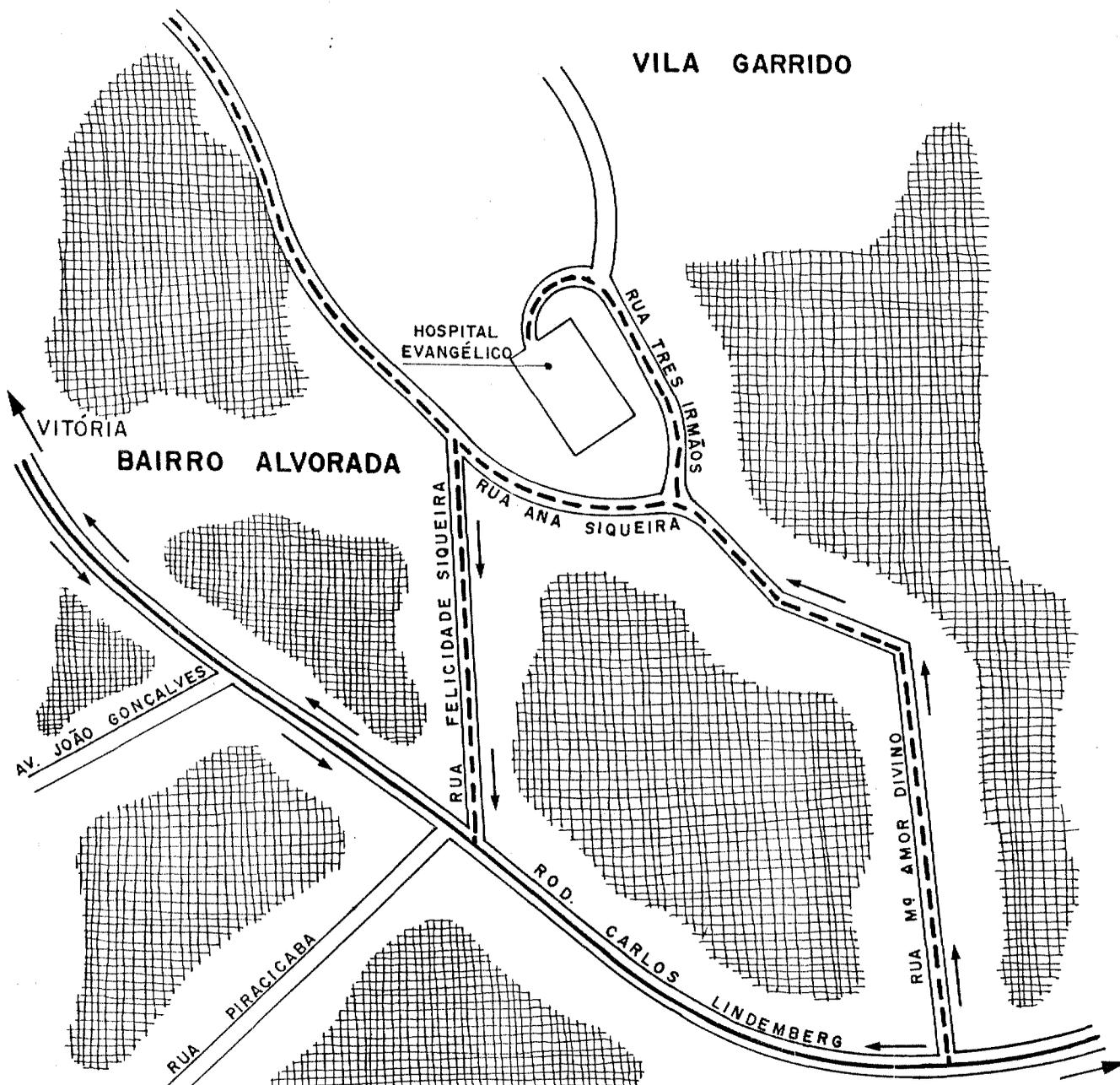
O atual estado da antiga estrada para Vila Velha, no que se refere às condições de circulação (pavimento, traçado, etc.), inviabiliza a sua inclusão na malha viária básica do município. Assim sendo, visando a sua utilização como via de acesso aos bairros Ataíde e Aribiri absorvendo parte do tráfego que hoje encontra acessibilidade à área pela Rodovia Carlos Lindemberg, propõe-se que sejam efetuadas intervenções que permitam sua adequação em termos de pavimentação, condições de traçado e geometria da via, à função a que se destina. Face à sua posição (localização) no espaço urbano acredita-se que, se bem aproveitada, a via irá desempenhar importante papel de ligação às áreas já citadas, promovendo uma melhor utilização do viário da região (Figura 16).

5.1.7. ACESSOS A SANTA INÊS E BAIRRO NOSSA SENHORA DA PENHA

Os acessos principais à área se constituem basicamente em duas vias: Av. Nossa Senhora da Penha e Av. Rui Braga Ribeiro; sendo que, em virtude da utilização atual e da previsão de uso (futura implantação do terminal de integração do transporte coletivo na região do IBES), fica clara a saturação dessas vias (Figura 17). Assim sendo, propõe-se que seja o viário existente melhor aproveitado, criando-se e/ou adequando vias para atuarem como alternativas, tanto para o tráfego de passagem (destino/origem na região de Vila Nova, Santa Mônica, Coqueiral de Itaparica, etc.), como para o tráfego com destino e/ou origem na própria área; atendendo e

COBI DE CIMA

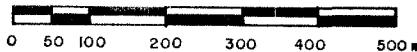
VILA GARRIDO

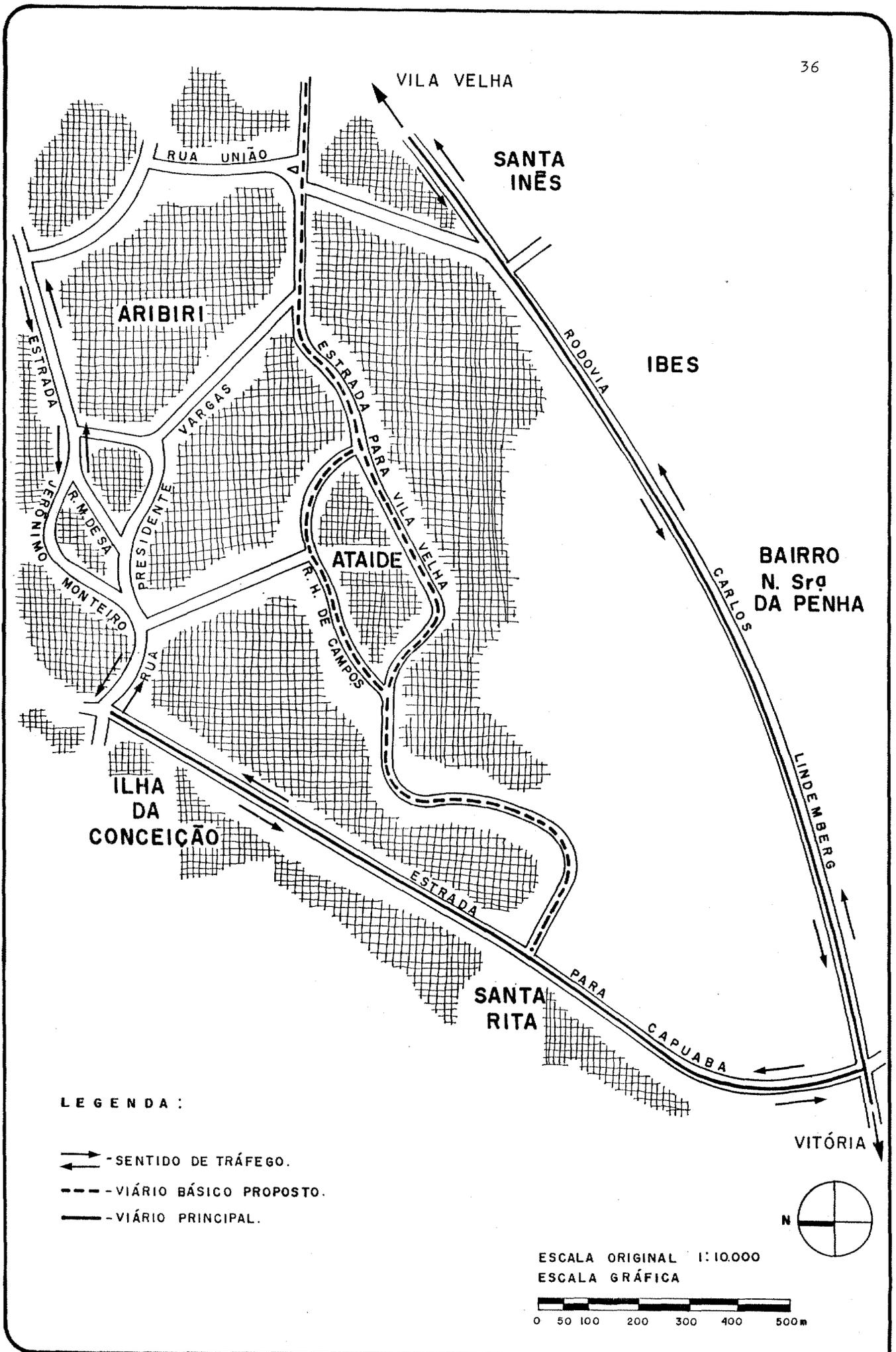


LEGENDA :

-  - MANCHAS DE OCUPAÇÃO URBANA.
-  - SENTIDO DE TRÁFEGO.
-  - VIÁRIO BÁSICO PROPOSTO.
-  - VIÁRIO PRINCIPAL.

ESCALA ORIGINAL 1:10.000
ESCALA GRÁFICA

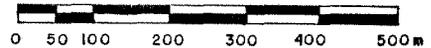


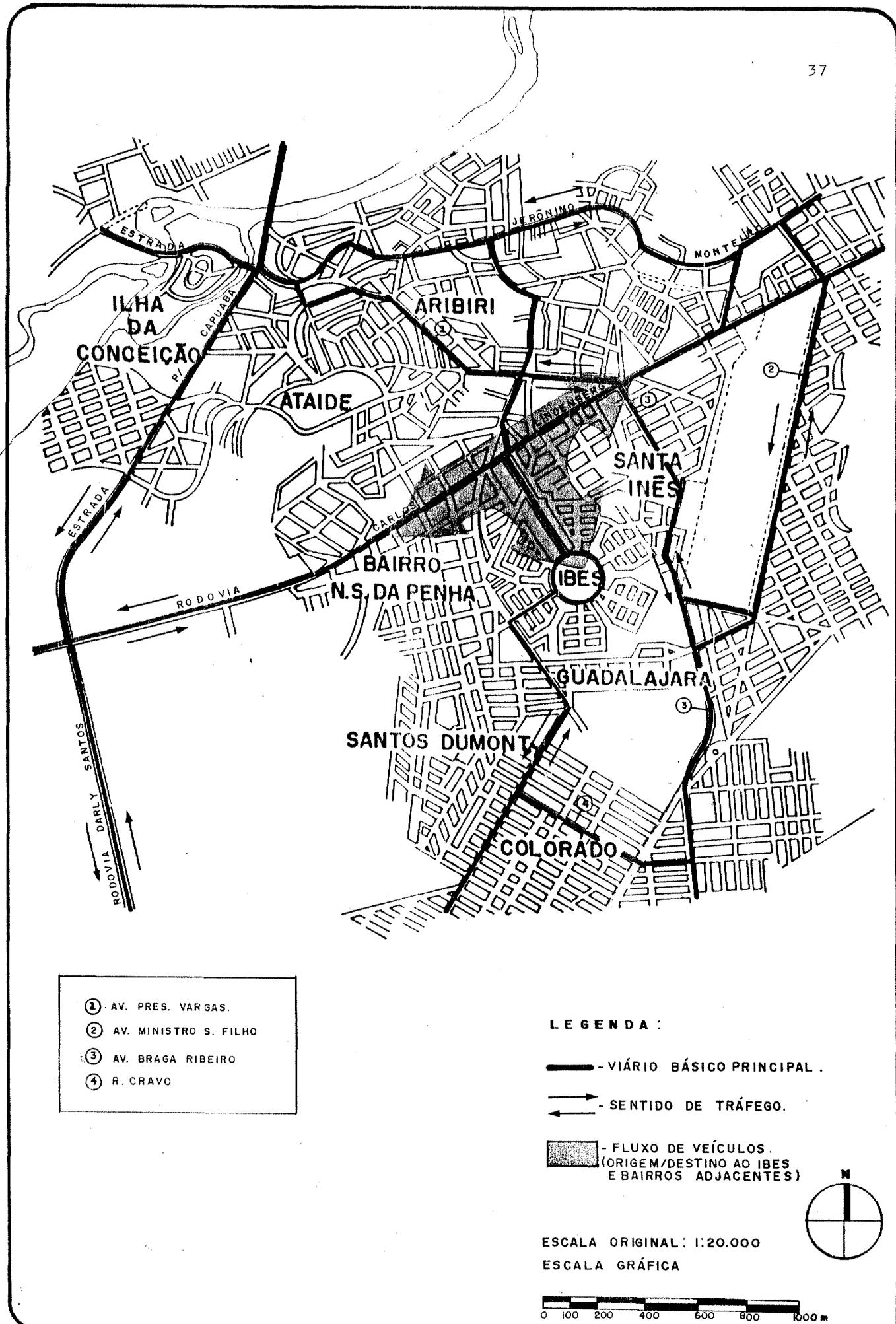


LEGENDA :

- - SENTIDO DE TRÁFEGO.
- - VIÁRIO BÁSICO PROPOSTO.
- - VIÁRIO PRINCIPAL.

