

TERCEIRA PONTE

CORREDOR PARA ÔNIBUS, MESMO SEM AMPLIAÇÃO

Estado já incluiu via na primeira etapa de estudos do BRT

MAURÍLIO MENDONÇA
mgomes@redgazeta.com.br

Os corredores exclusivos para ônibus, projeto de mobilidade defendido pelo governo estadual, vai passar pela Terceira Ponte. Só que ainda não está confirmada se haverá ou não a ampliação da via. Por enquanto, a única confirmação é de que uma pista a mais poderá ser construída, já servindo como passagem dos coletivos durante os horários de pico.

A mudança está definida dentro dos primeiros estudos feitos pelo Estado para a inclusão do novo sistema de mobilidade urbana, o BRT (sigla em inglês para Tráfego Rápido de Ônibus). “A Terceira Ponte está incluída na primeira etapa dos corredores exclusivos. É uma decisão do Estado para melhorar o trânsito de ônibus, no local”, frisa a secretária estadual de Transporte e Obras Públicas em exercício, Luciene Becacici.

Segundo ela, há um estudo em andamento para confirmar se será possível ou não ampliar o número de pistas na Terceira Ponte, pelo menos uma a mais para cada sentido. Além disso, o canteiro central seria retirado e substituído por uma mediana central móvel (que poderia ser deslocada de acordo com o fluxo do tráfego).

“Mesmo se não for possível aumentar a largura da ponte, é possível retirar o canteiro central e deixar a mediana móvel. Assim, refazendo a largura das faixas, conseguimos ganhar mais uma, subindo de quatro para cinco pistas”, frisa.

Serão duas pistas para cada sentido da via e a quinta para funcionar como um coringa. “Ela seria usada somente pelos ônibus e na direção que houvesse um

SÓ O PROJETO

R\$ 27

milhões

É o valor do edital para contratar o projeto executivo do BRT.

maior movimento de carros”, afirma Luciene Becacici. Ou seja: pela manhã em direção a Vitória e após as 17h no sentido oposto.

Segundo a secretária em exercício, essa alteração viária não está incluída nos mais de R\$ 500 milhões que o Estado pediu de financiamento ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para a execução da primeira etapa do BRT.

“Esse estudo é de competência da Rodosol. Todo o assunto será tratado fora do projeto do BRT”, alertou a secretária, sem confirmar se as obras serão custeadas pelo Estado ou pela empresa concessionária.

ESTUDO

A Rodosol, por sua vez, diz que já fez o estudo e o encaminhou para a Agência Reguladora de Saneamento Básico e Infraestrutura Viária do Espírito Santo (Arsi). Esta disse que o trabalho foi um pedido da própria Secretaria de Transporte e Obras Públicas (Setop), que já estaria com o documento em mãos.

A previsão é de que o projeto executivo de toda a primeira etapa de obras do BRT seja entregue até dezembro de 2013, após 18 meses de elaboração, previstos em edital lançado na semana passada. O objetivo é incluir corredores exclusivos em 32km de via, desde Carapina, na Serra, até Jardim América, em Cariacica, e a região central de Vila Velha.

POR DENTRO DO SISTEMA



GABRIEL LORDÉLLO

▼ Primeira etapa do BRT

Serão 32 quilômetros de vias ampliadas e reformadas, da Serra até Cariacica e Vila Velha

▼ Ponto de partida

Começa na Reta do Aeroporto, na altura do Vitória Apart Hospital, e passa pelas avenidas Fernando Ferrari e Reta da Penha até chegar à Praça do Cauê, antes da Terceira Ponte

▼ Separação

Dali, parte segue pela Terceira Ponte; e a outra, em direção ao Centro da Capital, pelas avenidas

César Hilal e Vitória

▼ Adaptação

Serão necessárias obras de reforma estrutural na Praça do Cauê para separar o trânsito de ônibus e carros. Os veículos menores, com exceção dos de moradores da região, passarão por passagem subterrânea, com acesso direto à ponte

▼ Mais intervenção

Na Avenida Vitória, na Curva do Saldanha, uma nova obra estrutural será avaliada: possível túnel ou viaduto para melhorar circulação no local

▼ Centro

A intenção é de que os ônibus passem pela Avenida Princesa Isabel, deixando as avenidas Jerônimo Monteiro e Beira-Mar para os demais veículos

▼ Cariacica

A ligação de Vitória e Cariacica será feita exclusivamente pela Cinco Pontes ou Ponte Florentino Avidos (usada somente por ônibus). Assim, os coletivos terão acesso aos terminais de São Torquato, em Vila Velha; e Jardim América, Cariacica

▼ Vila Velha

A ligação de Cariacica a

Vila Velha será pela via a ser construída sobre o Canal de Jardim América, que vai até a Avenida Carlos Lindenberg (foto), que já está em obras

▼ Novas vias

Após passar pelo Terminal do Ibes, os veículos seguirão em direção ao Terminal de Vila Velha, via Canal Bigossi (ônibus do BRT deixam de passar pelo Centro e pela Glória)

▼ Terceira Ponte

Ainda haverá ligação da Praça do Cauê com o Terminal de Vila Velha via 3ª Ponte, mesmo sem obra de expansão

Praça de pedágio será dividida entre cidades

Para que o sistema do BRT, por meio dos corredores exclusivos, chegue até a Terceira Ponte e passe sobre a via, serão necessárias algumas alterações no fluxo viário da Praça do Cauê, que antecede a Praça de Pedágio. Por sinal, parte das cabines terá que ser realo-

cada para Vila Velha.

“Os corredores exclusivos sairão da Reta da Penha e vão direto para a Praça do Cauê. Dali, parte segue para Vila Velha, pela Terceira Ponte, e a outra vai em direção ao Centro da Capital, pelas avenidas César Hilal e Vitória”, ex-

plica a secretária estadual de Transportes e Obras Públicas em exercício, Luciene Becacici.

Os carros que seguem para a ponte teriam que passar por baixo da Praça do Cauê. A superfície ficaria somente para os coletivos do BRT e demais veículos

de moradores da região.

“Levando parte das cancelas para Vila Velha, deixando para fazer a cobrança do pedágio para quem sai de Vitória no município vizinho, o trânsito ficará mais tranquilo do lado da Capital”, diz a secretária em exercício.