

IJ00396
EX: 1

AGLURB – VITÓRIA
FICHAS TÉCNICAS

EBTU – EMPRESA BRASILEIRA DOS TRANSPORTES
URBANOS

IJSN – INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES

FEV - 84

IJ00396
6522/1984

INSTITUTO JONES DOS SANTOS
BIBLIOTECA

AGLURB - VITÓRIA
FICHAS TÉCNICAS

IJ
00396
EX A

EBTU - EMPRESA BRASILEIRA DOS TRANSPORTES URBANOS

IJSN - INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES

FEV - 84

INSTITUTO JONES DOS SANTOS MARQUES
BIBLIOTECA

— FICHA TÉCNICA N° 01
— CORREDOR ÁREA CENTRAL

1.

1.1 INTRODUÇÃO

A rede de transporte coletivo - RTC proposta foi estruturada especialmente em cima de 5 corredores e o Centro Metropolitano da Aglomeração (Área Central de Vitória), para efeito de análise, coadunando com o seu caráter funcional, de linhas alimentadoras/troncal. Por outro lado, para que a descrição se desse de forma conveniente, necessário foi reunir corredores homogêneos (que servem a uma mesma região e/ou município), oportunidade em que se definiu a estrutura abaixo, em 3 eixos estruturais (Norte-Sul-Sudoeste) e o Centro Metropolitano. Desta forma, tem-se a seguinte estrutura:

a) - Eixo Estrutural Norte

Corredores:

- Serra-Vitória
- Maruípe
- Beira Mar

b) - Eixo Estrutural Sul

Corredor:

- Vila Velha-Vitória

c) - Eixo Estrutural Sudoeste

Corredor:

- Cariacica/Viana-Vitória

d) - Centro Metropolitano

Corredor:

- Área Central

1.2. EIXO DE INSERÇÃO DO CORREDOR

O projeto Área Central, abrange o Centro Metropolitano localizado na ilha de Vitória, definido pelo canal da baía de mesmo nome, pelas montanhas ao fundo, pela Av. Paulino Muller (Jucutuquara) e pelo aterro da ilha do Príncipe.

Para uma melhor estruturação do presente trabalho, e devido as funções que exercem, foi incluído no projeto do "Corredor da Área Central" as intervenções nas vias da ilha localizadas a oeste e noroeste do Centro Metropolitano.

1.3 CARACTERÍSTICAS ATUAIS DO CORREDOR

O Corredor "Área Central" é constituído por inúmeras vias que se estruturam em dois únicos eixos viários, cada qual com um sentido de tráfego somente.

Um dos eixos, com sentido de tráfego leste-oeste é constituído pelas seguintes vias: Av. Vitória (com trecho em mão dupla), Rua Henrique Novaes, Av. Jerônimo Monteiro, Av. Florentino Avidos, Av. República, Av. Cleto Nunes, Av. Marcos de Azevedo, Av. Duarte Lemos e acessos às pontes do Príncipe e Florentino Avidos.

No sentido contrário, isto é, oeste-leste, o tráfego percorre as seguintes vias: Av. Alexandre Buaiz, Av. Elias Miguel, Av. Getúlio Vargas, bifurcando pela Av. Marechal Mascarenhas de Moraes e Avenidas Governador Bley/ Princesa Isabel.

Praticamente não existe outra opção para o trânsito e a "Área Central", que suporta além ao tráfego de acesso, todo o tráfego de passagem entre Sul/Sudoeste e Norte do Aglomerado.

A Avenida Jerônimo Monteiro - principal artéria comercial e bancária do Aglomerado - apresenta, trechos em tráfego ultrapassando o fluxo de saturação (nível F), tendo como causa principal o tráfego misto com predominância de ônibus (municipais, intermunicipais, rodoviários e fretados).

Um sistema de paradas seletivas, com espaçamento médio de 800 metros entre pontos, ocasiona grandes concentrações humanas que dificultam a operação de embarque e desembarque, provocando retardamento anormais no fluxo pela dificuldade de ultrapassagem numa via já congestionada.

Em contrapartida, as vias alternativas (Avenida Governador Bley, Princesa Isabel e Mascarenhas de Moraes) subutilizadas (nível A), apresentam-se como solução natural, principalmente quando se sabe que o fator de crescimento do tráfego na Grande Vitória é estimado em 3,5% a.a.

Outro ponto que se apresenta com nível de serviço crítico é o trecho da Avenida Getúlio Vargas entre a Avenida República e Palácio do Governo. Neste local dois fatores influem negativamente no fluxo do tráfego: o semáforo, a parada de ônibus, associados a um estrangulamento físico quando a largura é reduzida de 4 para 3 faixas e o estacionamento permitido dos dois lados, em alguns sub-trechos.

Outro ponto crítico da circulação - nível de serviço E - na Área Central, é a Av. Duarte Lemos, em seu trecho localizado na Vila Rubim, considerando que esta atende o grande volume de tráfego, que sai de Vitória com destino aos municípios de Vila Velha e Cariacica e Sul do Estado.

Apresenta os seguintes elementos redutores de capacidade viária: existência de Ponto de Parada para Ônibus, presença de Semáforo, largura irregular, sinuosidade da via, grande percentual de giro. Isto tudo se torna mais grave diante da inexistência de alternativa viária para atender tal demanda. A figura 1, mostra os principais pontos críticos de estrangulamento viário.

A Área Central de Vitória constituiu-se como principal núcleo de atração e animação da Grande Vitória. Nela se concentram estabelecimentos comerciais, bancários, culturais, administrativos e o Cais Comercial do Porto de Vitória.

Decorrente desta concentração, um percentual expressivo do fluxo, que se efetiva no Aglomerado, converge para a porção central da ilha, mediante apenas duas vias principais, acarretando uma gama de problemas específicos à circulação do tráfego no seu interior.

A partir de análises realizadas, detectou-se como básico o seguinte: - a excessiva concentração de atividades na área central, que é o Centro Metropolitano do Aglomerado, corresponde uma geração de tráfego que não é compatível com a estrutura física do sistema viário. Em particular, devido as próprias condições naturais do sítio urbano e da conformação de estrutura urbana, intensifica-se quatro pontos de estrangulamento, de complexa solução que incrementou o problema de circulação. Há de se acrescentar que as vias onde estão localizados, já apresentam a sua capacidade esgotada, o que ocasiona sérios problemas de ordem econômico-social. Com base em pesquisas realizadas, verifica-se pela composição do fluxo de veículos - 75% automóveis, 21% ônibus e 4% caminhões - que o meio de transporte individual é o principal responsável por tal situação.

Em função da malha existente no Aglomerado, o tráfego de veículos que se destina ao Continente e Norte da Ilha, bem como aqueles com destino ao Sul e Sudoeste estão condicionados a fluírem, conforme o sentido, pelas vias que apresentam os pontos de estrangulamentos aludidos anteriormente.

Diante deste quadro, toma-se necessário ordenar a circulação nesta área objetivando influir na alteração da atual composição do tráfego. Assim, a implantação de um sistema adequado de pista exclusiva para transportes coletivos, dotada de infra-estrutura e sinalização condizente ao seu pleno funcionamento, constituem-se numa medida prioritária sem envolver modificações substanciais no sistema viário existente.

A esta prioridade para o transporte coletivo está associada uma melhoria na circulação, do alto contingente de pedestres, que hoje é bastante precária em face da pequena largura das calçadas, a fim de tentar humanizar o congestionado sub-espço central da ilha.

1.4. ÁREA DE INFLUÊNCIA

A Área Central, na atualidade, ou no esquema operacional proposto, exerce profunda influência em toda rede de transporte coletivo, notadamente hoje, quando predominam as linhas radiais.

As medidas de caráter operacional e as intervenções propostas, nesta área, refletirão em todos os 5 municípios da Grande Vitória pois a Área Central além de ser a principal concentração de comércio e serviços do

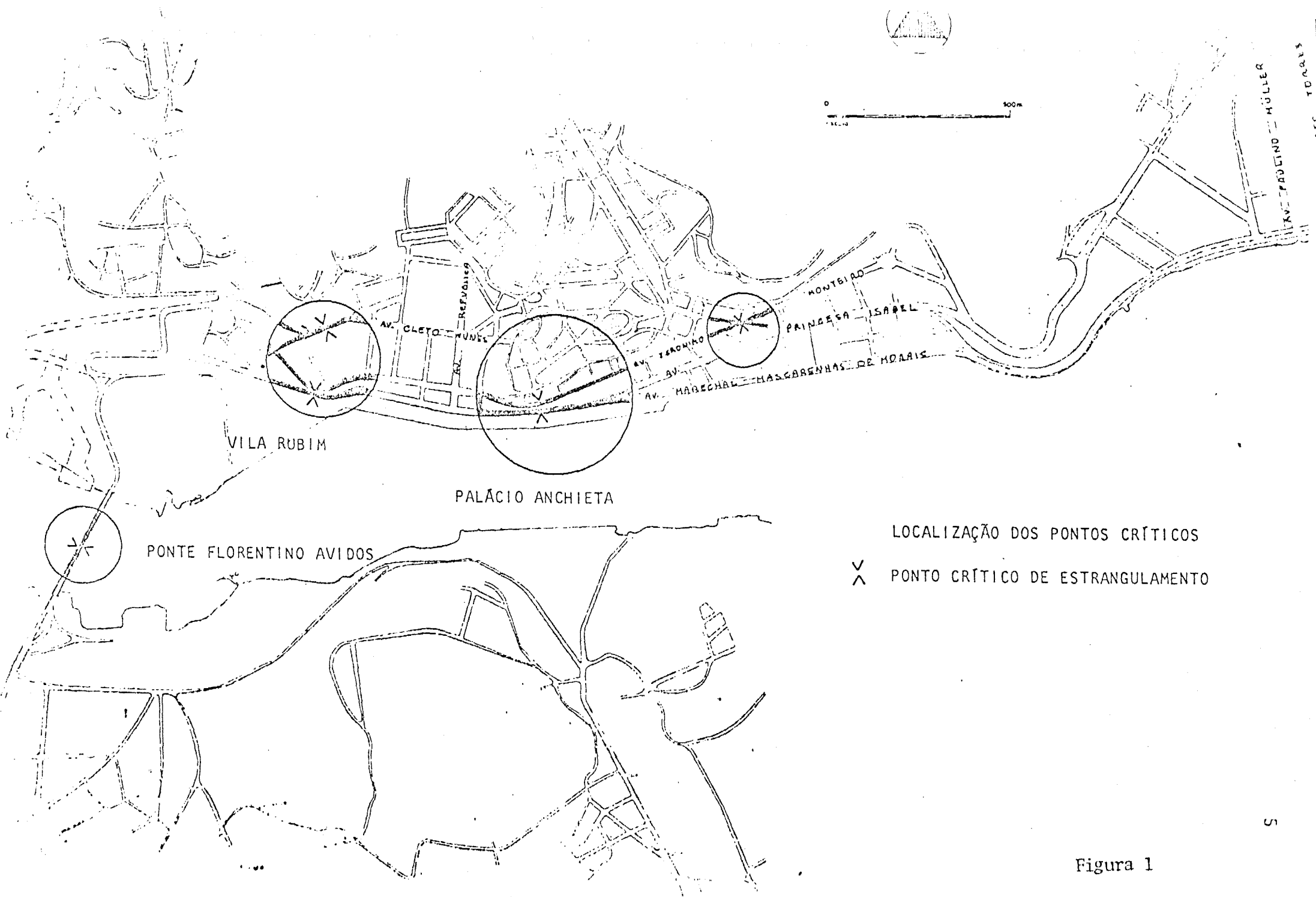


Figura 1

Aglomerado é ponto obrigatório de passagem para as viagens que ligam o Sul (Vila Velha), o Sudoeste (Cariacica e Viana) ao Norte (Vitória e Serra).

1.5 INTERVENÇÕES PREVISTAS

A Rede de Transporte Coletivo - RTC proposta, para que seja operacionalmente viável e opere em níveis de serviço satisfatórios, pressupõe, entre outras providências, as seguintes intervenções:

1.5.1 DESAPROPRIAÇÕES

Na Área Central, tão carente de opções viárias e de espaço físico para expansão, o sistema de circulação viabilizado, para atender a pista exclusiva para ônibus urbanos, preve algumas desapropriações, parciais/totais de imóveis edificados ou não edificados, para atender a circulação de coletivos ou do tráfego geral, uma vez que a inviabilidade de um conduz a inviabilidade do outro.

1.5.2 INFRA-ESTRUTURA VIÁRIA

1.5.2.1 PAVIMENTAÇÃO

Recapeamento asfáltico, pavimentação em blocos concreto intertravados, tratamento superficial duplo, tratamento de interseções, construção de canteiro central, viaduto, trechos viários novos.

Construção da pista exclusiva para ônibus urbanos nas Avs. Jerônimo Monteiro, República, Cleto Nunes, Duarte Lemos, Ponte Florentino Avidos (Ponte Seca), com alteração da seção hoje existente, adotando-se mão dupla com uma faixa por sentido e, nos pontos de parada, outra faixa intercalada para atender a ultrapassagem dos ônibus.

- Viaduto de Ligação das Av.s Mal. Marcarenhas de Moraes x Vitória - que viabilizará a mão única na Av.Princesa Isabel e Gov. Bley, formando binário em mão única com a Av. Mal. Mascarenhas Moraes no trecho entre a Pça. Oito e a Igreja Batista de Vitória.
- Complexo Viário da Rodoviária - Alteração da geometria de interseções e retificação de trechos e traslado da Ponte Seca.

São as seguintes as vias contempladas

ORDEM	V I A	OBRA
a	Av.Santo Antonio	Pavimentação
b	Av. Duarte Lemos	Pavimentação
c	Pte Florentino Avidos	Pavimentação
d	Cabeceira da Pte Florentino Avidos até Casa Giacomim	Pavimentação
e	Viaduto Rodoviária.....	Pavimentação
f	Casa Giacomim até acesso Vila Velha.....	Pavimentação
g	Acesso Vila Velha/Posto Ouro Negro.....	Interseção
h	Pte. Seca/Pedro Nolasco	Deslocamento
i	Rua Pedro Nolasco.....	Pavimentação
j	Av.Marcos de Azevedo.....	Pista exclusiva
k	Rua 23 de Maio.....	Pavimentação
l	Av.Jerônimo Monteiro.....	Pista exclusiva
m	Av.Getúlio Vargas	Pavimentação
n	R.Henrique Novaes/R.Barão de Monjardim.....	Interseção
o	Av.Vitória.....	Pavimentação
p	Viaduto Beira Mar x Av. Vitória.....	Viaduto

1.5.2.2 DRENAGEM

- Construção, complementação e melhoria dos serviços de drenagem existentes, objetivando aumentar a vida útil e o estado de conservação dos pavimentos das vias de suporte ao sistema de transporte coletivo.

1.5.3. SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

1.5.3.1. HORIZONTAL

A demarcação de todo o sistema viário da Área Central, dentro da nova circulação proposta, seja para coletivos (ônibus urbano) ou para o tráfego geral (tráfego misto), com o objetivo de fluidez, segurança e aumento de capacidade das vias, foi uma preocupação constante e necessária para o bom funcionamento do sistema de transporte coletivo com um todo. Em particular, a pista exclusiva para ônibus urbanos recebeu tratamento especial por se tratar do elemento prioritário para STC e também pelo seu caráter inovador para a circulação geral de veículos em nosso Estado.

1.5.3.2. VERTICAL

A sinalização vertical, através de significativo número de placas de regulamentação, advertência, e de indicação, vem dar ao sistema proposto as condições necessárias de segurança e fluidez, definindo oficialmente a nova circulação para os usuários do sistema como um todo, com ênfase para a pista exclusiva proposta para a Área Central, devido ao seu caráter prioritário e inovador.

1.5.3.3. SEMAFÓRICA

Considerando a nova circulação proposta, e que o equipamento hoje existente é o mais convencional, apresentando apenas uma programação diária (fixa), adotou-se a sinalização semafórica com um melhor potencial de serviço, que podemos assim resumir:

- Melhoria do equipamento de controle, a permitir no mínimo três programações diárias (fixas), dentro de condições em que a equipe de manutenção, consiga operacionalizar, e atendendo aos aspectos de otimização de seu funcionamento em função de variação volumétrica durante o dia, da conseguinte economia de combustíveis, sempre com tratamento preferencial para os ônibus urbanos que circulam na pista exclusiva.
- Melhoria do padrão dos demais componentes tais como: grupo focal, postes, de forma a assegurar ao usuário perfeito funcionamento e aumento de vida útil e, conseqüentemente, segurança e fluidez do tráfego.

Com isto fica otimizado o funcionamento deste dispositivo de controle, em favor do STC reduzindo o seu caráter de "reduzidor" de capacidade viária".

No âmbito geral, dos três tipos de sinalização, foi sempre levado em consideração os pedestres, que são também os usuários do sistema de transporte coletivo proposto e que tem na área central, o ponto de maior atividade.

1.5.4. ABRIGOS

Considerando a situação precária em que funcionam todos os "Pontos de Parada" da Área Central e também aspectos de demanda, largura das calçadas, e o fato dos usuários aguardarem os ônibus para embarque em meio a grandes concentrações de pessoas, com total falta de conforto e sujeito às intempéries, desestimulando ainda mais o uso do transporte coletivo, definiu-se os seguintes parâmetros para a alocação de abrigos:

- Volume de passageiros embarcados por ponto de parada (Conforme pesquisa OD-ônibus - IJSN - 1982);
- Existência ou não de abrigos;
- Estado de conservação dos abrigos existentes;
- Existência ou não de abrigos naturais, (marquises, projeção de edificações, etc.);
- Largura das calçadas.

Tendo em vista uma padronização dos abrigos bem como, as restrições naturais impostas pela pouca largura das vias/calçadas, o tipo de abrigo adotado foram os tipos I e II (Vide Cap. 3 do Relatório de Avaliação).

1.5.5. TERMINAIS DE ÔNIBUS URBANOS

A Rede de Transporte Coletivo proposta para atender a Grande Vitória, previu 3 tipos básicos de terminais (I,II,III), em função de vários parâmetros operacionais da mesma. Na Área Central, prevê-se dois terminais.

1.5.5.1 Terminal Urbano da Rodoviária:

- a) TIPO : I (Vide item 3.4 do Relatório de Avaliação)
- b) LOCALIZAÇÃO: Situado entre o Mercado Municipal de Vitória (Vila Rubim) e a Rodoviária Grande Vitória.

Os critérios básicos para sua localização, foram os seguintes:

- Ponto natural de convergência de linhas municipais e intermunicipais, principalmente as de origem Sul (municípios de Vila Velha, Cariacica e Viana).
- Próximo a polos geração de viagens; quais sejam: Mercado Municipal de Vitória, Rodoviária e num sentido mais amplo o próprio centro de Vitória.
- Local de variação de demanda, oferecendo conveniências e condições para integração físico-tarifária, bem como para retomar percentual da frota de coletivos de origem Sul (Vila Velha, Cariacica e Viana), desafogando a Área Central.
- Disponibilidade de área não edificada, diminuindo os custos.
- Ponto ideal para transbordo, dentro do critério geral de montagem da RTC, em que a demanda significativa poderá fazer no máximo um transbordo para realizar sua viagem num sentido.

c) ASPECTOS FUNCIONAIS DO TERMINAL

O terminal em foco, receberá expressiva demanda de usuários e, localiza-se num ponto intermediário entre os atuais pontos de retorno da Vila Rubim e da Rodoviária, com a vantagem de estar melhor localizado que estes diminuindo a extensão percorrida pelas linhas municipais que hoje se destinam a Rodoviária, e favorecem a integração entre as linhas Norte/Sul e Troncais/Municipais.

1.5.5.2 Terminal Urbano Dom Bosco:

- a) TIPO II (Vide Cap. 3 do Relatório de Avaliação).

b) LOCALIZAÇÃO : Situado no extremo Norte da "Área Central" , serve hoje como ponto de retorno das linhas intermunicipais com origem no continente Sul (Municípios de Vila Velha, Caraciaca e Viana).

Os critérios básicos, para sua localização foram os seguintes:

- Ponto natural de convergência das linhas municipais de Vitória e intermunicipais com origem no município da Serra, servindo as linhas troncais - diametrais propostas com origem no continente Sul (Vila Velha, Cariacica/Viana).
- Próximo à polos de geração de viagens, sendo os principais: os Colégios de 1º e 2º Graus - Salesiano e Estadual, o INAMPS, a Secretaria da Agricultura, e estabelecimentos comerciais expressivos.
- Local de variação de demanda, oferecendo conveniências para integração física-tarifária/modal, bem como para o retorno de parte da frota das linhas com origem no Norte de Vitória e do Município da Serra. O retorno de parte da frota norte, neste terminal diminuirá o número excessivo de ônibus que demanda a Área Central e viabilizará a pista exclusiva com a demanda estimada em 235 ônibus/hora (pico) - por sentido que operará com nível de serviço A/B em 1983, chegando a B/C, com a projeção para 1988, conforme "Estudo de Capacidade e nível de serviço" - realizado pelo GEIPOT/EBTU/IJSN-abril/84. Portanto, assegura-se que a circulação de ônibus na Área Central, seja a estritamente necessária, e não o grande volume que hoje circula (550 ônibus/ hora pico por sentido)

c) ASPECTOS FUNCIONAIS DO TERMINAL

Atenderá a demanda localizada nas imediações, conforme já focalizado, receberá a demanda de transbordo Norte (Vitória/Serra) para o Centro de Vitória e Continente Sul (Vila Velha e Cariacica/Viana), permitindo ainda uma integração modal com o Terminal Aquaviário Dom Bosco.

Dele ainda farão uso as linhas troncais (Norte) e troncais - diametrais, complementando a necessária integração da rede e facilitando a acessibilidade da população ao STPP.

1.6. ESQUEMA OPERACIONAL PROPOSTO

A chamada Área Central, mereceu especial atenção pelo seu grau de representatividade na demanda total, e, tendo em vista a anomalia operacional que hoje se registra com a grande maioria das linhas fazendo a ligação Bairros x Centro.

Através do "Estudo de Velocidade e Retardamento - TC.3" realizado pelo IJSN, em setembro/82, verificou-se que a velocidade operacional média, dos ônibus urbanos nesta área (hora pico) era de 13 km/h. Esta baixa velocidade é consequência da não existência de qualquer tratamento preferencial para ônibus, e do seu número excessivo decorrente da estrutura totalmente irracional do STPP pois o mesmo é por demais centralizador. Para ilustrar a situação caótica, que se encontra operando os principais eixos viários da "Área Central", é necessário consultar o "Estudo de Capacidade e Nível de Serviço" realizado pelo GEIPOT-EBTU-IJSN em fevereiro/84 em anexo ao presente trabalho.

Para racionalização do STPP, na Área Central, adotou-se as seguintes medidas de caráter operacional:

a) Implantação da Pista exclusiva para ônibus urbanos

Compõe-se dos principais eixos viários do centro de Vitória: Av. Jerônimo Monteiro, Av. República (trecho), Av. Cleto Nunes (trecho); Av. Marcos de Azevedo (trecho), Av. Duarte Lemos (trecho), Ponte Florentino Avidos (Ponte Seca). A circulação de coletivos dar-se-á em mão dupla com uma faixa central intercalada, para atender a ultrapassagem dos ônibus nos "pontos de parada". A RTC, proposta estima em 235 ônibus/hora (pico) 1983, o volume de ônibus por sentido na pista exclusiva, enquanto a capacidade da mesma, dentro da geometria proposta é de 350 ônibus/hora, portanto, as condições operacionais são satisfatórias e equiva-lem dizer que os ônibus sairão de um "Nível de Serviço E/F" para um nível de serviço A/B em 1983 e B/C - em 1988. Com esta sensível melhora, a velocidade operacional na mesma estará em torno de 20km/h, na situação proposta.

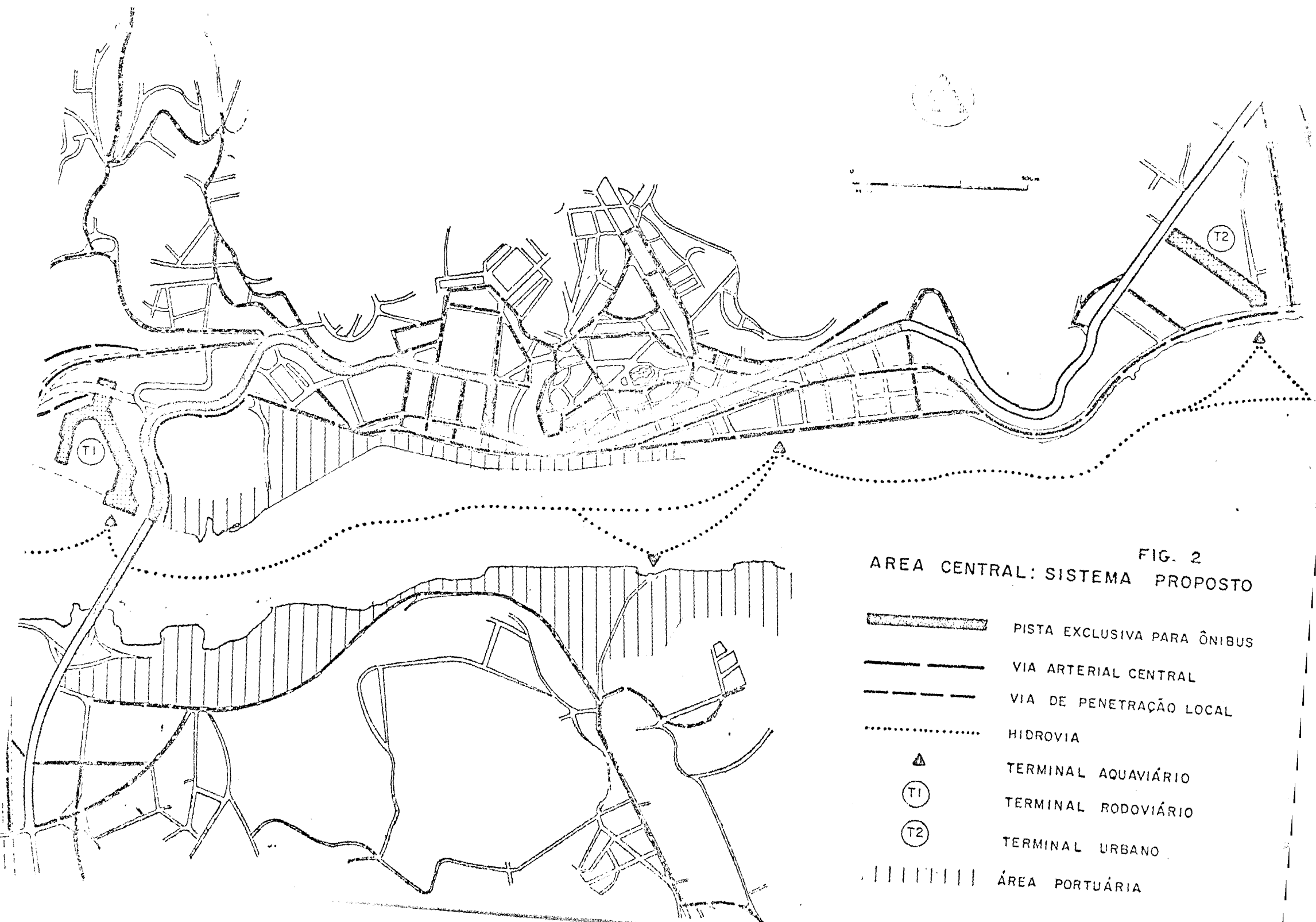
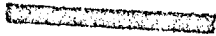

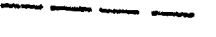




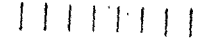


FIG. 2
 AREA CENTRAL: SISTEMA PROPOSTO

-  PISTA EXCLUSIVA PARA ÔNIBUS
-  VIA ARTERIAL CENTRAL
-  VIA DE PENETRAÇÃO LOCAL
-  HIDROVIA
-  TERMINAL AQUAVIÁRIO
-  TERMINAL RODOVIÁRIO
-  TERMINAL URBANO
-  ÁREA PORTUÁRIA

b) Sinalização de Trânsito

Reveste-se de especial importância a sinalização proposta para operacionalizar o novo sistema. A proposta visa melhorar a fluidez e a segurança do tráfego e dar prioridade para a circulação de coletivos (ônibus urbanos), em detrimento do tráfego geral (misto).

c) Terminais

A RTC proposta prevê a existência de dois terminais na Área Central, estando um localizado no extremo Norte e, outro, no extremo Sul da referida Área, servindo, então, como ponto de retorno para parte da frota Norte e Sul respectivamente, ao mesmo tempo que atende as operações de transbordo com integração física-tarifária, permitindo ainda um maior controle por parte do Poder Público.

d) Circulação do Tráfego em geral (automóveis - outros ônibus e caminhões).

