

MOBILIDADE URBANA

Projeto para ampliar a 3ª Ponte

Para acabar com engarrafamentos, a Rodosol propõe a construção de uma pista a mais em cada sentido da ponte

Daniel Figueredo

Ampliar a Terceira Ponte com mais uma pista em cada sentido é uma obra necessária para conseguir dar um serviço adequado aos usuários e reduzir os engarrafamentos diários, afirmou o diretor-presidente da Rodosol, Geraldo Dadalto.

Segundo Dadalto, o projeto foi feito a pedido do próprio governo do Estado e já foi entregue. Mas, ele disse que desconhece a razão de, até então, não ter sido executado.

A concessionária solicitou o projeto à empresa alemã LAP – especialista em construção de estruturas metálicas em pontes – e entregou à Agência Reguladora de Saneamento e Infraestrutura Viária (Arsi), em 2011.

O projeto prevê uma ampliação de quatro metros na ponte, além da retirada do canteiro central e a substituição por um removível.

“A obra duraria 30 meses e, quando solicitamos o projeto, pedimos que fosse feito sem necessidade de interromper uma das faixas. O nosso projeto funciona dessa forma: enquanto as obras estiverem sendo realizadas, a ponte continuaria com duas faixas por sentido.”

Dadalto afirmou que o complemento da obra seria a mudança da configuração das praças de pedágio. Duas novas praças seriam construídas em Vila Velha e a existente em Vitória seria mantida.

“Isso daria mais capacidade e melhoraria os problemas nos acessos de Vitória, pois uma barreira de entrada seria retirada e o fluxo de carros melhoraria.”

Outro ponto apontado como uma vantagem do projeto apresentado é o fato de o canteiro central ser removível, o que possibilitaria que as faixas fossem adequadas ao fluxo.

“Durante o pico da manhã, seriam quatro faixas para Vitória, três para carros e uma para o BRT (corredor exclusivo de ônibus). Durante a noite, seria o inverso. Isso ajudaria também a dar mais fluidez no trânsito.”

Outro ponto explicado por Dadalto foi o custo da obra e quem seria responsável pela realização da mesma. “Na licitação, a ponte não teve obrigação de passar por melhorias, pois o pedágio ficaria caro. Isso está no contrato. Existe uma forma de ampliar a ponte: o governo do Estado paga, ou amplia o tempo de contrato de concessão ou aumenta o pedágio.”

Questionada sobre a ampliação da Terceira Ponte, a Secretaria de Estado dos Transportes e Obras Públicas (Setop) afirmou que aguarda o término da auditoria do contrato da Rodosol para se posicionar sobre o assunto.



LEONE IGLESIAS - 31/01/2014

FLUXO INTENSO DE CARROS NA ENTRADA DA TERCEIRA PONTE: proposta feita pela Rodosol seria executada em 30 meses, sem necessidade de fechar a passagem de veículos durante a obra

PROPOSTAS DE AMPLIAÇÃO

Cinco faixas

> DURANTE UMA ENTREVISTA em dezembro, o secretário de Estado dos Transportes e Obras Públicas, Fábio Damasceno, afirmou que dois projetos estavam sendo analisados pelo governo do Estado.

> UM DELES seria a instalação de mais uma faixa na ponte, usando a mesma estrutura existente hoje, totalizando cinco faixas.

OBRA

> A CRIAÇÃO da quinta pista se daria pela retirada do canteiro central e a instalação de uma faixa reversível.

Também seria reduzido o tamanho das faixas para a criação dessa quinta pista.

> DURANTE os horários de pico, ficariam três faixas para o sentido de maior fluxo e duas no sentido oposto. **> POREXEMPLO**, durante a manhã, seriam três faixas para Vitória e duas para Vila Velha.

ESPAÇO

> DE ACORDO com a Rodosol, um dos problemas do projeto é que as faixas ficariam estreitas, o que impediria, por exemplo, a remoção de veículos quebrados e prejudicaria a operação.

Guarda-corpo de metal

> UMA PROPOSTA para a ampliação da capacidade da Terceira Ponte feita pelo engenheiro da Metron Luiz Carlos Menezes é a retirada do guarda-corpo das laterais da ponte e do canteiro central, ampliando a capacidade para seis faixas.

OBRA

> SERIAM TRÊS faixas por sentido, sendo duas exclusivas para o BRT. As faixas de carros teriam 2,90m e as

dos ônibus teriam 3,40m.

> A OBRA seria feita com um ano e, segundo o engenheiro, custaria cerca de R\$ 20 milhões.

TEMPO DE VIDA

> DE ACORDO com a Rodosol, a obra seria executada de forma rápida, mas teria um tempo de vida entre quatro e cinco anos, quando haveria uma nova sobrecarga na capacidade da Terceira Ponte. Porém, como haveria faixa exclusiva, os serviços de guincho e ambulância poderiam ser mantidos de forma adequada.

