

ESPIRITO SANTO
GOVERNO DO ESTADO
SECRETARIA DOS TRANSPORTES E OBRAS PÚBLICAS

CONCORRÊNCIA PÚBLICA
CONCESSÃO
EDITAL N.º 01/98

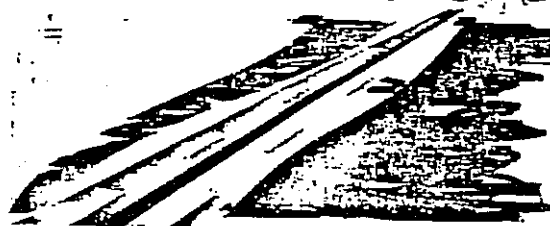
CONCESSÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS

RODOVIA DO SOL

ANEXO I

DESCRIÇÃO DO "SISTEMA RODOVIA DO SOL"

RODOVIA DO SOL



CONCESSÃO DE OBRAS PÚBLICAS
CONSELHO DE REFORMA DO ESTADO

ANEXO I

DESCRIÇÃO DO SISTEMA RODOVIA DO SOL

1. DESCRIÇÃO GERAL

O Sistema Rodovia do Sol é composto pelo Sistema Atual Existente e sua Ampliação, conforme se descreve a seguir.

2. SISTEMA ATUAL EXISTENTE

O Sistema Existente compreende o atual conjunto de pistas de rolamento, suas faixas de domínio e edificações, instalações e equipamentos nela contidos, compreendendo:

- 2.1. Ponte Castello de Mendonça (Terceira Ponte) e sua Praça de Pedágio;
- 2.2. Trecho urbano de Vila Velha com extensão total de 4.680 m, compreendido entre a Ponte Castello de Mendonça e o Km 0 da Rodovia do Sol, constituído pelo tramo da Avenida Carioca entre a Ponte Castello de Mendonça e Rua Luciano das Neves (750.m); Rua Luciano das Neves entre Avenida Carioca e Km. 0 da Rodovia do Sol, na Rótula do Hospital Santa Mônica, com extensão de 1.880 m ; Rua Francelino Setúbal entre Avenida Carioca e Km. 0 da Rodovia do Sol, na Rótula do Hospital Santa Mônica com extensão de 2.050 m;
- 2.3. Trecho compreendido entre o Km 0 da Rodovia do Sol e a localidade de Setiba (Km 33+545);
- 2.4. Trecho compreendido entre a Praia Graçai e o Distrito de Meaípe, em Guarapari (Km 1+420 ao Km 6+780).

3. OBRAS DE AMPLIAÇÃO E RECUPERAÇÃO

As Obras de Ampliação e Recuperação do Sistema Rodovia do Sol compreendem:

3.1. Ponte Castello de Mendonça

Compõe-se da modernização e recuperação da Ponte Castello de Mendonça (Terceira Ponte), que faz a interligação da Grande Vitória com a localidade de Vila Velha.

3.2. Rodovia do Sol – Trecho Vila Velha – Setiba (ES-060)

O projeto de duplicação inicia-se no entroncamento da Rodovia do Sol com a Rodovia Dary Santos, no Km 5+045, e estende-se até o Km 33+545, no trevo de acesso à cidade de Setiba. No desenvolvimento de seus 28.500 m, em pista dupla e com duas faixas de tráfego por sentido, inclui-se também a construção de uma nova ponte sobre o Rio Jucu, com 13,60 m de largura e 168,00 m de comprimento.

3.3. Praça de Pedágio da Praia do Sol

Trata-se da implantação de nova Praça de Pedágio na Praia do Sol, em local a ser definido pela Concessionária, sob prévia aprovação do DER.

3.4. Contorno de Guarapari

O trecho contido no Sistema constitui-se por uma via de contorno com pista dupla e canteiro central, em faixa de domínio de 40 m. Seu início, que dá continuidade à Rodovia do Sol (ES-060), é no trevo de acesso ao balneário de Setiba, prolongando-se até a localidade de Praia de Graçaí, perfazendo um total de 25.200 m de extensão.

3.5. Rodovia do Sol – Trecho Praia de Graçaí - Meaípe (ES-060)

Com início na interseção da Praia de Graçaí e a ligação rodoviária constituída pelo contorno de Guarapari, este segmento finaliza o Sistema com sua chegada ao perímetro urbano de Meaípe. Compõem-se também de projeto em pista dupla, canteiro central e acostamento, numa extensão de 5.360 m.

4. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Todas as obras do Sistema Rodovia do Sol deverão ter características técnicas de estradas de rodagem enquadradas na Classe I estabelecida na Resolução nº 1.084/76, do Conselho Rodoviário Estadual, do DER/ES.

