

TERCEIRA PONTE

FAIXA PARA ÔNIBUS SÓ CABE COM AMPLIAÇÃO

Estudo prevê gasto de R\$ 186 milhões para fazer a obra

MAURÍLIO MENDONÇA
mgomes@redgazeta.com.br

O sonho de ver os ônibus passarem sobre a Terceira Ponte, em pista exclusiva, só deve realizar-se com a ampliação da largura da via, com dois metros a mais de cada lado. Um estudo inicial feito pela Rodosol – e a que A GAZETA teve acesso com exclusividade – aponta a necessidade dessa reforma, com um investimento de R\$ 186,2 milhões e uma obra executada em 30 meses.

A concessionária responsável pela ponte diz ainda que não há condições de assumir tal custo sem haver uma compensação, porque é um investimento não previsto no contrato de concessão, feito com o Estado, em 1998.

Por isso, seria necessário reequilibrar a taxa de retorno, que pode ser alterada de várias formas: o Estado pode assumir os custos da obra, ampliar o prazo de concessão da via – e, com isso, o tempo de cobrança de pedágio – ou reajustar o valor do pedágio. Pode até optar por todas essas medidas.

A Rodosol ainda analisa o impacto para encaminhar os cálculos ao Estado. O governo vai decidir o que será feito para que tal investimento aconteça. A GAZETA procurou o governo estadual para falar sobre o assunto, mas não houve retorno às ligações até o fechamento desta edição.

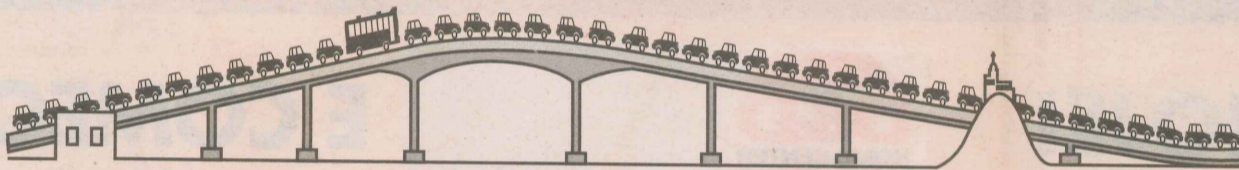
MUDANÇA

Hoje, a Terceira Ponte tem quatro faixas para circulação dos carros, sendo duas em cada sentido. O Estado chegou a divulgar, na semana passada, que retirando o canteiro central e instalando um que seja móvel seria possível alterar a largura da via e trabalhar com cinco fai-

RAIO-X DO PROJETO

A ampliação de 4 metros na largura da Terceira Ponte deve custar R\$ 175 milhões

Prazo previsto: 30 meses de obras, sempre mantendo quatro pistas de rolamento, duas por sentido



Pedágio

Parte da praça de pedágio será retirada de Vitória. Será criada uma nova praça, em Vila Velha, separada em três partes.

Parte dessa praça dará acesso exclusivo à Rua Inácio Higino; e outra parte, para a alça (em construção) que passa por cima da Avenida Carioca. Esta via também receberá guichês de pedágio

Será necessário desapropriar imóveis na região. E o radar, instalado ali, deverá ser retirado

A parte entre os primeiros pilares no mar e o vão central serão apoiados com a ajuda de mãos francesas, instaladas com uma distância de quatro metros, para dar suporte à caixa de concreto que sustenta a pista

O Canal da Costa, entre a descida da ponte até a Avenida Antônio Athayde, será tapado para dar lugar aos corredores exclusivos para ônibus

Haverá uma estação central, de embarque e desembarque, para os dois sentidos da via, em frente ao Shopping Praia da Costa

Como é hoje

São quatro pistas de rolamento, duas por sentido e cada uma com 3,5 metros de largura

Há ainda a mediana central e os recuos laterais, chegando 17,5 metros de largura total

Mudanças

■ Para incluir os dois metros de cada lado, a obra prevê alteração na estrutura que segura toda a pista e fica apoiada sobre os pilares

■ Os pilares não serão alterados, apenas as vigas que dão suporte ao tabuleiro, e nos extremos da ponte será colocada uma viga de cada lado