ESCALA ORIGINAL 1:10.000
ESCALA GRÁFICA





dando suporte a partir daí, ao tráfego geral, e também ao transporte coletivo (Figura 18).

5.1.8. LIGAÇÃO JARDIM MARILÂNDIA-RODOVIA DARLY SANTOS

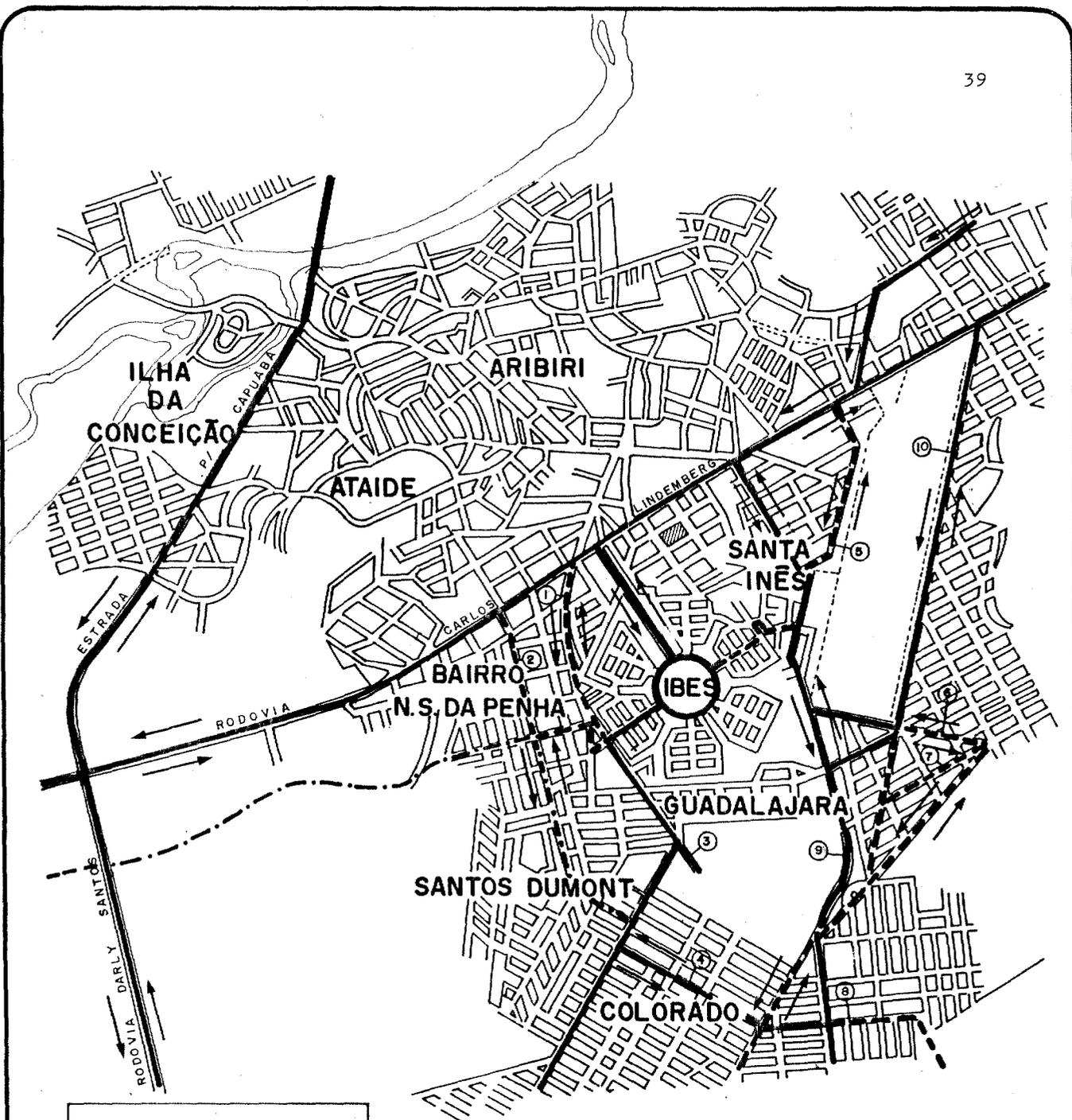
O tráfego de veículos na região da Jardim Marilândia/Cobilândia/Rio Marinho, acredita-se, sofrerá acréscimo significativo a partir das melhorias propostas para a área, em termos de sistema viário (obras viárias), e também em função das ligações previstas entre Vila Velha-Cariacica, através da Ponte do Canal (Rio Marinho) e Avenida Marginal (via Jardim América).

Toda movimentação de veículos dentro do município (tráfego de passagem) é absorvida pela Rodovia Carlos Lindemberg, sendo que esta já apresenta indícios de saturação em alguns trechos (Figura 19). Dessa forma, visando aliviar o carregamento na citada rodovia, criando alternativa viária para movimentação interna (interbairros) de veículos, e ainda evitar que o tráfego futuro, gerado pela interligação dos municípios, interfira no tráfego local e/ou não ache ponto de escoamento, propõe-se que seja implantada, a curto prazo, uma via interligando a região de Jardim Marilândia à Rodovia Darly Santos conforme mostra a Figura 20.

Em decorrência da função a que se destina propõe-se que, inicialmente, seja prevista a operação da via com duas faixas de 3,50m (uma faixa/sentido), devendo ser preservada uma faixa de 24,00 metros para futura expansão.

5.1.9. REGIÃO DE ITAPOÃ-CONJUNTO MILITAR

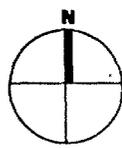
Com a futura implantação da Terceira Ponte, e conseqüente aumento do fluxo de veículos nas vias de acesso à Rodovia do Sol, o acesso à região de Itapoã/Conjunto Militar poderá ficar prejudicado em razão dos conflitos possíveis que o entrelaçamento de fluxos pode gerar na circulação das Avenidas Luciano das Neves e Francelina Carneiro Setubal.



- ① R. PADRE ANCHIETA.
- ② R. GIL BERNADES.
- ③ AV. VITÓRIA RÉGIA.
- ④ R. CRAVO.
- ⑤ R. SÃO FRANCISCO.
- ⑥ R. OSWALDO CRUZ.
- ⑦ R. PARANÁ
- ⑧ R. DEZOITO
- ⑨ AV. RUI B. RIBEIRO.
- ⑩ AV. MINISTRO S. FILHO.

LEGENDA :

- - SENTIDO DE TRÁFEGO.
- - VIÁRIO BÁSICO PRINCIPAL.
- - - - VIÁRIO BÁSICO PROPOSTO/CURTO PRAZO.
- . - . - VIÁRIO BÁSICO PROPOSTO/MÉDIO PRAZO.
- ▨ - TERMINAL DE INTEGRAÇÃO



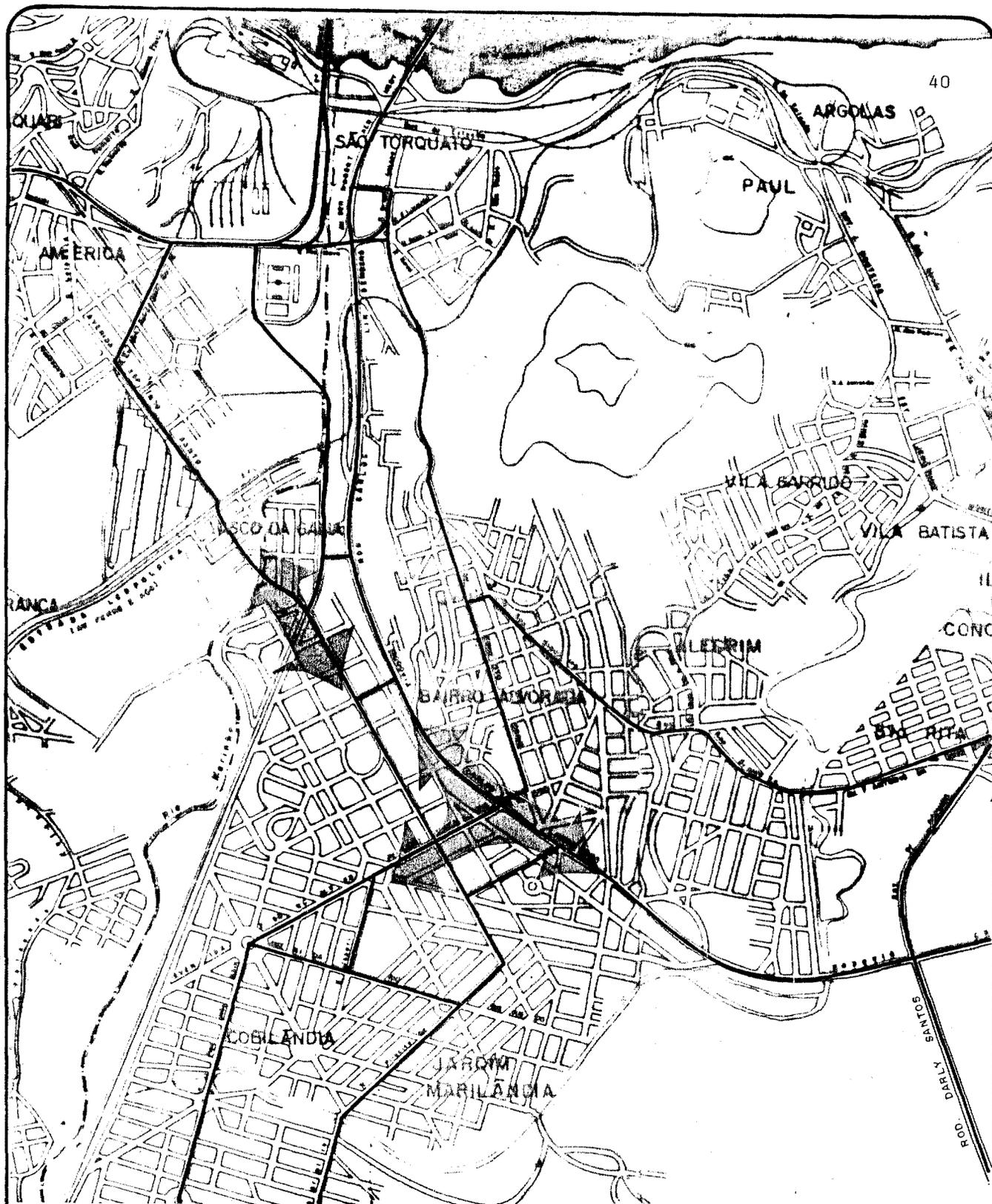
ESCALA ORIGINAL: 1:20.000

ESCALA GRÁFICA



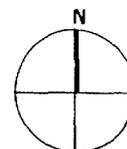
PDTU - GV. SISTEMA VIÁRIO

FIGURA 18



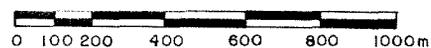
LEGENDA:

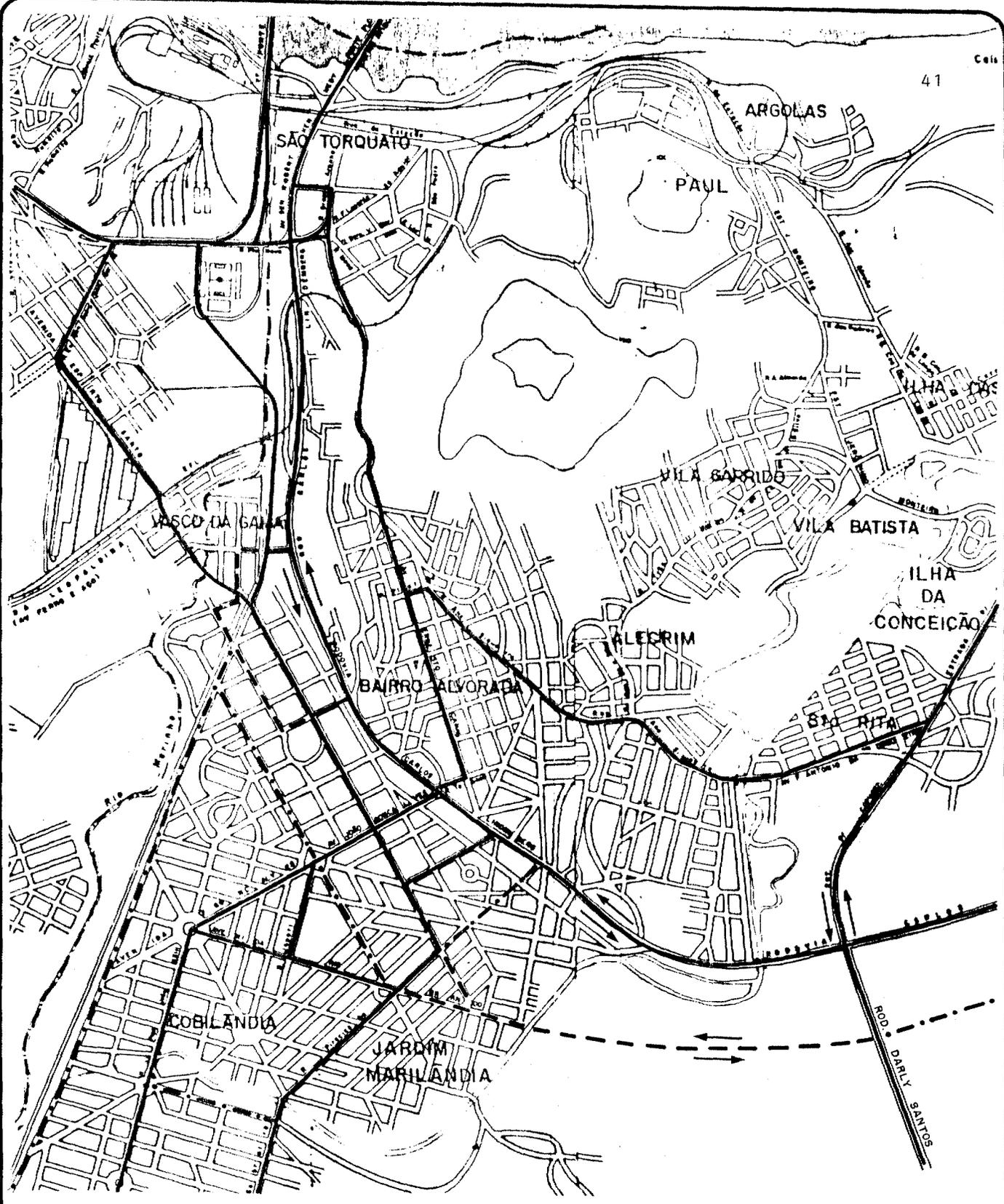
-  FLUXO DE VEÍCULOS (PASSAGEM E ORIGEM / DESTINO NA REGIÃO)
-  VIÁRIO BÁSICO ATUAL



ESCALA ORIGINAL 1:20.000

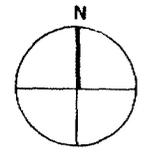
ESCALA GRÁFICA





LEGENDA:

- VIÁRIO BÁSICO ATUAL
- - - VIÁRIO BÁSICO PROPOSTO / CURTO PRAZO
- · · · VIÁRIO BÁSICO PROPOSTO / MÉDIO PRAZO
- ← SENTIDO DE TRÁFEGO



ESCALA ORIGINAL 1:20.000

ESCALA GRÁFICA



Assim sendo, propõe-se uma melhor utilização do viário disponível em toda a região de influência direta e/ou indireta da Terceira Ponte, adequando certas vias (ver Quadro 03) ao tráfego futuro, através de intervenções viárias, melhorias nas condições de pavimento, etc., introduzindo à rede novas alternativas de acesso ao interior dos bairros (Figura 21).

Foi considerado ao se propor o sistema viário básico da região (curto prazo) o esquema de circulação proposto para a Área Central de Vila Velha executado pelo DETRAN-ES, PMVV (Prefeitura Municipal de Vila Velha), Instituto Jones dos Santos Neves e CETURB-GV (ver Figura 22).

5.1.10. REGIÃO COBILÂNDIA/RIO MARINHO/JARDIM MARILÂNDIA

Recomenda-se que sejam introduzidas na rede básica as vias apresentadas e listadas na Figura 23.

5.2. NOVA LIGAÇÃO VIÁRIA

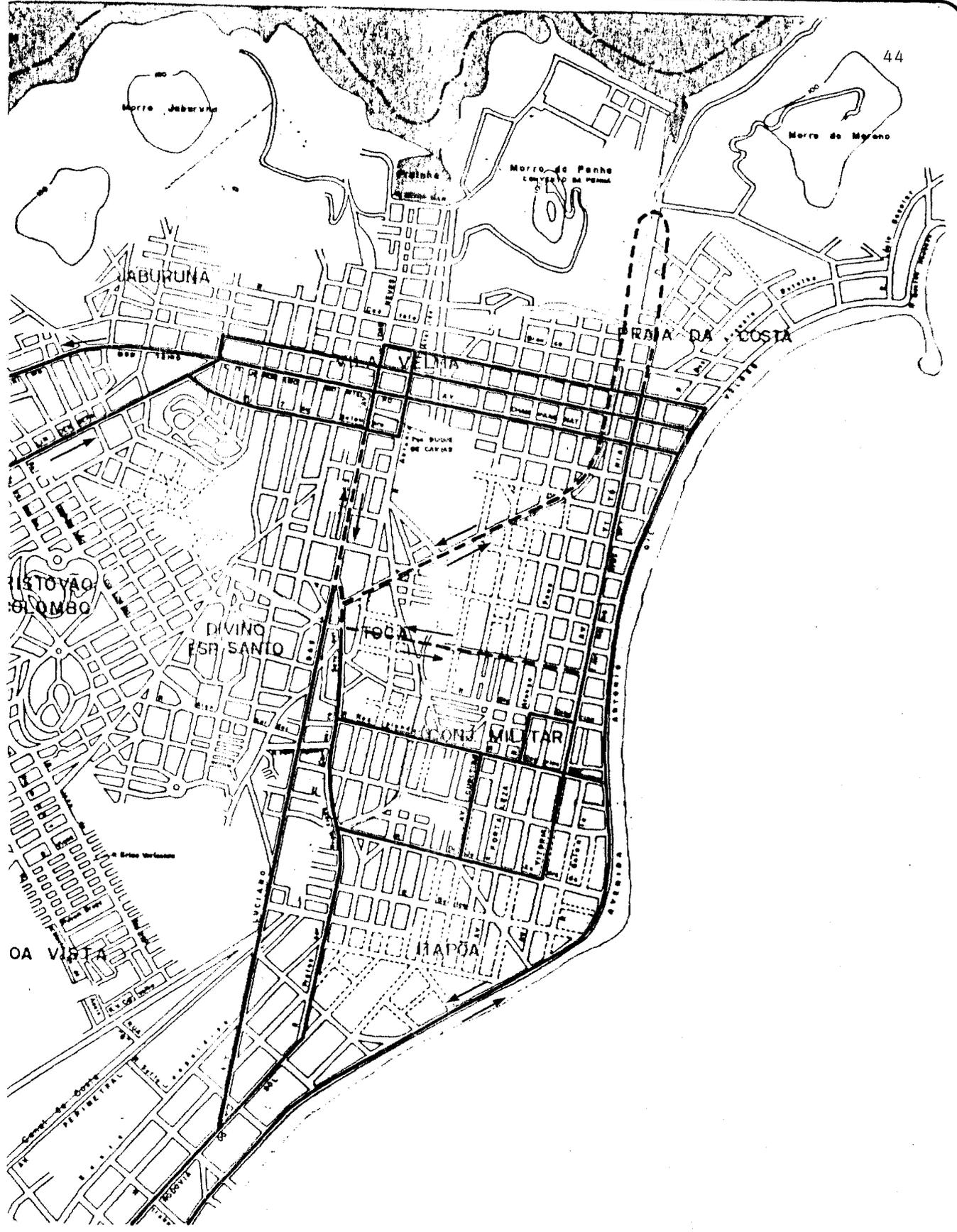
5.2.1. LIGAÇÃO DARLY SANTOS - BAIRRO NOSSA SENHORA DA PENHA

Esta proposta tem por objetivo dar prosseguimento à ligação Darly Santos/Jardim Marilândia (continuidade da 3ª Avenida). Consolidando sua importância como via coletora de tráfego, atuando nesse sentido paralelamente à Rodovia Carlos Lindemberg no acesso aos bairros Nossa Senhora da Penha, Guadalajara, Santos Dumont, Colorado, etc.

Deve incluir as ruas Gil Bernardes da Silveira e Cravo chegando até a Av. Vitória Régia (Figura 24).

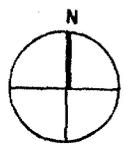
5.2.2. 3ª PONTE ACESSO/SUL

Complementando as propostas efetuadas para o município de Vila Velha, incluiu-se o Projeto de Circulação na Área de Influência da 3ª Ponte Referente ao Acesso Sul, na concepção da rede básica (Figura 25).