Dentro do traçado viário linear que se apresenta a Área Central, na direção Norte-Sul, imposta pela específica condição geográfica, tendo de um lado a montanha e do outro o mar (Baía de Vitória), a circulação geral se processa em forma de um binário:

Sentido Norte-Sul - (mão dupla na Av. Vitória, Av. Princesa Isabel, Av. Governador Bley, Av. Getúlio Vargas (mão-dupla), Av. República (trecho), Av. Florentino Avidos, R. Pedro Nolasco e por fim, Acessos à Rodov. e municípios de Vila Velha e Cariacica/Viana.

Sentido Sul-Norte - Av. Alexandre Braiz, Av. Elias Miguel, Av. Getúlio Vargas (mão dupla a partir da Av. República), Av. Mal. Masc. Moraes e Acessos aos corredores "Beira Mar" e "Serra Vitória".

Conforme, estudo de capacidade e nível de serviço, em anexo, a circulação proposta para o tráfego geral também operará em condições satisfatórias e melhoradas em relação a condição atual (nível F), quando na proposta operará em nível A.

QUADRO: I

CORREDOR: ÁREA CENTRAL

SITUAÇÃO ATUAL - SISTEMA VIÁRIO, DE CIRCULAÇÃO E DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS

V I A	EXTENSÃO (km)	LARGURA MÉDIA (m)	PAVIMENTO		SINALIZAÇÃO			PONTOS DE ÔNIBUS	
			TIPO	CONDIÇÃO	HORIZ.	VERTICAL	SEMAF.	C/ABRIGOS	S/ABRIGO
R.Alb.de Oliveira Santos	0,11	10,0	asf.	bom	alter.	alter.	inex.	-	-
R.Dr.Nelson Monteiro	0,09	7,3	asf.	bom	alter.	alter.	inex.	-	-
R.Aristides Campos	0,11	10,0	asf.	bom	alter.	alter.	inex.	-	-
R.Gov. José Sette	0,24	10,3	asf.	bom	alter.	alter.	alter.	-	-
R.Aristeu de Aguiar	0,29	10,0	asf.	bom	alter.	alter.	inex.	-	-
R.Barão de Monjardin	0,30	-	-	-	alter.	alter.	inex.	-	-
R.Dom João Bosco	0,38	15,05	calç.	bom	reg.	reg.	inex.	-	01
Av.P.Muller	0,60	17,0	asf.	bom	ruim	bom	bom	-	-

QUADRO: II

CORREDOR: ÁREA CENTRAL

QUANTITATIVOS DAS INTERVENÇÕES PROPOSTAS PARA O SISTEMA VIÁRIO

V I A	TRECHO	DIMENSÕES			OBSERVAÇÕES
		EXTENSÃO (m)	LARGURA (m)	ÁREA (m ²)	
Av.Santo Antonio	Saida p/Rodoviária/Pça.Caratoira	-	-	-	Interseção
Ponte Florentino Avidos	Ponte Florentino Avidos	300,00	7,00	2.100,00	
Cabeceira Ponte Florentino Avidos até a casa Giacomim	Cabeceira Ponte Florentino Avidos até a casa Giacomim	500,00	7,00	3.500,00	
Viaduto da Rodoviária - G.V.	Viaduto	59,50	15,00	892,50	
Casa Giacomim até acesso Vila Velha....	Casa Giacomim até acesso Vila Velha	80,00	11,00	880,00	
Acesso Vila Velha/Posto Ouro Negro....	Acesso Vila Velha/Posto Ouro Negro	-	-	-	Interseção
Ponte Seca/Rua Pedro Nolasco	Inicia Pte.Seca/Av.Marcos Azevedo	350,00	8,00	2.800,00	Inclusive deslocamento ponte
Av.Duarte Lemos	Posto Ouro Negro/Av.Marcos Azevedo	58,60	11,00	644,60	
Rua Pedro Nolasco	Av.Marcos Azevedo/Av.Florentino Avidos	180,00	13,50	2.430,00	
Rua Marcos Azevedo	R.Vitorino Teixeira /Cleto Nunes	120,00	11,00	1.320,00	
Av.Marcos Azevedo/R.23 de Maio/R.Jose Anchieta/Av.República	Av.Cleto Nunes/Av.Florentino Avidos	639,30	10,00	6.393,00	
Av.Florentino Avidos	R.Pedro Nolasco/Av.República	114,80	11,00	1.262,80	
Av.Jerônimo Monteiro	R.General Osório/Pça.Getúlio Vargas	1.820,50	14,00	25.487,00	Pista exclusiva
Av.Getúlio Vargas	Av.República/Av. Gov.Bley	400,00	14,00	5.600,00	
Ruas H.Novdes/B.Monjardim	Gov.José Sette/Av.Vitória	-	-	-	Interseção
Av.Vitória	Av.Princesa Isabel/R.Pedro Carlos Souza	565,00	21,00	11.865,00	
Av.Vitória	E.Pedro Carlos Souza/Av.Paulino Muller	90,00	20,00	1.800,00	

QUADRO: III

CORREDOR: ÁREA CENTRAL

QUANTITATIVOS DAS INTERVENÇÕES PROPOSTAS PARA O SISTEMA DE CIRCULAÇÃO

V I A	LINK	EXTENSÃO (m)	SINALIZAÇÃO		
			SEMAFÓRICA	HORIZONTAL	VERTICAL
			CRUZAMENTO (un)	PINTURA (m ²)	PLACAS (un)
. Rua Ana Guimarães/José Bittencourt.....	177	220	-	-	4
. Rua Prof. Frei Roça	178	210	-	-	4
. Rua Guilherme Meyer	178	210	-	-	4
. Rua Cristo Santos	178	210	-	-	4
. Rua Heráclito Pereira	178	210	-	-	4
. Rua Prof. Amâncio Pereira	178	210	-	-	4
. Rua José Bittencourt	179	100	-	-	2
. Rua Colatino Barroso	180	200	-	-	4
. Rua Artur Bernardes/Byron Vidigal	181	220	-	-	4
. Av. Santo Antônio	182	280	-	70	9
. Saída da Av.Sto.Antônio, p/Rodoviária até a Ilha	183	90	-	22	3
. Ilha até a saída da Ponte do Príncipe.....	184	450	-	112	15
. Cabeceira pte.do Príncipe até a Ilha(S.Antônio)	185	200	-	50	7
. Cabeceira Pte.até saída da Pte.do Príncipe (link 184)	187	170	-	43	6
. Saída da Pte. até o Terminal Urbano(Rodoviária)	188	450	-	112	15
. Saída da Pte. até a cabeceira do Viaduto da Rodoviária	189	100	-	25	3
. Term.Urbano(Rodov.)até cabeceira da Pte. Florentino Avidos	190	100	-	25	3
. Ponte Florentino Avidos	191	300	-	75	10
. Av. Alexandre Buanz	192	350	-	87	12
. Cabec.Pte.Florentino Avidos até Casa Giacomini.	193	500	-	125	17
. Viaduto Rodoviária	194	150	-	37	5
. Cabeceira do Viaduto até o Terminal Urbano....	195	280	-	70	9

Continua

QUADRO: III

CORREDOR: ÁREA CENTRAL

QUANTITATIVOS DAS INTERVENÇÕES PROPOSTAS PARA O SISTEMA DE CIRCULAÇÃO

V I A	LINK	EXTENSÃO (m)	SINALIZAÇÃO		
			SEMAFÓRICA	HORIZONTAL	VERTICAL
			CRUZAMENTO (un)	PINTURA (m ²)	PLACAS (un)
. Cabeceira Viaduto até Ponte Seca	196	200	-	50	7
. Casa Giacomini até acesso Vila Velha	197	80	-	20	3
. Casa Giacomini até Ponte Seca	198	130	-	32	4
. Ilha (Av. Sto. Antônio) até acesso Vila Velha	199	280	-	70	9
. Av. Duarte Lemos	200, 204	700	2	264,91	23
. Av. Vila Velha/Posto Ouro Negro	201	220	-	55	7
. Ponte Sena/Pedro Holasco	202	350	1	235	12
. Av. Elias Miguel	203, 208	330	-	83	11
. Av. Marcos Azevedo	205, 206, 209, 210	470	-	90	16
. Rua Pedro Holasco	207	180	-	-	6
. Rua José de Anchieta	210	200	-	23	4
. Rua 23 de Maio	210	120	-	20	3
. Av. República	210	230	-	72	10
. Av. Florentino Avidos	211, 215	430	2	373	15
. Av. Octúlio Vargas	212, 217, 213	1.090	4	820	29
. Av. Cleto Nunes	213	500	3	333,363	17
. Av. J. Monteiro	216	1.180	4	787	39
. Av. Gov. Bley	218	480	2	270	10
. Av. Princesa Isabel	218, 222	500	2	382	22
. Av. Mil. Masc. Moraes	219, 225	1.490	1	900	30
. R. Helson Monteiro/Aristeu Aguiar	220	150	-	37	5
. Rua Henrique Novais/B. Monjardim	221	220	1	146	7
. Rua Aristeu Aguiar	223	200	1	133	7
. Av. Vitória	224, 227	1.310	1	873	44
T O T A L	-	-	24	6.920,27	488

QUADRO: IV

CORREDOR: ÁREA CENTRAL

QUANTITATIVOS DAS INTERVENÇÕES PROPOSTAS PARA O SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

V I A	T R E C H O	EQUIPAMENTOS					
		QUANTIDADE (un)					
		ABRIGOS		PLACAS	TERMINAIS		
		1	2		1	2	3
. Av. Vitória (227/224/224.1)	- Av. Paulino Müller até Bifurcação da Rua H. Novaes c/ Av. Princesa Isabel	04	-	04	-	01	-
. Av. Jerônimo Monteiro (216/221.1) ...	- Henrique Novaes à Av. Flor Avidos	-	05	05	-	-	-
. Av. República (214/210)	- Av. Getúlio Vargas à R. José de Anchieta	-	01	01	-	-	-
. R. José de Anchieta (210)	- Av. República à 23 de Maio	-	01	01	-	-	-
. Av. Cleto Nunes (213)	- Av. Marcos de Azevedo à R. Gal Osório	-	02	02	-	-	-
. Av. Sto. Antônio (200/182/176)	- Av. Duarte Lemos à Rod. Serafim Derenzi	05	03	08	-	-	-
. Rod. Serafim Derenzi (174/176)	- AV. Sto. Antônio ao Bairro Joana D'Arc	05	-	05	-	-	-
. Aces. Viã. das Pont. do Principe e Florentino Avidos (201/199)	- Cruzamento da Av. Duarte Lemos c/ R. Pedro Nolasco até às Pontes	-	03	03	01	-	-
. Av. Mal. Mascar. de Moraes (219/225).	- Rua Marcelino Duarte à A. Paul. Muller	04	-	04	-	-	-
. R. Aristides Campos (220.1)	- Av. Mal. Mascarenhas de Moraes à Av. Princesa Isabel	-	02	02	-	-	-
	TOTAL GERAL -	18	17	35	01	01	00

QUADRO: IV

ORREDOUR: ÁREA CENTRAL

QUADRO DE CUSTOS

Cr\$ 10³ - fev/84

LÍNEA Nº	VIAS	DESAPROPRIAÇÃO	INFRA-ESTRUTURA VIÁRIA	SINALIZAÇÃO			ABRIGOS	TERMINAIS	TOTAL
				HORIZONTAL	VERTICAL	SEMAFÓRICA			
174	Estrada do Contorno	-	-	-	-	-	1.880,00	-	1.880,00
176	Avs. Santo Antônio/Ser.Derenze/Est. do Contorno	-	-	-	-	-	5.640,00	-	5.640,00
177	R. Ana Guimarães/José Bitencourt	-	-	-	400,00	-	-	-	400,00
178	Ruas P. Feu Rosa/G. Meyer/A. Santos/H. Pereira/P. A. Pereira	-	-	-	2.000,00	-	-	-	2.000,00
179	Rua José Bitencourt	-	-	-	200,00	-	-	-	200,00
180	Rua Colatino Barroso	-	-	-	400,00	-	-	-	400,00
181	Ruas Artur Bernardes/Byron Vidigal	-	-	-	400,00	-	-	-	400,00
182	Av. Santo Antônio	-	73.452,40	385,00	900,00	-	1.880,00	-	76.617,40
183	Saída da Av. Santo Antônio p/Rodoviária até a Ilha	-	-	121,00	300,00	-	-	-	421,00
184	Ilha até a saída da Ponte do Príncipe	-	-	616,00	1.500,00	-	-	-	2.116,00
185	Cabeceira Pte. do Príncipe até a Ilha (Sto. Antônio)	-	-	275,00	700,00	-	-	-	975,00
187	Cabeceira Pte. até saída da Pte. do Príncipe	-	-	236,50	600,00	-	-	-	836,50
188	Saída da Pte. até o Terminal Urbano (Rodoviária)	-	-	616,00	1.500,00	-	-	-	2.116,00

QUADRO: IV

ORRECTOR: ÁREA CENTRAL

QUADRO DE CUSTOS

Cr\$ 10³ - fev/84

LÍNEA Nº	VIAS	DESAPRO- PRIAÇÃO	INFRA- ESTRUTURA VIÁRIA	SINALIZAÇÃO			ABRIGOS	TERMINAIS	TOTAL
				HORIZONTAL	VERTICAL	SEMAFÓRICA			
202	Ponte Seca/Pedro Nolasco (Deslocamento) ..	-	260.510,88	1.281,50	1.200,00	5.070,00	-	-	268.062,38
203	Av. Elias Miguel	-	-	209,00	500,00	-	-	-	709,00
204	Av. Duarte Lemos	40.000,00	3.059,75	913,00	800,00	12.875,00	-	-	57.647,75
205	Av. Marcos Azevedo	-	-	-	300,00	-	-	-	300,00
206	Av. Marcos Azevedo	-	-	-	300,00	-	-	-	300,00
207	Rua Pedro Nolasco	63.437,50	6.160,50	-	600,00	-	-	-	70.198,00
208	Av. Elias Miguel	-	-	247,50	600,00	-	-	-	847,50
209	Av. Marcos Azevedo	-	5.912,28	165,00	400,00	-	-	-	6.477,28
210	Av. Marcos Azevedo/23 de Maio/José Anchieta/República	-	28.632,85	962,50	2.300,00	-	1.012,00	-	32.907,35
211	Av. Florentino Avidos	-	6.000,00	1.391,50	1.300,00	10.300,00	-	-	18.991,50
212	Av. Getúlio Vargas	-	-	1.391,50	1.300,00	4.180,00	-	-	6.871,50
213	Av. Cleto Nunes/Gen. Osório	-	-	1.833,50	1.700,00	17.790,00	1.012,00	-	22.335,50
215	Av. Florentino Avidos (Pto. Crítico)	105.000,00	-	660,00	200,00	-	-	-	105.860,00
216	Av. J. Monteiro	-	312.848,20	4.328,50	3.900,00	23.880,00	2.530,00	-	347.486,70
217	Av. Getúlio Vargas	-	25.082,40	1.468,50	1.300,00	-	-	-	27.850,90
218	Av. Gov. Bley/Princesa Isabel	-	-	2.563,00	2.300,00	17.060,00	-	-	21.923,00
219	Av. Getúlio Vargas/Nasc. Moraes	-	-	3.300,00	300,00	15.035,00	-	-	18.635,00

QUADRO: IV

ORREDOUR: ÁREA CENTRAL

QUADRO DE CUSTOS

Cr\$ 10³ - fev/84

LÍNEA Nº	VIAS	DESAPRO- PRIAÇÃO	INFRA- ESTRUTURA VIÁRIA	SINALIZAÇÃO			ABRIGOS	TERMINAIS	TOTAL
				HORIZONTAL	VERTICAL	SEMAFÓRICA			
220	R. Nelson Monteiro/Aristeu Aguiar	-	-	203,50	500,00	-	-	-	703,50
220.1	R. Nelson Monteiro/Aristeu Aguiar	-	-	-	-	-	1.012,00	-	1.012,00
220.5	Viaduto (Beira-Mar)	-	194.197,61	-	-	-	-	-	194.197,61
221	R. H. Novais/B. de Monjardim (Pto. Crítico)	-	21.992,30	803,00	700,00	6.220,00	-	-	29.715,30
222	Av. Princesa Isabel	-	-	1.023,00	900,00	5.780,00	-	-	7.703,00
223	R. Aristeu Aguiar	-	-	731,50	700,00	5.050,00	-	-	6.481,50
224	Av. Vitória (Term. D. Bosco)	-	53.143,33	4.141,50	3.800,00	4.210,00	3.760,00	70.000,00	139.054,83
225	Av. Mal. Masc. Moraes	-	-	3.300,00	3.000,00	3.170,00	3.760,00	-	13.230,00
227	Av. Vitória	-	8.062,20	660,00	600,00	-	-	-	9.322,20

SUB-TOTAL

208.437,50 1.076.885,72 38.061,50 48.800,00 130.620,00 25.522,00 370.000,00 1.898.316,72

SUB TOTAL : 1.898.326,72

PROJETOS (5%) : 94.915,24

SUPERVISÃO (5%) : 94.915,25

TOTAL GERAL : 2.088.157,19

CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO

CORREDOR: ÁREA CENTRAL

fev/84

SERVIÇOS	TRIMESTRES								TOTAL
	1	2	3	4	5	6	7	8	
1. Projeto.....	47.457.620	47.457.620	-	-	-	-	-	-	94.915.240
2. Desapropriação....	-	128.437.500	80.000.000	-	-	-	-	-	208.437.500
3. Infra-Estrutura...	-	-	57.701.698	289.096.365	-	-	-	-	635.894.428
4. Sinalização.....	-	-	-	54.370.375	54.370.375	54.370.375	54.370.375	-	217.481.500
5. Abrigos	-	-	-	-	25.522.000	-	-	-	25.522.000
6. Terminais	-	-	-	70.000.000	300.000.000	-	-	-	370.000.000
7. Obras de Arte Es- peciais	-	43.396.841	203.396.841	194.197.610	-	-	-	-	440.991.292
8. Supervisão/Fisca- lização.....	-	8.591.717	17.054.927	30.383.218	33.448.330	2.718.519	2.718.519	-	94.915.230
T O T A L	47.457.620	227.883.678	358.153.466	638.047.568	702.437.070	57.088.894	58.088.894	-	2.088.157.190

— FICHA TÉCNICA N°02

— CORREDOR SERRA-VITÓRIA

2.1. INTRODUÇÃO

A Rede de Transporte Coletivo (RTC) proposta foi estruturada espacialmente em cima de 5 corredores e o Centro Metropolitano da Aglomeração (Área Central de Vitória), para efeito de análise, coadunando com o seu caráter funcional, de linhas alimentadoras/troncal. Por outro lado, para que a descrição se desse de forma conveniente, necessário foi reunir corredores homogêneos (que servem a uma mesma região e/ou município), oportunidade em que se definiu a estrutura abaixo, em 3 eixos estruturais (Norte-Sul-Sudoeste) e o Centro Metropolitano. Desta forma, tem-se a seguinte estrutura:

a) - Eixo Estrutural Norte

Corredores:

- Serra-Vitória
- Maruípe
- Beira Mar

b) - Eixo Estrutural Sul

Corredor:

- Vila Velha-Vitória

c) - Eixo Estrutural Sudoeste

Corredor:

- Cariacica/Viana-Vitória

d) - Centro Metropolitano

Corredor:

- Área Central

2.2. EIXO DE INSERÇÃO DO CORREDOR

O corredor está inserido no Eixo Estrutural Norte do Aglomerado. Este eixo, que reúne três corredores expressivos da RTC proposta (Serra-Vitória, Maruípe e Beira Mar), estrutura-se inicialmente ao Norte na BR 101-N e ES-10 (Estrada para Jacaraípe) no Município da Serra. O eixo penetra no Município de Vitória, atra

vés da BR-101 e se divide em três corredores alternativos: Serra-Vitória (cont), Beira Mar e Maruípe, até atingir o Centro Metropolitano.

2.3. CARACTERÍSTICAS ATUAIS DO CORREDOR

O Corredor Serra/Vitória engloba as seguintes vias:

- No Município de Vitória: Av. Vitória, parte da Av. César Hilal, Av. Des. Jones dos Santos Neves, Av. N. Senhora da Penha, Av. Fernando Ferrari e BR 101 (acesso Vitória), até a divisa com Serra.
- No Município da Serra: BR 101 (acesso Vitória), BR 101-Norte e acesso à Laranjeiras.

Este corredor serve de acesso a todo o norte do Município de Vitória e é a única ligação de Vitória com o Município da Serra.

O corredor apresenta as seguintes características por trecho:

- a) Av. Vitória - apresenta 3 faixas de tráfego por sentido com canteiro central, apresentando um pequeno trecho asfaltado e o restante em concreto.

Tanto o trecho em concreto, como o em asfalto, apresentam necessidades de melhorias nas pistas de rolamento. A parte asfaltada apresenta desgastes no capeamento, e a parte concretada apresenta fissuras em decorrência da fadiga (mais de 20 anos de uso) e das características do solo (manguezal).

- b) Av. Cesar Hilal - apresenta 3 faixas de tráfego por sentido, com canteiro central, toda em pavimento asfáltico.

Este trecho que juntamente com a Av. Vitória, apresenta a maior densidade de tráfego do corredor, está sujeito a periódicas inundações, seja em época de chuvas intensas ou de regime de maré alta, pois está, em parte, localizado abaixo do nível do mar, o que trás frequentes problemas no que diz respeito a conservação do pavimento.

Juntamente com o anterior, este trecho do corredor, atende às zonas da cidade de Vitória que possuem maior densidade de ocupação. Ao longo do percurso localizam-se inúmeras atividades de comércio e serviços médios e pesados.

- c) Av. Des. Jones dos Santos Neves - com 2 faixas de rolamento por sentido, apresenta qualidade satisfatória no que diz respeito ao revestimento.

- d) Av. Nossa Senhora da Penha - apresenta 3 faixas de rolamento por sentido e boa qualidade de pavimentação, que foi refeita recentemente (1981). Ao seu

longo localizam-se unidades de ensino, comércio e serviços pesados e órgãos públicos.

- e) Av. Fernando Ferrari-principal via de acesso a Vitória, para quem vem da Serra e do norte do Estado. Apresenta 2 faixas de rolamento por sentido, separadas uma da outra por blocos pesados de concreto pré-moldado, que melhora a segurança de tráfego, mas, mesmo assim, deixa muito a desejar.

Esta via além de atender a Serra, serve como meio de acesso ao Campus Universitário e Aeroporto.

Esta via, necessita de ser alargada, principalmente em decorrência do tráfego crescente oriundo do Município da Serra, cuja população cresceu a uma taxa de mais de 16% a.a. na década passada. Hoje ainda possui condições de ser alargada, sem desapropriações de grandes edificações, o que não será possível no futuro.

- f) BR 101-esta via federal com uma faixa de tráfego por sentido e acostamento pavimentado, tem atualmente sua capacidade de tráfego esgotada, fato este agravado pela recente entrada em operação da Usina Siderúrgica de Tubarão.

A circulação ao longo da BR 101, que necessita urgentemente ser duplicada no trecho Aeroporto/acesso ao Centro Industrial, tem sua situação também agravada pela pequena capacidade do viaduto sobre a Estrada de Ferro Vitória a Minas, localizado em Carapina.

- g) Acesso a Laranjeiras - apresenta boas condições de tráfego e de pavimentação, necessitando de acostamento pavimentado.

2.4. ÁREA DE INFLUÊNCIA DO CORREDOR

No Município de Vitória: Forte São João, Jucutuquara, Ilha de Santa Maria, Bairro de Lourdes, Horto, Bento Ferreira, Praia do Suá, Praia do Canto, Jardim da Penha, Goiabeiras, Bairro República, Maria Ortiz, Campus Universitário, Aeroporto e indiretamente todos os demais bairros de Zona Norte.

No Município da Serra: todos os bairros do Município.

2.5. INTERVENÇÕES PREVISTAS

Ao longo de todo o Corredor, prevê-se um conjunto de intervenções que incluem obras de infraestrutura viária, sinalização, abrigos e terminais.

2.5.1. INFRAESTRUTURA VIÁRIA

2.5.1.Pavimentação:

Recapeamento asfáltico, pavimentação em blocos de concreto intertravados, tratamento superficial duplo, tratamento de interseções e construção de uma via nova.

Desta forma foram as seguintes as vias contempladas:

ORDEM	V I A	OBRA
1	Ligação Mata da Serra - Laranjeiras	Via nova
2	Ligação Laranjeiras - ES - 10	Via nova
3	Av. Fernando Ferrari	Pavimentação
4	Av. César Hilal	Pavimentação
5	Av. Vitória	Pavimentação
6	Av. Marechal Campos	Pavimentação

Cabe aqui destacar a importância dos dois trechos: Mata da Serra - Laranjeiras e Laranjeiras - ES-10.

Para o sistema tronco-alimentador, esta nova via desempenhará importante papel na sua estruturação.

A rede de transporte coletivo proposta no sistema tronco-alimentador, pelo seu caráter racionalizador de toda a rede, na área de estudo, necessitou definir a construção da ligação viária Conjuntos Habitacionais/ES-10. Justifica-se a sua proposição, com o conteúdo dos seguintes itens.

- a) A citada via, notadamente no trecho compreendido entre Mata da Serra e o Terminal Urbano de Laranjeiras, será a convergência natural das linhas de ônibus que atendem aos bairros localizados nas proximidades do Centro Industrial, onde tem sido instalada a grande maioria dos conjuntos habitacionais financiados pelo Programa Nacional de Habitação do BNH. Inclui-se nesta relação os seguintes conjuntos, conforme quadro que se segue, com sua população estimada.

CONJUNTOS HABITACIONAIS NA REGIÃO DO CIVIT I

ORDEM	CONJUNTOS HABITACIONAIS	FASE CONCLUSÃO	POPULAÇÃO ESTIMADA
01	Mata da Serra	01/79	3.100
02	Serra Dourada I	09/81	3.680
03	Maringá	02/82	2.000
04	Serra Dourada II	07/82	5.475
05	Porto Canoa	07/82	4.240
06	Serra Dourada III	09/82	5.585
07	Calabouço	12/82	6.440
08	Granjas Novas	04/84	15.560
09	Cidade Pomar	Em projeto	8.700
10	Novo Porto Canoa	Em projeto	2.430
T O T A L			57.210

Somente nesses conjuntos, teremos alocada uma população de aproximadamente' 58.000 habitantes, considerando-se principalmente que os conjuntos recentemente entregues, vão estar ocupados no período em que o novo sistema entrar em operação.

- b) Todas as linhas de ônibus existentes e previstas para a região, utilizarão essa via para chegarem até o terminal urbano de Laranjeiras, onde alimentarão a linha troncal que dele parte com destino aos outros municípios da Grande Vitória.
- c) Para as linhas que atendem ou atenderão aos bairros da região, a utilização da nova via no trecho entre Mata Serra e Terminal Urbano de Laranjeiras, gerará um encurtamento, em cada viagem de ida e volta, de 3,9 Km.
- d) A esta importante ligação Norte-Sul, acrescenta ainda um segundo trecho proposto, de Laranjeiras até ES-10. A circulação na linha troncal que se originará no terminal Laranjeiras, levará a uma racionalização dos itinerários, no que diz respeito ao encurtamento dos percursos e uma melhoria do nível de serviço em relação às vias hoje existentes, notadamente, a rodovia BR 101-Norte.
- e) Vale ressaltar também que a ligação Norte-Sul em foco, cumprirá importante papel na estruturação do sistema viário básico do Município da Serra, tão carente de opções viárias, uma vez que somente existem duas rodovias (Estadual e Federal). Esta importante ligação, distante 1000 a 1500m da BR-101-N, desempenhará fundamental papel na ordenação do espaço urbano sob sua influência.

2.5.1.2. DRENAGEM

Construção, complementação e melhorias nos serviços de drenagem, objetivando aumentar a vida útil do pavimento das vias de suporte do sistema de transporte coletivo.

2.5.2. SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

2.5.2.1. HORIZONTAL

Serão dotadas de sinalização horizontal as vias existentes e que continuarão a atender a RTC proposta, as vias novas que foram projetadas para otimizá-la, isto é, as vias que foram objeto de intervenção no Item I. Este tipo de sinalização, foi usado com destaque nos eixos dos corredores onde, a medida do possível, estabeleceu-se a prioridade para o transporte coletivo, usando-se este como complemento da sinalização vertical e semafórica.

2.5.2.2. VERTICAL

Reveste-se de importância ímpar, porque vem determinar toda a circulação de veículos no sistema viário que compõe os corredores, estabelecendo as regras do jogo com prioridade para o transporte coletivo, sendo complementada pela sinalização horizontal. Recebeu ênfase as vias onde o volume de ônibus urbanos em circulação é expressivo, coincidindo, fisicamente, com o eixo dos corredores em foco.

2.5.2.3. SEMAFÓRICA

Considerou-se o projeto de modernização semafórica de Vitória e Vila Velha, elaborado pelo DETRAN-ES, onde se tem a especificação e padronização dos equipamentos semafóricos, foram executadas todas as projeções para atender as necessidades da RTC proposta, onde se buscou sobretudo um maior potencial de serviço do equipamento, no sentido de otimizar o seu funcionamento, em prol de uma maior velocidade operacional dos ônibus, economia geral de combustíveis, fluidez e segurança de tráfego, tendo sempre como prioridade o transporte coletivo.

