

Página
TRÊS

Fluxo mais fácil. Uma das propostas para diminuir os engarrafamentos é tornar móvel a mureta central, hoje fixa; mudança nos acessos à via também está sob análise

3ª Ponte vai ter faixa para ônibus

Viaduto sobre Praça do Cauê seria opção

Engenheiro defende que um túnel até a ponte é uma obra mais cara e mais demorada

O estudo organizado pelo Estado prevê a construção de um túnel, passando por baixo da Praça do Cauê, para o acesso à ponte, em Vitória. Mas há quem acredite que essa seja a pior opção, agora, tanto técnica quanto economicamente. Para o engenheiro Luiz Carlos Menezes, o melhor seria que a passagem fosse construída por cima da praça.

“Já apresentei o projeto ao Estado e à prefeitura. Seria feita uma rampa, de 1,2m de altura, passando sobre a praça e descendo bem em frente aos guichês de pedágio. Esse elevado cobriria cerca de 30% a 35% da praça”, afirma o engenheiro.

PASSARELAS

Visando a atender aos pedestres, a proposta inclui a construção de passarelas, que ficariam abaixo desses elevados e da praça. “O elevado fica no meio da praça. Ligando um lado ao outro haveria passarelas, que afundariam cerca de 1m. Assim, entre o piso da passarela e o começo do elevado haveria um espaço de 2,2m para os pedestres atravessarem”, explica Luiz Carlos Menezes.

A obra seria realizada entre três e seis meses e custaria bem menos. “O túnel é uma obra para cinco anos de construção, contando o tempo de elaboração do projeto. E teria de ficar a pelo menos 5,5m de profundi-

Estado estuda alargamento da via; projeto inclui, ainda, instalação de mais duas faixas

MAURÍLIO MENDONÇA
mgomes@redgazeta.com.br

O Estado quer aumentar de quatro para seis o número de faixas da Terceira Ponte, ou seja, uma a mais, por sentido de fluxo. A intenção é garantir a inclusão de corredores exclusivos para ônibus na via.

O governo ainda pretende retirar o canteiro central – que hoje é fixo – e instalar um dispositivo que permita mover essa divisória. Dessa forma, durante o pico de trânsito, não seriam mantidas, necessariamente, as três faixas para cada lado. O sentido mais sobrecarregado poderia ficar com quatro faixas; e o oposto, com duas. E apenas o sentido com maior número de pistas teria uma faixa exclusiva para coletivos.

Tudo está em fase de estudo de viabilidade dos projetos, elaborados pela Rodosol, que administra a ponte. “O pedido foi feito pelo governador Renato Casagrande”, frisa o secretário estadual de Obras Públicas, Fábio Damasceno.

rante o secretário. Ainda está prevista alteração na largura das faixas, caindo de 3,5m para 3,2m, no máximo.

