

AJ12679

**MUDANÇA** O PROJETO INCLUI NOVA PRAÇA DE PEDÁGIO E AMPLIAÇÃO DO NÚMERO DE PISTAS

# Rodosol terá que bancar custos de ampliação da Terceira Ponte

**Vice-governador afirmou que não vai aceitar aumento do pedágio por conta de obras**

**MAURÍLIO MENDONÇA**  
mgomes@redgazeta.com.br

A Rodosol tem sinal verde do governo do Estado para que os projetos de ampliação e melhorias na Terceira Ponte sejam executados. Mas os custos das obras, orçados em quase R\$ 52 milhões, serão bancados pela empresa. O Estado não pretende ajudar financeiramente nem modificar o contrato e não vai per-

mitir que o valor seja repassado à população, com o aumento do pedágio.

Segundo o vice-governador, Ricardo Ferraço, na semana que vem será encaminhado um documento à empresa com o posicionamento do governo. "Não trabalhamos com a hipótese de ampliação de tarifa. Esse investimento é exclusivo da empresa. Cabe a ela proporcionar mais conforto e qualidade de serviço aos condutores. Não permitiremos aumento no pedágio", afirmou Ferraço.

Serão três alterações que devem começar a partir de março de 2008 e que devem terminar um ano depois. "Acredito que tudo estará pronto até dezembro do ano que vem. Vamos trabalhar com esse objetivo", disse o

diretor-presidente da Rodosol, Flávio Almada.

Uma das mudanças é a instalação de uma mureta móvel, no lugar da atual, que permitirá aumentar de quatro para cinco o número de faixas da ponte. Outra é a construção de duas alças na descida da via, em Vila Velha. E a terceira é a retirada de metade da praça do pedágio atual e a construção de uma nova em Vila Velha.

"A intenção da empresa é que tudo comece a ser feito a partir de março de 2008. Mas precisamos de uma resposta do governo sobre as pesquisas que apresentamos em outubro. Sendo liberado, em um mês damos início as obras", explica Almada. Ele afirma que as obras não vão atrapalhar o fluxo da ponte.

# O que muda na Terceira Ponte até 2009

Obra está orçada em **R\$ 52 milhões**.

Começaria em março de 2008 com prazo de um ano para a conclusão

## 1 - Mureta Central

Será retirada a mureta central e no lugar dela, instalada uma móvel, mais estreita, que permitirá que as pistas da ponte aumentem de quatro para cinco



A quinta faixa vai funcionar como cunha, sendo deslocada de acordo com o fluxo de veículos



Vitória

## 2 - Alças

**Duas pistas serão construídas em Vila Velha, saindo da ponte**

Uma em direção à Rua XV de Novembro (direção Praia da Costa) e outra para a Henrique Moscoso (direção Centro)

Cada uma terá uma faixa e nelas uma cabine eletrônica de pedágio (o TAG)

A estrutura das alças estará acoplada a estrutura da ponte, evitando o máximo de pilares e desapropriações



## 3 - Praça de Pedágio

A parte da atual praça de pedágio, para quem sai de Vitória, será retirada e uma nova construída no final da ponte, na chegada a Vila Velha

Serão oito cabines manuais e duas eletrônicas (TAG), após as duas alças

Para isso seria necessário desapropriar uma área do entorno, para abrir espaço aos carros e cabines

Ainda não se sabe onde será feito, mas ficaria entre a curva final da ponte (quando começa o valão) e os radares eletrônicos da Avenida Carioca



Vila Velha

A Gazeta - Ed. de Arte - Genildo

## Construção de mais uma faixa fica de fora

Outro estudo da Rodosol prevê uma melhoria no fluxo da Terceira Ponte para os próximos 20 anos. É a ampliação de uma das faixas francesas - as faixas mais localizadas perto do pedágio. A idéia é ampliar a faixa da subida (sentido Vila Velha) até o final da ponte. Com isso, sobem para seis o número de

faixas (incluindo a quinta, adquirida com a mureta móvel). A obra ainda não tem prazo para começar. Segundo o diretor-presidente da Rodosol, Flávio Almada, ela custaria menos de R\$ 80 milhões e seria executada em um ano e meio. "Toda a construção seria feita de baixo para cima, sobre uma plataforma flu-

tuante", explica. As intervenções na pista seriam para retoques. "Também não serão construídos novos pilares nem reforço do vão central", afirma. A nova faixa seria "entrelaçada" com a estrutura da ponte à base de fibra de carbono (mais leve e 20 a 30 vezes mais resistente a tração do que o aço).