No âmbito geral, dos três tipos de sinalização, foi sempre levado em consideração, com relevância, os pedestres que, em última instância, são também os usuários do sistema de transporte coletivo e que tem no eixo dos corredores, o local de maior concentração.

2.5.3. ABRIGOS

A situação precária da grande maioria dos "pontos de parada" de ônibus urbanos da Grande Vitória e os aspectos de demanda, largura das calçadas e a total falta de conforto para os usuários, sujeito às intempéries, determinaram a política de abrigos. Com o objetivo de suprir estas necessidades após estudo detalhado, definiu-se os seguintes critérios para a alocação de abrigos:

- Volume de passageiros embarcados por pontos de parada (conforme pesquisa OD-Ônibus - IJSN / 1982);
- Existência ou não de abrigos;
- Estado de conservação dos abrigos existentes;
- Existência ou não de abrigos naturais (marquises, projeção de edificações);
- Largura das calçadas.

Tendo em vista a padronização dos abrigos bem como, a largura média dos passeios das vias analisadas, o tipo de abrigo adotado foi o Tipo II. (Vide Cap. 3 do Relatório de Avaliação).

2.5.4. TERMINAIS DE ÔNIBUS URBANOS

A RTC proposta definiu a necessidade de vários terminais, no Eixo Estrutural Norte, relacionados a seguir:

ORDEM	DENOMINAÇÃO	CORREDOR	TIPO
01	Laranjeiras	Serra-Vitória	II
02	Carapina	Serra-Vitória	I
03	Aeroporto	Serra-Vitória	II
04	Serra	Serra-Vitória	III

2.5.4.1. TERMINAL URBANO DE LARANJEIRAS

a) TIPO: II (Vide cap. 3 do Relatório de Avaliação)

b) LOCALIZAÇÃO: Será implantado em área adjacente à avenida de acesso ao CIVIT II, próximo ao bairro Laranjeiras em Carapina.

Os critérios básicos para sua localização foram os seguintes:

- Ponto futuro de convergência das linhas de ônibus que atendem aos bairros

localizados na área do CIVIT I, onde tem sido instalada a grande maioria dos conjuntos habitacionais financiados pelo Programa Nacional de Habitação do BNI.

- Área de propriedade do Poder Público Estadual, não edificada.

c) ASPECTOS FUNCIONAIS DO TERMINAL

Com a construção da nova via de ligação Mata da Serra à ES-10, passando pelo futuro terminal Laranjeiras, toda a demanda dos conjuntos Mata da Serra, Porto Canoa, Calabouço, Serra Dourada I, II e III, Granjas Novas e etc) e ainda de outras áreas como o Conjunto Miguel Rosa, estarão no que chamamos de área de influência do terminal serão atendidos pelas linhas que chamamos de alimentadoras.

Para a ligação com os outros municípios da Grande Vitória, atendendo a toda demanda que a eles se destinam, partirão do terminal linhas troncais seguindo, primeiramente, em direção a Vitória, passando pelos Terminais Carapina, Aeroporto, Dom Bosco, Rodoviária, daí, com variações para os municípios de Vila Velha e Cariacica até seus respectivos terminais.

2.5.4.2. TERMINAL URBANO CARAPINA

a) TIPO: I (Vide Cap. 3 do Relatório de Avaliação).

b) LOCALIZAÇÃO:

Será implantado no entrocamento das rodovias BR 101 Norte com a ES 10, próximo ao Posto Triângulo, no Município da Serra.

Os critérios básicos que determinaram a sua localização foram os seguintes:

- Ponto Natural de convergência de linhas de ônibus que circulam pelas duas rodovias mencionadas, sejam vindo das localidades situadas nas proximidades da sede do Município, à margem da própria rodovia federal, ou ainda as originárias de Jacaraipe, Nova Almeida ou localidades à margem da rodovia estadual ES 10.
- Localizado num sub-centro do município, em local com atividades comerciais e serviços.
- Local de variação de demanda, oferecendo conveniências para integração física-operacional-tarifária, no contexto do sistema tronco-alimentador a dotado.

c) ASPECTOS FUNCIONAIS DO TERMINAL

O terminal urbano de Carapina, receberá linhas alimentadoras que circulam hoje pelas rodovias BR 101-Norte e ES 10, carreando a demanda originária, respectivamente, na Serra e Nova Almeida/Jacaraípe/Manguinhos, através das chamadas linhas alimentadoras.

Para a ligação com os outros municípios da Grande Vitória, atendendo a toda demanda que a eles se destinam, partirá as "LINHAS TRONCAIS", seguindo, principalmente, em direção a Vitória, passando pelos terminais: Aeroporto, Dom Bosco, Rodoviária, daí com variações para os municípios de Vila Velha e Cariacica até atingir os terminais ali localizados.

2.5.4.3. TERMINAL URBANO DO AEROPORTO

a) TIPO: II (Vide Cap. 3 do Relatório de Avaliação).

b) LOCALIZAÇÃO:

Situado próximo ao Aeroporto do mesmo nome, no Município de Vitória.

Os critérios básicos para sua localização, foram os seguintes:

- Local de variação de demanda, oferecendo conveniências para integração físico-tarifária, no contexto do sistema tronco-alimentador.
- Ponto de retorno das linhas troncais-diametraes originárias de outros municípios (Vila Velha e Cariacica/Viana).
- Integração modal com o transporte aéreo.
- Terreno de propriedade do Poder Público Federal.

c) ASPECTOS FUNCIONAIS DO TERMINAL

O terminal urbano do Aeroporto, será atendido basicamente pelas "linhas auxiliares" de caráter municipal, e pelas linhas troncais que passarão por ele, ou vão até o mesmo, originárias dos outros municípios.

2.5.4.4. TERMINAL URBANO DA SERRA

a) TIPO: III (Vide Cap. 3 do Relatório de Avaliação).

b) LOCALIZAÇÃO:

Será implantado no centro da cidade de Serra, situado no norte do Município.

Os critérios básicos para sua localização, foram os seguintes:

- Local de geração de viagens, caracterizando-se, pelas seguintes atividades de comércio, de serviços e administrativos.

c) ASPECTOS FUNCIONAIS DO TERMINAL

O terminal urbano de Serra (sede) será de nível inferior aos anteriormente descritos e inscritos na RTC, devido a demanda ainda pouco considerável. Serão nada mais que pontos de ônibus melhorados, dotados de abrigo amplo, etc. que permitam a integração de micro linhas/linhas alimentadoras.

2.6. ESQUEMA OPERACIONAL PROPOSTO

O esquema operacional proposto, consiste basicamente em alterações na estrutura de transporte coletivo por ônibus vigente, via modificação de uma estrutura de linhas radiais para uma estrutura tronco-alimentadora. Desta forma a circulação do tráfego geral não sofrerá modificações significativas, mantendo-se os sentidos de tráfego hoje adotados.

Por outro lado, para que fosse possível a operacionalização na nova estrutura da Rede de Transporte Coletivo-RTC, faz-se necessário a realização de algumas intervenções, tais como: infra-estrutura viária, sinalização de trânsito, abrigos, terminais e tratamento de interseções etc., que trará como consequência a integração física-operacional-tarifária e melhoria das condições gerais de operação.

O Eixo Estrutural Norte (ligação Serra-Vitória), abrangendo os municípios de Serra e Vitória, será estruturado da seguinte forma:

- **Linhas Troncais:** de atuação metropolitana, partirão dos terminais urbanos do Município de Serra (Laranjeiras e Carapina) seguirão pela BR 101-Norte em direção ao Município de Vitória, tomando três eixos desenvolvidos, quais sejam:

- a) Corredor Beira Mar: Av. Dante Micheline (Praia de Camburi) - Av. Saturnino de Brito - Av. Nossa Senhora dos Navegantes (Praia do Aterro) Av. Mal.Masc. Moraes Centro Metropolitano - Vila Velha e/ou Cariacica/Viana.
- b) Corredor Maruipe: Av. Maruipe - Av. Paulino Muller - Av. Vitória - Centro Metropolitano - Vila Velha e/ou Cariacica/Viana.
- c) Corredor Serra - Vitória (continuação): Av. Fernando Ferrari - Av. Nossa Senhora da Penha-Av.Des Jones dos Santos Neves - Av. César Hidal - Av. Vitória-Centro Metropolitano - Vila Velha e/ou Cariacica/Viana.

É importante registrar, que o sistema troncal traz em seu bojo algumas características operacionais marcantes:

- padrão operacional diferenciado do serviço comumente prestado pelas linhas convencionais, através do aumento da: capacidade unitária, velocidade operacional, espaçamento entre pontos de parada bem como, a utilização preferencial ou exclusiva do sistema viário estrutural básico.
- atendimento a grande vetores de demanda, quer sejam os usuários lindeiros dos corredores metropolitanos, com maior densidade de ocupação, cujos eixos comporão seus itinerários ou os usuários que realizam viagens entre os municípios da Grande Vitória.
- para as linhas troncais prevê-se a substituição progressiva dos veículos movidos a óleo diesel por outros de tração elétrica, ou então, que utilizam combustíveis não importados derivados de biomassa ou fontes naturais.

- **Linhas Auxiliares:** inclui-se neste grupo, as linhas intermunicipais secundárias, interligando bairros de municípios adjacentes ou mesmo bairros de um mesmo município. Destinam-se ao atendimento de demandas não carreadas para o sistema troncal.

- **Linhas Alimentadoras:** A rede de linhas alimentadoras será predominantemente composta de linhas municipais, de atendimento local, com as seguintes funções no sistema:

- Atender a maioria dos deslocamentos internos nos municípios periféricos da Aglomeração Urbana;

- Coletar/distribuir os usuários não lindeiros ao sistema troncal.

Fazem parte deste grupo de linhas algumas do Município de Vitória, grande parte das dos Municípios da Serra, Vila Velha, Cariacica e Viana; ou seja, aquelas que vão até os terminais urbanos do próprio município.

QUADRO: I
CORREDOR: SERRA-VITÓRIA
SITUAÇÃO ATUAL - SISTEMA VIÁRIO, DE CIRCULAÇÃO E DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS

V I A	EXTENSÃO (km)	LARGURA MÉDIA (m)	PAVIMENTO		SINALIZAÇÃO			PONTOS DE ÔNIBUS	
			TIPO	CONDIÇÃO	HORIZ.	VERTICAL	SEMAF.	C/ABRIGOS	S/ABRIGO
Av. Fernando Ferrari	4,00	14,0	asf.	bom	ruim	ruim	ruim	-	21
Av. N. S. Penha	2,50	19,0	asf.	bom	reg.	reg.	reg.	-	20
Av. Des. Jones dos Santos Neves	0,20	18,0	asf.	bom	ruim	reg.	ruim	-	-
Rua Antônio N. Filho	0,60	8,0	calç.	bom	inex.	inex.	inex.	-	04
Rua Pedro Vasconcelos	0,40	7,0	asf.	bom	inex.	inex.	inex.	-	06
Rua Manoel Vivacqua.....	0,50	7,0	calç.	bom	inex.	inex.	inex.	-	02
Rua César Calmoni	0,30	7,0	calç.	bom	inex.	inex.	inex.	-	02
Rua Prof. Fernando D. Rabelo	0,60	8,0	asf.	bom	inex.	inex.	inex.	-	04
Av. Jerônimo Vervloet	0,60	10,5	par.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	10
Av. Adalberto S. Nader	1,70	14,0	asf.	bom	ruim	ruim	inex.	-	14
R. Prof. Irineu Ramos	0,60	6,0	asf.	bom	inex.	inex.	inex.	-	05
R. Rozenido J. Filho	0,50	14,0	asf.	bom	inex.	inex.	inex.	-	03
Campus Universitário	2,00	10,5	calç.	bom	reg.	reg.	inex.	-	10
Av. Alziro Zarur	0,60	12,0	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	04
Rua Hugo Viola	0,20	14,0	asf.	bom	inex.	inex.	inex.	-	04
Rua Aristobolo B. Leão	1,00	14,0	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	-	08
Acesso ao J. Penha	3,00	8,0	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	-	19
Rua Eugênio Ramos	0,40	14,0	asf.	bom	inex.	inex.	inex.	-	05

QUADRO: I
CORREIDOR: SERRA-VITÓRIA
SITUAÇÃO ATUAL - SISTEMA VIÁRIO, DE CIRCULAÇÃO E DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS

V I A	EXTENSÃO (km)	LARGURA MÉDIA (m)	PAVIMENTO		SINALIZAÇÃO			PONTOS DE ÔNIBUS	
			TIPO	CONDIÇÃO	HORIZ.	VERTICAL	SEMAF.	C/ABRIGOS	S/ABRIGO
Ruas Eng. Neto/Fort. Ramos/Aleixo Neto/Vitalino Valadares/João da Cruz	3,50	8,0	calç.	bom	inex.	inex.	inex.	-	32
Rua José Teixeira	0,45	15,0	calç.	bom	inex.	inex.	inex.	-	06
Av. Rio Branco	0,65	15,0	calç.	bom	inex.	inex.	inex.	-	06
Av. Leitão da Silva	2,20	15,4	asf.	bom	reg.	reg.	reg.	-	20
Av. César Hilal	0,80	18,0	asf.	bom	ruim	reg.	boa	-	06
Rua Dr. Gilson Mendonça	0,10	10,0	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	05
Rua Américo de Oliveira	0,20	8,1	calç.	bom	inex.	inex.	inex.	-	04
Rua Antônio Aleixo	0,75	8,0	calç.	bom	inex.	inex.	inex.	-	12
Av. Marechal Campos	1,50	11,0	calç.	bom	ruim	ruim	inex.	-	10
R. Sta. Rita de Cássia	1,00	7,0	calç.	bom	inex.	inex.	inex.	-	12
R. Flávia Abaurre	0,50	7,0	calç.	bom	inex.	inex.	inex.	-	05
Av. Hermínio Blackman	1,00	6,0	calç.	bom	inex.	inex.	inex.	-	18
Av. Vitória	1,70	18,0	asf.	reg.	ruim	reg.	boa	-	13
Rua Alberto Torres	0,60	12,0	asf.	bom	inex.	reg.	inex.	-	04
Rua José de Carvalho	0,40	7,0	calç.	bom	inex.	inex.	inex.	-	03
Rua Hermes Curi/Gastão V. Boas	1,30	7,0	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	14
R. Amélia Cunha	1,00	14,0	calç.	bom	inex.	inex.	inex.	-	04
R. J. Barros/O. Murão/Carlos M. Lima	1,30	15,0	calç.	bom	inex.	inex.	inex.	-	09

QUADRO: I

CORREDOR: SERRA-VITÓRIA

SITUAÇÃO ATUAL - SISTEMA VIÁRIO, DE CIRCULAÇÃO E DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS

V I A	EXTENSÃO (km)	LARGURA MÉDIA (m)	PAVIMENTO		SINALIZAÇÃO			PONTOS DE ÔNIBUS	
			TIPO	CONDIÇÃO	HORIZ.	VERTICAL	SEMAF.	C/ABRIGOS	S/ABRIGOS
BR 101 - Norte	14,40	7,0	asf.	bom	reg.	reg.	inex.	-	44
Av. Jones dos Santos Neves	1,30	8,0	asf.	bom	inex.	inex.	inex.	-	10
Av. Floriano Peixoto	0,50	7,0	asf.	bom	inex.	inex.	inex.	-	06
R. Elesbão Miranda	1,00	7,0	calç.	bom	inex.	inex.	inex.	-	07
R. Major Pissara	0,40	8,0	asf.	bom	inex.	inex.	inex.	-	05
Av. Getúlio Vargas	0,40	8,0	calç.	bom	inex.	inex.	inex.	-	02
Acesso a Vista da Serra	4,00	8,5	ter.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	22
Acesso a Campinho da Serra	1,00	7,0	ter.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	05
Acesso a Nova Carapina	2,70	10,0	ter.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	13
Acesso a Pitanga	1,50	8,5	ter.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	06
Entrada para o CIVIT	2,00	7,5	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	-	04
Acesso ao CIVIT	4,90	10,0	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	-	23
Av. P. Canoa/Av. Jacunem/R. do Trabalho..	1,50	12,0	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	-	-
Av. Brasília	2,30	18,0	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	-	04
Av. B. Horiz./Av. R. Jan./Av. Vitória ...	4,40	9,0	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	-	15
Acesso a Calabouço	2,90	9,0	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	-	-
Acesso a S. Dourada III	2,20	9,0	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	-	-
Acesso a Taquara	2,30	7,0	asf.	bom	inex.	inex.	inex.	-	06

QUADRO: I

CORREDOR: SERRA-VITÓRIA

SITUAÇÃO ATUAL - SISTEMA VIÁRIO, DE CIRCULAÇÃO E DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS

V I A	EXTENSÃO (km)	LARGURA MÉDIA (m)	PAVIMENTO		SINALIZAÇÃO			PONTOS DE ÔNIBUS	
			TIPO	CONDIÇÃO	HORIZ.	VERTICAL	SEMAF.	C/ABRIGO	S/ABRIGO
Acesso Laranj./Av. CIVIT	2,80	7,0	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	03	14
Estrada p/ Feu Rosa	9,00	10,0	asf.	bom	inex.	inex.	inex.	-	-
Ligaç. Feu Rosa/Manguinhos	3,50	6,0	ter.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	-
Rua Pitágoras	2,40	8,0	asf.	bom	inex.	inex.	inex.	02	32
Rua São José	0,50	8,0	asf.	bom	inex.	inex.	inex.	-	-
Via ao Lado da Escelsa	0,40	8,0	asf.	bom	inex.	inex.	inex.	-	-
R. Lourival Nunes	2,50	7,0	asf.	bom	inex.	inex.	inex.	-	18
Av. Humberto/G. Dias/J. Alencar	2,10	8,0	asf.	bom	inex.	inex.	inex.	-	10
Av. Brasil	0,70	9,0	asf.	bom	inex.	inex.	inex.	-	04
Estrada p/ Bicanga	5,00	7,0	ter.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	17
Estrada p/ Carapebus	4,00	16,0	ter.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	01
R. N/Lig. a Desemb. M. Nunes	1,00	7,0	asf.	bom	inex.	inex.	inex.	-	04
Av. D. Mario Nunes	0,20	16,0	ter.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	02
R. 1º de Maio	0,40	7,0	asf.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	01
R. Sem Nome	0,40	15,0	ter.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	01
R. São Pedro	0,70	7,0	asf.	bom	inex.	inex.	inex.	-	04
R. Basílio da Gama	0,50	8,0	asf.	bom	inex.	inex.	inex.	-	04
R. Evaristo da Veiga	1,10	8,0	asf.	bom	inex.	inex.	inex.	-	05

QUADRO: I

CORREDOR: SERRA-VITÓRIA

SITUAÇÃO ATUAL - SISTEMA VIÁRIO, DE CIRCULAÇÃO E DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS

V I A	EXTENSÃO (km)	LARGURA MÉDIA (m)	PAVIMENTO		SINALIZAÇÃO			PONTOS DE ÔNIBUS	
			TIPO	CONDIÇÃO	HORIZ.	VERTICAL	SEMAF.	C/ABRIGOS	S/ABRIGOS
Estrada Jararaipe (ES 010)	12,40	7,0	asf.	bom	reg.	reg.	inex.	-	104
Estrada p/Manguinhos	0,60	7,0	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	-	02
R. Ceciliano A. Almeida/Rom. Castelo	0,50	17,0	calç.	bom	inex.	inex.	inex.	-	05
Acesso a Mata da Serra	1,40	var.	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	-	08
R. Romulo Castelo	1,30	14,0	ter.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	07
Acesso a Manoel Plaza	0,50	9,0	asf.	bom	inex.	inex.	inex.	-	02
R. Manoel Carlos de Miranda	0,20	9,0	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	22
R. Alfeu Ribeiro/R. São João	1,70	6,5	asf.	bom	inex.	inex.	inex.	-	-
Acesso a André Carloni	1,00	var.	ter.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	15
R. Principal B. Sossego	1,20	7,0	ter.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	03
Acesso a Cantinho do Céu	1,80	12,0	ter.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	02
Estrada p/Furnas	0,30	8,0	asf.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	-
Rua Cel. Manoel Nunes	0,60	12,0	ter.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	10
Rua dos Ciprestes/Av. Castanheiras	1,90	8,0	calç.	bom	inex.	inex.	inex.	-	19
Lig. BR 101/B. Fátima	2,10	9,0	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	-	14
Rua dos Colibris	0,40	8,0	asf.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	04
Rua dos Curiós	0,30	7,0	asf.	bom	inex.	inex.	inex.	01	03
BR 101-Norte	2,50	14,0	asf.	bom	reg.	reg.	inex.	-	04

QUADRO: II

CORREIDOR: SERRA-VITÓRIA

QUANTITATIVOS DAS INTERVENÇÕES PROPOSTAS PARA O SISTEMA VIÁRIO

V I A	TRECHO	DIMENSÕES			OBSERVAÇÕES
		EXTENSÃO (m)	LARGURA (m)	ÁREA (m ²)	
. BR 101 - N	Rua S. José/Via ao Lado da Escelsa	-	-	-	Interseção
. Lig. Laranjeiras - Taquãra	Av. CIVIT/Acesso Taquãra	1.200,00	7,00	8.400,00	
. Lig. Taquãra/Mata da Serra	Acesso Taquãra/Acesso S. Dourada	2.900,00	7,00	20.300,00	
. Lig. Laranjeiras/Rodovia ES 010	Av. CIVIT/Rodovia ES 010	1.800,00	7,00	12.600,00	Interseção
. Av. Fernando Ferrari	Av. Adalberto S. Nader/Av. Alziro Zarur	-	-	-	
. Av. Fernando Ferrari	R. Alziro Zarur/Av. N. S. Penha	-	-	-	Interseção
. Av. César Hilal	Av. Leitão da Silva/Av. Vitória	100,00	18,15	1.815,00	
. Av. Vitória	Av. Cesar Hilal/R. João Balbi	100,00	18,15	1.815,00	
. Av. Vitória	R. João Balbi/R. Amélia da Cunha	50,00	18,15	908,00	
. Av. Vitória	R. Amélia da Cunha/Av. M. Campos	250,00	18,15	4.538,00	
. Av. Vitória	Av. M. Campos/Av. Alberto Torres	250,00	18,15	4.538,00	
. Av. Marechal Campos	Rua Rita Cássia/Américo Oliveira	200,00	11,00	2.200,00	
. Av. Marechal Campos	Av. Vitória/Sta. Rita de Cássia	100,00	11,00	1.100,00	

QUADRO: III

CORREDOR: SERRA VITÓRIA

QUANTITATIVOS DAS INTERVENÇÕES PROPOSTAS PARA O SISTEMA DE CIRCULAÇÃO

V I A	LINK	EXTENSÃO (m)	SINALIZAÇÃO		
			SEMAFÓRICA	HORIZONTAL	VERTICAL
			CRUZAMENTO (un)	PINTURA (m ²)	PLACAS (un)
. Des. Jones S. Neves	081, 104.1	1.100	1	250	25
. César Hilal	082, 083	450	-	294	15
. Av. Vitória	084,085,086,087,088	1.700	2	1.134	57
. Av. Antônio N. Filho	089	600	-	-	12
. Rua Pedro Vasconcelos	090	400	-	-	8
. Rua Manoel Vivasqua	091	400	-	-	8
. Rua César Calmon	091	400	-	-	8
. Rua Jerônimo Vervloet.....	093, 094	300	-	-	6
. Rua Prof. Irene Ramos	096	600	-	-	20
. Rosendo S. Filho	096	500	-	-	17
. Av. Adalberto S. Nader	097	1.100	-	-	37
. Campus Univertário	098	2.000	-	-	67
. Rua Alziro Zarur	099	600	-	-	12
. Hugo Viola	100	200	-	-	4
. Rua A. B. Leão	101	1.000	-	-	33
. Rua Eugenílio Ramos	103	400	-	-	13
. Av. Leitão da Silva	107, 108	800	2	325	27
. Rua Antonio Aleixo	111	750	-	-	15
. Rua Marechal Campos	112, 113, 114, 115	1.100	-	-	37
. Av. Hermínio Blackman	117	1.000	-	-	20
. Rua Chafik Murad	120	250	-	-	5
. Rua Joubert Barros	120	250	-	-	5
. Av. Adalberto S. Nader	97.1	1.100	-	-	22
T O T A L	-	56.600	11	4.704	1.260

QUADRO: III

CORREDOR: SERRA-VITÓRIA

QUANTITATIVOS DAS INTERVENÇÕES PROPOSTAS PARA O SISTEMA DE CIRCULAÇÃO

V I A	LINK	EXTENSÃO (m)	SINALIZAÇÃO		
			SEMAFÓRICA	HORIZONTAL	VERTICAL
			CRUZAMENTO (un)	PINTURA (m ²)	PLACAS (un)
. BR 101	004, 007, 008	3.300	-	-	66
. Av. Jones Santos Neves	014, 015	1.200	-	-	24
. Lig. Eurico Sales - B. Fátima	019	1.900	-	-	38
. Rua São José	022	500	-	-	10
. Via ao lado da Escelsa	023	400	-	-	8
. Rua D. Pedro	035	700	-	-	14
. Est. Jacaraípe	038, 039	3.300	-	-	66
. Acesso - Parque Laranjeiras	045	1.000	-	-	20
. Acesso - Taquara II	052	500	-	-	10
. Av. Belo Horizonte	058	1.500	-	-	30
. Av. Vitória	058	1.500	-	-	30
. Av. Rio de Janeiro	058	1.400	-	-	28
. Rua Principal (B. Sossêgo)	065	1.200	-	-	24
. Est. para Furnas	067	300	-	-	06
. Acesso Canpinho da Serra	071	1.000	-	-	20
. Rua Major Pissara	15.01	400	-	-	8
. Av. Getúlio Vargas	15.01	400	-	-	8
. Av. Pitágoras	47.01	2.400	-	-	28
. Ligação B. Taquara	53.01	1.000	-	-	20
. Ligação Laranjeiras - Taquara	53.02	1.200	-	-	24
. Est. Conjunto Pedro Miguel Feu Rosa	51.01	4.500	-	-	90
. Lig. Laranjeiras - ES-10	64.02	1.800	-	-	36
. Acesso à Fazenda Cascata	15.03	1.700	-	-	34
. Av. Fernando Ferrari	074, 075, 076	3.900	3	1.092	100
. Av. Nossa Senhora Penha	077, 078, 079, 080	2.600	3	1.609	45

Continua

QUADRO: IV

CORREDOR: SERRA-VITÓRIA

QUANTITATIVOS DAS INTERVENÇÕES PROPOSTAS PARA O SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

V I A	T R E C H O	EQUIPAMENTOS					
		QUANTIDADE (un)					
		ABRIGOS		PLACAS	TERMINAIS		
		1	2		1	2	3
. R. Alfeu Ribeiro/São João (64)	- Manoel C. Miranda - Fim Linha Carapina	02	-	02	-	-	-
. R. Principal Bair. Sossêgo (65)	- BR 101 - Fim do Bairro	01	-	01	-	-	-
. Aces. Bair. Cantino do Céu (66)	- BR 101.N/Fim do Bairro	01	-	01	-	-	-
. R. dos Ciprestes/Av. Castanheiras(69)	- Cl. Manoel Nunes - Centro do Bairro	04	-	04	-	-	-
. BR 101 - Bairro de Fátima (18/19) ..	- BR 101 N/Bairro de Fátima	07	-	07	-	-	-
. Rua dos Colibrís (20)	- Eurico Salles - Bair. Fátima até R. Curiões	01	-	01	-	-	-
. Rua dos Curiões (21)	- R. Colibrís - Fim Linha Eurico Salles	01	-	01	-	-	-
. BR 101 - Norte (73)	- Aces. Bair. Fátima - Aeroporto	01	-	01	-	-	-
. Av. Fernando Ferrari	- Aeroporto - Av. N.Sra. da Penha (74 a 76)	01 ✓	-	01	-	01	-
. Av. N. Sra. da Penha (77/78/79/80) ..	- Av. Fernando Ferrari - Av. J.S. Neves	11 ✓	-	11	-	-	-
. Av. Jerônimo Vervloet (93/94)	- Av. Fernando Ferrari - Fim da L. Ma. Ortiz	01 ✓	-	01	-	-	-
. Av. Adalberto S. Nader (95/97/97.1).	- Av. Fernando Ferrari - Av. D. Micheline	04 ✓	-	04	-	-	-
. Campus Universitário-UFES (98)	- Av. Fernando Ferrari - Fim Linha UFES	03 ✓	-	03	-	-	-
. BR 101 - Norte	- Bair. de Fátima à Divinópolis (1 a 13 e 17)	03 ✓	-	03	01	-	-
. Av. Jones dos S. Neves (14/15)	- Aces. a Serra - Av. Floriano Peixoto	02 ✓	-	02	-	-	-
. Rua Major Pissara (15.01)	- Av. Floriano Peixoto	01 ✓	-	01	-	-	01
. Av. Getúlio Vargas (15.01)	- Av. Getúlio Vargas - Av. Jones S. Neves	01 ✓	-	01	-	-	-
. Aces. à Vista da Serra (72)	- Av. Jones S. Neves /B.Vista da Serra	02 ✓	-	02	-	-	-
. Aces. à Pitanga (70)	- BR 101.N./Bairro Pitanga	01 ✓	-	01	-	-	-
. Aces. ao Civit (540.1)	- Acesso à Mata da Serra/Civit	04 ✓	-	04	-	-	-
. Av. Brasília (56 e 57)	- B.Mata da Serra/Entrada p/B.Calabouço	01 ✓	-	01	-	-	-
. Rua Pitágoras	- Acesso a Laranjeiras (470.1)	06 ✓	-	06	-	-	-