ACESSOS

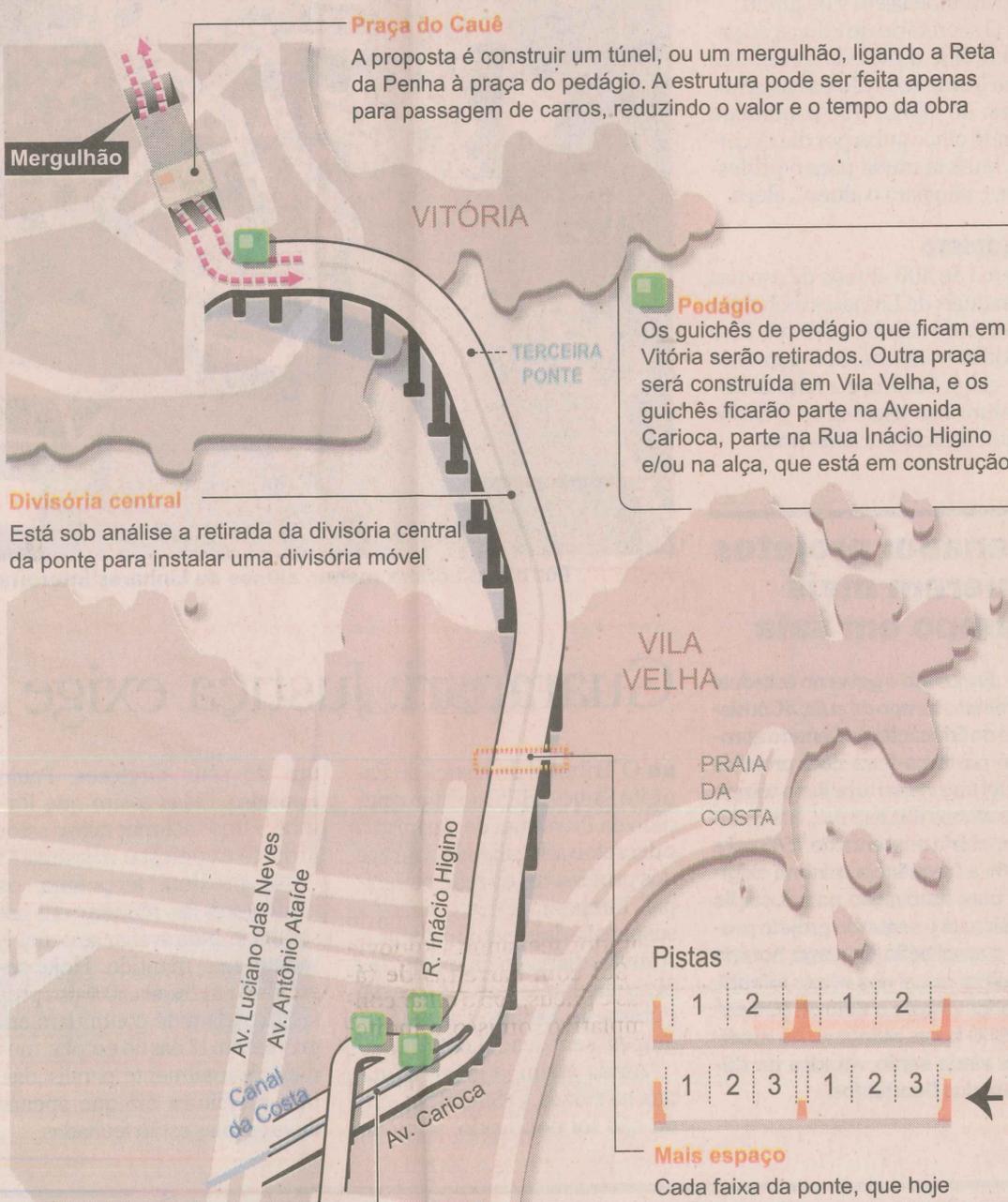
Nos estudos, também é analisada a mudança nos acessos à ponte. Em Vitória, seriam retirados os pedágios para quem quer subir na ponte, construindo novos em Vila Velha, e um túnel poderá ser construído por baixo da Praça do Cauê, ligando a Reta da Penha com a entrada da ponte.

“Nós queremos o corredor exclusivo na Terceira Ponte, e com segurança. Estamos com uma série de estudos, feitos pela concessionária Rodosol, para conseguir ampliar a capacidade da ponte e favorecer o transporte coletivo”

Fábio Damasceno
Secretário estadual de Transportes e Obras Públicas

Outra melhoria será possibilitada com a cobertura do Canal da Costa – que fica no meio da Avenida Carioca e vai até a Avenida Antônio Ataíde. A via

As mudanças em estudo



MUDANÇAS

Para instalar as seis faixas e o corredor exclusivo serão necessários, além da divisória central móvel, outras

Estado estuda alargamento da via; projeto inclui, ainda, instalação de mais duas faixas

MAURÍLIO MENDONÇA
mgomes@redgazeta.com.br

O Estado quer aumentar de quatro para seis o número de faixas da Terceira Ponte, ou seja, uma a mais, por sentido de fluxo. A intenção é garantir a inclusão de corredores exclusivos para ônibus na via.