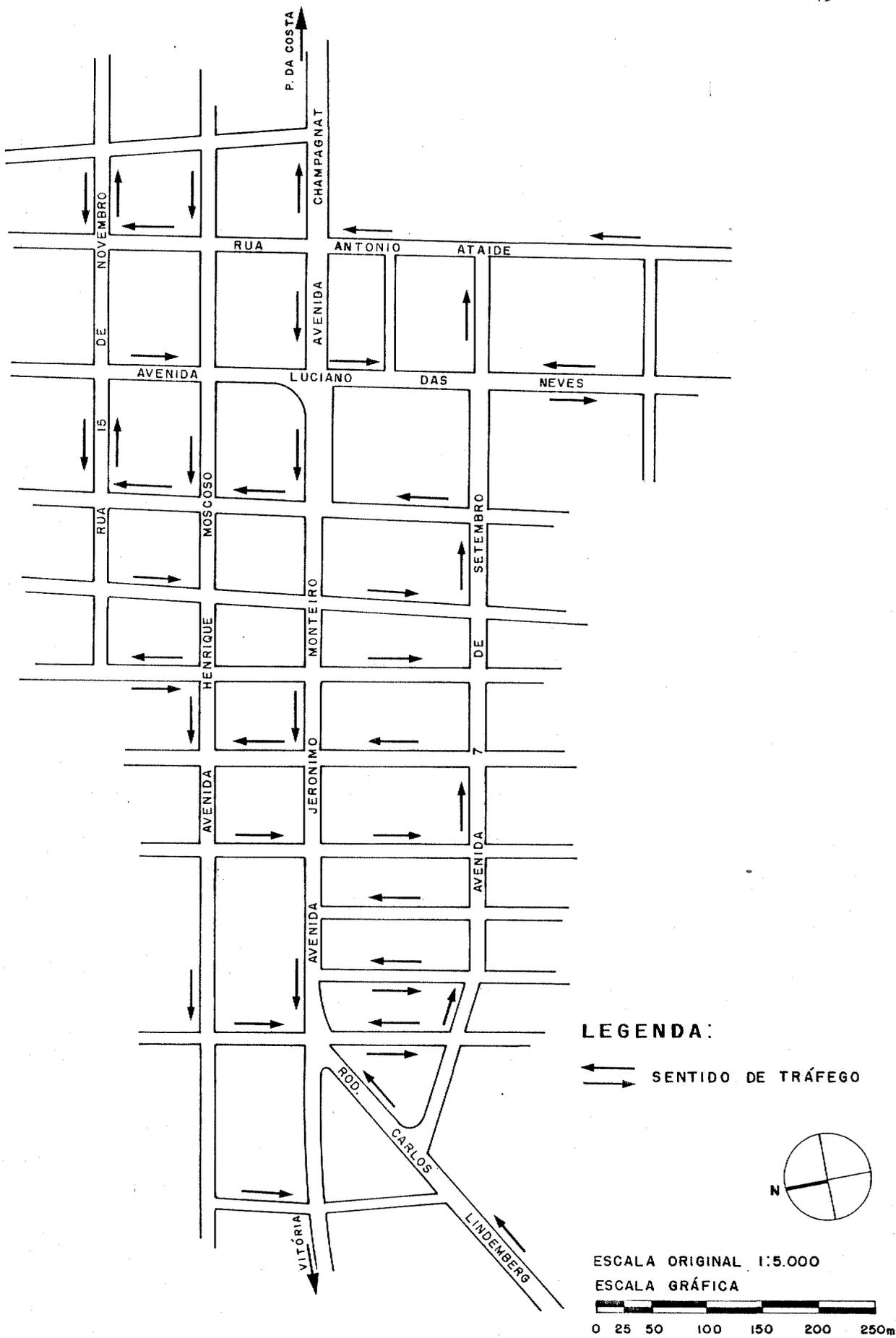
- SENTIDO DE TRÁFEGO
- VIÁRIO BÁSICO PRINCIPAL
- - - VIÁRIO BÁSICO PROPOSTO

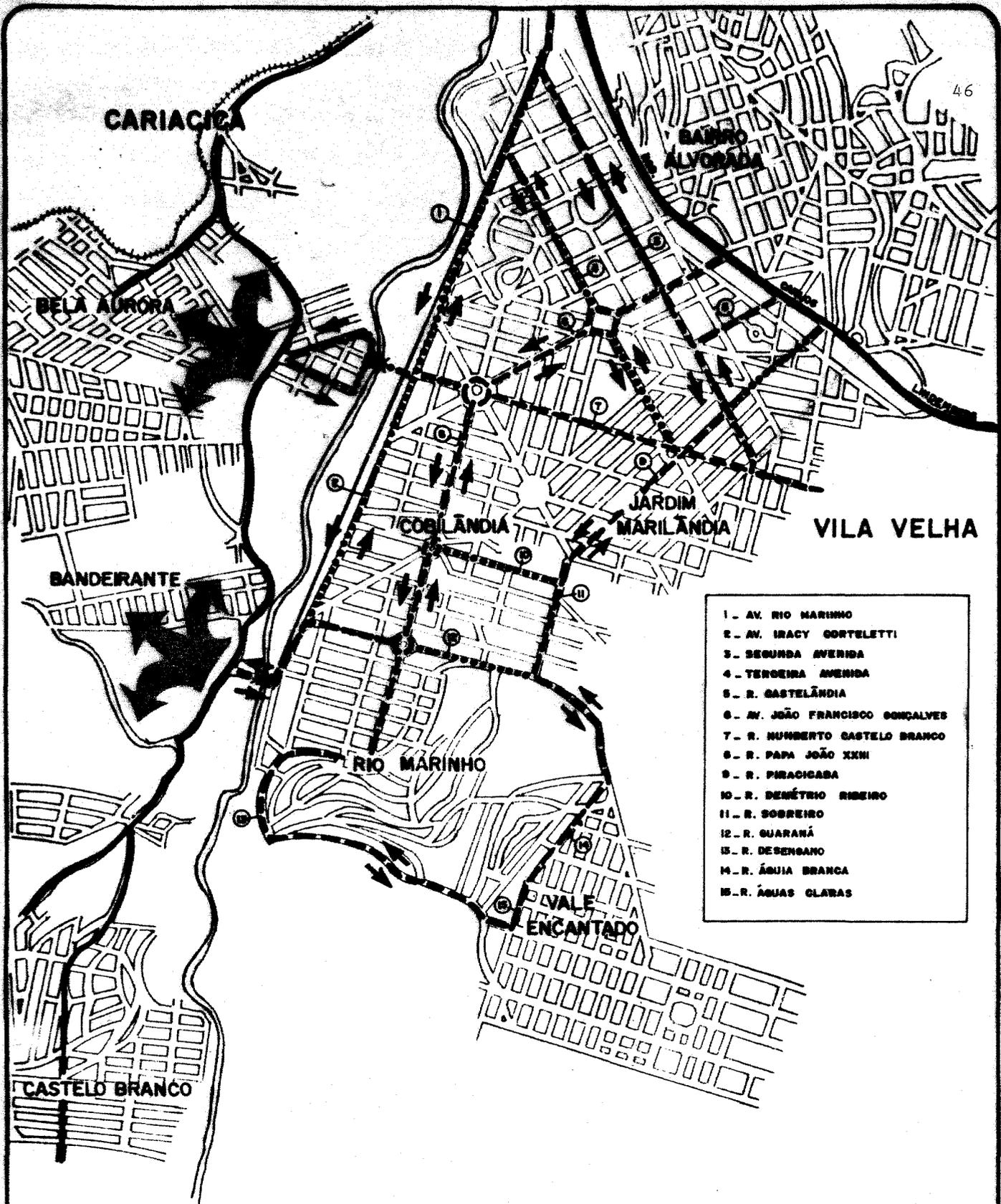
ESCALA ORIGINAL 1:20.000
 ESCALA GRÁFICA
 0 200 400 600 800 1000m



PDTU - GV. SISTEMA VIÁRIO

FIGURA 21

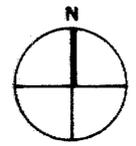




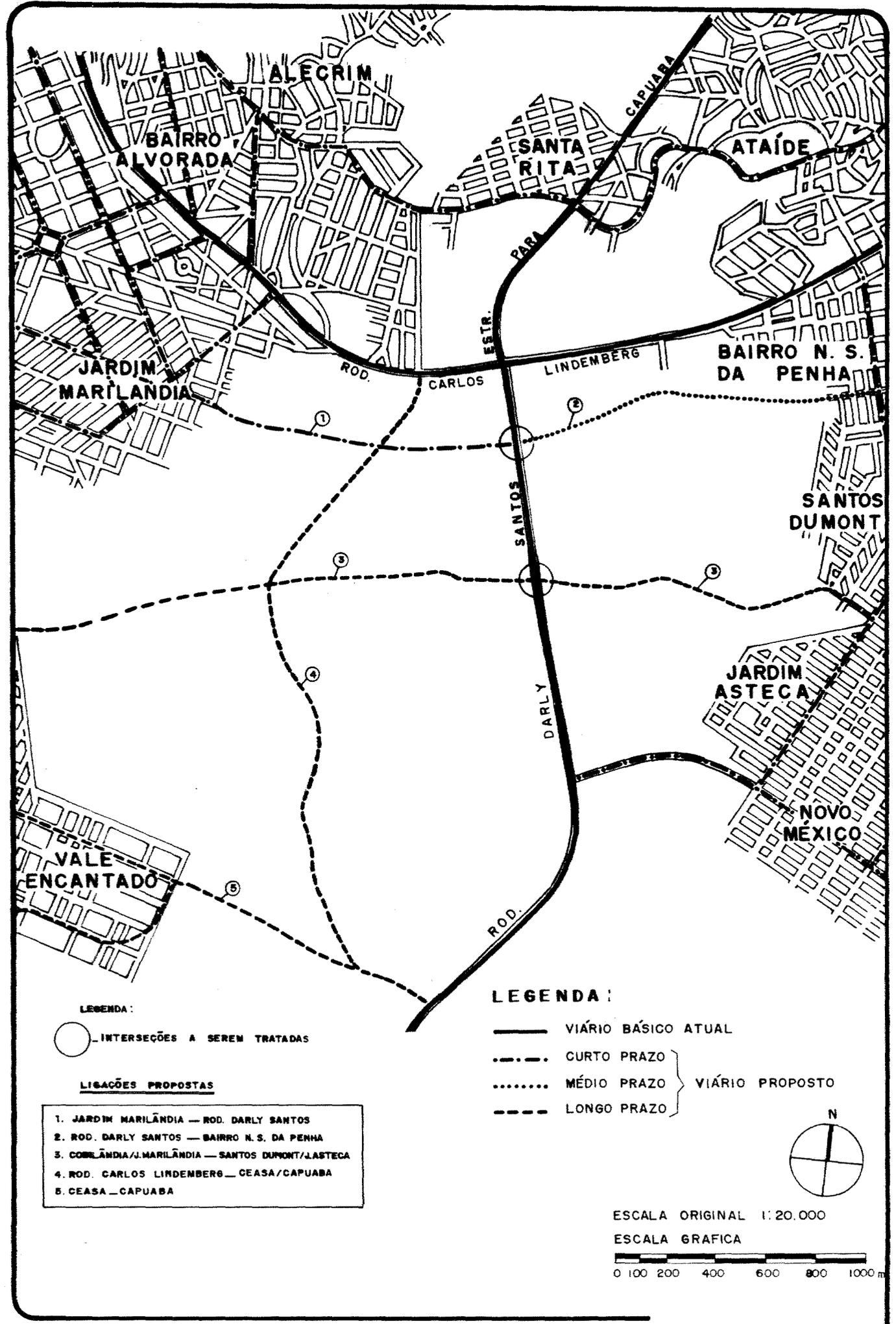
- 1 - AV. RIO MARINHO
- 2 - AV. IRACY GORTELETTI
- 3 - SEGUNDA AVENIDA
- 4 - TERCEIRA AVENIDA
- 5 - R. CASTELÂNDIA
- 6 - AV. JOÃO FRANCISCO GONCALVES
- 7 - R. HUMBERTO CASTELO BRANCO
- 8 - R. PAPA JOÃO XXIII
- 9 - R. PIRACICABA
- 10 - R. BENÉTRIO RIBEIRO
- 11 - R. SOBREIRO
- 12 - R. GUARANÁ
- 13 - R. DESENHANO
- 14 - R. ÁGUIA BRANCA
- 15 - R. ÁGUAS CLARAS

LEGENDA:

- VIÁRIO BÁSICO ATUAL
- SENTIDOS DE TRÁFEGO
- VIÁRIO BÁSICO PROPOSTO (CURTO PRAZO)
- COMPLEMENTAÇÃO DO VIÁRIO / PROPOSTA (MÉDIO PRAZO)
- FLUXO DE VEÍCULOS (ORIGEM/DESTINO NAS ÁREAS INTERLIGADAS - V. VELHA / CARIACICA)



ESCALA ORIGINAL 1:20.000
 ESCALA GRAFICA
 0 100 200 400 600 800 1000 m



LEGENDA:

○ INTERSEÇÕES A SEREM TRATADAS

LIGAÇÕES PROPOSTAS

1. JARDIM MARILÂNDIA — ROD. DARLY SANTOS
2. ROD. DARLY SANTOS — BAIRRO N. S. DA PENHA
3. COBLÂNDIA/J. MARILÂNDIA — SANTOS DUMONT/J. ASTECA
4. ROD. CARLOS LINDBERBERG — CEASA/CAPUABA
5. CEASA — CAPUABA

LEGENDA:

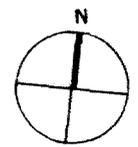
— VIÁRIO BÁSICO ATUAL

--- CURTO PRAZO

..... MÉDIO PRAZO

--- LONGO PRAZO

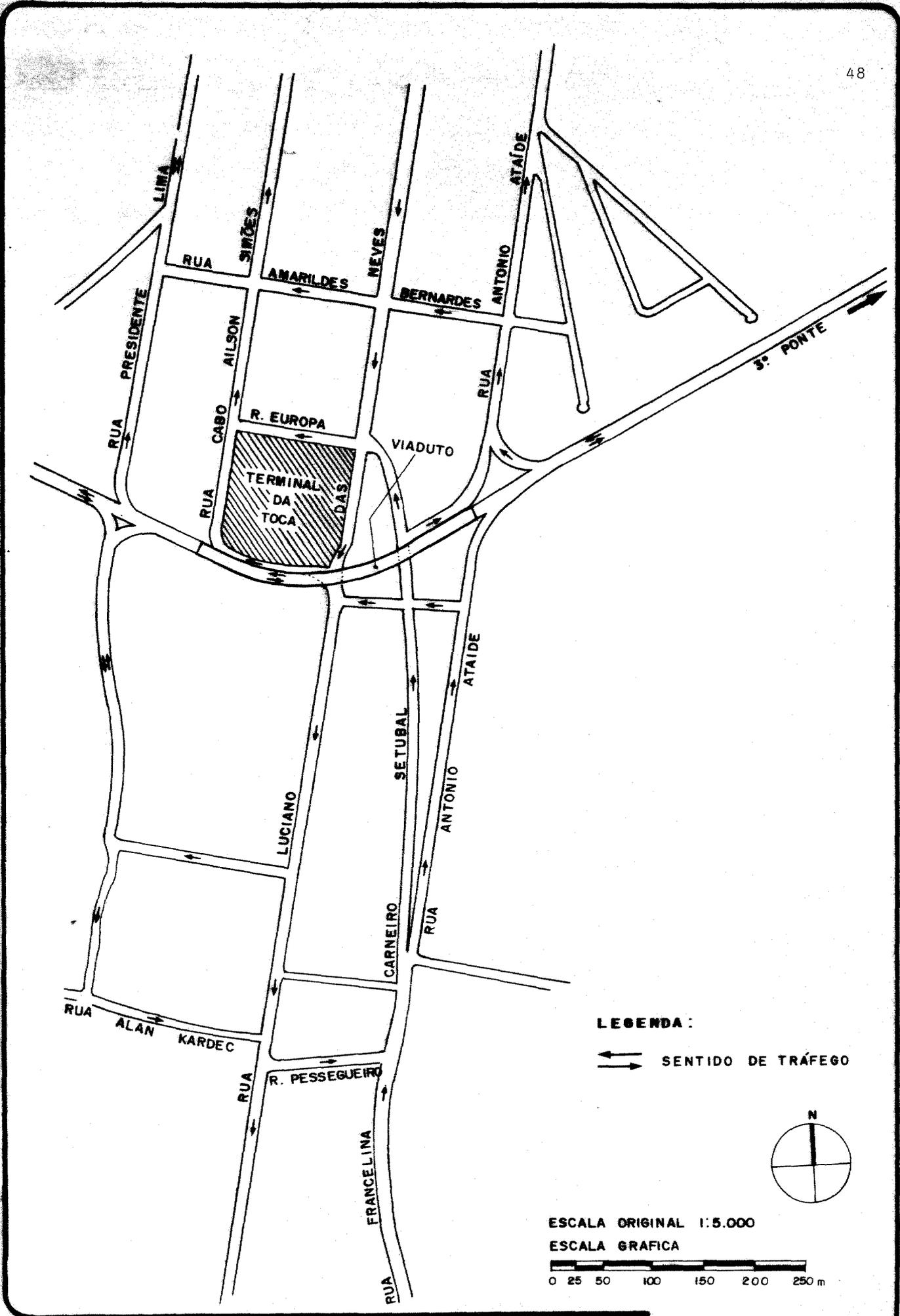
} VIÁRIO PROPOSTO



ESCALA ORIGINAL 1:20.000

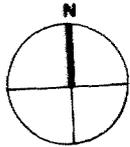
ESCALA GRAFICA

0 100 200 400 600 800 1000 m



LEGENDA :