QUADRO: IV

CORREDOR: SERRA-VITÓRIA

QUANTITATIVOS DAS INTERVENÇÕES PROPOSTAS PARA O SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

V I A	T R E C H O	EQUIPAMENTOS					
		QUANTIDADE (un)					
		ABRIGOS		PLACAS	TERMINAIS		
		1	2		1	2	3
. Rua Lourival Nunes (36)	- Av. Humberto Carlos - Rod. Jacaraípe	02 ✓	-	02	-	-	-
. Av. Humb. Carlos/Gonçalves Dias/José Alencar	- Rua Lourival Nunes - Av. Brasil (25)	04 ✓	-	04	-	-	-
. Av. Brasil (26)	- Bairro S.Diogo/B.S.Sebastião	01 ✓	-	01	-	-	-
. Estrada P/Bicanga (27 e 28)	- Bairro S.Sebastião /B.Bicanga	01 ✓	-	01	-	-	-
. Rua São Paulo (35)	- Av.Brasil/Ponto final linha S.Sebastião	01	-	01	-	-	-
. Estrada Jacaraípe (ES-10)	- Rua Basílio Gana - Nova Almeida (37 a 40)	07 ✓	-	07	-	-	-
. Rua Ceciliano Almeida/Rônulo Castelo.	- Ponte - Término do Calçamento (42)	01	-	01	-	-	-
. Av. Civil (45/46/47/48)	- Br 101 N./B.Resid.Laranjeiras	-	-	-	-	01	-
	TOTAL GERAL -	76	-	76	01	01	01

QUADRO: V

ORREDOR: SERRA-VITÓRIA

QUADRO DE CUSTOS

Cr\$ 10³ - fev/84

LÍNEA Nº	VIAS	DESAPRO- PRIAÇÃO	INFRA- ESTRUTURA VIÁRIA	SINALIZAÇÃO			ABRIGOS	TERMINAIS	TOTAL
				HORIZONTAL	VERTICAL	SEMAFÓRICA			
001	BR 101 - N	-	-	-	-	-	1.880,00	-	1.880,00
002	BR 101 - N	-	-	-	-	-	1.880,00	-	1.880,00
003	BR 101 - N	-	-	-	-	-	1.880,00	-	1.880,00
004	BR 101 - N	-	63.227,70	-	600,00	-	1.880,00	300.000,00	365.707,70
005	BR 101 - N	-	-	-	-	-	1.880,00	-	1.880,00
006	BR 101 - N	-	-	-	-	-	1.880,00	-	1.880,00
007	BR 101 - N	-	-	-	2.800,00	-	1.880,00	-	4.680,00
008	BR 101 - N	-	-	-	3.200,00	-	1.880,00	-	5.080,00
009	BR 101 - N	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
010	BR 101 - N	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
011	BR 101 - N	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
012	BR 101 - N	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
013	BR 101 - N	-	-	-	-	-	1.880,00	-	1.880,00
014	Av. Jones Santos Neves	-	-	-	400,00	-	940,00	-	1.340,00
015	Av. Jones S. Neves/Floriano Peixoto	-	-	-	2.000,00	-	940,00	-	2.940,00
017	BR 101 - N	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
019	Lig. Eurico Sales - B. Fátima	-	-	-	3.800,00	-	6.580,00	-	10.380,00

QUADRO: V

ARRREDOR: SERRA- VITÓRIA

QUADRO DE CUSTOS

Cr\$ 10³ - fev/84

LÍNK Nº	V I A S	DESAPRO- PRIAÇÃO	INFRA- ESTRUTURA VIÁRIA	SINALIZAÇÃO			ABRIGOS	TERMINAIS	TOTAL
				HORIZONTAL	VERTICAL	SEMAFÓRICA			
020	Rua dos Colibris	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
021	Rua dos Curiós	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
022	Rua S. José	-	-	-	1.000,00	-	-	-	1.000,00
023	Via ao lado da Escelsa	-	-	-	800,00	-	-	-	800,00
025	Rua Umberto Carlos/Gonçalves Dias/José de Alencar	-	-	-	-	-	3.760,00	-	3.760,00
026	Av. Brasil	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
027	Av. Brasil	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
035	Rua D. Pedro	-	-	-	1.400,00	-	940,00	-	2.340,00
036	Rua Lorival Nunes/Rod. Jacaraípe	-	-	-	-	-	1.880,00	-	1.880,00
038	Est. Jacaraípe (Rod. ES 010)	-	-	-	800,00	-	-	-	800,00
039	Est. Jacaraípe (Rod. ES 010)	-	-	-	5.800,00	-	1.880,00	-	7.680,00
040	Est. Jacaraípe (Rod. ES 010)	-	-	-	-	-	1.880,00	-	1.880,00
042	R. Ceciliano Almeida/R. Rômulo Castelo ...	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
045	Ac. Parque R. Laranjeiras	-	-	-	2.000,00	-	-	-	2.000,00
048	Av. CIVIT	-	-	-	-	-	-	150.000,00	150.000,00
052	Ac. Taquara II	-	-	-	1.000,00	-	-	-	1.000,00
057	Av. Brasília/Serra Dourada	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00

ADRO: V

ARRREDOR: SERRA-VITÓRIA

ADRO DE CUSTOS

Cr\$ 10³ - fev/84

NK Nº	VIAS	DESAPRO- PRIAÇÃO	INFRA- ESTRUTURA VIÁRIA	SINALIZAÇÃO			ABRIGOS	TERMINAIS	TOTAL
				HORIZONTAL	VERTICAL	SEMAFÓRICA			
058	Avs. Belo Horizonte/Vitória/Rio de Janeiro	-	-	-	8.800,00	-	-	-	8.800,00
064	R. Alfeu Ribeiro/R. São João	-	-	-	-	-	1.880,00	-	1.880,00
065	R. Principal (B. Sossêgo)	-	-	-	2.400,00	-	940,00	-	3.340,00
066	Ac. B. Cantinho do Céu	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
067	Est. n/ Furnas	-	-	-	600,00	-	-	-	600,00
069	R. dos Ciprestes/Av. Castanheiras	-	-	-	-	-	3.760,00	-	3.760,00
070	Acesso ao B. Pitanga	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
071	Ac. Campinho da Serra	-	-	-	2.000,00	-	-	-	2.000,00
072	Ruas no Bairro Vista da Serra	-	-	-	-	-	1.880,00	-	1.880,00
073	BR 101 - N	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
1501	R. Major Pissara/Av. Getúlio Vargas	-	-	-	1.600,00	-	1.880,00	50.000,00	53.480,00
3901	Est. Jacaraípe (Rod. ES 010)	-	-	-	-	-	2.820,00	-	2.820,00
4701	Rua Pitágoras	-	-	-	2.800,00	-	5.640,00	-	8.440,00
5301	Ligação B. Taquara	-	-	-	2.000,00	-	-	-	2.000,00
5302	Lig. Laranjeiras Taquara	-	103.875,22	-	2.400,00	-	-	-	106.275,22
5303	Lig. Taquara/Mata da Serra	-	251.031,78	-	-	-	-	-	251.031,78
5401	Acesso ao CIVIT	-	-	-	-	-	3.760,00	-	3.760,00

ADRO: V

RREDOR: SERRA-VITÓRIA

ADRO DE CUSTOS

Cr\$ 10³ - fev/84

NK Nº	VIAS	DESAPRO- PRIAÇÃO	INFRA- ESTRUTURA VIÁRIA	SINALIZAÇÃO			ABRIGOS	TERMINAIS	TOTAL
				HORIZONTAL	VERTICAL	SEMAFÓRICA			
088	Av. Vitória	-	-	368,50	300,00	-	-	-	668,50
089	Av. Antônio N. Filho	-	-	-	1.200,00	-	-	-	1.200,00
090	R. Pedro Vasconcellos	-	-	-	800,00	-	-	-	800,00
091	R. Manoel Vivacqua/R. Cesar Calmon	-	-	-	1.600,00	-	-	-	1.600,00
093	Rua Jerônimo Vervloet	-	-	-	400,00	-	-	-	400,00
094	Rua Jerônimo Vervloet	-	-	-	200,00	-	-	-	200,00
096	R. Prof. Irineu Ramos/R. Rosendo S. Filho.	-	-	-	3.700,00	-	-	-	3.700,00
097	Av. Adalberto Simão Nader	-	-	-	3.700,00	-	-	-	3.700,00
098	Campus Universitário	-	-	-	6.700,00	-	-	-	6.700,00
099	R. Alziro Zarur	-	-	-	1.200,00	-	-	-	1.200,00
100	R. Hugo Viola	-	-	-	400,00	-	-	-	400,00
101	Rua A. B. Leão	-	-	-	3.500,00	-	-	-	3.500,00
103	R. Eugenílio Ramos	-	-	-	1.300,00	-	-	-	1.300,00
104.1	Av. Des. Jones Santos Neves	-	-	-	500,00	-	-	-	500,00
107	Av. Leitão da Silva	-	-	1.100,00	1.000,00	11.937,60	-	-	14.037,60
108	Av. Leitão da Silva	-	-	687,50	1.700,00	-	-	-	2.387,50
111	R. Antônio Aleixo/R. Aprígio Freitas	-	-	-	1.500,00	-	-	-	1.500,00

ADRO: V

ORREDOR: SERRA-VITÓRIA

ADRO DE CUSTOS

Cr\$ 10³ - fev/84

LNK Nº	V I A S	DESAPRO- PRIAÇÃO	INFRA- ESTRUTURA VIÁRIA	SINALIZAÇÃO			ABRIGOS	TERMINAIS	TOTAL
				HORIZONTAL	VERTICAL	SEMAFÓRICA			
5101	Est. do Conj. Pedro Miguel Feu Rosa	-	-	-	9.000,00	-	-	-	9.000,00
6402	Lig. Laranjeiras/Rodovia ES 010	-	99.275,40	-	3.600,00	-	-	-	102.875,40
1503	Acesso à Faz. Cascata	-	-	-	3.400,00	-	-	-	3.400,00
074	Av. Fernando Ferrari	-	-	-	4.000,00	16.127,60	-	70.000,00	90.127,60
075	Av. Fernando Ferrari	-	54.980,64	2.337,50	6.000,00	-	-	-	63.318,14
076	Av. Fernando Ferrari	-	40.000,00	3.668,50	-	2.520,00	-	-	46.188,50
077	Av. N. S. da Penha	-	-	1.837,00	-	5.403,80	-	-	7.240,80
078	Av. N. S. da Penha	-	-	412,50	-	-	-	-	412,50
079	Av. N. S. da Penha	-	-	4.950,00	4.500,00	2.384,80	-	-	11.834,80
080	Av. N. S. da Penha	-	-	1.650,00	-	2.384,80	-	-	4.034,80
081	Des. Santos Neves/Cesar Hilal	-	-	1.375,00	2.000,00	7.304,80	-	-	10.679,80
082	Av. César Hilal	-	-	880,00	800,00	-	-	-	1.680,00
083	Av. César Hilal	-	8.129,38	737,00	700,00	-	-	-	9.566,38
084	Av. Vitória	-	8.129,39	1.100,00	1.000,00	-	-	-	10.229,39
085	Av. Vitória	-	4.066,93	737,00	700,00	2.616,10	-	-	8.120,03
086	Av. Vitória	-	20.325,70	2.200,00	2.000,00	6.248,60	-	-	30.774,30
087	Av. Vitória	-	20.325,70	1.831,50	1.700,00	-	-	-	23.857,20

QUADRO: V
 CORREDOR: SERRA-VITÓRIA
 QUADRO DE CUSTOS

Cr\$ 10³ - fev/84

INK Nº	VIAS	DESAPRO- PRIAÇÃO	INFRA- ESTRUTURA VIÁRIA	SINALIZAÇÃO			ABRIGOS	TERMINAIS	TOTAL
				HORIZONTAL	VERTICAL	SEMAFÓRICA			
112	Av. Marechal Campos	-	-	-	1.700,00	-	-	-	1.700,00
113	Av. Marechal Campos	-	-	-	1.000,00	-	-	-	1.000,00
114	Av. Marechal Campos	-	5.577,00	-	700,00	-	-	-	6.277,00
115	Av. Marechal Campos	-	2.788,50	-	300,00	-	-	-	3.088,50
117	Av. Hermínio Blackman	-	-	-	2.000,00	-	-	-	2.000,00
120	R. Chaffic Murad/R. Joubert Barros	-	-	-	1.000,00	-	-	-	1.000,00
97.1	Av. Adalberto S. Nader	-	-	-	2.200,00	-	-	-	2.200,00
	SUB-TOTAL	-	681.733,34	25.872,00	126.000,00	56.928,10	71.440,00	570.000,00	1.531.973,44

SUB TOTAL : 1.531.973,44
 PROJETOS (5%) : 76.598,67
 SUPERVISÃO (5%) : 76.598,67
 TOTAL GERAL : 1.685.170,78

CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO

CORREDOR: SERRA-VITÓRIA

fev/84

SERVIÇOS	TRIMESTRES								TOTAL
	1	2	3	4	5	6	7	8	
1. Projeto.....	38.299.335	38.299.335	-	-	-	-	-	-	76.548.670
2. Desapropriação....	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3. Infra-Estrutura...	-	94.980.640	227.091.200	227.091.200	63.227.700	8.365.500	60.977.100	-	681.733.340
4. Sinalização.....	-	-	-	-	52.200.025	52.200.025	52.200.025	52.200.025	208.800.100
5. Abrigos	-	-	35.720.000	35.720.000	-	-	-	-	71.440.000
6. Terminais	-	100.000.000	285.000.000	185.000.000	-	-	-	-	570.000.000
7. Obras de Arte Es- peciais	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8. Supervisãc/Fisca- lização.....	-	9.749.032	27.390.560	22.390.560	5.771.385	3.028.276	5.658.856	2.610.001	76.598.670
T O T A L	38.299.335	243.029.007	575.201.760	470.201.760	121.199.110	63.593.801	118.835.981	54.810.026	1.685.170.780

— FICHA TÉCNICA 03

— CORREDOR MARUÍPE

3.1. INTRODUÇÃO

A rede de transporte coletivo - RTC proposta foi estruturada espacialmente em cima de 5 corredores e o Centro Metropolitano da Aglomeração (Área Central de Vitória), para efeito de análise, coadunando com o seu caráter funcional, de linhas alimentadoras/troncal. Por outro lado, para que a descrição se desse de forma conveniente, necessário foi reunir corredores homogêneos (que servem a uma mesma região e/ou município), oportunidade em que definiu-se a estrutura abaixo, em 3 eixos estruturais (Norte-Sul-Sudoeste) e o Centro Metropolitano. Desta forma, tem-se a seguinte estrutura:

a) - Eixo Estrutural Norte

. Corredores:

- Serra-Vitória
- Maruípe
- Beira Mar

b) - Eixo Estrutural Sul

. Corredor:

- Vila Velha-Vitória

c) - Eixo Estrutural Sudoeste

. Corredor:

- Cariacica/Viana-Vitória

d) - Centro Metropolitano

. Corredor:

- Área Central

3.2 EIXO DE INSERÇÃO DO CORREDOR

O eixo está inserido no eixo estrutural Norte do Aglomerado. Este eixo, que reúne três corredores expressivos da RTC proposta (Serra-Vitória, Maruípe e Beira Mar), estrutura-se inicialmente ao Norte na BR 101-N e ES-10 (Estrada para Jacaraípe) no município da Serra. O eixo penetra no município de Vitória, através da BR 101 e se divide em três corredores alternativos (Serra-Vitória-cont., Beira Mar e Maruípe), até atingir o Centro Metropolitano.

3.3 CARACTERÍSTICAS ATUAIS DO CORREDOR

O corredor Maruípe é constituído pelas avenidas Paulino Müller e Maruípe.

O corredor representa uma outra alternativa ao principal corredor Serra-Vitória que é constituído, dentro da ilha de Vitória, pelas avenidas Vitória e Nossa Senhora da Penha. O corredor inicia na av. Vitória, na altura de Jucutuquara, e atinge a av. Nossa Senhora da Penha, na altura da ponte da Passagem já na saída norte da ilha.

A utilização do corredor Maruípe é relativamente plena durante quase todo o dia, pois além de ser alternativa ao corredor principal Serra-Vitória e do corredor Beira Mar, atende aos inúmeros bairros que atravessa.

A via possui em média 14m de largura, sem canteiro central, exceto em pequeno trecho da av. Paulino Müller. É pavimentada em toda sua extensão com asfalto, possuindo pequenos trechos em paralelepípedo e *blokret* que apresentam péssimo estado de conservação, dificultando assim o escoamento do elevado tráfego que suporta.

3.4. ÁREA DE INFLUÊNCIA

A área de influência direta do corredor Maruípe é constituída pelos bairros Jucutuquara, Fradinhos, Santa Cecília, Maruípe, Itararé, São Cristovão, Tabuazeiro, Joana D'Arc e Andorinhas. Além disso cabe ressaltar que, na área de influência direta do corredor, localizam-se 2 grandes hospitais,

o quartel geral da Polícia Militar, o Campus Bio-Médico da UFES e um Cemitério.

Indiretamente o corredor atende a toda a região continental de Vitória (Jardim da Penha, Jardim Camburi, Campus Universitário, Goiabeiras, Aeroporto) e o município da Serra.

3.5. INTERVENÇÕES PREVISTAS

Para atender as necessidades operacionais da RTC proposta, algumas intervenções foram previstas, tais como: infra-estrutura viária, sinalização de trânsito, abrigos.

3.5.1. INFRA-ESTRUTURA VIÁRIA

3.5.1.1. PAVIMENTAÇÃO

Recapeamento asfáltico, tratamento superficial duplo.

São as seguintes as vias contempladas:

ORDEM	V I A	OBRA
1	Av. Paulino Müller	pavimentada
2	Av. Maruípe	pavimentada

3.5.1.2. DRENAGEM

Construção, complementação e melhoria dos serviços de drenagem existentes, objetivando aumentar a vida útil e o estado de conservação dos pavimentos das vias de suporte ao sistema de transporte coletivo.

3.5.2. SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

As intervenções para o Corredor Beira Mar consistem em implantação de sinalização horizontal e vertical nas principais vias do corredor e alimentadoras. A sinalização semafórica será implantada nas interseções da Avenida Mascarenhas de Moraes com as Avenidas Paulino Müller, Alberto Torres e Lei

tão da Silva; da Avenida N. Sra. dos Navegantes e Saturnino de Brito; da Avenida Dante Michelini e acessos ao bairro Jardim da Penha e Avenida Adalberto Simão Nader.

3.5.2.1. HORIZONTAL

Serão dotadas de sinalização horizontal as vias existentes e que continuarão a atender a RTC proposta, as vias novas que foram projetadas para otimizá-la isto é, as vias que foram objeto de intervenção no item I. Este tipo de sinalização, foi usado com destaque nos eixos dos corredores onde, a medida do possível, estabeleceu-se a prioridade para o transporte coletivo, usando-se este como complemento da sinalização vertical e semafórica.

3.5.2.2. VERTICAL

Se reveste de importância ímpar, porque vem determinar toda a circulação de veículos no sistema viário que compõe os corredores, estabelecendo as regras do jogo com prioridade para o transporte coletivo sendo complementada pela sinalização horizontal. Recebeu ênfase as vias onde o volume de ônibus urbanos em circulação é expressivo, coincidindo, fisicamente, com o eixo dos corredores em foco.

3.5.2.3. SEMAFÓRICA

Considerou-se o projeto de modernização semafórica de Vitória e Vila Velha, elaborado pelo DETRAN-ES, onde a especificação e padronização dos equipamentos semafóricos, foram executadas todas as projeções para atender as necessidades da RTC proposta, onde se buscou sobretudo um maior potencial de serviço do equipamento, no sentido de otimizar o seu funcionamento, em prol de uma maior velocidade operacional dos ônibus, economia geral de combustíveis, fluidez e segurança de tráfego, tendo como prioridade o transporte coletivo.

No âmbito geral, dos três tipos de sinalização, foi sempre levado em consideração, com relevância, os pedestres que, em última instância, são também

os usuários do sistema de transporte coletivo e que tem no eixo dos corredores, o local de maior concentração.

3.5.3. ABRIGOS

A situação precária da grande maioria dos "pontos de parada" de ônibus urbanos na Grande Vitória e os aspectos de demanda, largura das calçadas e a total falta de conforto para os usuários, sujeitos às intempéries, determinaram a política de abrigos. Com o objetivo de suprir estas necessidades, após estudo detalhado, definiu-se os seguintes critérios para a alocação de abrigos:

- Volume de passageiros embarcados por pontos de parada (conforme pesquisa OD-Ônibus - IJSN/1982);
- Existência ou não de abrigos;
- Estado de conservação dos abrigos existentes;
- Existência ou não de abrigos naturais (marquises, projeção de edificações);
- Largura das calçadas.

Tendo em vista a padronização dos abrigos bem como, a largura dos passeios das vias analisadas, o tipo de abrigo adotado foi o Tipo I (vide Cap. 3 do Relatório de Avaliação).

3.6. ESQUEMA OPERACIONAL PROPOSTO

O corredor Maruípe, incluso no eixo estrutural Norte (ligação Serra - Vitória), não possui um esquema operacional próprio, considerando que não possui uma estrutura da RTC específica, servindo apenas como corredor alternativo do corredor Serra-Vitória, em sua Área de influência localizada no Município de Vitória, bem como, às linhas auxiliares (municipais de Vitória), em sua área de influência.

Vale ressaltar, então, que o corredor em foco, quanto ao seu esquema opera-

cional proposto, situa-se no contexto do Corredor Serra-Vitória e de toda RTC, valendo assim a descrição apresentada para este último.

Portanto, circulam por este corredor linhas dos Bairros Ilha Santa Maria , Praia do Suã, Ilha do Boi, Tubarão, Bairro Camburi, Bairro de Fátima, etc., e as linhas troncais que se originaram no Município da Serra.

As linhas deste corredor secundário farão integração com as demais que comporão o sistema de transporte coletivo do Aglomerado, através do Terminal Carapina, Dom Bosco e Rodoviária.

QJADRO: I
 CORREDOR: MARUÍPE
 SITUAÇÃO ATUAL - SISTEMA VIÁRIO, DE CIRCULAÇÃO E DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS

V I A	EXTENSÃO (km)	LARGURA MÉDIA (m)	PAVIMENTO		SINALIZAÇÃO			PONTOS DE ÔNIBUS	
			TIPO	CONDIÇÃO	HORIZ.	VERTICAL	SEMAF.	C/ABRIGOS	S/ABRICO
Av. Paulino Muller	0,80	17,0	asf.	ruim	reg.	bom	inex.	-	10
Av. Alberto Torres/Barão de Mauã.....	0,50	10,0	asf.	bom	reg.	bom	inex.	-	03
Rua José Maia	0,70	5,5	calç.	bom	inex.	inex.	inex.	-	09
Rua José Cassinao dos Santos	0,60	14,0	asf.	bom	reg.	reg.	reg.	-	04
Ruas Adolfo/Cassoli/Mal Floriano/Cel Mar- tins Figueiredo	1,20	8,0	calç.	bom	inex.	inex.	inex.	-	20
Av. Maruípe	2,30	15,0	asf.	ruim	reg.	reg.	ruim	-	19
Ruas Eng. R. Bley/R. Kennedy/da Palmeira....	1,00	7,0	calç.	bom	inex.	inex.	inex.	-	13
Rua Roberto Silveira.....	0,80	9,2	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	03
Rua Osvaldo A nha	0,06	9,0	calç.	bom	inex.	inex.	inex.	-	04
Estrada Serafim Derenzi	1,00	9,0	asf.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	13
Rua M. Marques	0,40	10,0	calç.	bom	inex.	inex.	inex.	-	04
Rua Leopoldo Pereira	0,90	8,0	calç.	bom	inex.	inex.	inex.	-	08
Rua Emiliu F. da Silva	0,20	5,7	calç.	bom	inex.	inex.	inex.	-	04
Rua Dna. Maria Rosa	0,30	7,3	calç.	inex.	inex.	inex.	inex.	-	04

QUADRO: II

CORREDOR: MARUÍPE

QUANTITATIVOS DAS INTERVENÇÕES PROPOSTAS PARA O SISTEMA VIÁRIO

V I A	TRECHO	DIMENSÕES			OBSERVAÇÕES
		EXTENSÃO (m)	LARGURA (m)	ÁREA (m ²)	
.Av. Maruípe	Est. Serafim Derenzi/R. Roberto Silveira	100,00	14,00	1.400,00	
. Av. Maruípe	R. Roberto Silveira/R. Emílio F. Silva	300,00	14,00	4.200,00	

QUADRO: III

CORREDOR: MARUÍPE

QUANTITATIVOS DAS INTERVENÇÕES PROPOSTAS PARA O SISTEMA DE CIRCULAÇÃO

V I A	LINK	EXTENSÃO (m)	SINALIZAÇÃO		
			SEMAFÓRICA	HORIZONTAL	VERTICAL
			CRUZAMENTO (un)	PINTURA (m ²)	PLACAS (un)
. Av. Paulino Müller	149, 151	800	-	200	22
. R. José Cassiano Santos/Av. Maruípe	153, 154, 156, 157 159, 160	2.400	2	1.403	89
. R. Adolfo Cassole/Mal. Floriano/Martins Figuer	155	1.200	-	-	24
. R. Oswaldo Aranha	163	60	-	-	2
. Rod. Serafim Derenze	165, 166, 169	800	-	-	27
. R. Emílio Pereira da Silva	170	200	-	-	4
T O T A L	-	-	2	1.603	168

QUADRO: IV

CORREDOR: MARUÍPE

QUANTITATIVOS DAS INTERVENÇÕES PROPOSTAS PARA O SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

V I A	T R E C H O	EQUIPAMENTOS					
		QUANTIDADE (un)					
		ABRIGOS		PLACAS	TERMINAIS		
		1	2		1	2	3
. Av. Paulino Müller	- Av. Vitória/José Cassiano dos Santos	01	-	01	-	-	-
. Rua José Malta	- Av. Paulino Müller/Final Linha Fradinhos	01	-	01	-	-	-
. Rua José Cassiano	- R. José Malta/Av. Maruípe	02	-	02	-	-	-
. R. Adolfo Cassoli/R. Mal. Floriano/R. Cel. Martins Figueiredo	- Tabuazeiro	01	-	01	-	-	-
. Av. Maruípe	- R. José C. dos Santos/Av. N.Sra. da Penha	04	-	04	-	-	-
. Rua M. Marques	- Rua São Cristovão	01	-	01	-	-	-
	TOTAL GERAL -	10	00	10	00	00	00

QUADRO: V

ORRECTOR: MARUÍPE

QUADRO DE CUSTOS

Cr\$ 10³ - fev/84

INK Nº	VIAS	DESAPRO- PRIAÇÃO	INFRA- ESTRUTURA VIÁRIA	SINALIZAÇÃO			ABRIGOS	TERMINAIS	TOTAL
				HORIZONTAL	VERTICAL	SEMAFÓRICA			
149	Av. Paulino Muller	-	63.880,00	687,50	1.700,00	-	940,00	-	67.207,50
151	Av. Paulino Muller	-	-	412,50	500,00	-	-	-	912,50
152	R. José Malta/Zemínia de Oliveira	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
153	R. José Cassiano Santos/Av. Maruípe	-	-	4.405,50	4.000,00	2.924,80	940,00	-	12.270,30
154	Av. Maruípe	-	-	368,50	400,00	-	1.880,00	-	2.648,50
155	R. Adolfo Cassole/Mal. Floriano/Martins Fiaver	-	-	-	2.400,00	-	-	-	2.400,00
156	Av. Maruípe	-	-	687,50	1.700,00	6.124,30	1.880,00	-	10.391,80
157	Av. Maruípe	-	-	742,50	700,00	-	940,00	-	2.382,50
159	Av. Maruípe	-	19.600,00	137,50	400,00	-	-	-	20.137,50
160	Av. Maruípe	-	58.800,00	1.100,00	1.000,00	-	940,00	-	61.840,00
163	R. Oswaldo Aranha	-	-	-	200,00	-	-	-	200,00
165	Rod. Serafim Derenze	-	-	-	1.000,00	-	-	-	1.000,00
166	Rod. Serafim Derenze	-	-	-	1.000,00	-	-	-	1.000,00
167	R. M. Marques	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
169	Rod. Serafim Derenze	-	-	-	700,00	-	-	-	700,00

QUADRO: V

CORREDOR: MARUÍPE

QUADRO DE CUSTOS

Cr\$ 10³ - fev/84

LÍNEA Nº	VIAS	DESAPRO- PRIAÇÃO	INFRA- ESTRUTURA VIÁRIA	SINALIZAÇÃO			ABRIGOS	TERMINAIS	TOTAL
				HORIZONTAL	VERTICAL	SEMAFÓRICA			
170	R. Emílio Pereira da Silva	-	-	-	400,00	-	-	-	400,00
172	Av. Maruípe	-	-	275,00	700,00	-	-	-	975,00
S U B T O T A L			142.280,00	8.816,50	16.800,00	9.049,10	9.400,00	-	186.345,60

SUB-TOTAL : 186.345,60

PROJETOS (5%) : 9.517,28

SUPERVISÃO (5%) : 9.517,28

TOTAL GERAL : 204.980,16

CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO

CORREDOR: MARUÍPE

fev/84

SERVIÇOS	TRIMESTRES								TOTAL
	1	2	3	4	5	6	7	8	
1. Projeto.....	9.317,280	-	-	-	-	-	-	-	9.317,280
2. Desapropriação....	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3. Infra-Estrutura...	-	-	71.140.000	71.140.000	-	-	-	-	142.280.000
4. Sinalização.....	-	-	17.332.800	17.332,800	-	-	-	-	34.665,600
5. Abrigos	-	-	-	9.400.000	-	-	-	-	9.400.000
6. Terminais	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7. Obras de Arte Es- peciais	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8. Supervisão/Fisca- lização.....	-	-	4.423.640	4.893.640	-	-	-	-	9.317.280
T O T A L	9.317.280	-	92.896.440	102.766.440	-	-	-	-	204.980.160

— FICHA TÉCNICA 04

— CORREDOR BEIRA MAR

4.