O governo ainda pretende retirar o canteiro central – que hoje é fixo – e instalar um dispositivo que permita mover essa divisória. Dessa forma, durante o pico de trânsito, não seriam mantidas, necessariamente, as três faixas para cada lado. O sentido mais sobrecarregado poderia ficar com quatro faixas; e o oposto, com duas. E apenas o sentido com maior número de pistas teria uma faixa exclusiva para coletivos.

Tudo está em fase de estudo de viabilidade dos projetos, elaborados pela Rodosol, que administra a ponte. “O pedido foi feito pelo governador Renato Casagrande”, frisa o secretário estadual de Obras Públicas, Fábio Damasceno.

MUDANÇAS

Para instalar as seis faixas e o corredor exclusivo serão necessários, além da divisória central móvel, outras quatro mudanças. Entre elas está o aumento da largura da ponte. “Queremos aumentar 1,4 metro em cada lado. A estrutura suporta isso”, ga-

Início das obras e custos do projeto ainda não foram definidos

Ainda não foram definidos os prazos nem os valores para todos os projetos de intervenção na Terceira Ponte. Ainda são propostas, que estão sendo elaboradas pela Rodosol. “Mas, pelo menos, já sabemos que será possível ampliar a via e vamos ver como isso será feito”, defende o secretário es-

rante o secretário. Ainda está prevista alteração na largura das faixas, caindo de 3,5m para 3,2m, no máximo.

ACESSOS

Nos estudos, também é analisada a mudança nos acessos à ponte. Em Vitória, seriam retirados os pedágios para quem quer subir na ponte, construindo novos em Vila Velha, e um túnel poderá ser construído por baixo da Praça do Cauê, ligando a Reta da Penha com a entrada da ponte.

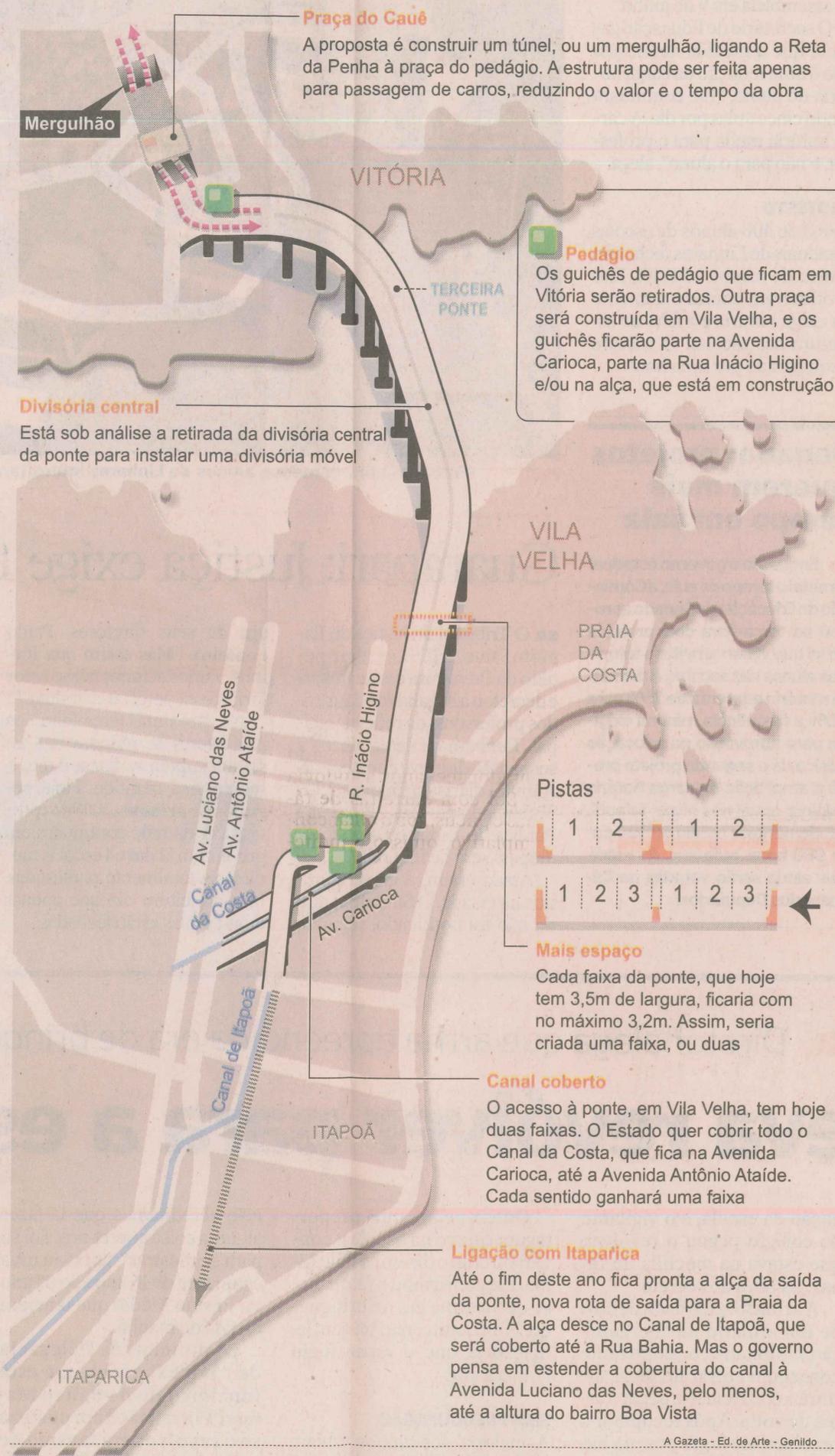
“Nós queremos o corredor exclusivo na Terceira Ponte, e com segurança. Estamos com uma série de estudos, feitos pela concessionária Rodosol, para conseguir ampliar a capacidade da ponte e favorecer o transporte coletivo”