5. EXTENSÃO DO SISTEMA RODOVIA DO SOL

O Sistema Rodovia do Sol tem a extensão total de 72.282,50 m, constituído pelos seguintes trechos:

• Praça de Pedágio da Terceira Ponte	158,50 m
• Ponte Castello de Mendonça	3.339,00 m
• Trecho Terceira Ponte - Km. 0 da Rod. do Sol	4.680,00 m
• Trecho Rodovia do Sol – Km. 0 a Km. 5 + 045	5.045,00 m
• Trecho Vila Velha – Setiba	25.200,00 m
• Contorno de Guarapari	28.500,00 m
• Trecho Praia de Graçai - Meaipe	5.360,00 m
• TOTAL DO SISTEMA	72.282,50 m

6. OBRA COMPLEMENTAR

A CONCESSIONÁRIA terá que executar, como Obra Complementar, a Interligação da Terceira Ponte com a Avenida Carlos Lindenberg, com extensão de 1,20 Km, necessária à otimização do Sistema Existente, de acordo com os prazos, condições e projeto básico apresentado no Programa de Exploração de Rodovias – PER.

7. PAVIMENTO

As condições de superfície do pavimento deverão ser pesquisadas pela CONCESSIONÁRIA, através de visitas locais.

As estruturas de pavimentos existentes deverão ser investigadas junto ao DER através de sondagens já executadas para projetos de restauração.

8. DRENAGEM

Todos os dispositivos do Sistema foram definidos através de estudos da drenagem, para ideal previsão de suas localizações. A estimativa destes dispositivos de captação e drenagem superficial e profunda, foi baseada na geometria do traçado proposto e anteprojeto de terraplenagem.

9. ILUMINAÇÃO

Os postos de Pedágio do Sistema serão iluminados, assim como o trecho de entre os Km 7+320 e Km 11+160, em um total de 3.840 m, devido à densidade habitacional de Barra do Jucu. Para o trecho compreendido entre as estacas 890 e 780, próximo ao trevo de interseção para Ponta da Fruta, também está prevista a iluminação de 2.200 m.

10. OBRAS DE ARTE ESPECIAIS

Estão previstas várias obras de arte ao longo do Sistema, constituindo-se em pontes e túneis em arcos de aço para travessias, e conforme especificações e detalhes construtivos a serem previstos.

11. SINALIZAÇÃO

O sistema de sinalização compõe-se de elementos classificados como segue:

11.1. Vertical

Constituída de placas de alumínio ou aço, de acordo com a agressividade do meio. A fixação é feita por meio de postes de madeira, para placas de recomendação e advertência, ou por meio de perfis metálicos, pórticos e semi-pórticos, no caso de placas de indicação e painéis de mensagens variáveis.

11.2. Horizontal

Usadas para delinear o fluxo de tráfego, bordas de pista, acostamento e refúgio, ou canalizar o fluxo em acessos. Constitui-se de pintura de solo em borracha termoplástica ou à base resina vinílica acrílica.

Também compõe-se de balizadores e taxas refletivas, que reforçam a sinalização noturna. Estas apresentam efeito sonorizador que advertem os usuários sobre desvios de direção.

12. DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA

Fazem parte deste item os guarda-corpos das obras de arte especiais, as defensas maleáveis (metálicas), as barreiras rígidas de concreto e os dispositivos anti-ofuscamento.

As barreiras rígidas permitem reconduzir o veículo ao leito carroçável, após a colisão, ao contrário das barreiras maleáveis que se deformam ao absorver a energia de impacto. Estas barreiras rígidas são encontradas onde o canteiro central é muito estreito, ou onde a transposição de pistas é considerada proibida.

As defensas metálicas são encontradas em todo o sistema, ao longo dos acostamentos, com a função de reduzir a energia do veículo no acidente e evitando maiores danos a terceiros e ao próprio veículo.

Os dispositivos anti-ofuscamento são utilizados em locais onde os faróis da pista oposta podem causar dificuldade de visão aos usuários. Barreiras rígidas mais altas podem ser encontradas com função dupla, ou seja, também anti-ofuscamento.

Os guarda-corpos encontram-se ao longo de todas as obras de arte especiais, com função de impedir a precipitação de qualquer veículo, quando da ocorrência de um acidente.

13. REVESTIMENTO VEGETAL

São utilizados revestimentos vegetais como agente anti-erosão, principalmente em taludes de corte e aterro. Os locais onde esse revestimento vegetal é requerido, bem como seu estado atual, deverão ser levantados pela CONCESSIONÁRIA.

14. TRÁFEGO

As características básicas que definem o tráfego do Sistema Rodovia do Sol são a capacidade das vias e as demandas esperadas, baseado no método de Peltier, válido para rodovias de tráfego médio com variações sazonais (aumento do fluxo no verão).

15. PEDÁGIOS

O Sistema possui uma Praça de Pedágio na Terceira Ponte e prevê outra na Praia do Sol.

16. SITUAÇÃO AMBIENTAL

Todas as obras e serviços do Sistema, com base nos respectivos projetos, deverão ser objeto do Relatório de Meio Ambiente.