CORREDOR BEIRA MAR

4.1 INTRODUÇÃO

A Rede de Transporte Coletivo - RTC proposta foi estruturada espacialmente em cima de 5 corredores e o Centro Metropolitano da Aglomeração (Área Central de Vitória), para efeito de análise, coadunando com o seu caráter funcional, de linhas alimentadoras/troncal. Por outro lado, para que a descrição se desse de forma conveniente, necessário foi reunir corredores homogêneos (que servem a uma mesma região e/ou município), oportunidade em que se definiu a estrutura abaixo, em 3 eixos estruturais (Norte-Sul-Sudoeste) e o Centro Metropolitano. Desta forma, tem-se a seguinte estrutura:

a) - Eixo Estrutural Norte

. Corredores:

- Serra-Vitória
- Maruípe
- Beira Mar

b) - Eixo Estrutural Sul

. Corredor:

- Vila Velha-Vitória

c) - Eixo Estrutural Sudoeste

. Corredor:

- Cariacica/Viana-Vitória

d) - Centro Metropolitano

. Corredor:

- Área Central

4.2 EIXO DE INSERÇÃO DO CORREDOR

O corredor está inserido no eixo Estrutural Norte do Aglomerado. Este eixo, que reúne três corredores expressivos da RTC proposta (Serra-Vitória, Maruípe e Beira Mar), estrutura-se inicialmente ao Norte na BR 101-N e ES-10 (Estrada para Jacaraípe) no Município da Serra. O eixo penetra no Município de Vitória, através da BR 101 e se divide em três corredores alternativos: (Serra-Vitória-Cont., Beira Mar e Maruípe), até atingir o Centro Metropolitano.

4.3 CARACTERÍSTICAS ATUAIS DO CORREDOR

Este corredor, constituído pelas avenidas Marechal Mascarenhas de Moraes, Av. Nossa Senhora dos Navegantes, Av. Dante Michelini e vias de acesso ao bairro de Fátima, constitui-se num corredor secundário para acesso à região norte da Aglomeração (Serra e Zona Norte de Vitória). O corredor é importante como *alternativa* do intenso tráfego carreado para a Av. Vitória, parte do principal corredor norte da Aglomeração.

O tráfego principal é de veículos particulares, mas está rapidamente sendo transformado em corredor de transporte coletivo para as linhas de ligação rápida ao centro de Vitória.

As vias que constituem o corredor apresentam as seguintes características:

- Av. Marechal Mascarenhas de Moraes:

- . Pavimentação: *Blokret* em estado de conservação tendendo para má
- . Largura: 20m com 3 faixas por sentido em 70% do trecho nos demais 14m com 2 faixas por sentido e canteiro central.

- Av. Nossa Senhora dos Navegantes:

- . Pavimentação: concreto asfáltico com bom estado de conservação
- . Largura: 20m com 3 faixas por sentido, com canteiro central

- Av. Dante Michelini:

. Pavimentação: asfáltica em boas condições de tráfego

. Largura: 24m com três faixas de tráfego por sentido

- Interligação Av. Dante Michelini com BR 101 via bairro de Fátima. Este trecho é constituído por vários pequenos trechos de vias e avenidas, alguns deles com uma faixa de tráfego por sentido e outros com duas faixas por sentido.

4.4 AREA DE INFLUÊNCIA

A sua área de influência direta é constituída pelos bairros Ilha de Santa Maria, Bento Ferreira (concentração de órgãos públicos) Praia do Suá (Centro local de comércio), Aterro do Suá e Ilha do Boi.

Indiretamente atende aos bairros de Vitória localizados no continente (Jardim da Penha, Jardim Canburi, Goiabeiras, Bairro de Fátima), bem como à Praia do Canto, Santa Lúcia e outros).

4.5 INTERVENÇÕES PROPOSTAS

4.5.1. SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

As intervenções para o Corredor Beira Mar consistem em implantação de sinalização horizontal e vertical nas principais vias do corredor e alimentadoras. A sinalização semafórica será implantada nas interseções da Avenida Mascarenhas de Moraes com as Avenidas Paulino Müller, Alberto Torres e Leição da Silva; da Avenida N. Sra. dos Navegantes e Saturnino de Brito; da Avenida Dante Michelini e acessos ao bairro Jardim da Penha e Avenida Adalberto Simão Nader.

4.5.1.1. HORIZONTAL

X Serão dotadas de sinalização horizontal as vias existentes e que não a atender a RTC proposta, as vias novas que foram projetadas para otimizá-la, isto é, as vias foram objeto de intervenção no item I. Este tipo

de sinalização, foi usado com destaque nos eixos dos corredores onde, a medida do possível, estabeleceu-se a prioridade para o transporte coletivo, usando-se este como complemento da sinalização vertical e senafórica.

4.5.1.2. VERTICAL

Reveste-se de importância ímpar, porque vem determinar toda a circulação de veículos no sistema viário que compõe os corredores, estabelecendo as regras do jogo com prioridade para o transporte coletivo sendo complementada pela sinalização horizontal. Receberam ênfase as vias onde o volume de ônibus urbanos em circulação é expressivo, coincidindo, fisicamente, com o eixo dos corredores em foco.

4.5.1.3. SEMAFÓRICA

Considerou-se o projeto de modernização senafórica de Vitória e Vila Velha, elaborado pelo DETRAN-ES, onde se tem a especificação e padronização dos equipamentos senafóricos. Foram executadas todas as projeções para atender as necessidades da RTC proposta, onde se buscou sobretudo um maior potencial de serviço do equipamento, no sentido de otimizar o seu funcionamento, em prol de uma maior velocidade operacional dos ônibus, economia geral de combustíveis, fluidez e segurança de tráfego, tendo prioridade o transporte coletivo.

No âmbito geral, dos três tipos de sinalização, foi sempre levado em consideração, com relevância, os pedestres que, em última instância, são também os usuários do sistema de transporte coletivo e que tem no eixo dos corredores, o local de maior concentração.

4.5.2. ABRIGOS

A situação precária da grande maioria dos "pontos de parada" de ônibus urbanos na Grande Vitória e os aspectos de demanda, largura das calçadas e a total falta de conforto para os usuários, sujeito às intempéries, determinaram a política de abrigos. Com o objetivo de suprir estas necessidades, após estudo detalhado, definiu-se os seguintes critérios para a alocação de abrigos:

- Volume de passageiros embarcados por pontos de parada (conforme pesquisa OD-Ônibus - IJSN / 1982);
- Existência ou não de abrigos;
- Estado de conservação dos abrigos existentes;
- Existência ou não de abrigos naturais (marquises, projeção de edificações);
- Largura das calçadas.

Tendo em vista a padronização dos abrigos bem como, a largura dos passeios das vias analisadas, o tipo de abrigo adotado foi o Tipo I (Vide Cap. 3 do Relatório de Avaliação).

4.6. ESQUEMA OPERACIONAL PROPOSTO

O Corredor Beira Mar, incluso no Eixo Estrutural Norte (Ligação Serra-Vitória), não possui um esquema operacional próprio, em virtude de não ter uma estrutura de RTC específica, servindo apenas como Corredor Alternativo ao Corredor Serra-Vitória, em sua área de influência localizada no Município de Vitória, bem como, às linhas "auxiliares" (municipais de Vitória).

Vale ressaltar, então, que o corredor em foco, quanto ao seu esquema operacional proposto, situa-se no contexto do corredor Serra-Vitória e de toda RTC, valendo então a descrição feita para este último.

Circulam ou circularão por este corredor linhas de Vitória, que atendem à orla marítima, linhas troncais que se originarão no Município da Serra.

As linhas deste corredor secundário farão integração com as demais que compõem o Sistema de Transportes Coletivos do Aglomerado através dos Terminais Carapina, Dom Bosco e Rodoviária.

QUADRO: I

CORREDOR: BEIRA-MAR

SITUAÇÃO ATUAL - SISTEMA VIÁRIO, DE CIRCULAÇÃO E DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS

V I A	EXTENSÃO (km)	LARGURA MÉDIA (m)	PAVIMENTO		SINALIZAÇÃO			PONTOS DE ÔNIBUS	
			TIPO	CONDIÇÃO	HORIZ.	VERTICAL	SEMAF.	C/ABRIGOS	S/ABRIGOS
Av.Mal. Masc.Moraes	1,90	15,2	calç.	bom	ruim	reg.	reg.	05	12
Av.Leitão da Silva	0,45	15,4	asf.	bom	rim	ruim	inex.	-	05
R.Ferreira Coelho	0,50	13,5	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	-	04
R.Almirante Tamandaré	0,20	14,0	calç.	bom	inex.	ruim	inex.	-	02
R.João Batista	0,80	14,0	asf.	bom	inex.	inex.	inex.	-	08
Alm.Guido/J Teixeira/E.de Aguiar.....	0,50	14,0	calç.	bom	inex.	ruim	inex.	-	08
Des.Jones Santos Neves	0,40	14,0	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	-	07
Av. N.S. Navegantes/S.Brito	3,40	18,0	asf.	bom	ruim	ruim	ruim	-	09
Av. R. Daher/Bráulio Macedo	1,60	11,0	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	-	17
Av.Dante Michelini	5,20	17,5	asf.	bom	ruim	bom	reg.	02	19
R.Const.David Teixeira	0,60	12,0	calç.	bom	inex.	inex.	inex.	-	09
R.Fortunato Gagno	2,30	7,0	asf.	bom	inex.	inex.	inex.	-	21

QUADRO: II

CORREDOR: BEIRA MAR

QUANTITATIVOS DAS INTERVENÇÕES PROPOSTAS PARA O SISTEMA DE CIRCULAÇÃO

V I A	LINK	EXTENSÃO (m)	SINALIZAÇÃO		
			SEMAFÓRICA	HORIZONTAL	VERTICAL
			CRUZAMENTO (un)	PINTURA (m ²)	PLACAS (un)
. Av. Mal. Masc. Moraes	126, 129, 126.1	2.400	4	-	46
. Av. Leitão da Silva	130	250	1	-	8
. Av. Ferreira Coelho	132	300	-	125	17
. Rua Alm.Suído/José Teixeira/Eurico de Aguiar..	136	500	-	-	26
. Av. Des. Jones dos Santos Neves	137	400	-	-	13
. Av. Renato Daher Carneiro/Bráulio Macedo.....	139	1.600	-	-	53
. Av. Nossa Senhora dos Navegantes	140	800	1	-	26
. Av. Saturnino de Brito/N.Sra. Navegantes.....	141	2.000	2	1.334	-
. Av. Dante Micheline	142, 143, 144,146	3.600	4	842	56
. Rua Fortunato A. Gagno	147	1.500	-	-	50
T O T A L	-	-	12	2.301	295

QUADRO: III

CORREDOR: BEIRA-MAR

QUANTITATIVOS DAS INTERVENÇÕES PROPOSTAS PARA O SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

V I A	T R E C H O	EQUIPAMENTOS					
		QUANTIDADE (un)					
		ABRIGOS		PLACAS	TERMINAIS		
		1	2		1	2	3
. Av. M. Mascarenhas de Moraes (126/127/ /129) ..	- Av. Paulino Müller/Leitão da Silva	07	-	07	-	-	-
. Av. Desemb. Jones S. Neves (141)	- Av. N. Sra. Penha/Av. N. Sra. Navegantes	01	-	01	-	-	-
. Av. N. Sra. Navegantes/Av. Saturnino Brito	- Av. Desemb. Jones S. Neves/Ponte Camburi	04	-	04	-	-	-
. Av. Dante Micheline (142/143/144/146)	- Ponte Camburi/Porto de Tubarão	06	-	06	-	-	-
. R. Fortunato Gagno (147)	- Av. Dante Micheline/Bair. N.Sra. Fátima	05	-	05	-	-	-
	TOTAL GERAL -	23	00	23	00	00	00

QUADRO: IV

ORRECTOR: BEIRA-MAR

QUADRO DE CUSTOS

Cr\$ 10³ - fev/84

LÍNEA Nº	VIAS	DESAPRO- PRIAÇÃO	INFRA- ESTRUTURA VIÁRIA	SINALIZAÇÃO			ABRIGOS	TERMINAIS	TOTAL
				HORIZONTAL	VERTICAL	SEMAFÓRICA			
126	Av. Mal. Mascarenhas de Moraes	-	-	-	300,00	4.374,00	1.880,00	-	9.554,00
127	Av. Mal. Mascarenhas de Moraes	-	-	-	-	-	2.820,00	-	2.820,00
129	Av. Mal. Mascarenhas de Moraes	-	-	-	1.300,00	5.866,80	1.880,00	-	9.046,80
130	Av. Leitão da Silva	-	-	-	800,00	5.155,80	-	-	5.955,80
132	Av. Ferreira Coelho	-	-	412,50	1.000,00	-	-	-	1.412,50
133	Av. Ferreira Coelho	-	-	275,00	700,00	-	-	-	975,00
139	Av. Almirante Tamandaré	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
136	Ruas Alm. Soido/José Teixeira/Eurico de Aguiar	-	-	-	2.600,00	-	-	-	2.600,00
137	Av. Des. Jones dos Santos Neves	-	-	-	1.300,00	-	-	-	1.300,00
139	Av. Renato Daher Carneiro/Bráulio Macedo .	-	-	-	5.300,00	-	-	-	5.300,00
140	Av. N. S. dos Vavegantes	-	-	-	2.600,00	2.239,20	-	-	4.839,20
141	Av. Saturnino de Brito/N.S. Navegantes ...	-	-	7.337,00	-	12.017,00	3.760,00	-	23.114,00
142	Av. Dante Michelini	-	-	2.200,00	2.200,00	2.776,00	1.880,00	-	8.856,00
143	Av. Dante Michelini	-	-	1.468,50	1.300,00	5.552,00	940,00	-	9.260,50
144	Av. Dante Michelini	-	-	962,50	2.300,00	-	1.880,00	-	5.142,50

UADRO: IV

ORREDOR: BEIRA-MAR

UADRO DE CUSTOS

Cr\$ 10³ - fev/84

INK Nº	V I A S	DESAPRO- PRIAÇÃO	INFRA- ESTRUTURA VIÁRIA	SINALIZAÇÃO			ABRIGOS	TERMINAIS	TOTAL
				HORIZONTAL	VERTICAL	SEMAFÓRICA			
146	Av. Dante Michelini ...:.....	-	-	-	-	4.841,00	940,00	-	5.781,00
147	Rua Fortunato A. Gagno	-	-	-	5.000,00	-	4.700,00	-	9.700,00
126.1	Av. Mal. Masc. de Morais (Beira-Mar)	-	-	-	-	5.522,00	-	-	5.522,00
	SUB-TOTAL	-	-	12.655,50	29.500,00	48.343,80	21.620,00	-	112.119,50

SUB-TOTAL : 112.119,50
PROJETOS : 5.606,00
SUPERVISÃO (5%) : 5.606,00

TOTAL GERAL : 123.331,50

CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO

CORREDOR: BEIRA-MAR

fev/84

SERVIÇOS	TRIMESTRES								TOTAL
	1	2	3	4	5	6	7	8	
1. Projeto.....	-	5.606.000	-	-	-	-	-	-	5.606.000
2. Desapropriação....	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3. Infra-Estrutura...	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4. Sinalização.....	-	-	-	-	22.624.825	22.624.825	22.624.825	22.624.825	90.499.300
5. Abrigos	-	-	-	7.206.667	7.206.667	7.206.667	-	-	21.620.000
6. Terminais	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7. Obras de Arte Es- peciais	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8. Supervisão/Fisca- lização.....	-	-	-	360.336	1.491.584	1.491.584	1.131.248	1.131.248	5.606.000
T O T A L	-	5.606.000	-	7.567.003	31.323.075	31.323.075	23.756.073	23.756,073	123.331.300

— FICHA TÉCNICA N.º 05

— CORREDOR CARTACICA/VIANA-VITORIA

5.

CORREDOR CARIACICA/VIANA-VITÓRIA

5.1. INTRODUÇÃO

A rede de transporte coletivo - RTC proposta foi estruturada espacialmente em cima de 5 Corredores e o Centro Metropolitano da Aglomeração (Área Central de Vitória), para efeito de análise, coadunando com o seu caráter funcional, de linhas alimentadoras/troncal. Por outro lado, para que a descrição se desse de forma conveniente, necessário foi reunir corredores homogêneos (que servem a uma mesma região e/ou município), oportunidade em que se definiu a estrutura abaixo, em 3 eixos estruturais (Norte-Sul-Sudoeste) e o Centro Metropolitano. Desta forma, tem-se a seguinte estrutura:

a) - Eixo Estrutural Norte

. Corredores:

- Serra-Vitória
- Maruípe
- Beira Mar

b) - Eixo Estrutural Sul

. Corredor:

- Vila Velha-Vitória

c) - Eixo Estrutural Sudoeste

. Corredor:

- Cariacica/Viana-Vitória

d) - Centro Metropolitano

. Corredor:

- Área Central

5.2. EIXO DE INSERÇÃO DO CORREDOR

O Corredor é coincidente com o eixo estrutural sudoeste, englobando todas as linhas de transporte coletivo que atendem aos Municípios de Cariacica e Viana. As vias estruturais do Corredor e do eixo coincidem com as rodovias BR 262 (Vitória-Belo Horizonte) e ES 80 (Cariacica-Sta. Leopoldina).

5.3. CARACTERÍSTICAS ATUAIS DO CORREDOR

O Corredor Cariacica/Vitória, constituído pela BR 262, é o principal eixo de transporte do lado sudoeste da Aglomeração, sendo o único acesso dos municípios de Cariacica e Viana à Área Central, localizada na ilha de Vitória.

O trecho considerado, desempenha papel importante para a circulação no Aglomerado, pois atravessa uma área de intensa atividade econômica e onde há também uma grande concentração de bairros dormitórios. O trecho atende ao principal polo de desenvolvimento da região sudoeste do Aglomerado, localizando-se na sua área de influência imediata algumas unidades industriais de porte, tais como a Companhia Ferro e Aço de Vitória, Companhia Ferro Brasileira, além de atender ao centro de negócios e serviços localizado no bairro de Campo Grande.

Atualmente a BR 262 apresenta as seguintes características, por trecho:

a) Trecho Ponte do Príncipe/Entroncamento da rodovia José Sette

Apresenta largura de 14m por sentido, com 4 faixas de tráfego. A via foi recentemente reformada pelo DNER, apresentando condições de pavimentação excelentes, mas com deficiências de sinalização e dispositivos de segurança para pedestres. A via foi reformada com padrões rodoviários, desconhecendo assim totalmente a sua função de único acesso ao centro do Aglomerado para mais de 30% de sua população.

b) Trecho Entroncamento da Rodovia José Sette/Entroncamento com BR 101- Contorno (CEASA):

Apresenta largura de 14m com uma faixa de tráfego por sentido e sem acos

tamento pavimentado. Atravessa área com intensa demanda de tráfego (tangência o bairro de Campo Grande e ao seu longo localizam-se inúmeras indústrias e serviços pesados). A pavimentação apresenta péssimas condições para a fluidez e segurança de tráfego.

c) Trecho Final:

Inicia na CEASA, coincidindo com o trecho de superposição da BR 101 com a BR 262, atravessa área com densidade populacional baixa, mas onde começa a consolidar um certo desenvolvimento industrial e de serviços pesados.

Apresenta uma faixa de tráfego por sentido e acostamento pavimentado.

A pavimentação se apresenta em boas condições para o tráfego.

5.4. ÁREA DE INFLUÊNCIA

A área de influência é todo o Município de Cariacica e também Viana, pois, como já foi dito, é a única via de acesso à Vitória para estes Municípios. Qualquer melhoria na BR 262 beneficia a totalidade da população urbana dos dois Municípios, bem como todo o tráfego de acesso à Vitória, proveniente do sul do Estado e de Minas Gerais.

Diretamente a BR 262 atende aos seguintes bairros: Jardim América, Alto Lage, Campo Grande (centro de negócios e serviços para os municípios de Cariacica/Viana), Vila Capixaba, São Francisco e Viana (sede).

Indiretamente atende à todos os demais bairros de Cariacica e Viana, pois as vias de acesso a estes bairros partem da referida rodovia.

5.5. INTERVENÇÕES PREVISTAS

Para atender as necessidades operacionais da Rede de Transporte Coletivo - RTC, várias intervenções foram propostas: infraestrutura viária, sinalização de trânsito, abrigos, terminais de ônibus urbanos, tratamento de interseções.

5.5.1. INFRA-ESTRUTURA VIÁRIA

5.5.1.1. PAVIMENTAÇÃO

Recapeamento asfáltico e pavimentação em blocos de concreto intertravados.

São as seguintes as vias contempladas:

ORDEM	V I A	OBRA
a	R. Fernando Antônio	Pavimentação
b	R. Sta. Marta	Pavimentação
c	Av. Expedito Garcia	Pavimentação
d	R. Estrela Matutina	Pavimentação
e	R. Beco do Contorno/Cristo Rei/Gilda Bonadiman/ /Ligação B. São Francisco/Vila Betânia.	Pavimentação
f	Av. Principal (Areinha)	Pavimentação
g	R. Maria Ferreira	Pavimentação
h	R. Ouro Branco	Pavimentação
i	R. da Vitória	Pavimentação
j	R. André do Espírito Santo	Pavimentação
k	Av. Principal - Formate	Pavimentação

5.5.1.2. DRENAGEM

Construção, complementação e melhoria dos serviços de drenagem objetivando aumentar a vida útil dos pavimentos das vias de suporte do sistema de Transporte Coletivo nos Municípios de Cariacica/Viana.

5.5.2. SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

5.5.2.1. HORIZONTAL

Serão dotadas de sinalização horizontal as vias existentes e que continuarão a atender a RTC proposta e também as vias novas que foram projetadas para otimizá-las. Este tipo de sinalização, foi usada com destaque nos eixos dos corredores onde, a medida do possível, estabeleceu-se a prioridade para o transporte coletivo, usando-se esta como complemento da sinalização vertical e semafórica.

5.5.2.2. VERTICAL

Reveste-se de importância ímpar, porque vem determinar toda circulação de veículos no sistema viário, que compõe os corredores, estabelecendo as regras do jogo com prioridade para o transporte coletivo sendo complementada pela sinalização horizontal. Receberão ênfase as vias onde o volume de ônibus urbanos em circulação são expressivos e eixo dos corredores em foco.

5.5.2.3. SEMAFÓRICA

Prevê-se a especificação e a padronização dos equipamentos semaforicos. Foram executadas todas as projeções para atender as necessidades da RTC proposta, objetivando, sobretudo, um maior potencial de serviço do equipamento, no sentido de otimizar o seu funcionamento, em prol de uma maior velocidade operacional dos ônibus, da economia geral de combustíveis, da fluidez e segurança de tráfego, tendo sempre como prioridade o transporte coletivo.

No âmbito geral, dos três tipos de sinalização, foi sempre levado em consideração, com relevância, os pedestres que, em última instância, são também os usuários do sistema de transporte coletivo proposto e que tem no eixo dos corredores, o local de maior atividade.

5.5.3. ABRIGOS

A situação precária da grande maioria dos "pontos de parada" de ônibus urbanos na Grande Vitória e os aspectos de demanda, largura das calçadas e a total falta de conforto para os usuários, sujeito às intempéries, determinaram a política de abrigos. Com o objetivo de suprir estas necessidades, após estudo detalhado, definiu-se os seguintes critérios para a alocação de abrigos:

- Volume de passageiros embarcados por pontos de parada (conforme pesquisa OD-Ônibus - IJSN / 1982);
- Existência ou não de abrigos;
- Estado de conservação dos abrigos existentes;

- Existência ou não de abrigos naturais (marquises, projeção de edificações, etc).

- Largura de calçadas.

Tendo em vista a padronização dos abrigos bem como, a largura dos passeios das vias analisadas, adotou-se os tipos I e II (Vide Cap. 3 do Relatório de Avaliação).

5.5.4. TERMINAIS DE ÔNIBUS URBANOS

A RTC proposta definiu a necessidade de dois terminais, no eixo estrutural sudoeste, os quais relacionamos abaixo:

ORDEM	DENOMINAÇÃO	CORREDOR	TIPO
01	Alto Lage	Cariacica/Viana-Vitória	I
02	Sete Belo	Cariacica/Viana-Vitória	II

5.5.4.1. TERMINAL URBANO DE ALTO LAGE

a) TIPO: I (Vide Cap. 3 do Relatório de Avaliação).

b) LOCALIZAÇÃO: Situado no entroncamento das Rodovias. BR 262 (Vitória - Belo Horizonte) e ES 080 (Cariacica - Sta. Leopoldina), no Município de Cariacica.

Os critérios básicos para sua localização foram os seguintes:

- Ponto Natural de convergência das linhas que circulam nos eixos viários estruturais mencionados;
- Terreno de propriedade do Poder Público Municipal, não edificado.

c) Aspectos Funcionais do Terminal

O terminal urbano Alto Lage será localizado no ponto de convergência da grande maioria das linhas que circulam nos Municípios de Cariacica/Viana. Nele se processará a integração física-operacional e tarifária, no contexto do sistema tronco-alimentador adotado. Desta forma, fazem parte do terminal em foco, o seguinte grupamento de linhas:

- Linhas Alimentadoras: As linhas municipais que farão uso do terminal focalizado têm duas origens básicas: 1) as que circulam pela BR 262, vindo dos bairros localizados à sua margem ou que a usam como acesso, tais como as linhas de Campo Grande, Viana, Vila Betânia; 2) As que circulam pela Rodovia Estadual ES 80, vindo dos bairros localizados à sua margem ou que usam como acesso, tais como as linhas de Cariacica (sede), Itacibá, Porto Santana e Flechal.
- Linhas Troncais: Estas linhas partirão do Terminal Alto Lage e irão até os terminais do Município de Serra, passando pelo Centro Metropolitano e pelos terminais intermediários.

Assim sendo, no Terminal Alto Lage processar-se-á a integração física-operacional e tarifária dos dois grupos de linhas.

5.5.4.2. TERMINAL URBANO SETE BELO

a) TIPO: II

(Vide Cap. 3 do Relatório de Avaliação).

b) Localização

O Terminal Urbano Sete Belo, será localizado às margens da Rodovia BR 262, nas proximidades da divisa dos municípios de Viana e Cariacica.

Os critérios básicos para se determinar a sua localização, foram os seguintes:

- Ponto natural de convergência de todas as linhas de ônibus do Município de Viana;

- Localizado em centro secundário de comércio e serviços.

c) ASPECTOS FUNCIONAIS DO TERMINAL

Este Terminal, atenderá a uma demanda menos significativa do que o de Alto Lage, mas, mesmo assim, também nele se processará a integração física-operacional-tarifária, no contexto do sistema tronco - alimentador adotado na estrutura da RTC. Desta forma, farão uso do Terminal em foco, o seguinte agrupamento de linhas:

- Linhas Alimentadoras: Todas as linhas originárias nos Bairros do Município de Viana que circulam atualmente pela BR 262 com destino a Vitória.
- Linhas Troncais: Partirão do terminal dirigindo-se aos Municípios de Vitória e Serra, passando pelo Centro Metropolitano.