Fábio Damasceno
Secretário estadual de Transporte e Obras Públicas

Outra melhoria será possibilitada com a cobertura do Canal da Costa – que fica no meio da Avenida Carioca e vai até a Avenida Antônio Ataíde. A via ganha 10m e uma faixa a mais por sentido. “Teremos corredor de ônibus da Fernando Ferrari até o Terminal de Vila Velha”, diz Damasceno.

tadual de Transporte e Obras Públicas, Fábio Damasceno. Segundo ele, o projeto executivo dessa intervenção deverá ser feito pelo Estado ou pela Rodosol. O fechamento do canal também está previsto para acontecer, e logo. “Mas o túnel, na área da Praça do Cauê, precisa ser mais bem-estudado.”

As mudanças em estudo



O estudo organizado pelo Estado prevê a construção de um túnel, passando por baixo da Praça do Cauê, para o acesso à ponte, em Vitória. Mas há quem acredite que essa seja a pior opção, agora, tanto técnica quanto economicamente. Para o engenheiro Luiz Carlos Menezes, o melhor seria que a passagem fosse construída por cima da praça.

“Já apresentei o projeto ao Estado e à prefeitura. Seria feita uma rampa, de 1,2m de altura, passando sobre a praça e descendo bem em frente aos guichês de pedágio. Esse elevador cobriria cerca de 30% a 35% da praça”, afirma o engenheiro.

PASSARELAS

Visando a atender aos pedestres, a proposta inclui a construção de passarelas, que ficariam abaixo desses elevados e da praça. “O elevador fica no meio da praça. Ligando um lado ao outro haveria passarelas, que afundariam cerca de 1m. Assim, entre o piso da passarela e o começo do elevador haveria um espaço de 2,2m para os pedestres atravessarem”, explica Luiz Carlos Menezes.

A obra seria realizada entre três e seis meses e custaria bem menos. “O túnel é uma obra para cinco anos de construção, contando o tempo de elaboração do projeto. E teria de ficar a pelo menos 5,5m de profundidade”, frisa o engenheiro.

PELA ALÇA

60%
dos veículos

É o percentual dos veículos que chegam a Vila Velha pela Terceira Ponte, entre as 17 e as 20h, e vão passar a seguir pela nova alça. O prazo final para a obra é dezembro deste ano. Com a alça, a intenção é reduzir o fluxo nas avenidas Carioca e Luciano das Neves, principalmente.