Custo da obra
R\$ 192 MILHÕES

Este foi o valor estimado em 2011. O prazo previsto para a obra seria de 30 meses

A ideia da Rodosol Cada sentido teria 3 faixas

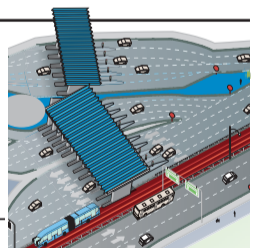
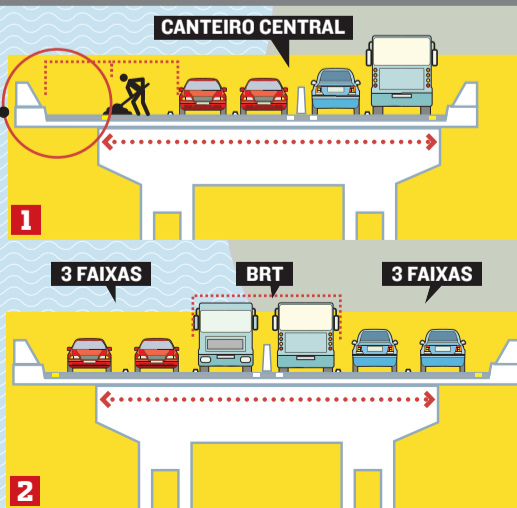
Tamanho da ponte

A Terceira Ponte hoje possui duas faixas por sentido e, no total, tem 17,5 metros de largura. Ela seria ampliada para 21,5 metros.

COMO SERIA

1 A OBRA

O canteiro central será retirado, o que abriria dois metros de espaço. Com isso, seriam repositionadas as faixas da via. Seriam mantidas as quatro faixas durante a obra na pista, que teria menos congestionamentos.



3 PRAÇA DE PEDÁGIO

Duas novas praças de pedágio seriam criadas em Vila Velha, uma para quem vai para a rua Inácio Higinio e outra para quem segue para a alça da ponte e pela avenida Carioca. A cabine de Vitória seria mantida para quem segue de Vila Velha.

2 RESULTADO

A obra duraria 30 meses e seriam construídas três faixas por sentido, com 3,40 metros cada. Duas delas seriam de corredores exclusivos de ônibus. O canteiro central seria reversível. No momento de maior fluxo em um dos sentidos, ele ficaria com quatro faixas e o outro com duas faixas.

Cidades

MOBILIDADE URBANA

“É a solução mais definitiva”

O projeto de ampliação da Terceira Ponte e construção da praça do pedágio em Vila Velha foi apresentado pelo diretor-presidente da Rodosol, Geraldo Dadalto. Ele considera que esta é a solução mais definitiva para os engarrafamentos.

Segundo Dadalto, a intenção é auxiliar no debate sobre mobilidade urbana no Estado.

“São 80 mil veículos que passam na ponte por dia. Por minhas estimativas, são pelo menos 160 mil passageiros do Transcol todos os dias. É preciso melhorar a Terceira Ponte para melhorar a mobilidade na região metropolitana.”

A TRIBUNA – É necessária uma ampliação na Terceira Ponte?

GERALDO DADALTO – É necessária e há algum tempo. A ponte foi projetada na década de 1970, e a projeção feita naquela época previa que ela atingisse a capacidade máxima de 70 mil veículos. Já chegamos nisso, com mais ou menos 35 anos depois de o projeto ter sido feito.

> E quem faria essa obra?

O contrato já passou por quatro

auditorias e nenhuma constatou irregularidades. A questão é que, na licitação, a Terceira Ponte foi excluída da necessidade de garantir ao usuário um serviço adequado, com níveis baixos de congestionamento, para que o valor da tarifa não subisse. Está no contrato.

Qualquer obra que tenha de ser feita de ampliação precisaria de uma adequação no equilíbrio do contrato, pois isto não estava previsto.

> Qual projeto foi apresentado ao governo do Estado?

Fizemos um estudo de tráfego, que mostrou os principais problemas nos acessos à Terceira Ponte, em cima dela e nas saídas. Esse estudo foi feito e nos apontou algumas soluções para os congestionamentos.

A solução apontada foi a ampliação da capacidade da ponte e a mudança da praça de pedágio, com a instalação de uma delas em Vila Velha.

> Como seria feita a obra na Terceira Ponte?

A obra duraria 30 meses e, quando solicitamos o projeto, pedimos que fosse feito sem necessidade de

“A projeção feita na década de 1970 previa que a ponte atingisse a capacidade máxima de 70 mil veículos. Já chegamos a 83 mil”

Sugestão de mudar acesso

A obra de ampliação na Terceira Ponte é necessária, afirmam especialistas. Mas, de acordo com eles, é necessário também haver mais empenho nas melhorias dos acessos da ponte.