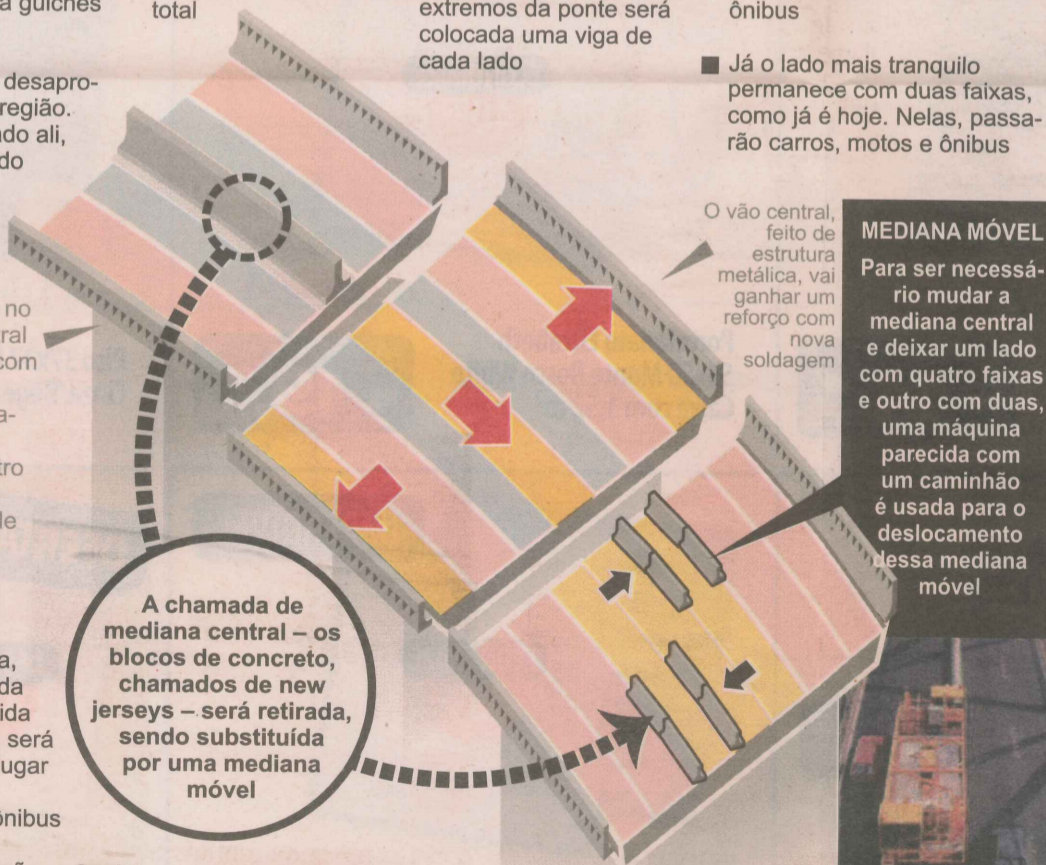
Como ficará

■ A ponte passará a ter 21,5 metros de largura, com 3,5 metros para cada faixa

■ O 1 metro extra será usado pela mediana e para os recuos laterais

■ No horário de pico, o trânsito para o sentido mais movimentado ficará com quatro faixas, com uma exclusiva para os ônibus

■ Já o lado mais tranquilo permanece com duas faixas, como já é hoje. Nelas, passarão carros, motos e ônibus



A chamada de mediana central – os blocos de concreto, chamados de new jerseys – será retirada, sendo substituída por uma mediana móvel

O vão central, feito de estrutura metálica, vai ganhar um reforço com nova soldagem

MEDIANA MÓVEL

Para ser necessário mudar a mediana central e deixar um lado com quatro faixas e outro com duas, uma máquina parecida com um caminhão é usada para o deslocamento dessa mediana móvel

O equipamento desgruda a mureta do solo e, automaticamente, instala-a em outra faixa. A mureta é toda conectada, feita de concreto e interligada com ajuda de cabos de protensão

MAIS UMA PISTA

“Com a ampliação nós teremos seis faixas para o trânsito, com 3,5m de largura cada uma. Será uma pista a mais para carros e outra só dos ônibus”

GERALDO DADALTO
Diretor de Operações da concessionária Rodosol

xas. A quinta funcionaria como coringa, sendo usada só por ônibus, dependendo do trânsito.

“INVIÁVEL”

“Essa mudança não é viável”, frisa o diretor de Operações da Rodosol, Geraldo Dadalto. “Sem ampliar a via, alterando apenas o canteiro central e a largura das faixas, falta espaço para que um veículo de socorro passe entre os carros, por exemplo. É arriscado”, alerta Dadalto.

Ele defende a ampliação da via em 4m de largura, 2m de cada lado. Também sugere a substituição do canteiro central; hoje fixo, por um que seja móvel e possa ser adequado entre as faixas.

“A obra seria feita em 30 meses, sem precisar interditar faixas. Retiramos o canteiro central, hoje com 2m, realocamos as faixas, e deixamos 2m de sobra para que a ampliação seja feita, respeitando as estruturas metálicas e de concreto da via”, relata o diretor.

Do investimento total, R\$ 175 milhões são para ampliação das pistas e para o canteiro móvel. Pouco mais de R\$ 11 milhões seriam destinados à construção de uma nova praça de pedágio em Vila Velha.