↔ SENTIDO DE TRÁFEGO



ESCALA ORIGINAL 1:5.000

ESCALA GRAFICA



Continuação

QUADRO 03

PROPOSTAS DE CURTO PRAZO

MUNICÍPIO DE VILA VELHA

IDENTIFICAÇÃO DA VIA	ÁREA DE LOCALIZAÇÃO	LARGURA (m)	EXTENSÃO (m)	CONDIÇÃO ATUAL	CONDIÇÃO PROPOSTA	CLASSIFICAÇÃO VIÁRIA FUNCIONAL
- Av. Luciano das Neves	07-08	Variável	1.450	TR-AR	AB	Coletora/Principal
- Rua Itaquari	06	10,00	500	TR	AB	Local
- Rua Milton Caldeira	06	10,00	300	PB	AB	Local
- Rua Dr. Jair Andrade	06	10,00	600	PR	AB	Coletora
- Rua Goiânia	06	11,60	285	TR-PR	AB	Local
- Rua Santa Catarina/Rua Curitiba	06	10,00	903	PR	PB	Local
- Av. Hugo Musso	06	11,00	1.400	PR	PB	Coletora
- Prolongamento R. Henrique Moscoso x Rua M. Amélia	02	12,00	350	PB	AB	Coletora
- Rua M. do Amor Divino	09	7,90	655	TR	PB	Local
- Rua Ana Siqueira	09	9,60	380	PR	PB	Local
- Rua Demétrio Ribeiro	09	10,00	450	TR	PB	Local
- Rua Sobreiro	09	8,00	1.650	PR	PB	Local
- Rua do Canal	09	8,00	310	TR	PB	Coletora
- Rua Guaraná	09	10,00	820	TR	PB	Local
- Rua Desengano	09	8,10	640	PR	PB	Local
- Rua Papa João XXIII/R. Recreio	09	9,60	1.270	PR	PB	Local

CONVENÇÃO: TR - Terra
PR - Paralelepípedo ruim
PREG - Paralelepípedo regular
PB - Paralelepípedo bom

AR - Asfalto ruim
AB - Asfalto bom
PCR - Placa de concreto ruim
BR - Blocos de concreto ruim

QUADRO 3

PROPOSTAS DE CURTO PRAZO

MUNICÍPIO DE VILA VELHA

IDENTIFICAÇÃO DA VIA	ÁREA DE LOCALIZAÇÃO	LARGURA (m)	EXTENSÃO (m)	CONDIÇÃO ATUAL	CONDIÇÃO PROPOSTA	CLASSIFICAÇÃO VIÁRIA FUNCIONAL
- Rua Rui Braga Ribeiro	08	8,90	1.290	AR	AB	Coletora
- Rua Tuiuti	08	7,10	200	TR	PB	Local
- Rua Guarajás	08	7,90	250	PR-TR	PB	Local
- Rua Olegário Mariano	08	10,40	260	PR	PB	Local
- Av. Ministro Salgado Filho	08-05	12,50	1.895	PR	AB	Principal
- Rua Sérgio Cardoso	08	14,10	570	PR	AB	Local
- Av. A	08	13,90	950	PR-AB-TR	AB	Local
- Rua Visconde de Taunay	08	7,00	360	TR	PB	Local
- Rua Santos Dumont	08	10,30	130	PR	PB	Local
- Rua Monteiro Lobato	08	7,00	130	TR	PB	Local
- Rua Alberto de Oliveira Santos	08	7,00	220	TR	PB	Local
- Av. Capixaba	08	17,00	1.725	TR	PB	Coletora
- Rua Cristóvão Colombo	05	11,90	1.492	PR	AB	Local
- Av. Gonçalves Lêdo	08	15,00	1.200	TR	PB	Coletora
- Av. Vitória Régia	05-08	8,30	1.400	TR-AR	AB	Coletora
- Av. Cravo	08	8,30	535	AR	AB	Local
- Rua 19	08	7,00	310	TR	AB	Local
- Rua Quatro	08	7,00	160	TR	AB	Local
- Lig. Av. Perimetral c/Av. Luciano das Neves	07	12,00	145	TR	AB	Coletora

6.

REDE VIÁRIA BÁSICA MUNICÍPIO DE CARIACICA/PROPOSTA

O sistema viário básico do Município de Cariacica apresenta problemas de circulação nas vias internas e/ou de penetração aos bairros, devido à precariedade das condições de pavimento - quando existente, e à descontinuidade de algumas vias. A ausência de serviços de saneamento e drenagem básicos, além de depreciar o nível de vida de grande parte da população, contribui para que surjam interferências na movimentação de veículos em virtude das interrupções causadas no tráfego.

A falta de continuidade no alinhamento das vias, e a inexistência de ligações interbairros, além das péssimas condições verificadas no referente ao estado do pavimento e a ausência de tratamento adequado na maior parte das vias, representa obstáculo significativo à operação do Sistema de Transporte Coletivo, principalmente pela dificuldade que se verifica na organização de itinerários, inviabilizando o atendimento à população.

Dessa forma, fica clara a necessidade de se intervir no município a fim de proporcionar melhorias, tanto no que diz respeito ao ordenamento do traçado viário, como pertinente à eficiência e nível de serviço por parte do Transporte Público de Passageiros (Mapa 4, anexo 1).

6.1. MEDIDAS CORRETIVAS

As propostas efetuadas para o Município de Cariacica para implantação imediata, visam fundamentalmente dar suporte ao transporte coletivo, através de melhorias viárias - obras viárias básicas, promovendo a interligação entre bairros. A maior parte das viagens no município são realizadas pelo

modo ônibus (STPP), em função no baixo nível de renda da população. A falta de ligações internas faz com que o acesso aos bairros seja feito via BR-262 (principal eixo do corredor), Rodovia José Sette e Rodovia do Contorno (BR-101); o que além de prejudicar o atendimento por parte das linhas operantes, cria restrições de acessibilidade obrigando muitos usuários a se dirigirem aos eixos, aumentando o tempo de caminhada e sobrecarregando os corredores no horários de pico. Assim sendo, as vias incluídas na rede viária básica/curto prazo buscam proporcionar à malha viária uma melhor interação em termos de circulação e acesso, proporcionando uma boa distribuição do tráfego, complementando ou criando novas ligações.

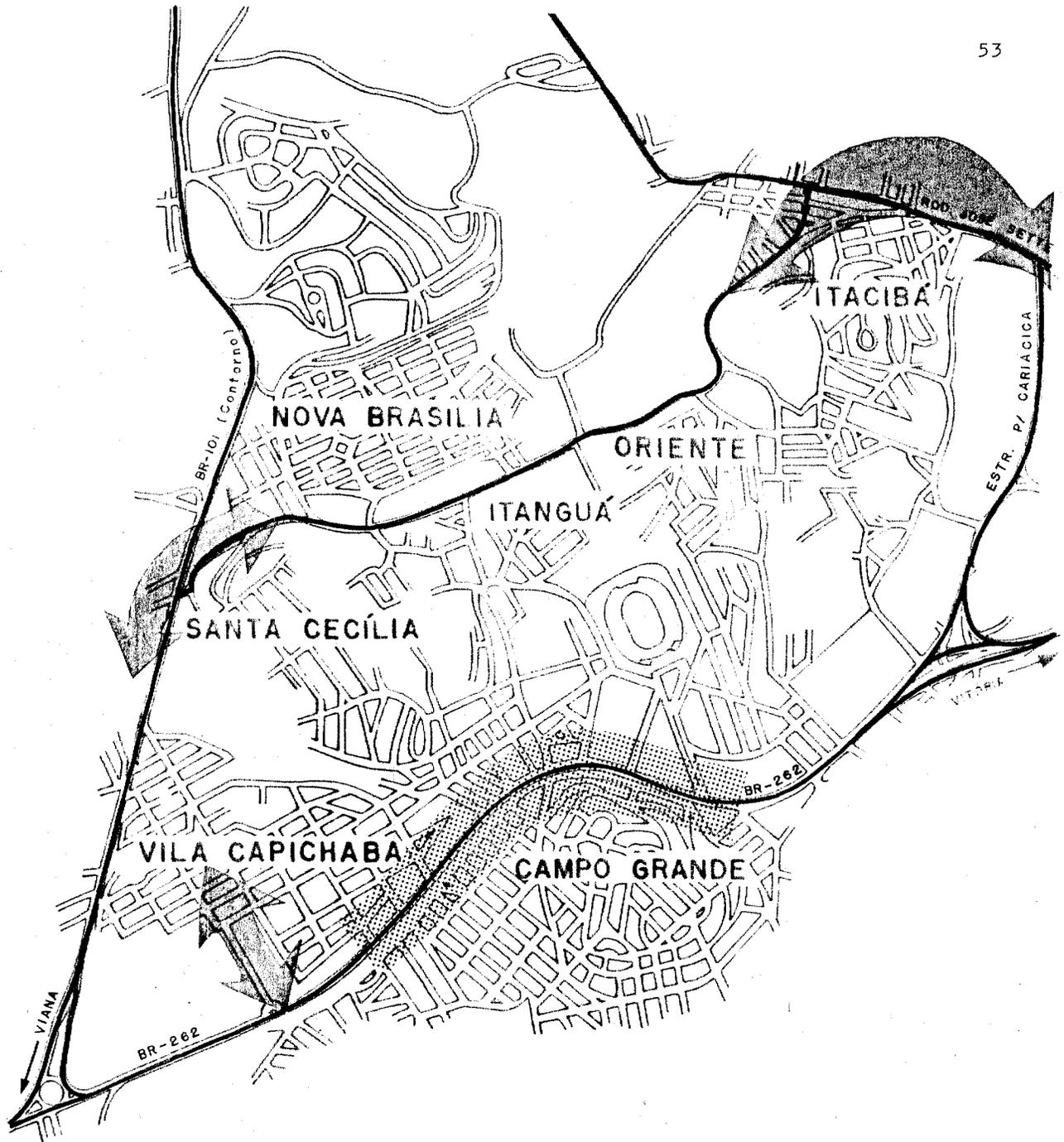
6.1.1. REGIÃO DE NOVA BRASÍLIA/ITANGUÁ, SANTA CECÍLIA, VILA CAPIXABA E ORIENTE

A falta de ligações viárias adequadas na região faz com que os bairros se apresentem como manchas isoladas, gerando os mais diversos problemas, (Figura 26), como por exemplo:

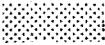
- Face a dificuldade de acesso à área, os veículos que servem ao transporte coletivo só encontram vias de penetração a partir dos principais corredores, o que além de interferir no nível de atendimento (frequência das linhas), contribui de forma ruínosa para a saturação dos eixos;
- A deficiência no traçado dos itinerários (redução do grau de acessibilidade), e os problemas no atendimento (distribuição das linhas), é responsável por grande parte da movimentação de pedestres que se dirigem aos eixos em busca de transporte (acesso à modalidade).