“Melhoraria o tráfego dos ônibus na ponte, já que uma faixa é exclusiva para o BRT. E, por consequência, pode até reduzir o número de veículos em até 20%, por conta da qualidade do transporte”, disse o mestre em Logística e

Transportes Manoel Rodrigues.

O engenheiro de tráfego Fábio Romero afirmou que a obra é boa para o BRT, mas é preciso ter cuidado nos acessos. “O trânsito é uma cadeia e é necessário verificar se não vão ser jogados para os acessos esses engarrafamentos.”

A engenheira de tráfego Gesiane Pereira afirmou que a mudança da praça para Vila Velha, por exemplo, ajudaria, mas é necessário ver outros pontos de congestionamento.

O QUE ELES DIZEM



“É preciso fazer melhorias nos acessos à Terceira Ponte, pois eles são os maiores problemas”

Fábio Romero, engenheiro de tráfego



“Se jogar o BRT no tráfego da ponte, pode comprometer a velocidade e ele perderia a vantagem”

Gesiane Pereira, engenheira de tráfego



GERALDO DADALTO, diretor-presidente da Rodosol, disse que o número de cabines também seria ampliado

interromper uma das faixas. O nosso projeto funciona dessa forma: enquanto as obras estiverem sendo realizadas, a ponte continuaria com quatro faixas por sentido.

Essa foi uma das exigências que fizemos aos projetistas. Ou seja, enquanto houver a ampliação, não vai ter uma piora no trânsito.

A obra se daria em quatro partes da ponte, simultaneamente. Retiraríamos o canteiro central, daríamos dois metros para a empreiteira trabalhar e manteríamos quatro faixas funcionando, como é hoje. Terminado um lado, iríamos para o outro.

> A praça de pedágio em Vila Velha resolveria o problema dos engarrafamentos?

Melhoraria o fluxo em Vitória, pois tiraria uma barreira física. Mas, ao contrário do que se pensa, não jogaria o engarrafamento para

“Também é preciso melhorar os acessos. O Estado ficou muito tempo sem fazer grandes obras de mobilidade urbana”

dentro da ponte. O número de cabines seria construído de acordo com o número de faixas.

> Essa obra resolveria o problema por quanto tempo?

Bem, a solução que apresentamos é um dos melhores projetos e o que tem a capacidade de entregar ao usuário da ponte a qualidade de serviço necessária por mais 15 anos, a contar de hoje. Mas, os problemas de mobilidade são parte de uma corrente. Se resolver aqui, tem de resolver outros problemas. O Estado ficou muito tempo sem fazer grandes obras de mobilidade urbana.

Auditoria concluída em abril

A auditoria do contrato de concessão da Rodosol realizado pelo Tribunal de Contas do Espírito Santo (TC-ES) será concluída no dia 24 de abril.

A auditoria analisa, dentre outros pontos, a legalidade do contrato assinado em 1998 com a concessionária. Ela foi aberta a pedido do governo do Estado, após uma série de manifestações e protestos contra a cobrança de pedágio, em junho e julho do ano passado.

Durante o período, foi determinado pela Justiça Estadual que o valor do pedágio da Terceira Ponte fosse reduzido ao valor estabelecido apenas para a manutenção da ponte – de R\$ 1,90 para R\$ 0,80.

O TC-ES está analisando mais de 32 mil páginas de documentos, além de contratos, dados de fluxo de veículos, condicionantes ambientais e outros dados. A auditoria do contrato de concessão teve seu prazo adiado por duas vezes. O último adiamento aconteceu em fevereiro.

Um dos fatores questionados pelo governo do Estado e Ministério Público do Espírito Santo (MP-ES) inclui a responsabilidade de ampliação da Terceira Ponte. Além disso, existe o questionamento se a ponte já estaria paga e se deveria ser mantida ou não a cobrança do pedágio na via.

No entendimento da concessionária, o contrato é claro em relação

a isso. “O contrato exclui a Terceira Ponte da necessidade de ampliação por parte da concessionária”, afirmou o diretor-presidente

OS NÚMEROS

32 mil páginas estão em análise na auditoria

8 meses será o tempo total da auditoria, se ela terminar em 24 de abril

da Rodosol, Geraldo Dadalto.

Questionado sobre a auditoria, o diretor-presidente da concessionária disse estar tranquilo. “Já passamos por outras auditorias e uma Comissão Parlamentar de Inquérito. Não foi encontrada nenhuma irregularidade no contrato. Se tivéssemos de fazer algo, já teríamos feito.”

Segundo ele, o fluxo de carros na Terceira Ponte está um pouco acima do planejado. “São 7% acima do que estimamos quando fizemos o contrato de concessão, mas temos um déficit de 48% no que estimávamos para Guarapari. São os riscos do negócio.”

JULIA TERAYAMA - 12/08/2013



VISTA da Terceira Ponte: Tribunal de Contas analisa contrato de concessão