5.6. ESQUEMA OPERACIONAL PROPOSTO

Primeiramente, vale ressaltar, que o esquema operacional proposto para os Municípios de Viana e Cariacica consiste, basicamente, em alterações na estrutura do transporte coletivo vigente, via modificação de sua estrutura de linhas radiais, para uma estrutura tronco-alimentadora. Desta forma a circulação do tráfego geral não sofrerá modificações significativas, mantendo-se os sentidos de tráfego hoje adotados.

Por outro lado, para que fosse possível a operacionalização da nova estrutura da RTC, fez-se necessário a realização de algumas intervenções, tais como: infra-estrutura viária, sinalização de trânsito, abritos, terminais, tratamento de interseções, que trarão como consequência, a integração física-operacional-tarifária e melhoria das condições gerais de operação.

O eixo estrutural Sudoeste (ligação Cariacica/Viana-Vitória) que abrange totalmente os Municípios de Cariacica e Viana, foi estruturado da seguinte forma, no que se refere à RTC.

— "LINHAS TRONCAIS"

De área de atuação metropolitana, partirão dos terminais urbanos Alto Lage e Sete Belo, percorrendo o seguinte itinerário:

- BR 262 - Centro Metropolitano - eixos viários alternativos do Eixo Estrutural Norte (ligação Serra-Vitória) - passando pelos terminais urbanos intermediários.

É importante registrar que, o sistema troncal, traz em seu bojo, algumas características operacionais marcantes:

- . padrão operacional diferenciado do serviço comumente prestado pelas linhas convencionais, através do aumento da capacidade unitária, velocidade operacional, espaçamento entre pontos de parada, utilização preferencial ou exclusiva do sistema viário estrutural básico, etc.;
- . atendimento a grande vetores de demanda, quer sejam os usuários lindeiros dos corredores metropolitanos com maior densidade de ocupação, cujos eixos compõem seus itinerários, ou usuários que realizam viagens entre os municípios da Grande Vitória;
- . para as linhas troncais, prevê-se a substituição progressiva dos veículos movidos a óleo diesel por outros de tração elétrica, ou então, que utilizem combustíveis não importados, derivados de biomassa ou fontes naturais.

— "LINHAS ALIMENTADORAS"

A rede de linhas alimentadoras será, predominantemente, composta pelas linhas municipais, de atendimento local, cabendo-lhe as seguintes funções no sistema:

- Atender a maioria dos deslocamentos internos nos municípios periféricos da aglomeração urbana;
- Coletar/distribuir os usuários não lindeiros do sistema troncal.

Faz parte deste grupo de linhas, predominantemente, as que circulam entre bairros, passando pelos terminais Alto Lage e Sete Belo, onde deverá ocorrer a integração física-operacional-tarifária. O terminal Alto Lage atenderá a grande maioria de linhas que circulam no Município de Cariacica (exceto as auxiliares). O terminal Sete Belo atenderá a todas as linhas do Município de Viana.

QUADRO: I

CORREDOR: CARIACICA/VIANA - VITÓRIA

SITUAÇÃO ATUAL - SISTEMA VIÁRIO, DE CIRCULAÇÃO E DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS

V I A	EXTENSÃO (km)	LARGURA MÉDIA (m)	PAVIMENTO		SINALIZAÇÃO			PONTOS DE ÔNIBUS	
			TIPO	CONDIÇÃO	HORIZ.	VERTICAL	SEMAF.	C/ABRIGO	S/ABRIGO
BR 262	18,00	6,6	asf.	bom	reg.	ruim	inex.	03	75
R.Eng.José Sertã	0,70	9,0	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	06
Av.Esp.Santo	0,80	12,0	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	08
R.Colombia	0,30	7,0	calç.	ruim	inex.	ruim	inex.	-	02
R.Paraguai	0,45	7,0	calç.	ruim	inex.	ruim	inex.	-	01
R.Honduras	0,20	7,2	calç.	ruim	inex.	ruim	inex.	-	01
R.C.Rica	0,40	7,2	calç.	ruim	inex.	ruim	inex.	-	03
R.Chile.....	0,15	7,0	calç.	ruim	inex.	ruim	inex.	-	08
Av.Ferro e Aço.....	0,60	7,0	calç.	bom	inex.	ruim	inex.	-	04
Av.Fernando Antonio.....	3,60	7,0	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	12
Est.para Caçaroca	2,50	7,0	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	17
Acesso ao B.Castelo Branco.....	1,50	7,0	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	15
Ligação do B.Itapemirim/Caçaroca.....	1,00	8,0	ter.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	02
Av.Central	0,60	8,6	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	07
Av.Perimetral	0,50	7,0	asf.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	07
R. de Abreu.....	0,10	7,0	ter.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	-
R. D. Pedro I	0,20	7,0	ter.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	-
R.São Francisco	0,20	7,0	ter.	ruim	inex.	ruim	inex.	-	-
R.Espírito Santo	0,60	8,3	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	06
Rua Alberto de Navarro Martins	1,00	7,0	ter.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	16
Rua Castelo Branco	1,00	7,0	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	10
Est. para Bela Aurora	1,00	7,0	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	12
Ligação de Baurora - V.Isabel	0,90	7,0	ter.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	07
Rua "C"-B.Itapemirim	1,40	7,0	ter.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	12
Acesso ao B.Campo Novo.....	2,10	6,0	ter.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	18
Rua dos Apóstolos.....	0,20	7,0	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	07
Rua Sta. Bárbara	0,20	7,0	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	07

QUADRO: I

CORREDOR: CARIACICA/VIANA - VITÓRIA

SITUAÇÃO ATUAL - SISTEMA VIÁRIO, DE CIRCULAÇÃO E DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS

V I A	EXTENSÃO (km)	LARGURA MÉDIA (m)	PAVIMENTO		SINALIZAÇÃO			PONTOS DE ÔNIBUS	
			TIPO	CONDIÇÃO	HORIZ.	VERTICAL	SEMAF.	C/ABRIGO	S/ABRIGO
Rua São João	0,80	7,0	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	08
Rua Principal (R. da Penha).....	1,00	9,2	ter.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	11
Rua Estrela Matutina.....	0,80	8,0	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	-
Av. Especial	0,20	9,0	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	-
Rua Pedro II	0,90	7,2	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	10
Rua Rio	0,70	9,6	ter.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	09
Rua Pe. José Carlos	0,70	9,2	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	-
Rua Leopoldina.....	0,15	6,2	calç.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	-
Av. Expedito Garcia	1,40	12,0	calç/asf	reg.	inex.	ruim	inex.	01	15
Rua Sta Marta	0,20	10,0	ter.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	02
R. Eng. José Himério	0,20	6,5	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	-
R. Santana	0,50	6,5	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	06
Rua 13 de Maio	0,30	7,0	ter.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	04
Rua Esmeralda	0,30	7,5	ter.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	03
Rua Humaitá	0,30	8,0	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	02
Rua Muniz Freire	0,80	6,0	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	06
Rua Darcy Pacheco	1,20	5,5	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	08
Rua Manoel Andrade	1,40	5,5	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	13
Rua Fernando de Sá	0,70	6,0	calç.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	04
Rua Prof. Wenceslau Brás	1,00	5,5	calç.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	07
Rua Artur Mazzele	0,05	-	-	-	inex.	inex.	inex.	-	-
Rua Dem. Vieira	0,80	7,0	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	08
Rua Artur Mazelle.....	0,60	7,0	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	02
Rua Edim. Varejão	0,40	7,0	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	02
Rua Romualdo Martins.....	0,40	7,0	calç.	calç.	reg.	inex.	inex.	-	01
Ruas Alegre, Colatina, Muqui, D. Martins, Cariacica.....	1,40	6,0	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	17

QUADRO: I

CORREDOR: CARIACICA/VIANA - VITÓRIA

SITUAÇÃO ATUAL - SISTEMA VIÁRIO, DE CIRCULAÇÃO E DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS

V I A	EXTENSÃO (km)	LARGURA MÉDIA (m)	PAVIMENTO		SINALIZAÇÃO			PONTOS DE ÔNIBUS	
			TIPO	CONDIÇÃO	HORIZ.	VERTICAL	SEMAF.	C/ABRIGO	S/ABRIGO
Rua Beco do Contorno/Cristo Rei/Est.p/Vila Betania.....	1,80	7,0	ter.	ruim	inex.	ruim	inex	-	10
Rua Sta. Helena	1,40	10,0	car.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	14
Est.p/Nova Betania.:	1,50	7,0	ter.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	09
Rua Luiza Carlotti.....	1,40	7,0	ter.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	08
Rua Principal (B.Arenha)	2,80	7,0	ter.	ruim	inex.	ruim	inex.	-	35
Av.Principal (B.Industrial)	1,80	7,0	ter.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	11
Est.p/Piranema(B.Canaã).....	2,60	7,0	ter.	ruim	inex.	ruim	inex.	-	30
Rua "A"(Est.p/B.Universal)	2,00	7,0	ter.	ruim	inex.	ruim	inex.	-	19
BR 101.....	5,00	6,5	asf.	bom	ruim	reg.	inex.	-	-
Rua principal (B.Araçatiba).....	1,00	10	calç.	bom	inex.	ruim	inex.	-	01
Saída de Viana.....	0,40	8,0	asf.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	04
Rua Gov.Rubim	0,80	2,0	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	02
Rua Domingos Vicente	0,50	7,0	calç.	bom	inex.	inex.	inex.	-	01
Rod.José Sette	11,50	6,7	asf.	reg.	inex.	ruim	inex.	01	61
Rua São Jorge	0,50	6,0	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	06
Rua Jairo Maia	0,30	4,8	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	03
Rua Clarice Ribeiro	0,50	7,0	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	10
Rua Maria Ferreira	1,60	7,0	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	04
R.Fcº Exp. Pinto	0,30	6,0	calç.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	04
R.Ouro Branco	0,20	7,0	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	04
Av.Vitória	0,50	7,0	ter.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	01
Est.p/P.Santana (R.V.Oasis)	1,50	7,0	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	04
R.Elie G. Jesus	0,50	6,0	ter.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	04
R.Andre do Espírito Santo	0,50	7,0	ter.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	04
R.Lagoa Santa	3,50	7,0	ter.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	26

QUADRO: I

CORREDOR: CARIACICA/VIANA - VITÓRIA

SITUAÇÃO ATUAL - SISTEMA VIÁRIO, DE CIRCULAÇÃO E DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS

V I A	EXTENSÃO (km)	LARGURA MÉDIA (m)	PAVIMENTO		SINALIZAÇÃO			PONTOS DE ÔNIBUS	
			TIPO	CONDIÇÃO	HORIZ.	VERTICAL	SEMAF.	C/ABRIGOS	S/ABRIGO
Acessos ao Bairro Merlo	0,50	7,4	calç/asf	reg.	inex.	ruim	inex.	-	05
Rua L.Via Merlo	1,30	7,0	ter.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	08
Centro de Cariacica	0,40	10,0	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	04
Est.p/Bairro Limão	2,50	7,0	ter.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	11
BR 101 Est. do Contorno	8,00	6,7	asf.	bom	inex.	inex.	inex.	-	26
Av.Princip. Formate	3,00	7,0	ter.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	30
Ruas de Lig. ao B. Industrial	1,00	7,0	ter.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	08
Est.p/Novo Brasil	3,20	7,0	ter.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	28
Est. p/Roda d'agua	1,00	8,0	ter.	ruim	inex	inex.	inex.	-	03
Est. de Cangaíba	4,00	6,0	ter.	ruim	inex	inex.	inex.	-	34
Est. Lig.Contorno a P. Santana/Cariacica.	4,80	7,0	ter.	ruim	inex	inex.	inex.	-	34
Est. de Itanhenga	3,00	7,0	ter.	reg.	inex	inex	inex.	-	16
Av.Vale do Rio Doce(Beira Mar).....	3,50	8,0	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	14
R.Principal P.Santana.....	1,00	7,0	calç.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	06
R.Silvano do Espírito Santo	0,60	6,0	ter.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	06
Est. p/Porto Novo	2,00	7,0	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	09

QUADRO: II

CORREDOR: CARIACICA/VIANA-VITÓRIA

QUANTITATIVOS DAS INTERVENÇÕES PROPOSTAS PARA O SISTEMA VIÁRIO

V I A	TRECHO	DIMENSÕES			OBSERVAÇÕES
		EXTENSÃO (m)	LARGURA (m)	ÁREA (m ²)	
. Rua Fernando Antônio	Início Ent. p/V. Esperança/Fim Ent. p/ B. Aurora	350,00	7,00	2.450,00	
. Rua Sta. Marta	Av. Expedito Garcia/BR 262	200,00	10,00	2.000,00	
. Av. Expedito Garcia	R. Sta. Marta/R. Eng. José Himério	200,00	11,20	2.240,00	
. Rua Estrela Matutina	Av. Exp. Garcia/Rua D. Pedro II	250,00	9,00	2.250,00	
. Beco do Contorno, Rua Cristo Rei, Rua Gilda Bonadiman que liga B.S. Francis co com B. Vila Betânia	BR 262/Rua Sta. Helena	703,70	7,00	4.925,90	
. Av. Principal Bairro Areinha	Início da Rua Luiza Casotti	800,00	7,00	17.500,00	
. Continuação Rua M ^a Ferreira	Rua Ouro Branco/Est. do Contorno	600,00	6,00	3.600,00	
. Rua Ouro Branco	Rua M ^a Ferreira/Rua da Vitória	200,00	7,00	1.400,00	
. Rua da Vitória	Início e Fim da Rua Ouro Branco	350,00	7,00	2.450,00	
. Rua André do Esp. Santo	Início e Fim da Rod. José Sette	1.000,00	7,00	7.000,00	
. Av. Principal de Formate	Est. do Contorno/Pte. em Piranema	600,00	7,00	4.200,00	

QUADRO: III

CORREDOR: CARIACICA/VIANA - VITÓRIA .

QUANTITATIVOS DAS INTERVENÇÕES PROPOSTAS PARA O SISTEMA DE CIRCULAÇÃO

V I A	LINK	EXTENSÃO (m)	SINALIZAÇÃO		
			SEMAFÓRICA	HORIZONTAL	VERTICAL
			CRUZAMENTO (un)	PINTURA (m ²)	PLACAS (un)
. BR-262	314, 319	1.900	1	-	28
. Av. Ferro e Aço	316.3	1.000	-	-	20
. Av. Norte	316.7	500	-	-	10
. Rua Fernando Antônio	316.8	350	-	-	7
. Rua Espírito Santo	317	600	-	-	12
. Rua Castelo Branco	317.1	1.000	-	-	20
. Rua Alberto Navarro Martins	317.2	1.000	-	-	20
. Lig.da Est. p/Bela Aurora/Vila Isabel.....	317.4	900	-	-	18
. Rua C (B. Itapemirim)	317.5	1.400	-	-	28
. Rua S.João/Sta.Bárbara/dos Apóstolos(B. Rosa Penha).....	317.7	1.200	-	-	24
. Rua Principal/Estrela Matutina	317.8	1.600	-	-	32
. Est. para Caçaroca	318	1.200	-	-	24
. Ac. ao Bairro Castelo Branco	318.2	1.600	-	-	32
. Rua Humaitã	320	300	-	-	6
. Rua Muniz Freire	321	800	-	-	16
. Rua Domingos Martins	323	700	-	-	14
. Rua Graciano Sales	325	1.000	-	-	20
. Rua Sta. Marta	330	200	-	-	4
. Av. Expedito Garcia	331, 332, 333	1.400	-	-	48
. Rua Engº José Himério/Santana	334	700	-	-	14
. Rua Maria Pádua/Esmeralda	335	600	-	-	12
. Rua Estrela Matutina	336, 340	500	-	-	10
. Rua D. Pedro II	338	900	-	-	18
. Rua S. Pedro	339	700	-	-	14

Continua

QUADRO: III

CORREDOR: CARIACICA/VIANA - VITÓRIA

QUANTITATIVOS DAS INTERVENÇÕES PROPOSTAS PARA O SISTEMA DE CIRCULAÇÃO

V I A	LINK	EXTENSÃO (m)	SINALIZAÇÃO		
			SEMAFÓRICA	HORIZONTAL	VERTICAL
			CRUZAMENTO (un)	PINTURA (m ²)	PLACAS (un)
. Est. para Porto Novo	406	1.200	-	-	10
. Est. para Caçaroca	407.1	500	-	-	-
T O T A L	-	1	1	1	844

QUADRO: IV

CORREDOR: CARIACICA/VIANA-VITÓRIA

QUANTITATIVOS DAS INTERVENÇÕES PROPOSTAS PARA O SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

V I A	T R E C H O	EQUIPAMENTOS					
		QUANTIDADE (un)					
		ABRIGOS		PLACAS	TERMINAIS		
		1	2		1	2	3
. BR 262(314/315/319/327 a 329/342/345/ /354/355/358/361/344)	- Ponte Príncipe - Viana	22	-	22	01	01	-
. R. Engº José Sertã (316)	- BR 262 - Av. Espírito Santo	01	-	01	-	-	-
. Av. Espírito Santo (316.2)	- Rua Chile - Av. Ferro e Aço	03	-	03	-	-	-
. Av. Ferro e Aço (316.3)	- Av. Espírito Santo - R. Fernando Antônio	01	-	01	-	-	-
. R. Fern. Antônio (316.8/316.9/318) .	- Av. Ferro e Aço - Est. P/Çaçaroca	03	-	03	-	-	-
. Aces. ao Bair. Castelo Branco (318.2)	- Av. Fernando Antônio - Fim da Linha	02	-	02	-	-	-
. Rua Doralice de Abreu (316.7)	- Av. Perimetral - R. Don Pedro II	01	-	01	-	-	-
. Rua Espírito Santo (317)	- Rua Fer. Antônio - Adalberto N. Martins	02	-	02	-	-	-
. R. Adalberto de N. Martins (317.2) .	- Rua Espírito Santo - Fim da Linha	02	-	02	-	-	-
. Aces. ao Bair. Campo Novo (317.6) ..	-	01	-	01	-	-	-
. Rua São João (317.7)	- Rua Sta. Bárbara - Fim da Linha	01	-	01	-	-	-
. Rua Rio (339)	- Rua Don Pedro II - Fim da Rua Rio	01	-	01	-	-	-
. Av. Expedito Garcia (331 a 333)	- BR 262 - Rua Sta. Marta	07	-	07	-	-	-
. Rua Humaitã (320)	- BR 262 - Rua Mmiz Freire	01	-	01	-	-	-
. Rua Manoel Andrade (322)	- Rua H. Ferraz - Rua Darcy Pacheco	01	-	01	-	-	-
. Rua Pres. Wenceslau Braz (325)	- Rua F. de Sá - Fim da Linha	01	-	01	-	-	-
. Rua Don. Vieira	- BR 262 - Rua Artur Mazzelli	01	-	01	-	-	-
. Rua Artur Mazzelli	- Rua Don. Vieira - Rua Edm. Varejão	01	-	01	-	-	-
. Rua Edm Varejão	- Rua Artur Mazzelli - R. Rom. Martins	01	-	01	-	-	-
. Link 343	- BR 262 - Est. Contorno	02	-	02	-	-	-
. Rua Sta. Helena (347/348)	- Est. P/Vila Betânia - Est. P/Nova Betânia	03	-	03	-	-	-

QUADRO: IV

CORREDOR: CARIACICA/VIANA-VITÓRIA

QUANTITATIVOS DAS INTERVENÇÕES PROPOSTAS PARA O SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

V I A	T R E C H O	EQUIPAMENTOS					
		QUANTIDADE (un)					
		ABRIGOS		PLACAS	TERMINAIS		
		1	2		1	2	3
. Est. P/Nova Betânia (349)	- Rua Sta. Helena - Fim da Linha	01	-	01	-	-	-
. Rua Luíza Cazotti (350)	- Rua Sta. Helena - Rua Principal Areinha	01	-	01	-	-	-
. Rua Principal Areinha (351/352)	- BR 262 - Fim da Linha	01	-	01	-	-	-
. Av. Principal Bair. Industrial (353)	- BR 262 - Fim da Linha	01	-	01	-	-	-
. Rua "A" (357)	- BR 262 - Fim da Linha	01	-	01	-	-	-
. Rua Principal Araçatiba (360)	- BR 101 - Fim da Linha	01	-	01	-	-	-
. Rua Domingos Vicente (364)	- Rua Gov. Rubim - Saída de Viana	01	-	01	-	-	-
. Rod. José Sette	- BR262 - Sede Cariacica	06	-	06	-	-	-
. Rua São Jorge (368)	- Rod. José Sette - R. Jairo Maia	03	-	03	-	-	-
. Rua Jairo Maia (369)	- Rua Clarice Ribeiro - Final Jairo Maia	01	-	01	-	-	-
. Rua Clarice Ribeiro (370)	- Rua Jairo Maia - Rua O. Silva	03	-	03	-	-	-
. Rua Fco. Exp. Pinto (371)	- Rua São Jorge - Jairo Maia	01	-	01	-	-	-
. Rua Ouro Branco (372)	- Rua Ma. Ferreira - Av. Vitória	01	-	01	-	-	-
. Av. Vitória (373)	- Rua Ouro Branco - Final	01	-	01	-	-	-
. Rua Elie. G. Jesus (379)	- Rod. José Sette - Rua André do E.S.	01	-	01	-	-	-
. Rua André do E.S. (379)	- R. Elie. G. Jesus - Fim da Linha	02	-	02	-	-	-
. Centro de Cariacica (387)	- Rod. José Sette - Limão	02	-	02	-	-	-
. Rua Principal de Fomate (393)	- Est. Contorno - Pte. em Piranema	03	-	03	-	-	-
. Ruas que Ligan B. Industrial (394) ..	- Pte. Piranema - Bifurcação	01	-	01	-	-	-
. Est. Contorno - B. Porto Cariacica ..	- Est. Contorno - Rod. José Sette	02	-	02	-	-	-
. Est. Itanhenga (401)	- Est. Contorno - Rod. J. Sette - Cariacica	01	-	01	-	-	-
. Av. Vale do Rio Doce (402/403)	- Av. Rob. Kennedy - R. Princ. P. Santana	04	-	04	-	-	-

QUADRO: IV

CORREDOR: CARIACICA/VIANA-VITÓRIA

QUANTITATIVOS DAS INTERVENÇÕES PROPOSTAS PARA O SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

V I A	T R E C H O	EQUIPAMENTOS					
		QUANTIDADE (un)					
		ABRIGOS		PLACAS	TERMINAIS		
		1	2		1	2	3
. Rua Principal P. Santana (404)	- Av. Vale R. Doce - R. Silv. Esp. Santo	01	-	01	-	-	-
. Rua Silvano Esp. Santo (405)	- Rua Principal - Est. P/B. Porto Novo	02	-	02	-	-	-
. Est. P/Porto Novo (406/407)	- Rua Silvano E.S. - Fim da Linha	01	-	01	-	-	-
. Rua Gabino Rios (500)		-	01	-	-	-	-
. Rua Principal (501/504)		-	02	-	-	-	-
. Rua da Assnblêcia (505)		-	01	-	-	-	-
. Rua do Britador (506)		-	01	-	-	-	-
. Rua da Vitória (508)		-	01	-	-	-	-
	TOTAL GERAL -	101	06	107	01	01	00

QUADRO: V

CORREDOR: CARIACICA/VIANA-VITÓRIA

QUADRO DE CUSTOS

Cr\$ 10³ - fev/84

LINK Nº	VIAS	DESAPRO- PRIAÇÃO	INFRA- ESTRUTURA VIÁRIA	SINALIZAÇÃO			ABRIGOS	TERMINAIS	TOTAL
				HORIZONTAL	VERTICAL	SEMAFÓRICA			
314	BR 262	-	-	-	-	14.677,60	940,00	-	15.617,60
315	BR 262	-	-	-	-	-	1.880,00	-	1.880,00
316	Rua José Sertã	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
316.2	Av. Espírito Santo	-	-	-	-	-	2.820,00	-	2.820,00
316.3	Av. Ferro e Aço	-	-	-	2.000,00	-	940,00	-	2.940,00
316.7	Av. Norte	-	-	-	1.000,00	-	940,00	-	1.940,00
316.8	Rua Fernando Antônio	-	12.022,55	-	700,00	-	940,00	-	13.642,55
316.9	Est. de Caçarola	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
317	Rua Espírito Santo	-	-	-	1.200,00	-	1.880,00	-	3.080,00
317.1	Rua Castelo Branco	-	-	-	2.000,00	-	-	-	2.000,00
317.2	Rua Alberto Navarro Martins	-	-	-	2.000,00	-	1.880,00	-	3.880,00
317.4	Lig. da Est. P/Bela Aurora/Vila Izabel ...	-	-	-	1.800,00	-	-	-	1.800,00
317.5	Rua C. (Bairro Itapemirim)	-	-	-	2.800,00	-	-	-	2.800,00
317.6	Rua Honório Fraga (Av. Bairro Campo Novo).	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
317.7	Ruas S. João/Sta. Bárbara/Dos Apóstolos (B. Rosa da Penha)	-	-	-	2.400,00	-	940,00	-	3.340,00
317.8	Rua Principal (Bairro Rosa da Penha)	-	-	-	1.200,00	-	940,00	-	2.140,00
317.9	Ruas Principal/Estrela Matutina (B. R. P.)	-	-	-	2.000,00	-	-	-	2.000,00

QUADRO: V

CORREDOR: CARLIACICA/VIANA-VITÓRIA

QUADRO DE CUSTOS

Cr\$ 10³ - fev/84

LINK Nº	VIAS	DESAPRO- PRIAÇÃO	INFRA- ESTRUTURA VIÁRIA	SINALIZAÇÃO			ABRIGOS	TERMINAIS	TOTAL
				HORIZONTAL	VERTICAL	SEMAFÓRICA			
318	Est. p/ Caçarola	-	-	-	2.400,00	-	940,00	-	3.340,00
318.2	Ac. ao Bairro Castelo Branco	-	-	-	3.200,00	-	1.880,00	-	5.080,00
319	BR 262	-	-	-	2.800,00	-	4.700,00	-	7.500,00
320	Rua Humaitá	-	-	-	600,00	-	940,00	-	1.540,00
321	Rua Muniz Freire	-	-	-	1.600,00	-	-	-	1.600,00
322	Rua Darcy Pacheco de Queiroz/Manoel Loren- tino	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
323	Rua Domingos Martins	-	-	-	1.400,00	-	-	-	1.400,00
325	Rua Graciano Sales	-	-	-	2.000,00	-	940,00	-	2.940,00
327	BR 262	-	-	-	-	-	1.880,00	300.000,00	301.880,00
328	BR 262	-	-	-	-	-	3.760,00	-	3.760,00
329	BR 262	-	-	-	-	-	1.880,00	-	1.880,00
330	Rua Sta. Marta	-	21.384,00	-	400,00	-	-	-	21.784,00
331	Av. Expedito Garcia	-	9.517,76	-	1.600,00	-	2.820,00	-	13.937,76
332	Av. Expedito Garcia	-	-	-	1.600,00	-	1.880,00	-	3.480,00
333	Av. Expedito Garcia	-	-	-	1.600,00	-	1.880,00	-	3.480,00
334	Ruas Engº José Himério/Santana	-	-	-	1.400,00	-	-	-	1.400,00
335	Ruas Maria Pádua/Esmeralda	-	-	-	1.200,00	-	-	-	1.200,00

ADRO: V

ARRADOR: CARIACICA/VIANA-VITÓRIA

ADRO DE CUSTOS

Cr\$ 10³ - fev/84

NK Nº	V I A S	DESAPRO- PRIAÇÃO	INFRA- ESTRUTURA VIÁRIA	SINALIZAÇÃO			ABRIGOS	TERMINAIS	TOTAL
				HORIZONTAL	VERTICAL	SEMAFÓRICA			
	Rio	-	-	-	3.600,00	-	940,00	-	4.540,00
354	BR 262	-	-	-	-	-	1.880,00	150.000,00	151.880,00
355	BR 262	-	-	-	-	-	1.880,00	-	1.880,00
357	Rua "A" (Est. p/Bairro Universal)	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
360	Rua Principal do Bairro Araçatiba ou An- tártica	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
362	Saída de Viana	-	-	-	800,00	-	-	-	800,00
263	Rua Gov. Rubina	-	-	-	1.600,00	-	-	-	1.600,00
364	Rua Domingos Vicente	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
366	Rod. José Sette	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
367	Rod. José Sette	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
368	Rua São Jorge	-	-	-	1.600,00	-	2.820,00	-	4.420,00
369	Rua Jairo Maia	-	-	-	900,00	-	940,00	-	1.840,00
370	Ruas Clarice Ribeiro/Maria Ferreira	-	-	-	2.800,00	-	2.800,00	-	5.620,00
371	Continuação Rua Maria Ferreira	-	38.491,20	-	1.200,00	-	940,00	-	40.631,20
372	Rua Ouro Branco	-	6.858,60	-	400,00	-	940,00	-	8.198,60
373	Rua da Vitória	-	23.823,80	-	700,00	-	940,00	-	25.463,80