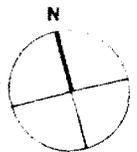
Dessa forma, as propostas viárias para essa região consistem nas ligações listadas e apresentadas na Figura 27 e visam basicamente:

- Dar continuidade ao viário existente, promovendo a circulação interna da área;
- Criar condições de acesso à área, levando a uma melhor distribuição dos itinerários das linhas de ônibus (melhor nível de serviço);

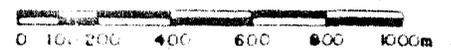


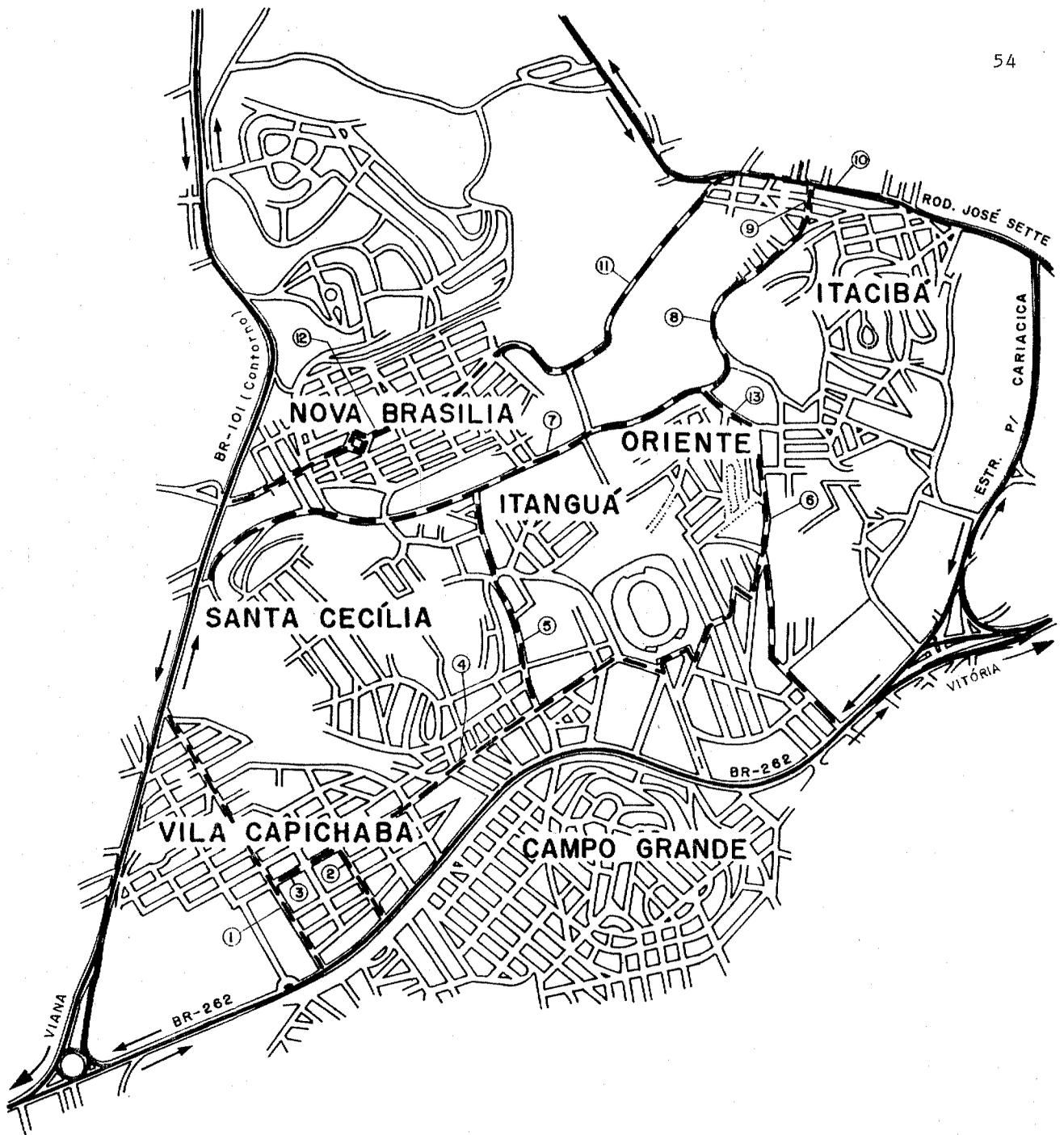
LEGENDA:

-  FLUXO DE VEÍCULOS (ORIGEM / DESTINO NA ÁREA)
-  VIÁRIO BÁSICO PRINCIPAL
-  TRECHO DE INTENSA MOVIMENTAÇÃO DE PEDESTRES (TRANSP. COLETIVO).



ESCALA ORIGINAL 1:20.000
 ESCALA GRÁFICA

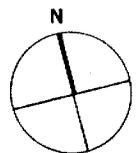




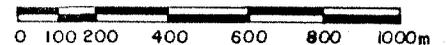
- ① - AVENIDA CARIACICA
- ② - RUA SÃO JOSÉ DO CALÇADO
- ③ - RUA COLATINA
- ④ - RUA PADRE ANCHIETA
- ⑤ - RUA DOM BOSCO
- ⑥ - RUA PAULIGÉIA
- ⑦ - RUA CLARÍCIO ALVES RIBEIRO
- ⑧ - RUA F. E. PINTO
- ⑨ - RUA S. JORGE
- ⑩ - RUA MANOEL J. DOS SANTOS
- ⑪ - TRAVESSA EURICO RESENDE
- ⑫ - AVENIDA VITÓRIA
- ⑬ - RUA JAIRÓ MAIA

LEGENDA:

- VIÁRIO BÁSICO PRINCIPAL
- - - VIÁRIO BÁSICO PROPOSTO
- ← SENTIDO DE TRÁFEGO



ESCALA ORIGINAL 1:20.000
 ESCALA GRÁFICA



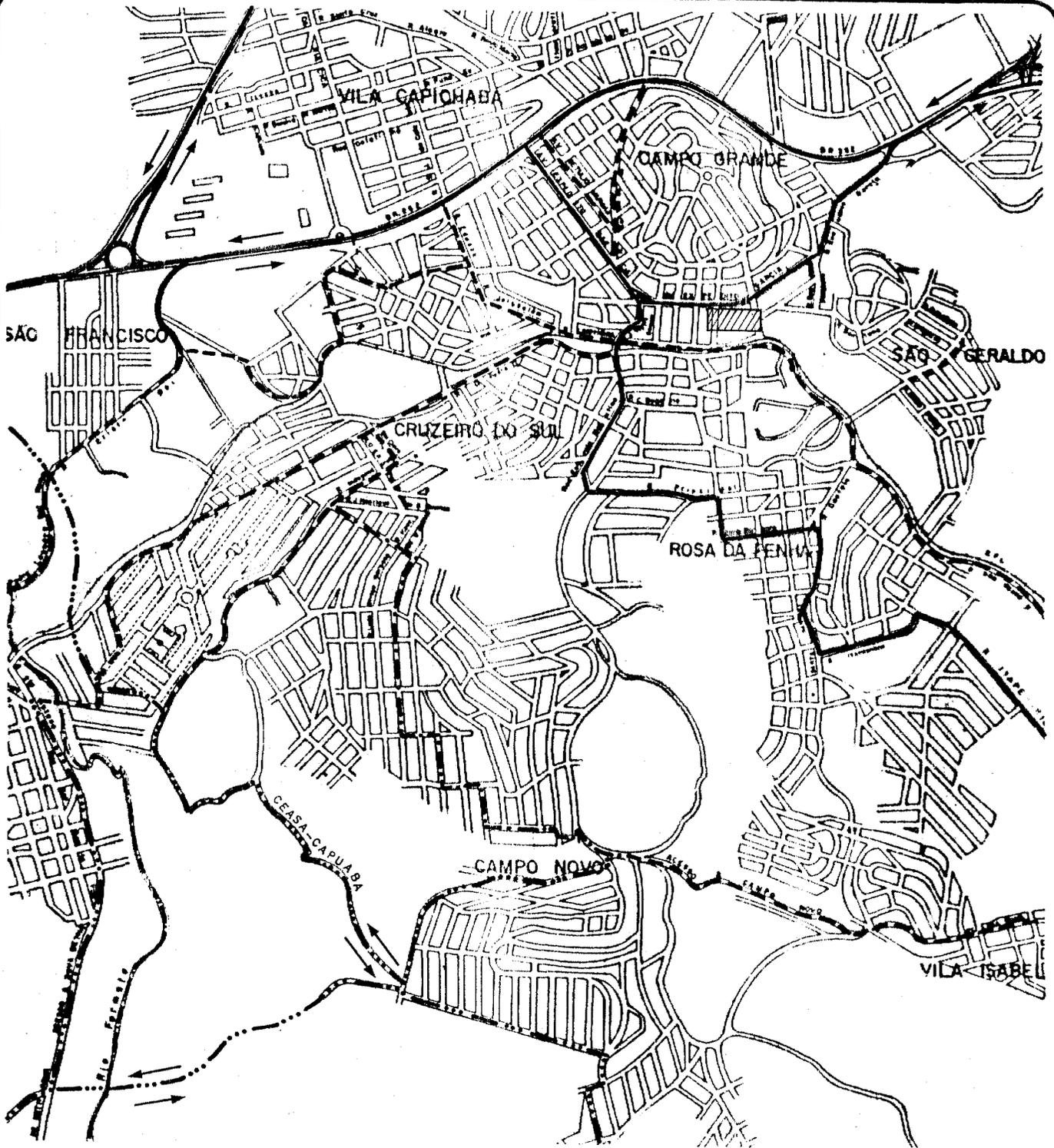
- Melhorar as condições de acessibilidade por parte dos usuários ao modo ônibus;
- Reduzir os conflitos na Rua Clarício Alves Ribeiro, através da proposta de adequar e dar continuidade à travessa Eurico Resende, de forma a se criar um binário dividindo e distribuindo o tráfego que se verifica na primeira citada;
- Reduzir os conflitos gerados pela intensa movimentação de veículos nos eixos, principalmente na via de acesso a Itacibá, atualmente já apresentando indícios de saturação (Rua Joaquim dos Santos).

A maior parte das ligações propostas tem a função de coletar o tráfego interno (vias coletoras), com exceção da travessa Eurico Resende que em virtude do uso do solo lindeiro deverá dividir a função de via principal com a Rua Clarício Alves Ribeiro. Quanto à largura das vias propõe-se que seja adotado um mínimo de 7,00 metros (duas faixas de tráfego/dois sentidos); sendo que, quando houver disponibilidade, esse valor deve passar para 10,00 metros permitindo estacionamento unilateral na via ou três faixas de tráfego.

6.1.2. REGIÃO DE SÃO FRANCISCO/CRUZEIRO DO SUL/CAMPO NOVO/ROSA DA PENHA E SÃO GERALDO

Excetuando-se a região de Campo Grande, a quase totalidade das vias carece de infra-estrutura básica, o que torna o sistema viário incompatível com o uso previsto, a partir da implantação do terminal urbano de integração de transporte coletivo (Terminal de Campo Grande). A ausência de tratamento viário se faz sentir principalmente nas áreas onde a ocupação é mais recente (Cruzeiro do Sul/Campo Novo), o que compromete diretamente o desempenho da malha viária no que se refere ao transporte coletivo.

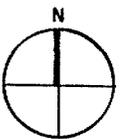
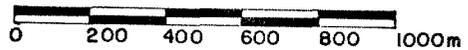
Assim sendo, propõe-se que as vias tenham tratamento adequado, visando a construção de uma rede viária/curto prazo, que atenda de forma satisfatória ao tráfego previsto. A rede viária proposta (Figura 28) pretende:



LEGENDA:

- ← → SENTIDO DE TRÁFEGO
- VIÁRIO BÁSICO ATUAL
- - - VIÁRIO BÁSICO PROPOSTO /CURTO PRAZO
- · - · - VIÁRIO BÁSICO PROPOSTO / MÉDIO PRAZO
- · · · - VIÁRIO BÁSICO PROPOSTO / LONGO PRAZO
- ▨ TERMINAL URBANO DE INTEGRAÇÃO

ESCALA ORIGINAL 1:20.000
ESCALA GRÁFICA



PDTU - GV. SISTEMA VIÁRIO

FIGURA 28

- melhorar a circulação viária na região;
- facilitar, através do tratamento das vias, a movimentação de veículos (tráfego geral + transporte coletivo);
- dar continuidade às vias, promovendo a interligação entre os bairros, favorecendo o traçado de itinerários que atendam melhor à população.

As vias incorporadas à rede são internas, basicamente locais, devendo seguir em termos de padrão geométrico, as recomendações feitas no item anterior (6.1.1).

6.1.3. RODOVIAS JOSÉ SETTE X BR-101 CONTORNO

Propõe-se um tratamento adequado à interseção a fim de melhorar a operação de tráfego neste acesso.