QUADRO: V

CORREDOR: CARIACICA/VIANA-VITÓRIA

QUADRO DE CUSTOS

Cr\$ 10³ - fev/84

INK Nº	VIAS	DESAPRO- PRIAÇÃO	INFRA- ESTRUTURA VIÁRIA	SINALIZAÇÃO			ABRIGOS	TERMINAIS	TOTAL
				HORIZONTAL	VERTICAL	SEMAFÓRICA			
374	Rod. José Sette	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
377	Rod. José Sette	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
379	Rua André Av. Esp. Santo	-	74.844,00	-	2.000,00	-	2.820,00	-	79.664,00
381	Rua Lagoa Santa	-	-	-	2.000,00	-	-	-	2.000,00
383	Rod. José Sette	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
384	Rod. José Sette	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
387	Rua Principal (Centro de Cariacica)	-	-	-	-	-	1.880,00	-	1.880,00
388	Rua Principal (Indo p/B. Limão)	-	-	-	1.000,00	-	-	-	1.000,00
393	Av. Principal do B. Formate	-	38.684,80	-	1.000,00	-	2.820,00	-	42.504,80
394	Ruas que ligam Piranema ao B. Industrial .	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
396	Est. p/ Roda D'Água	-	-	-	500,00	-	-	-	500,00
399	R. Principal de Porto de Cariacica	-	-	-	1.000,00	-	-	-	1.000,00
401	Est. de Intanhenga (R. Principal)	-	-	-	1.000,00	-	990,00	-	1.940,00
402	Av. Vale do Rio Doce (Beira-Mar)	-	-	-	-	-	1.880,00	-	1.880,00
403	Av. Vale do Rio Doce (Beira-Mar)	-	-	-	-	-	1.880,00	-	1.880,00
404	R. Principal (B. Porto de Santana)	-	-	-	1.000,00	-	940,00	-	1.940,00
405	Rua da Estação	-	-	-	2.400,00	-	1.880,00	-	4.280,00
405.1	Lig. B. Itapemirim Acesso Caçaroca	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00

QUADRO: V

CORREDOR: CARIACICA/VIANA-VITÓRIA

QUADRO DE CUSTOS

Cr\$ 10³ - fev/84

INK Nº	VIAS	DESAPRO- PRIAÇÃO	INFRA- ESTRUTURA VIÁRIA	SINALIZAÇÃO			ABRIGOS	TERMINAIS	TOTAL
				HORIZONTAL	VERTICAL	SEMAFÓRICA			
406	Est. p/ Porto Novo	-	-	-	2.000,00	-	-	-	2.000,00
407.1	Est. p/ Caçaroca	-	-	-	1.000,00	-	-	-	1.000,00
500	Rua Gabino Rios	-	-	-	-	-	506,00	-	506,00
501	Ruas Silv. do Esp. Santo/Celso Pereira ...	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
502	Rua Principal	-	-	-	-	-	506,00	-	506,00
503	Rua Silv. do Esp. Santo	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
504	Rua Principal	-	-	-	-	-	506,00	-	506,00
505	Rua da Assembléia	-	-	-	-	-	506,00	-	506,00
506	Rua do Britador	-	-	-	-	-	506,00	-	506,00
508	Rua da Vitória	-	-	-	-	-	506,00	-	506,00
509	Ac. ao Morro Aparecida	-	-	-	-	-	1.880,00	-	1.880,00

SUB-TOTAL

347.257,46

84.400,00

14.677,60

97.976,00

45.000,00

994.311,06

SUB TOTAL : 994.311,06

PROJETOS (5%) : 49.715,55

SUPERVISÃO (5%) : 49.715,55

TOTAL GERAL : 1.093.742,16

CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO

CORREDOR: CARIACICA/VIANA-VITÓRIA

fev/84

SERVIÇOS	TRIMESTRES								TOTAL
	1	2	3	4	5	6	7	8	
1. Projeto.....	24.857.775	24.857.775	-	-	-	-	-	-	49.715.550
2. Desapropriação....	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3. Infra-Estrutura...		36.814.365	136.814.365	86.814.365	86.814.365	-	-	-	347.257.460
4. Sinalização.....	-	-	14.677.600	-	42.200.000	42.200.000			99.077.600
5. Abrigos	-	-	-	48.988.000	48.988.000	-	-	-	97.976.000
6. Terminais	-	-	150.000.000	150.000.000	150.000.000	-	-	-	450.000.000
7. Obras de Arte Es- peciais	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8. Supervisão/Fisca- lização.....	-	1.840.718	15.074.597	14.290.117	16.400.118	2.110.000	-	-	49.715.550
T O T A L	24.857.775	63.512.858	316.566.562	300.092.482	344.402.483	44.310.000	-	-	1.093.742.160

— FICHA TÉCNICA N.º 06
— CORREDOR VILA VELHA - VITÓRIA

6.

CORREDOR VILA VELHA - VITÓRIA

6.1 INTRODUÇÃO

A rede de transporte coletivo - RTC proposta foi estruturada especialmente em cima de 5 corredores e o Centro Metropolitano da Aglomeração (Área Central de Vitória), para efeito de análise, coadunando com o seu caráter funcional, de linhas alimentadoras/troncal. Por outro lado, para que a descrição se desse de forma conveniente, necessário foi reunir corredores homogêneos (que servem a uma mesma região e/ou município), oportunidade em que se definiu a estrutura abaixo, em 3 eixos estruturais (Norte-Sul - Sudoeste) e o Centro Metropolitano. Desta forma, tem-se a seguinte estrutura:

a) - Eixo Estrutural Norte

Corredores:

- Serra-Vitória
- Maruípe
- Beira Mar

b) - Eixo Estrutural Sul

Corredor:

- Vila Velha-Vitória

c) - Eixo Estrutural Metropolitano

Corredor:

- Área Central

d) - Eixo Estrutural Sudoeste

Corredor:

- Cariacica/Viana-Vitória

6.2 EIXO DE INSERÇÃO DO CORREDOR

O corredor Vila Velha-Vitória, constitui o Eixo Estrutural Sul da Grande Vitória e está estruturado por 2 sistemas viários, que tem por vias definidoras, a Rodovia Carlos Lindenberg e a Estrada Jerônimo Monteiro.

Outras artérias importantes existem internamente ao Município, tais como: Av. Jerônimo Monteiro/Av. Champagnat (ligação ao Balneário Praia da Costa), Av. Luciano das Neves/Rodovia do Sol (ligação Convento da Penha/Centro de Vila Velha - Balneários Sul - chegando até ao município de Guarapari).

6.3 CARACTERÍSTICAS ATUAIS DO CORREDOR

A rodovia Carlos Lindenberg é a principal via do corredor e é responsável pela maior parte das viagens entre Vila Velha-Vitória.

Por ser componente da malha viária principal da Grande Vitória, a rodovia cumpre papel decisivo na vida da Aglomeração. Sua utilização é plena durante qualquer período do dia, pois além de carrear as viagens casa-trabalho da população residente na sua área de influência, ela também faz atender a uma das praias mais frequentadas da Grande Vitória e dispor de grande número de estabelecimentos comerciais e pequenas indústrias localizadas ao longo de seu traçado.

A rodovia está inserida inteiramente no Município de Vila Velha, cortando-o no sentido leste-oeste, funcionando como único acesso, de Vitória, ao centro de Vila Velha.

A rodovia Carlos Lindenberg e seus prolongamentos, apresentam as seguintes características por trechos:

a) - Av. Robert Kennedy

Este trecho inicia na cabeceira da ponte Florentino Avidos, limite Vila Velha/Vitória e vai até o viaduto sobre a RFFSA (Vitória-Rio).

No primeiro sub-trecho, a Av. Roberto Kennedy apresenta 2 ou mesmo 3 faixas de tráfego por sentido. No sub-trecho (quase 100 m) que vai do acesso de São Torquato à BR 262 até o viaduto sobre a RFFSA, a Avenida se afunila apresentando somente uma faixa de tráfego por sentido, sem acostamento.

O trecho está sofrendo atualmente reformas que em muito melhorarão as condições de tráfego, ficando entretanto a desejar no que diz respeito à sinalização de um modo geral.

b) - Rod. Carlos Lindenberg

Com quase 10 Km, inicia no viaduto sobre a RFFSA, em São Torquato e vai até um ponto próximo ao centro de Vila Velha.

A rodovia Carlos Lindenberg apresenta 4 sub-trechos distintos.

Um primeiro, com cerca de 300m de extensão, apresentando uma faixa de tráfego por sentido e acostamento devidamente pavimentado. Inicia no viaduto sobre a RFFSA e termina próximo ao acesso Jardim América-Cobi (próximo a fábrica da Pepsi-Cola).

Um segundo sub-trecho vai da fábrica da Pepsi-Cola até acesso à Santa Inês/Itaparica. Nele a rodovia apresenta 5 faixas de tráfego por sentido, apresentando canteiro central e acostamentos devidamente pavimentados.

Um terceiro sub-trecho vai do acesso à Santa Inês/Itaparica até o bifurcamento na altura do Aero-Club da Glória. Este trecho apresenta somente 2 faixas de tráfego por sentido, com canteiro central estreito, inexistindo acostamento.

Um quarto sub-trecho, que coincide com a travessia do bairro da Glória, é constituído por um binário formado pela rodovia Carlos Lindenberg e pela Estrada Jerônimo Monteiro. Possui 4 faixas por sentido e apresenta boas condições de tráfego, necessitando entretanto de sinalização.

c) - Av. Jerônimo Monteiro (Vila Velha)

Esta via corta o centro de Vila Velha e apresenta 2 faixas de tráfego por sentido sem canteiro central e acostamento. A pavimentação não está em boas condições, necessitando de um recapeamento.

d) Estrada Jerônimo Monteiro

A Estrada Jerônimo Monteiro, via totalmente urbana, foi implantada após a retirada da linha de bonde São Torquato/Vila Velha, no início dos anos 60.

A via inicia no bairro São Torquato, num ponto em que a rodovia Carlos Lindenberg se confunde com vias urbanas já nas proximidades da ponte rodo-ferroviária Florentino Avidos, que liga Vila Velha a Vitória, e termina na própria Carlos Lindenberg na altura do bairro da Glória, localizada próximo ao Centro de Vila Velha.

A via é estreita, com traçado sinuoso, apresentando inúmeras curvas e, devido à intensa ocupação urbana que se verifica ao longo de todo o seu traçado, é praticamente impossível atualmente o seu alargamento.

A via possui ao longo de quase todo o seu traçado largura de 7m, com uma faixa por sentido, apresentando calçadas (passeios) estreitas e que em muitos trechos são inexistentes.

A situação física atual da Estrada Jerônimo Monteiro, pode ser caracterizada por 2 trechos distintos:

O primeiro que vai desde São Torquato até o cruzamento com o acesso rodovia Carlos Lindenberg/Porto de Capuaba. Este trecho apresenta atualmente péssimo estado de conservação, decorrente principalmente, do intenso tráfego de caminhões pesados que se verificou no ano de 1983, quando da interdição do acesso Carlos Lindenberg/Capuaba, para reforma. Este trecho atrevesa instalações portuárias e ferroviárias, cruzando os trilhos da RFFSA e EFVM. Para este trecho inexistente via alternativa e seu alargamento é praticamente impossível, pois envolveria o Porto e o complexo ferroviário.

O segundo trecho vai do acesso à Capuaba ao entroncamento com a Carlos Lindenberg, na altura do bairro da Glória. Apresenta os mesmos problemas decorrentes da pequena largura da caixa de rolamento, de inexistir passeio ou o mesmo ser estreito, mas por outro lado apresenta pistas em boas condições de tráfego, tendo sido reformada em 1982, com recursos do Programa Especial Cidades de Porte Médio do MINTER.

6.4 ÁREA DE INFLUÊNCIA

A área de influência da rodovia Carlos Lindenberg e seus prolongamentos, é todo o Município de Vila Velha, pois sua população depende da via para seus deslocamentos diários. Qualquer melhoria ali feita beneficia não só a todos os moradores do município como também a toda a população do Aglomerado, já que todas as vias secundárias que dão acesso aos bairros do Município de Vila Velha partem da Carlos Lindenberg. Também através dela é feito o acesso ao terminal portuário de Capuaba e ao Convento da Penha, ponto de atração turística.

A população atendida diretamente pela Carlos Lindenberg e seus prolongamentos, são as dos bairros de : São Torquato, Cobi, Ibes, Aribiri, Glória, Praia da Costa, Área Central de Vila Velha, Soteco e Nossa Senhora da Penha.

Indiretamente, a Carlos Lindenberg serve a toda a população do Município, que é de aproximadamente 230.000 (1983) ou seja quase 30% da população da Aglomeração Urbana de Vitória.

Já a Estrada Jerônimo Monteiro atravessa uma área densamente povoada, por populações de renda média baixa, sendo a única via longitudinal, que faz ligação Vila Velha/Vitória, excluindo a Carlos Lindenberg.

Ao longo da Jerônimo Monteiro, localizam-se os seguintes bairros: São Torquato, Argola, Paul, Ilha das Flores, Vila Garrido, Santa Rita (área sobre palafitas), Aribiri, Glória com uma população de mais de 80.000 habitantes.

A via atende ao terminal aquaviário de Paul, bem como serve de acesso às instalações portuárias de Paul/Argolas, Capuaba e Atalaia.

6.5 INTERVENÇÕES PREVISTAS

Para atender as necessidades operacionais, da RTC proposta, várias intervenções foram previstas, tais como: Infra-Estrutura Viária, Sinalização de Trânsito, Abrigos e Terminais de Ônibus Urbanos.

6.5.1 - INFRA-ESTRUTURA VIÁRIA

6.5.1.1 PAVIMENTAÇÃO

Recapeamento asfáltico, pavimentação em blocos de concreto inter -

travados, tratamento superficial duplo, construção de trechos viários novos e tratamento de interseção.

São as seguintes as vias contempladas:

ORDEM	V I A	OBRA
a	Estrada Jerônimo Monteiro	Pavimentação
b	Ligação Rio Marinho/Vale Encantado.....	Pavimentação
c	Rua Nelson Monteiro/Pça Assis Chateaubriand	Pavimentação
d	Rua Leila Diniz	Pavimentação
e	Rua Dezesete	Pavimentação
f	Acesso Sta. Mônica para Avenida A	Pavimentação
g	Estrada Jerônimo Monteiro	Pavimentação
h	Rua Prof. Francelino S.Carneiro/Av.Curitiba	Pavimentação
i	Av. Champagnhat	Pavimentação
j	Av.Jerônimo Monteiro	Pavimentação
k	Acesso Ilha das Flores	Pavimentação

6.5.1.2 DRENAGEM:

Construção, complementação e melhoria dos serviços de drenagem existentes, objetivando aumentar a vida útil e o estado de conservação dos pavimentos das vias de suporte ao sistema de transporte coletivo no Município de Vila Velha.

6.5.2. - SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

6.5.2.1. HORIZONTAL:

Foram dotadas de sinalização horizontal as vias existentes e que continuarão a atender à RTC proposta, as vias novas que foram projetadas e as vias que foram objeto de intervenção citadas no item anterior. Este tipo de sinalização, foi usado com destaque nos eixos dos corredores onde, a medida do possível, estabeleceu-se a prioridade para o transporte coletivo, usando-se esta como complemento da sinalização vertical e semafórica.

6.5.2.2 VERTICAL:

Esta sinalização, reveste-se de importância ímpar porque vem determinar toda circulação de veículos no sistema viário que compõe os corredores, estabelecendo as regras do jogo, com prioridade para o transporte coletivo, sendo complementada pela sinalização horizontal. Receberam ênfase as vias onde o volume de ônibus urbanos em circulação são expressivos, e que coincidem fisicamente com o eixo dos corredores em foco.

6.5.2.3 SEMAFÓRICA:

Considerou-se projeto de Modernização Semaforica de Vitória e Vila Velha, elaborado pelo DETRAN-ES, onde se tem a especificação e padronização dos equipamentos semaforicos, Foram executadas todas as projeções para atender as necessidades da RTC proposta, onde se buscou sobretudo um maior potencial de serviço do equipamento, no sentido de otimizar o seu funcionamento, em prol de uma maior velocidade operacional dos ônibus, da economia geral de combustíveis, da fluidez e segurança de tráfego, tendo sempre como prioridade, o transporte coletivo.

No âmbito geral, dos três tipos de sinalização, foi sempre levado em consideração, com relevância, os pedestres que, em última instância, são também os usuários do sistema de transporte coletivo proposto e que tem no eixo dos corredores, o local de maior atividade.

6.5.3 - ABRIGOS

A situação precária da grande maioria dos "pontos de parada" de ônibus urbanos na Grande Vitória e os aspectos de demanda, largura das calçadas e a total falta de conforto para os usuários, sujeitos às intempéries, determinaram a política de abrigos. Com o objetivo de suprir estas necessidades, após estudo detalhado, definiu-se os seguintes critérios para a alocação de abrigos:

- . Volume de passageiros embarcados por ponto de parada (conforme pesquisa OD-ônibus IJSN/1982);
- . Existência ou não de abrigos;
- . Estado de conservação dos abrigos existentes;

- . Existência ou não de abrigos naturais (marquises, projeção de edificações);
- . Largura das calçadas;
- . Tendo em vista a padronização dos abrigos bem como, a largura média dos passeios das vias analisadas, o tipo de abrigo adotado foi o tipo I (Vide Cap. 3 do Relatório de Avaliação).

6.5.4 - TERMINAIS DE ÔNIBUS URBANOS

A RTC proposta definiu a necessidade de 2(dois) terminais no Eixo Estrutural Sul (ligação Vila Velha - Vitória), os quais passamos a relacionar a seguir:

ORDEM	DENOMINAÇÃO	CORREDOR	TIPO
01	Vila Velha	Vila Velha - Vitória	I
02	IBES	Vila Velha - Vitória	II

6.5.4.1 - TERMINAL URBANO DE VILA VELHA

a) TIPO: I (Vide Cap. 3 do Relatório de Avaliação).

b) LOCALIZAÇÃO: Previsto para ser implantado na Praça Duque de Caxias, no Centro de Vila Velha, na quadra definida pelas seguintes vias: Av. Jerônimo Monteiro, Av. Luciano das Neves, Rua 7 de Setembro, Rua Cabo Ailson Simões.

Os critérios básicos para sua localização, foram os seguintes:

- Ponto natural de convergência de linhas de ônibus do Município de Vila Velha, que para ali se destinam ou que demandam ao Terminal Aquaviário de Prainha (integração modal), ao Balneário Praia da Costa e ao Centro Metropolitano (Área Central de Vitória);
- Ponto Central de Vila Velha, próximo ao centro administrativo, comercial e de serviços, confluência de vias estruturais;
- Local de geração da maior parte das viagens internas do Município;

- Local de variação de demanda, oferecendo conveniências para integração físico-tarifária, dentro do sistema tronco-alimentador adotado.
- Utilização de terreno de propriedade do Poder Público, não edificado.

c) ASPECTOS FUNCIONAIS DO TERMINAL: O terminal Vila Velha, a ser localizado no "Centro de Animação" do Município, detentor de grande parte das viagens do município, bem como ponto de descontinuidade de demanda, tornará um ponto de transbordo, onde se processará a integração física-operacional-tarifária, dentro do sistema tronco alimentador adotado. Desta forma, fazem uso do terminal em foco, o seguinte agrupamento de linhas:

Linhas Alimentadoras que farão uso do terminal focalizado, serão de dois tipos básicos: a) linhas que partem do terminal e vão aos bairros; b) linhas que partem dos bairros e se destinam ao terminal da Prainha (integração modal) ou ao Balneário da Praia da Costa e passam pelo terminal. Desta forma, obtém-se uma maior integração Bairro x Centro do Município, bem como uma maior racionalização nas linhas troncais.

Linhas troncais partirão do terminal em foco dirigindo-se aos municípios de Vitória e Serra, passando pelo Centro Metropolitano (Vitória). Internamente ao município de Vila Velha são dois, basicamente, os eixos viários por onde passarão as troncais:

- 1) Rodovia Carlos Lindenberg e 2) Estrada Jerônimo Monteiro.

6.5.4.2. TERMINAL URBANO DO IBES

- a) TIPO: II (Vide Cap. 3 do Relatório de Avaliação).
- b) LOCALIZAÇÃO: Previsto para ser implantado na Praça Principal do Bairro Ibes, no Município de Vila Velha, a aproximadamente 500m da Rodovia Carlos Lindenberg (ES 060).
 - Ponto natural de convergência de linhas alimentadoras. Estas linhas, atenderão vários bairros, quais sejam: Itaparica, Novo México, Jardim Colorado, Araças e Boa Vista.

- Centro Secundário de comércio e serviços, com boa acessibilidade através da confluência de vias estruturais existentes, de acesso aos bairros já mencionados e à Rodovia Carlos Lindenberg.
- Local de Geração de significativa demanda;
- Terreno de propriedade do Poder Público, não edificado.

c) ASPECTOS FUNCIONAIS DO TERMINAL: O Terminal Urbano do IBES, será instalado em um ponto detentor de significativa demanda de viagens localizadas, tomando-se, então, ponto de transbordo onde se processará a integração física-operacional-tarifária, no contexto do sistema tronco-alimentador adotado na RTC. Desta forma, fará uso do Terminal em foco, o seguinte agrupamento de linhas:

- Linhas Alimentadoras

As linhas que farão uso deste terminal são de dois tipos básicos: a) Saem do Terminal IBES passam pelos bairros e chegam ao terminal Vila Velha. b) Saem dos bairros, passam pelo terminal do IBES, terminal Vila Velha, chegando ao terminal Aquaviário da Prainha (integração).

- Linhas Troncais

São linhas de caráter intermunicipal, denominadas "troncais", que partem do terminal de Vila Velha e vão até o Terminal do Aeroporto em Vitória, passando pelo Centro Metropolitano (Área Central de Vitória), ou aos Terminais Urbanos do Município da Serra (Laranjeiras e Carapina).

6.6 ESQUEMA OPERACIONAL PROPOSTO

Primeiramente, vale ressaltar, que o esquema operacional proposto para o Município de Vila Velha consiste basicamente em alterações na estrutura do transporte coletivo por ônibus vigente, isto é, modificação de uma estrutura de linhas radiais para uma estrutura tronco-alimentadora. Desta forma, a circulação do tráfego geral não sofrerá modificações significativas, mantendo-se os sentidos de tráfego hoje adotados.

Por outro lado, para que fosse possível a operacionalização, na nova estrutura da RTC, fez-se necessário a realização de algumas intervenções tais como: infra-estrutura viária, sinalização de trânsito, abrigos, terminais e tratamento de interseções, que trarão como consequência, a integração física-operacional-tarifária e melhoria das condições gerais de operação.

O eixo estrutural sul (Ligação Vila Velha-Vitória) que abrange todo o Município de Vila Velha, foi estruturado da seguinte forma; no que se refere a RTC:

- Linhas Troncais de atuação metropolitana, partindo dos terminais urbanos de Vila Velha e Ibes seguindo por dois eixos viários alternativos, quais sejam: A Rodovia Carlos Lindenberg e Estrada Jerônimo Monteiro, passando pelo Centro Metropolitano da Aglomeração (Área Central de Vitória) e atingindo os terminais Aeroporto (Município de Vitória) ou Laranjeiras e Carapina (Município da Serra).

É importante registrar, que o sistema troncal traz em seu bojo algumas características operacionais marcantes:

- padrão operacional diferenciado do serviço comumente prestado pelas linhas convencionais, através do aumento da capacidade unitária dos veículos e de sua velocidade operacional, espaçamento entre pontos de parada, a utilização preferencial ou exclusiva do sistema viário estrutural básico;
- atendimento a grandes vetores de demanda, quer sejam a dos usuários lindeiros aos eixos dos corredores metropolitanos, com maior densidade de ocupação, ou daqueles que realizam viagens entre os municípios da Grande Vitória;
- para as linhas troncais, prevê-se a substituição progressiva dos veículos movidos a óleo diesel por outros de tração elétrica, ou então, que utilizam combustíveis não importados, derivados de biomassa ou fontes naturais.

- Linhas Auxiliares - Incluem-se neste grupo, as linhas intermunicipais secundárias, interligando bairros de municípios adjacentes ou mesmo bairros x Centro Metropolitano as quais destinam-se ao atendimento dos segmentos de demanda não carreáveis para o sistema troncal.
- Linhas Alimentadoras - A rede de linhas alimentadoras, será predominantemente composta pelas linhas municipais de atendimento local, cabendo-lhes as seguintes funções no sistema:
 - atender a maioria dos deslocamentos internos do município;
 - coletar/distribuir os usuários não lideiros do sistema troncal;

Fazem parte deste grupo de linhas, predominantemente, as linhas que circulam entre bairros, passando pelos terminais do Ibes e Vila Velha e chegando ao terminal Aquaviário da Prainha e a Praia da Costa, circulando em parte pelos eixos viários do corredor.

QUADRO: I

CORREDOR: VILA VELHA - VITÓRIA

SITUAÇÃO ATUAL - SISTEMA VIÁRIO, DE CIRCULAÇÃO E DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS

V I A	EXTENSÃO (km)	LARGURA MÉDIA (m)	PAVIMENTO		SINALIZAÇÃO			PONTOS DE ÔNIBUS	
			TIPO	CONDIÇÃO	HORIZ.	VERTICAL	SEMAF.	C/ABRIGOS	S/ABRIGO
Av. Pres. Roberto Kennedy	1,00	15,7	asf.	bom	bom	ruim	inex.	01	03
Rod. Carlos Lindemberg	8,00	18,0	asf.	bom	bom	ruim	ruim	19	25
Rua Ponte Nova	0,20	13,6	asf.	reg.	bom	reg.	inex.	-	-
Rua Magno Coutinho	0,20	11,5	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	-
Rua Graça Aranha	0,40	12,0	asf.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	02
Rua Francisco L. de Aguiar	0,50	9,5	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	01	03
Rua Nova, Rua Gto. V. Barbosa	0,40	-	asf.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	03
Rua São Pedro	0,30	-	asf.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	03
Rua da Estação	0,30	8,0	asf.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	02
Av. João Francisco Gonçalves	1,00	13,0	asf.	bom	inex.	inex.	inex.	02	06
Rua Papa João XXIII	1,30	10,0	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	01	13
Rua Desengano	0,70	10,0	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	01	05
Est. p/ Cobilândia	0,90	8,0	ter.	ruim	inex.	ruim	ruim	-	12
Rua Hugo/cont. Lin. Rio Marinho	0,90	7,2	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	07
Av. Conceição da Barra	0,80	10,8	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	08
Av. B. de São Francisco	0,75	10,8	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	01	06
Rua Cedrolândia	0,10	7,0	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	02
Rua Sto. Agostinho	0,10	7,0	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	-
Rua Itaoca	0,10	7,1	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	02
Av. Ernesto Canal	0,90	10,0	asf.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	09
Rua Netuno	0,10	7,5	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	-
Rua Ana Siqueira	1,00	9,8	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	12
Rua Costa e Silva	0,40	7,0	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	-	04
Rua Venus/3 irmãos	0,40	7,0	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	-	08
Rua Silva Laje	0,80	7,0	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	-	08
Rua Dr. Almeida	0,10	7,0	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	-	04
Estrada p/ Vila Velha (antiga)	1,10	10,0	calç.	ruim	bom	reg.	inex.	-	12

QUADRO: I
CORREDOR: VILA VELHA - VITÓRIA
SITUAÇÃO ATUAL - SISTEMA VIÁRIO, DE CIRCULAÇÃO E DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS

V I A	EXTENSÃO (km)	LARGURA MÉDIA (m)	PAVIMENTO		SINALIZAÇÃO			PONTOS DE ÔNIBUS	
			TIPO	CONDIÇÃO	HORIZ.	VERTICAL	SEMAF.	C/ABRIGOS	S/ABRIGO
Est.p/Capuaba	0,90	15,0	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	-	08
Av.N.S. da Penha (IBES)	0,50	16,0	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	-	03
Rua N.Monteiro (IBES)	0,20	9,0	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	02
Av. Vitória Régia (IBES)	0,40	7,5	asf.	bom	inex.	inex.	inex.	-	02
Rua Novo México	0,90	12,0	asf.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	04
Contorno da Pça do IBES	0,60	10,0	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	04
Av.Vitória Régia	1,10	7,5	asf.	bom	inex.	inex.	inex.	02	05
Rua Leila Diniz	0,70	10,0	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	01	05
Rua Rosa de Prata	2,60	7,0	asf.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	22
Todo Conj. Aracás	2,00	10,0	asf.	bom	inex.	inex.	inex.	02	09
Rua Amor Perfeito	1,00	10,0	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	07
Rua Crisântemo	1,00	10,0	asf.	bom	inex.	inex.	inex.	-	12
Rua Cravo	0,50	9,0	asf.	bom	inex.	inex.	inex.	-	06
Rua Dozessete	0,20	-	asf.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	02
Av. "A"	0,70	10,0	asf.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	06
Av. Rui Bras Ribeiro	1,50	9,0	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	-	14
Rua de Coqueiral (Coq Itap)	1,10	9,0	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	-	09
Rua João Mendes (Itapoã)	1,20	9,0	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	-	02
Av.Sta. Leopoldina (Itapoã)	0,50	12,0	calç.	ruim	inex.	ruim	inex.	-	01
Av.Aracruz (Itapoã)	0,50	12,0	calç.	ruim	inex.	ruim	inex.	-	03
Rua Itaciba (Itapoã)	0,10	12,0	calç.	ruim	inex.	ruim	inex.	-	01
Todo Bairro de Coq.Itaparica	3,00	9,0	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	-	37
Av.Min. Salgado Filho	2,10	12,0	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	18
R.Machado de Assis	0,40	8,0	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	04
Rua Santos Dumont	0,50	8,0	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	08
Rua H. Fontes	0,10	8,0	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	-
Rua Viana	0,10	8,0	asf.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	-