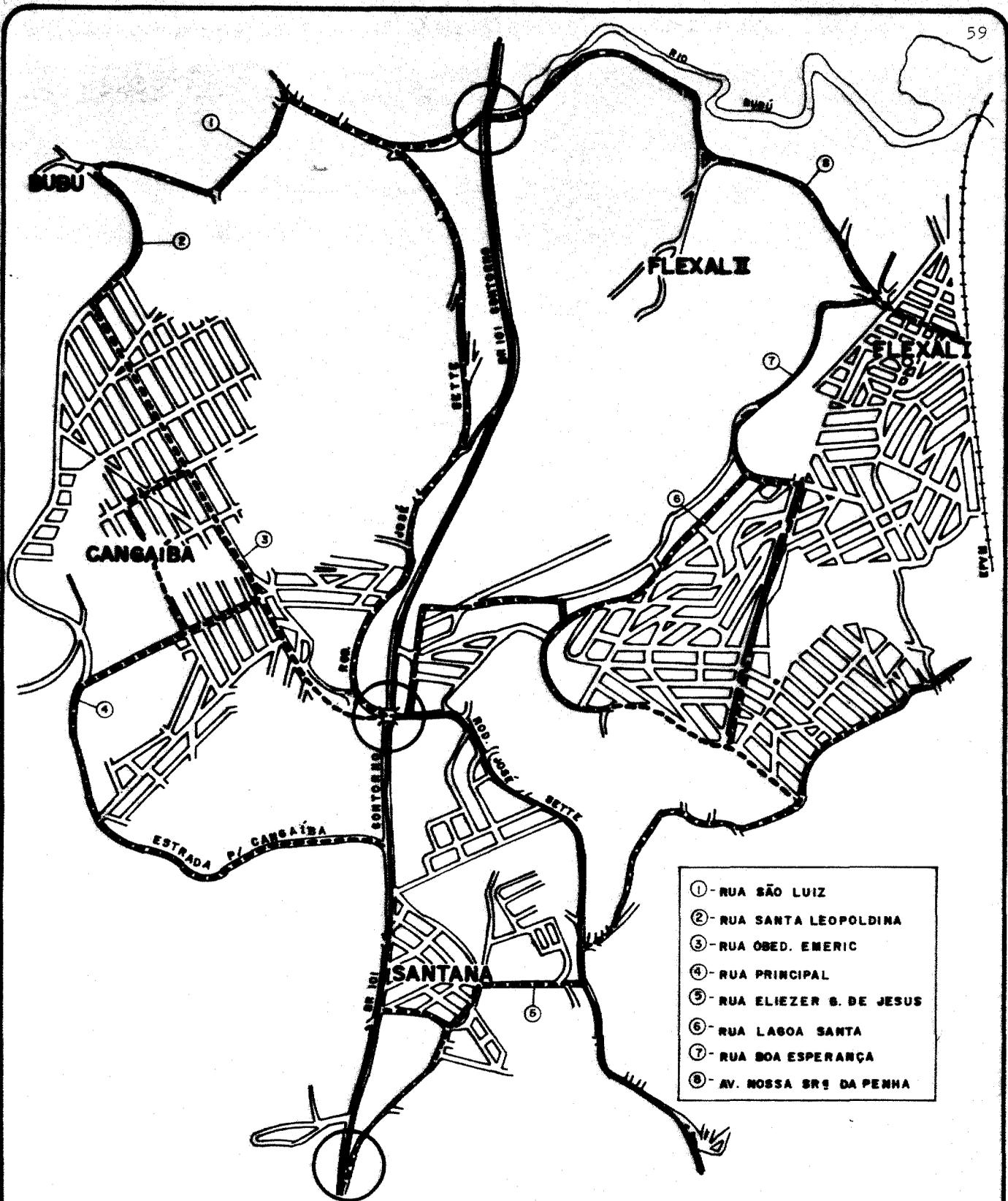
6.1.4. TREVO DA CEASA (BR-262 X BR-101 CONTORNO)

Propõe-se uma intervenção no sentido de adequar a geometria e sinalização da interseção ao volume de tráfego, estimulando a utilização da Rodovia do Contorno pelo tráfego de passagem, por meio de melhores condições de segurança no acesso.

6.1.5. LIGAÇÕES COMPLEMENTARES

As demais ligações incorporadas à rede viária proposta de curto prazo visa apenas complementar as propostas nas regiões de Flexal I e Cangaíba. Propõe-se que sejam operadas com no máximo 2 faixas de 3,50m (1 faixa/sentido). São apresentados na Figura 29 e 30

O Quadro 4, apresenta as vias incluídas na rede de curto prazo, no Municí de Cariacica, com a respectiva classificação funcional, prevista e adotada.

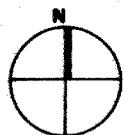
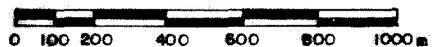


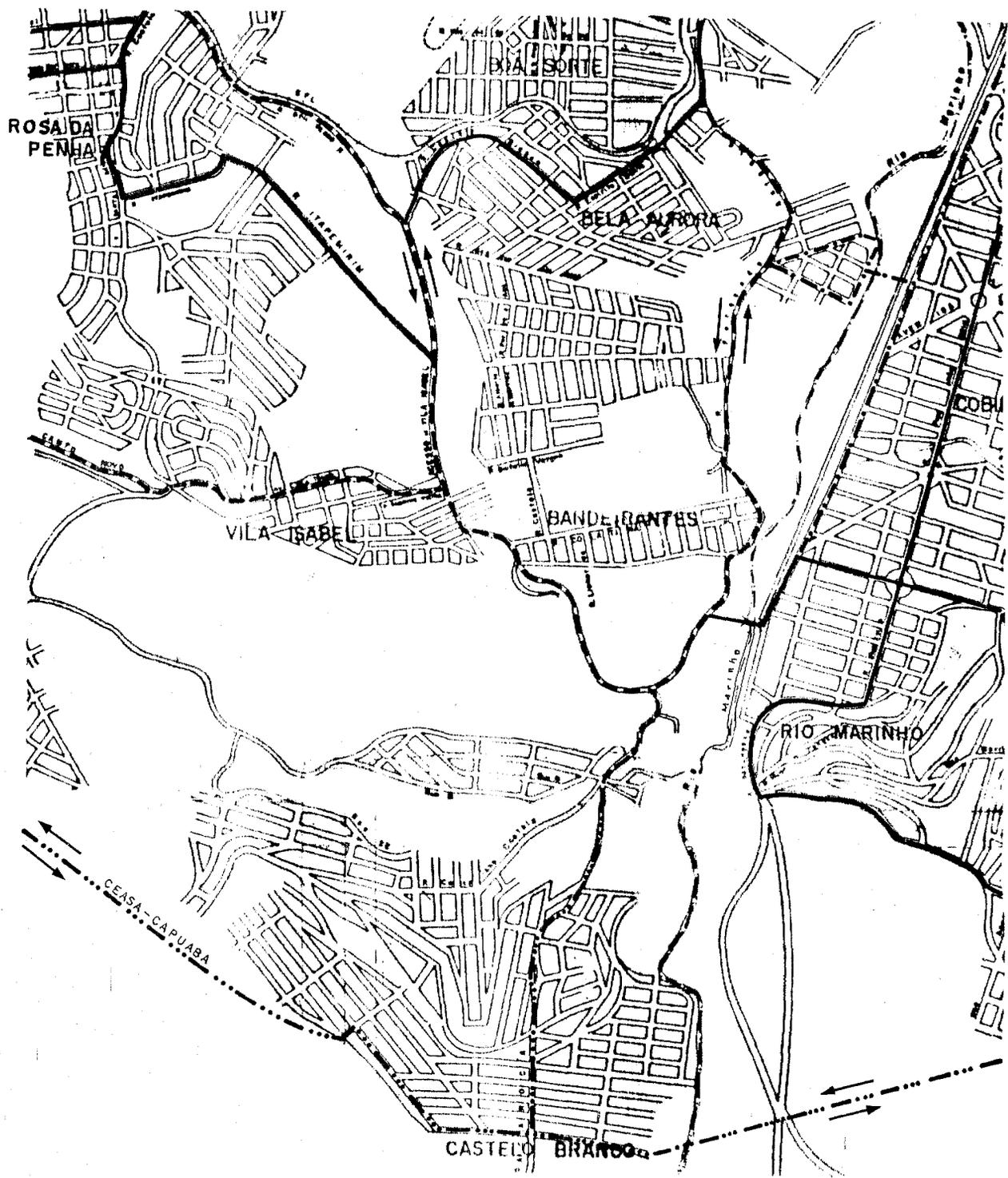
LEGENDA :

- INTERSEÇÕES A SEREM TRATADAS
- VIÁRIO BÁSICO PRINCIPAL
- - - VIÁRIO BÁSICO PROPOSTO

- ① - RUA SÃO LUIZ
- ② - RUA SANTA LEOPOLDINA
- ③ - RUA OBED. EMERIC
- ④ - RUA PRINCIPAL
- ⑤ - RUA ELIEZER S. DE JESUS
- ⑥ - RUA LAGOA SANTA
- ⑦ - RUA BOA ESPERANÇA
- ⑧ - AV. NOSSA SRª DA PENHA

ESCALA ORIGINAL 1:20.000
 ESCALA GRÁFICA

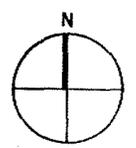
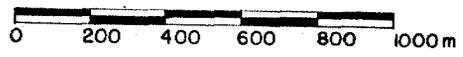




LEGENDA:

- SENTIDO DE TRÁFEGO
- VIÁRIO BÁSICO ATUAL
- - - VIÁRIO BÁSICO PROPOSTO / CURTO PRAZO
- · - · - VIÁRIO BÁSICO PROPOSTO / MÉDIO PRAZO
- · · · - VIÁRIO BÁSICO PROPOSTO / LONGO PRAZO

ESCALA ORIGINAL 1:20.000
 ESCALA GRÁFICA



QUADRO 4

PROPOSTAS DE CURTO PRAZO

MUNICÍPIO DE CARIACICA

IDENTIFICAÇÃO DA VIA	ÁREA DE LOCALIZAÇÃO	LARGURA (m)	EXTENSÃO (m)	CONDIÇÃO ATUAL	CONDIÇÃO PROPOSTA	CLASSIFICAÇÃO VIÁRIA FUNCIONAL
- Av. Ferro e Aço	33/34	7,00	2.540	PREG	PB	Coletora
- Rua Alberto Martins	34	7,00	1.230	TR	AB	Local
- Lig. Rosa da Penha/Vila Isabel	34	7,00	1.947	TR/PR	PB	Coletora
- Lig. Rio Marinho/Vila Isabel	34	7,00	1.060	TR	AB	Coletora
- Acesso ao bairro próximo a Castelo Branco	34	7,00	972	TR	PB	Local
- Rua Engº José Himério/Rua Maria Pádua	34	7,00	1.220	TR/PR	PB	Coletora
- Cont. acesso ao bairro São Francisco	35	7,00	630	TR	PB	Coletora
- Binário com Expedito Garcia	31	8,00	390	PR	AB	Coletora
- Itanguá/Campo Grande	36	8,00	990	PR	AB	Coletora
- Cont. Rua Bairro Formate	35	8,00	715	TR	PB	Local
- Lig. BR-101 a Santana	36	7,00	620	TR	PB	Local
- Lig. Flexal I/Flexal II	32	7,00	855	TR	PB	Coletora
- Lig. Flexal II/José Sette	32/35	7,00	1.410	TR	PB	Coletora
- Lig. Rod. José Sette (Bubu) Itanhenga	35	8,00	1.450	TR/PR	PB	Local
- Anel Viário de Itanhenga	35	8,00	3.477	TR	PB	Local
- Lig. Vila Isabel/Campo Novo	34	6,00	2.200	TR	PB	Coletora
- Rua Principal (Beira Rio)	35	7,00	1.500	TR	PB	Coletora
- Lig. Formate/Bairro Industrial	35	7,00	670	TR	PB	Local

continua

Continuação

QUADRO 4

PROPOSTAS DE CURTO PRAZO

MUNICÍPIO DE CARIACICA

IDENTIFICAÇÃO DA VIA	ÁREA DE LOCALIZAÇÃO	LARGURA (m)	EXTENSÃO (m)	CONDIÇÃO ATUAL	CONDIÇÃO PROPOSTA	CLASSIFICAÇÃO VIÁRIA FUNCIONAL
- Lig. Rod. José Sette/Flexal I	32	7,00	2.590	TR	PB	Coletora
- Lig. Vila Capixaba/Santa Cecília	36	7,00	965	TR	PB	Local
- Lig. Campo Novo/Cruzeiro do Sul	34	8,00	1.132	TR	AB	Coletora
- Lig. Jardim América/Campo Grande	34	7,00	1.313	TR/PR	PB	Local
- Lig. Campo Grande/Oriente	36	7,00	860	TR	AB	Local/Coletora
- Rua Colatina/Padre Anchieta	36	8,00	1.420	TR	AB	Coletora
- Av. Cariacica	36	8,00	955	TR/PR	PB	Coletora
- Lig. Flexal I/Flexal II	32	7,00	465	TR	PB	Local
- Lig. Cruzeiro do Sul/São Francisco	34/35	7,00	870	PR	AB	Coletora
- Lig. Rosa da Penha/Campo Grande	31/34	8,00	300	TR	PB	Coletora

CONVENÇÃO: TR - Terra
PR - Paralelepípedo ruim
PREG - Paralelepípedo regular
PB - Paralelepípedo bom
AR - Asfalto ruim
AB - Asfalto bom
PCR - Placa de concreto ruim
BR - Blocos de concreto ruim

7.