QUADRO: I
CORREDOR: VILA VELHA - VITÓRIA
SITUAÇÃO ATUAL - SISTEMA VIÁRIO, DE CIRCULAÇÃO E DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS

V I A	EXTENSÃO (km)	LARGURA MÉDIA (m)	PAVIMENTO		SINALIZAÇÃO			PONTOS DE ÔNIBUS	
			TIPO	CONDIÇÃO	HORIZ.	VERTICAL	SEMAF.	C/ABRIGO	S/ABRIGO
Rua Paraná	0,50	8,6	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	03
Rua Osvaldo Andrade(B.Vista).....	0,25	8,0	asf.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	02
Rua Rubem Braga (B.Vista)	0,25	8,0	asf.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	02
Av.Vital Brasil (B.Vista)	0,15	8,0	asf.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	-
Rua Sta. Teresinha	0,60	13,0	asf.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	02
Rua Barbato/R.Agento	0,60	10,0	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	05
Rua Aurora	0,30	10,0	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	01
Av.Cristovão Colombo	0,10	9,8	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	08
Rua Alan Kardek	0,60	10,0	calç.	reg.	inex.	inex.	inex.	-	08
Est.p/Vitória	0,35	13,0	asf.	bom	inex.	inex.	inex.	-	01
Av. Jerônimo Monteiro	2,00	11,0	asf.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	
Rua Sete de Setembro	0,75	11,0	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	-	03
Av.Champagnat	1,25	7,0	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	02	11
Av.Luciano das Novas	0,80	12,0	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	-	06
Av.Antônio Ataíde.....	0,80	11,0	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	-	06
Av.Beira Mar	0,10	11,0	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	-	02
Av.Antonio Gil Veloso	1,20	15,0	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	07
Rua Gastão Roubach.....	0,30	7,0	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	02

QUADRO: I

CORREDOR: VILA VELHA - VITÓRIA

SITUAÇÃO ATUAL - SISTEMA VIÁRIO, DE CIRCULAÇÃO E DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS

V I A	EXTENSÃO (km)	LARGURA MÉDIA (m)	PAVIMENTO		SINALIZAÇÃO			PONTOS DE ÔNIBUS	
			TIPO	CONDIÇÃO	HORIZ.	VERTICAL	SEMAF.	C/ABRIGO	S/ABRIGO
Av. Vitória.....	1,00	11,2	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	06
Av. Antonio Gil Veloso.....	1,10	15,0	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	05
Av. Sta. Catarina	0,50	11,0	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	03
R. Afonso Pena	0,20	7,0	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	01
R. Resplendor	0,80	9,0	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	07
R. Dr. Jair Andrade	0,90	10,0	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	07
Av. Romero Botelho	0,20	7,0	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	01
R. Porto Alegre	0,40	9,0	calç.	ruim	inex.	ruim	inex.	-	04
Av. São Paulo	0,20	9,0	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	02
Av. Vitória	0,20	11,2	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	04
Rua Belém	0,20	9,0	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	05
Rua Goiânia	0,20	7,0	asf.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	-
Rua Antonio Regis dos Santos	0,20	9,0	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	02
Rua Belém	0,30	9,0	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	-
Av. Luciano das Neves.....	0,70	12,0	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	-	06
R. Prof. Francelino	0,80	9,8	asf.	reg.	inex.	ruim	inex.	01	13
Rod. do Sol	0,45	6,8	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	-	32
Rua Parana	0,40	8,6	calç.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	06
Rua da Estação	1,50	8,0	asf.	ruim	inex.	ruim	inex.	-	08
Est. Jerônimo Monteiro	4,00	9,0	asf.	reg.	inex.	ruim	ruim	08	39
Rua da Pedra	0,30	6,4	asf.	reg.	inex.	ruim	inex.	-	02
Rua Antonio Abraão	0,50	8,0	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	-	01
Rua Dr. Carneiro	0,60	8,0	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	-	05
Est. p/Capuaba	1,30	15,0	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	-	02
R. Leopoldo Coutinho	0,25	9,0	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	-	04
Rua União	0,35	8,5	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	-	04

QUADRO: I

CORREDOR: VILA VELHA - VITÓRIA

SITUAÇÃO ATUAL - SISTEMA VIÁRIO, DE CIRCULAÇÃO E DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS

V I A	EXTENSÃO (km)	LARGURA MÉDIA (m)	PAVIMENTO		SINALIZAÇÃO			PONTOS DE ÔNIBUS	
			TIPO	CONDIÇÃO	HORIZ.	VERTICAL	SEMAF.	C/ABRIGOS	S/ABRIGO
Rua São José	0,30	8,5	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	-	02
Est. p/Vila Velha	0,30	8,0	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	-	02
Rua Presidente Vargas	0,65	8,0	asf.	bom	inex.	ruim	inex.	-	04
Rua Euclides da Cunha	0,20	7,0	asf.	bom	inex.	inex.	inex.	-	04
Rua São João	0,10	7,0	asf.	bom	inex.	inex.	inex.	-	-
Estrada de Jardim Marilandia	3,50	7,0	calç.	ruim	inex.	inex.	inex.	-	50

QUADRO: II

CORREDOR: VILA VELHA-VITÓRIA

QUANTITATIVOS DAS INTERVENÇÕES PROPOSTAS PARA O SISTEMA VIÁRIO

V I A	TRECHO	DIMENSÕES			OBSERVAÇÕES
		EXTENSÃO (m)	LARGURA (m)	ÁREA (m ²)	
. Estrada Jerônimo Monteiro	Av. Graça Aranha/R.S. Pedro	574,30	11,00	6.317,30	
. Ligação Rio Marinho/Bairro Vale Encantado	R. S. Lourenço/R. Sobreiro	1.000,00	7,00	7.000,00	
. Rua Nelson Monteiro/Pça. Assis Chateaubriand	Av. N. S. da Penha/Av. Vitória Régia	500,00	9,00	4.500,00	
. Rua Leila Diniz	Av. Vitória Régia/R. Rosa da Prata	300,00	10,00	3.000,00	
. Rua Dezesete	Av. "A"/Av. João Mendes	200,00	9,00	1.800,00	
. Acesso Sta. Mônica p/ Av. "A"	Acesso Sta. Mônica - Itaparica	50,00	9,00	450,00	
. Av. Jerônimo Monteiro	Av. Carlos Lindenberg/Av. Luciano das Neves	500,00	14,00	7.000,00	
. Av. Jerônimo Monteiro	Av. Luciano das Neves/R. Antônio Ataíde	200,00	7,00	1.400,00	
. R. Prof. Francezinas S. Carneiro/Av. Curitiba	R. Jair Andrade/R. Resplendor	100,00	9,80	980,00	
. Av. Champanhat	Rua Ant. Ataíde/Av. Vitória	800,00	7,00	5.600,00	
. Av. Champanhat	Av. Vitória/Av. Antônio Gil Veloso	200,00	7,00	1.400,00	
. Est. Jerônimo Monteiro	Acesso a Capuaba/R. Xavier	1.000,00	9,00	9.000,00	
. Est. Jerônimo Monteiro	Rua Xavier/R. das Pedras	300,00	9,00	2.700,00	

QUADRO: II

CORREDOR: VILA VELHA-VITÓRIA

QUANTITATIVOS DAS INTERVENÇÕES PROPOSTAS PARA O SISTEMA VIÁRIO

V I A	TRECHO	DIMENSÕES			OBSERVAÇÕES
		EXTENSÃO (m)	LARGURA (m)	ÁREA (m ²)	
. Acesso Ilha Flores	-	50,00	8,00	400,00	
. Estrada Jerônimo Monteiro	Rua das Pedras/Início Asfalto Bom	900,00	8,00	7.200,00	
. Estrada Jerônimo Monteiro	Início Asfalto até S. Torquato	1.000,00	10,50	10.500,00	

QUADRO: III

CORREDOR: VILA VELHA - VITÓRIA

QUANTITATIVOS DAS INTERVENÇÕES PROPOSTAS PARA O SISTEMA DE CIRCULAÇÃO

V I A	TRECHO	EXTENSÃO (m)	SINALIZAÇÃO SEMAFÓRICA	SINALIZAÇÃO HORIZONTAL	SINALIZAÇÃO VERTICAL
			CRUZAMENTOS (un)	PINTURA (m ²)	PLACAS (un)
R.Lacerda Aguiar.....	233	400	-	-	13
Est.Jerônimo Monteiro	234, 289.1,290,292	1.500	2	233,4	41
Av.Carlos Lindemberg	235, 235.1,250 268, 274 , 282	- 7.100	- 5	-	203
Av.João Francisco Gonçalves	237	500	-	-	10
R.Sobreira	240	500	-	-	10
Trecho no Vale Encantado	244.1	1.000	-	-	20
R.Romário de Almeida	246	1.500	-	-	30
R.Ana Siqueira	249	1.300	-	-	26
Av.N.S.Penha	253	550	-	-	11
R.Nelson Monteiro	254	500	-	-	10
R.Cravo	258	400	-	-	8
R.Leila Diniz	260	300	-	-	6
Anel Conj.Araças	263	2.000	-	-	40
R.Rui Braga Ribeiro	269	1.500	-	-	30
Av.João Mendes	272	1.100	-	-	22
Acesso Sta Monica p/Av."A".....	273	50	-	-	01

QUADRO: III .

CORREDOR: VILA VELHA - VITÓRIA

QUANTITATIVOS DAS INTERVENÇÕES PROPOSTAS PARA O SISTEMA DE CIRCULAÇÃO

V I A	TRECHO	EXTENSÃO (m)	SINALIZAÇÃO SEMAFÓRICA	SINALIZAÇÃO HORIZONTAL	SINALIZAÇÃO VERTICAL
			CRUZAMENTOS (un)	PINTURA (m ²)	PLACAS (un)
Av.Ministro Salgado Filho.....	275, 276	1.600	-	-	20
R.Cristovão Colombo	284	1.500	-	-	30
R.Sete de Setembro	291	800	-	-	16
Av.Luciano das Neves	293,294,295	1.900	3	134	24
R.Prof.Francelino S.Carneiro	294.0 ,294.3	500	1	-	8
R.Resplendor	294.1, 294.2	1.100	-	-	12
R.Guanabara	294.1	200	-	-	4
R.S.Paulo	294.1	100	-	-	3
R.Belo Horizonte	294.1	100	-	-	3
Av. Lídio Alves	294.6	200	-	-	4
R.Antonio Ataide	296	1.100	2	-	22
Av.Champanhat	297, 298	1.000	1	584	34
R.Antonio Gil Veloso	299,300	2.200	-	-	27
Av.Vitória	301	1.000	-	-	20
Av.Jerônimo Monteiro	302,306,307				
	308,309,312,313	6.500	-	1.784	175
R.Antonio Bezerra	304	400	-	-	08
R.Presidente Vargas	305	1.000	-	-	20
Ac.Ilha das Flores	311	1.100	-	275	22
T O T A L	-	41.500	14	3.010,4	933

QUADRO: IV

CORREDOR: VILA VELHA-VITÓRIA

QUANTITATIVOS DAS INTERVENÇÕES PROPOSTAS PARA O SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

V I A	T R E C H O	EQUIPAMENTOS					
		QUANTIDADE (un)					
		ABRIGOS		PLACAS	TERMINAIS		
		1	2		1	2	3
. Rod. Carlos Lindenberg	- Av. Presid. Robert Kennedy/Av. Champagnat	04	-	04	-	-	-
. Rua Francisco Lacerda Aguiar	- Pça Storquato/Rua da Estação	01	-	01	-	-	-
. Rua São Pedro	- Rua da Estação/Rua Sarg. V. Barbosa	01	-	01	-	-	-
. Rua Papa João XXIII	- Av. João Francisco Gonçalves/Rua Desenga no	02	-	02	-	-	-
. Rua Desengano	- Rua Papa João XXIII/Est. P/Cobilândia	02	-	02	-	-	-
. Rua Ana Siqueira	- Rua Neturno/Est. P/Vila Velha	01	-	01	-	-	-
. Est. P/Vila Velha	- Rua Ana Siqueira/Est. P/Capuaba	01	-	01	-	-	-
. Rua Silva Laje	- Rua Vênus 3 Irmãos/Rua Silva Laje	01	-	01	-	-	-
. Av. N. Sra. Penha (253)	- Rod. Carlos Lindenberg/Rua Monteiro	01	-	01	01	-	-
. Rua Monteiro	- Av. N. Sra. Penha/Av. Vitória Régia	01	-	01	-	-	-
. Av. Vitória Régia	- Rua México/Rua Novo México	01	-	01	-	-	-
. Rua Novo México	- Av. Vitória Régia/	01	-	01	-	-	-
. Rua Leila Diniz (260)	- Av. Vitória Régia/Rua Amor Perfeito	01	-	01	-	-	-
. Rua Rosa de Prata (262)	- Rua Leila Diniz/Est. P/Conj. Araçás	02	-	02	-	-	-
. Todo Conj. Araçás (263)	- Contorno Conj. Araçás	01	-	01	-	-	-
. Rua Amor Perfeito (262)	- Rua Rosa de Prata/Rua Crisântemo	01	-	01	-	-	-
. Rua Crisântemo (259)	- Rua Amor Perfeito/Rua Cravo	02	-	02	-	-	-
. Av. Rui Braga Ribeiro	- Rod. Carlos Lindenberg/Rua do Coqueiro	01	-	01	-	-	-
. Rua do Coqueiral	- Av. Rui Braga Ribeiro/Rua João Mendes	01	-	01	-	-	-
. Rua Itacibá	- Rua Sta. Leopoldina/Av. Aracruz	01	-	01	-	-	-
. Todo o B. Coq. Itaparica (2949).....	- Rodovia Sol/Fim da Linha Coq. Itaparica	05	-	05	-	-	-

QUADRO: IV

CORREDOR: VILA VELHA-VITÓRIA

QUANTITATIVOS DAS INTERVENÇÕES PROPOSTAS PARA O SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

V I A	T R E C H O	EQUIPAMENTOS					
		QUANTIDADE (un)					
		ABRIGOS		PLACAS	TERMINAIS		
		1	2		1	2	3
. Av. Ministro Salgado Filho (275/276)	- Rod. Carlos Lindenberg/Rua Coqueiral	03	-	03	-	-	-
. Rua Machado de Assis	- Rua Paraná/Rua Rubens Braga	01	-	01	-	-	-
. Rua Rubens Braga (278)	- Rua Machado de Assis/Av. Vital Brasil	01	-	01	-	-	-
. Pça Sta. Teresinha (289.1)	- Rod. Carlos Lindenberg/Rua Barbato	01	-	01	-	-	-
. Av. Cristóvão Colombo (284)	- Rod. Carlos Lindenberg/R. Allan Kardec	01	-	01	-	-	-
. Pça Allan Kardec (284)	- Av. Cristóvão Colombo/Rod. do Sol	01	-	01	-	-	-
. Est. P/Vitória (283)	- Rod. Carlos Lindenberg/Est. Jerônimo Monteiro	01	-	01	-	-	-
. Est. Jerônimo Monteiro (289/290)	- Est. P/Vitória/Av. Champagnat	03	-	03	01	-	-
. Av. Champagnat (292/297/298)	- Est. Jerônimo Monteiro/Av. Antônio Gil Veloso	08	-	08	-	-	-
. Av. Luciano das Neves (295)	- Av. Champagnat/Av. Beira Mar	03	-	03	-	-	-
. Av. Beira Mar (296)	- Av. Luciano das Neves/Av. Dr. Antônio Ataíde	01	-	01	-	-	-
. Av. Antônio Gil Veloso (299)	- Av. Champagnat/R. Gastão Boubach	04	-	04	-	-	-
. Rua Gastão Boubach (299)	- Av. Antônio Gil Veloso/R. Sta. Lucia	02	-	02	-	-	-
. Av. Antônio Gil Veloso (300)	- Av. Champagnat/Av. Sta. Catarina	01	-	01	-	-	-
. Rua Afonso Pena (295.2)	- Av. Sta. Catarina/Rua Resplendor	01	-	01	-	-	-
. R. Resplendor (294.1/294.2)	- Rua Afonso Pena/Rod. do Sol	02	-	02	-	-	-
. R. Dr. Jair Andrade (294.4/294.5) ...	- Rod. do Sol/Rua Goiana	03	-	03	-	-	-
. Av. São Paulo (294.5)	- Rua Dr. Jair Andrade/Rua Belém	01	-	01	-	-	-
. Rua Belém (294.5)	- Av. São Paulo/Rua Goiania	01	-	01	-	-	-

QUADRO: IV

CORREDOR: VILA VELHA-VITÓRIA

QUANTITATIVOS DAS INTERVENÇÕES PROPOSTAS PARA O SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

V I A	T R E C H O	EQUIPAMENTOS					
		QUANTIDADE (un)					
		ABRIGOS		PLACAS	TERMINAIS		
		1	2		1	2	3
. Av. Luciano das Neves (293/294)	- Av. Champagnat/ Rua Prof. Francelina	01	-	01	-	-	-
. Rua Paraná (295.1)	- Todo o Bairro da Barra do Jucu	01	-	01	-	-	-
. Rua da Estação (313)	- Rua São Pedro/Est. Jerônimo Monteiro	01	-	01	-	-	-
. Est. Jerônimo Monteiro	- Rua da Estação/Est. P/Vitória	14	-	14	-	-	-
. Rua Antônio Abraão (311)	- Rua da Pedra/Rua Dr. Carneiro	01	-	01	-	-	-
. Rua Dr. Carneiro (311)	- Rua Antônio Abraão/Est. P/Capuaba	02	-	02	-	-	-
. Rua Leopoldo Coutinho (304)	- Rod. Carlos Lindenberg/Est. P./Vila Velha	02	-	02	-	-	-
. Rua Pres. Vargas (305)	- Est. P/Vila Velha/R. Euclides da Cunha	01	-	01	-	-	-
. Est. Jardim Marilândia		01	-	01	-	-	-
	TOTAL GERAL -	95	00	95	02	00	00

QUADRO: V

CORREDOR: VILA VELHA - VITÓRIA

QUADRO DE CUSTOS

Cr\$ 10³ - fev/84

LÍNEA Nº	VIAS	DESAPRO- PRIAÇÃO	INFRA- ESTRUTURA VIÁRIA	SINALIZAÇÃO			ABRIGOS	TERMINAIS	TOTAL
				HORIZONTAL	VERTICAL	SEMAFÓRICA			
294.3	R. Prof. Francelino S. Carneiro	-	-	-	800,00	-	-	-	800,00
294.4	R. Zayr Andrade	-	-	-	-	-	1.880,00	-	1.880,00
294.5	Cont. Pto. Final Conj. Militar	-	-	-	-	-	2.820,00	-	2.820,00
294.6	Av. Lídio Alves	-	-	-	400,00	-	-	-	400,00
295	Av. Luciano Neves	-	-	-	-	10.929,60	2.820,00	-	13.749,60
295.1	Rod. do Sol	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
295.2	Rua Paraná	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
296	Rua Antônio Athaide	-	-	-	2.200,00	10.929,60	940,00	-	14.069,60
297	Av. Champanhat	-	29.943,20	2.937,00	2.700,00	10.314,80	3.760,00	-	49.655,00
298	Av. Champanhat	-	7.485,80	275,00	700,00	-	1.880,00	-	10.340,80
299	Av. Ant. Gil Veloso	-	-	-	-	-	5.640,00	-	5.640,00
300	Av. Ant. Gil Veloso	-	-	-	2.700,00	-	940,00	-	3.640,00
301	Av. Vitória	-	-	-	2.000,00	-	-	-	2.000,00
302	Av. J. Monteiro	-	-	4.037,00	3.700,00	-	1.880,00	-	9.617,00
304	Rua Antônio Bezerra	-	-	-	800,00	-	1.880,00	-	2.680,00
305	Rua Pres. Vargas	-	-	-	2.000,00	-	940,00	-	2.940,00
306	Est. Jerônimo Monteiro	-	-	1.100,00	2.700,00	-	1.880,00	-	5.680,00

QUADRO: V

ARRUAMENTO: VILA VELHA-VITÓRIA

QUADRO DE CUSTOS

Cr\$ 10³ - fev/84

INQ Nº	VIAS	DESAPRO- PRIAÇÃO	INFRA- ESTRUTURA VIÁRIA	SINALIZAÇÃO			ABRIGOS	TERMINAIS	TOTAL
				HORIZONTAL	VERTICAL	SEMAFÓRICA			
231	Rua Sargento Barbosa/S. Pedro	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
233	Rua Lacerda Aguiar	-	-	-	1.300,00	-	-	-	1.300,00
234	Est. Jerônimo Monteiro	-	30.000,00	687,50	700,00	-	-	-	31.387,50
235	Rod. Carlos Lindenberg	-	-	-	-	10.652,80	940,00	-	11.592,80
235.1	Rod. Carlos Lindenberg	-	-	-	3.300,00	5.981,60	940,00	-	10.221,60
237	Av. João Francisco Gonçalves	-	-	-	1.000,00	-	-	-	1.000,00
238	Av. Castelo Branco/Rua Piracicaba	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
239	R. Papa João XXIII/Recreio/Desengano	-	-	-	-	-	3.760,00	-	3.760,00
240	Rua Sobreira	-	-	-	1.000,00	-	-	-	1.000,00
243	Lig. Rio Marinho/Vale Encantado	-	74.844,00	-	-	-	-	-	74.844,00
244.1	Trecho no Vale Encantado	-	-	-	2.000,00	-	-	-	2.000,00
246	R. Romário de Almeida/Rua Ana Siqueira ...	-	-	-	3.000,00	-	940,00	-	3.940,00
248	Rua Severiano Silva	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
249	R. Ana Siqueira/R. Fernando Siqueira	-	-	-	2.600,00	-	940,00	-	3.540,00
250	Rod. Carlos Lindenberg	-	-	-	11.500,00	9.454,60	1.880,00	-	22.834,60
253	Av. Nossa Senhora da Penha	-	-	-	1.100,00	-	940,00	150.000,00	152.040,00
254	Rua Nelson Monteiro/Pça. Assis Chateaubri- and	-	11.407,50	-	1.000,00	-	940,00	-	13.347,50

QUADRO: V

TORREDOR: VILA VELHA-VITÓRIA

QUADRO DE CUSTOS

Cr\$ 10³ - fev/84

LÍNEA Nº	VIAS	DESAPRO- PRIAÇÃO	INFRA- ESTRUTURA VIÁRIA	SINALIZAÇÃO			ABRIGOS	TERMINAIS	TOTAL
				HORIZONTAL	VERTICAL	SEMAFÓRICA			
255	Av. Vitória Régia	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
256	R. Gil Bernardes/Rua Horácio Simões	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
257	Av. Vitória Régia	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
258	Rua Cravo	-	-	-	800,00	-	-	-	800,00
259	Rua Crisântemo	-	-	-	-	-	1.880,00	-	1.880,00
260	Rua Leila Diniz	-	7.605,00	-	600,00	-	940,00	-	9.145,00
261	Rua Amor Perfeito/Leila Diniz	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
262	R. Rosa Prata/Demórito Silva/Moacyr Gonçal ves	-	-	-	-	-	1.880,00	-	1.880,00
263	Anel Viário Conjunto Araçás	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
265	Rua Dezesete	-	8.548,20	-	4.000,00	-	-	-	8.548,20
268	Rod. Carlos Lindenberg	-	-	-	1.700,00	-	1.880,00	-	3.580,00
269	R. Rui Braga Ribeiro	-	-	-	3.000,00	-	940,00	-	3.940,00
271	Av. João Mendes	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
272	Av. João Mendes	-	-	-	2.200,00	-	940,00	-	3.140,00
273	Acesso Sta. Mônica p/ Av. "A"	-	3.545,55	-	100,00	-	-	-	3.645,55
274	Rod. Carlos Lindenberg	-	-	-	1.400,00	-	-	-	1.400,00
275	Av. Ministro Salgado Filho	-	-	-	2.000,00	-	1.880,00	-	3.880,00
276	Av. Ministro Salgado Filho	-	-	-	2.000,00	-	1.880,00	-	3.880,00

QUADRO: V

CORREDOR: VILA VELHA-VITÓRIA

QUADRO DE CUSTOS

Cr\$ 10³ - fev/84

LINK Nº	V I A S	DESAPRO- PRIAÇÃO	INFRA- ESTRUTURA VIÁRIA	SINALIZAÇÃO			ABRIGOS	TERMINAIS	TOTAL
				HORIZONTAL	VERTICAL	SEMAFÓRICA			
278	Anel Viário Boa Vista	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
280	Av. Ministro Salgado Filho	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
281	Rod. Carlos Lindenberg	-	-	-	-	-	1.880,00	-	1.880,00
282	Rod. Carlos Lindenberg	-	-	-	2.400,00	-	1.880,00	-	4.280,00
283	Lig. Est. Jer. Monteiro/Rod. C. Lindenberg	-	-	-	-	-	940,00	-	940,00
284	R. Cristóvão Colombo	-	-	-	3.000,00	-	1.880,00	-	4.880,00
289	Av. Jer. Monteiro	-	-	-	-	-	2.820,00	-	2.820,00
289.1	Av. Jer. Monteiro	-	-	412,50	1.000,00	-	940,00	-	2.352,50
290	Av. Jer. Monteiro	-	31.353,00	183,70	1.700,00	11.522,80	1.880,00	300.000,00	346.639,50
291	Rua Sete de Setembro	-	-	-	1.600,00	-	-	-	1.600,00
292	Est. Jerônimo Monteiro	-	6.270,60	-	700,00	-	1.880,00	-	8.850,60
293	Av. Luciano Neves	-	-	737,00	400,00	6.314,80	-	-	7.451,80
294	Av. Luciano Neves/R. Francelino S. Carneiro..	-	-	-	2.000,00	-	940,00	-	2.940,00
294.0	R. Prof. Francelino S. Carneiro/Av. Curi- tiba	-	4.389,42	-	-	5.454,80	-	-	9.844,22
294.1	Rua Resplendor	-	-	-	800,00	-	940,00	-	1.740,00
294.2	Ruas: Replendor/Guanabara/R.S. Paulo/B. Hori- zonte	-	-	-	1.400,00	-	940,00	-	2.340,00

QUADRO: V

CORREDOR: VILA VELHA-VITÓRIA

QUADRO DE CUSTOS

Cr\$ 10³ - fev/84

LINK Nº	V I A S	DESAPRO- PRIAÇÃO	INFRA- ESTRUTURA VIÁRIA	SINALIZAÇÃO			ABRIGOS	TERMINAIS	TOTAL
				HORIZONTAL	VERTICAL	SEMAFÓRICA			
307	Est. Jerônimo Monteiro	-	-	275,00	400,00	-	940,00	-	1.615,00
308	Est. Jerônimo Monteiro	-	40.311,00	1.375,00	3.300,00	-	1.880,00	-	46.866,00
310	Est. Jerônimo Monteiro	-	12.093,30	412,50	1.000,00	-	940,00	-	14.445,80
311	Acesso a Ilha das Flores	-	11.876,80	1.512,50	2.200,00	-	2.820,00	-	18.409,30
312	Est. Jerônimo Monteiro	-	34.192,80	1.237,50	3.000,00	-	1.880,00	-	40.310,30
313	Est. Jerônimo Monteiro	-	122.000,00	1.375,00	3.400,00	-	940,00	-	127.715,00

SUB TOTAL : 1.166.578,77

PROJETOS (5%) : 58.328,94

SUPERVISÃO (5%) : 58.328,94

TOTAL GERAL : 1.283.236,65

CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO

CORREDOR: VILA VELHA-VITÓRIA

fev/84

SERVIÇOS	TRIMESTRES								TOTAL
	1	2	3	4	5	6	7	8	
1. Projeto.....	29.164.470	29.164.470	-	-	-	-	-	-	58.328.940
2. Desapropriação....	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3. Infra-Estrutura...	-	58.966.542	108.966.542	158.966.543	108.966.543	-	-	-	435.866.170
4. Sinalização.....	-	-	81.555.400	36.619.066	36.619.066	36.619.068	-	-	191.412.600
5. Abrigos	-	-	-	44.650.000	44.650.000	-	-	-	89.300.000
6. Terminais	-	-	150.000.000	150.000.000	150.000.000	-	-	-	450.000.000
7. Obras de Arte Es- peciais	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8. Supervisão/Fisca- lização.....	-	2.948.327	17.026.097	19.511.781	17.011.781	1.830.954	-	-	58.328.940
T O T A L	29.164.470	91.079.339	357.548.039	409.747.390	357.247.390	38.450.022	-	-	1.283.236.650