REDE VIÁRIA BÁSICA MUNICÍPIO DE VIANA/PROPOSTAS

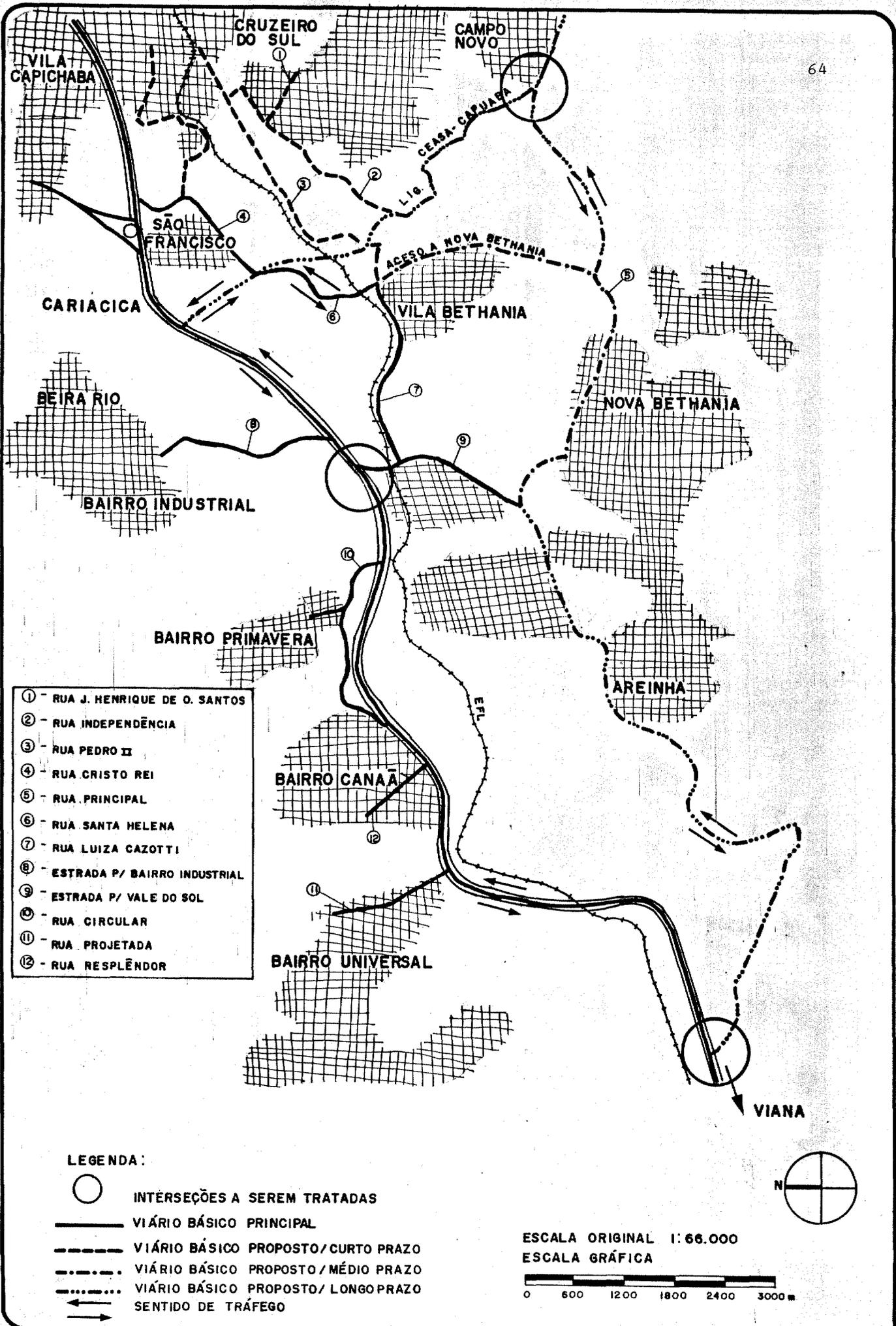
O município de Viana apresenta algumas características de zona rural e possui uma malha viária compatível com essa classificação. As manchas de ocupação se mostram bastante dispersas dentro do cenário urbano, e as previsões referentes a uso do solo apontam para uma estabilização de crescimento; ou seja, as alterações se mostram inexpressivas ao longo dos horizontes de abrangência do projeto. No entanto, acredita-se que a região de Vila Bethânia e Nova Bethânia sofra, a longo prazo, alterações de uso do solo a partir do crescimento de atividades comerciais e de expansão do uso residencial. Consideráveis com a implantação de um Terminal Urbano de Integração (STPP) proposto para longo prazo.

Assim sendo, temos como proposta para o município, que seja implantada a longo prazo (até 2.000) uma via interligando os bairros Areinha, Nova Bethânia e Vila Bethânia, partindo da BR-262 (Figura 31). Tal ligação além de promover a estruturação da rede viária básica visa melhorar as condições de acessibilidade à área.

Quanto às demais ligações pertencentes à rede, propõem-se melhorias de implantação a curto prazo, conforme mostra o Quadro 05, cujos objetivos se resumem em:

- melhorar as condições de acesso aos bairros, atualmente em situação precária no que se refere a pavimentação, sistema de drenagem, etc.
- promover a interligação de algumas áreas, em especial aquelas que apresentam indícios de desenvolvimento futuro, a fim de que se tenham estruturados a médio e longo prazos, o crescimento da região e a conseqüente expansão de atividades.

Tais ligações se acham apresentadas nas Figuras 31 e 32.

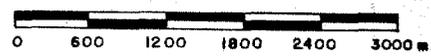


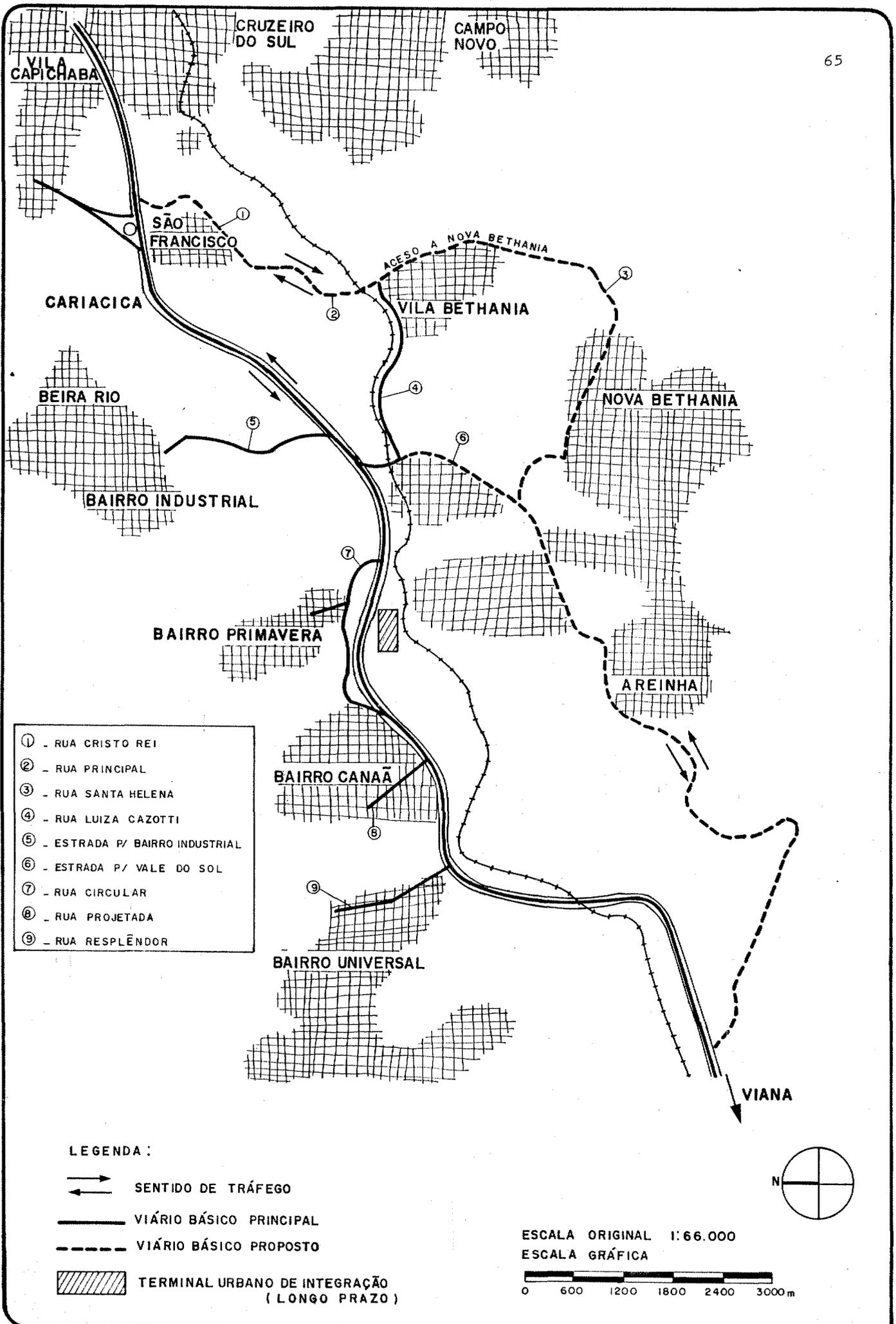
- ① - RUA J. HENRIQUE DE O. SANTOS
- ② - RUA INDEPENDÊNCIA
- ③ - RUA PEDRO II
- ④ - RUA CRISTO REI
- ⑤ - RUA PRINCIPAL
- ⑥ - RUA SANTA HELENA
- ⑦ - RUA LUIZA CAZOTTI
- ⑧ - ESTRADA P/ BAIRRO INDUSTRIAL
- ⑨ - ESTRADA P/ VALE DO SOL
- ⑩ - RUA CIRCULAR
- ⑪ - RUA PROJETADA
- ⑫ - RUA RESPLÊNDOR

LEGENDA:

- INTERSEÇÕES A SEREM TRATADAS
- VIÁRIO BÁSICO PRINCIPAL
- - - VIÁRIO BÁSICO PROPOSTO/CURTO PRAZO
- · - · - VIÁRIO BÁSICO PROPOSTO/MÉDIO PRAZO
- · · · - VIÁRIO BÁSICO PROPOSTO/LONGOPRAZO
- ← SENTIDO DE TRÁFEGO

ESCALA ORIGINAL 1:66.000
ESCALA GRÁFICA





- ① - RUA CRISTO REI
- ② - RUA PRINCIPAL
- ③ - RUA SANTA HELENA
- ④ - RUA LUIZA CAZOTTI
- ⑤ - ESTRADA P/ BAIRRO INDUSTRIAL
- ⑥ - ESTRADA P/ VALE DO SOL
- ⑦ - RUA CIRCULAR
- ⑧ - RUA PROJETADA
- ⑨ - RUA RESPLÊNDOR

PDTU - GV. SISTEMA VIÁRIO

FIGURA 32

QUADRO 5

PROPOSTAS DE CURTO PRAZO

MUNICÍPIO DE VIANA

IDENTIFICAÇÃO DA VIA	ÁREA DE LOCALIZAÇÃO	LARGURA (m)	EXTENSÃO (m)	CONDIÇÃO ATUAL	CONDIÇÃO PROPOSTA	CLASSIFICAÇÃO VIÁRIA FUNCIONAL
- Acesso Bairro Industrial	35	7,00	2.530	TR	PB	Coletora
- Acesso Bairro Universal	35	7,00	3.000	TR	PB	Coletora
- Ligação Bairro Canaã/Bairro Primavera	35	7,00	2.860	TR	PB	Coletora
- Acesso Bairro Areinha	35	7,00	2.820	TR	PB	Coletora

CONVENÇÃO: TR - Terra
 PR - Paralelepípedo ruim
 PREG - Paralelepípedo regular
 PB - Paralelepípedo bom
 AR - Asfalto ruim
 AB - Asfalto bom
 PCR - Placa de concreto ruim
 BR - Blocos de concreto ruim