



VLT

VEÍCULO
LEVE
SOBRE
TRILHOS

*Uma opção viável também
para cidades médias*

A crise de mobilidade que afeta as cidades apresenta como efeitos associados a degradação da qualidade de vida dos usuários,

não só pelo aumento do tempo gasto nos deslocamentos, mas também pela elevação dos custos operacionais, da poluição, da queda de produtividade dos trabalhadores que dependem do transporte público, além de outros aspectos já exaustivamente estudados e quantificados.

Há décadas é sabido que o sistema de ônibus tem atendido a quase exclusividade dos deslocamentos por transportes coletivos, à exceção da Região Metropolitana de São Paulo, que conta com uma rede de transporte sobre trilhos de aproximadamente 350 km de extensão. Apesar da excelência dos serviços prestados por essa vasta rede, sua expansão é demorada e exige elevados recursos, da mesma forma que seu custo operacional tende a ser superior que de uma ligação por ônibus, em função da complexidade dos sistemas que integram esse modo de transporte.

Essa realidade praticamente inviabiliza a implantação de sistemas metroferroviários em cidades de porte médio, que já apresentam severos problemas de saturação da sua rede convencional de ônibus. Nesse quadro, os sistemas de VLT constituem-se em uma alternativa considerada mais adequada para a requalificação de redes de transporte público sobre pneus, em cidades de porte médio, onde a tecnologia convencional do ônibus já se encontra em processo de saturação, porém os sistemas metroferroviários não são indicados, tanto pela inexistência de demandas compatíveis com a oferta oferecida, bem como à proporção dos custos operacionais.

Os sistemas de VLT podem estar associados a programas de requalificação urbana e de renovação de toda a rede de mobilidade do município, em valores de investimentos proporcionais à realidade de municípios de porte médio.

As análises de viabilidade para implantação desse sistema, tradicionalmente ancoravam-se com grande ênfase na capacidade de oferta de lugares em um dado eixo, em um período de uma hora. Em que pese a correção dessa análise, ela é hoje insuficiente para justificar a adoção desses sistemas, justamente por sua capacidade de requalificação de sua área direta de influência, bem como em reformular toda a rede de atendimento a ele tributária.

O Brasil conta hoje com duas importantes experiências de operação de sistemas de VLT, que levaram, cada um à sua maneira, à reformulação da rede de mobilidade na área de influência dos sistemas, que são: a implantação da rede de VLT na região central do Rio de Janeiro; e o sistema em operação na Baixada Santista - que conecta São Vicente a Santos.

Alguns aspectos são bastante notáveis em cada um desses dois exemplos, destacando-se os seguintes:

VLT CARIOCA



- Integrador de três importantes equipamentos de transporte regional: o aeroporto Santos Dumont, a Estação Rodoviária do Rio de Janeiro e a estação das barcas da ligação entre o Rio de Janeiro e Niterói;
- A implantação de estruturas de segregação do tráfego de passagem em relação ao sistema de VLT, que elimina risco de conflitos entre os dois fluxos;
- Reconstrução de todo o sistema viário em sua área de influência, adotando paisagismo, iluminação, mobiliário urbano, pisos e materiais de acabamento de grande qualidade e resistência, de forma a assegurar modernização da ambientação urbana e nova identidade visual vinculada à renovação proporcionada pelo sistema;
- Oferta de serviço de articulação e oxigenação da micro-acessibilidade da região central, articulando estações de trens e metrô em sua área de operação.

VLT DA BAIXADA SANTISTA



- Ênfase na articulação regional, conectando os dois mais importantes municípios da região metropolitana da Baixada Santista - RMBS;
- Meio de acesso ao porto, importante polo de empregos da RMBS;
- Oportunidade para implantação de novo modelo institucional de toda a rede de transporte intermunicipal da RM, com a inclusão do sistema na licitação de toda a rede de transporte intermunicipal;
- Implantação de central única de monitoramento da operação, com participação futura de órgãos municipais de monitoramento da mobilidade; e
- Aproveitamento de faixa ferroviária de antiga ligação, atuando como renovador de áreas antes ociosas e degradadas.

A partir das experiências positivas apresentadas, é necessário vincular a concepção e implantação de sistemas da modalidade VLT com:

- Integração plena com outras modalidades integrantes do Plano de Mobilidade da região onde for implantado;
- Integração com Planos de desenvolvimento urbano regional;
- Ação integrada de gestão da mobilidade entre os municípios por onde operará o VLT;
- Articulação regional entre polos de emprego, serviços, moradia, saúde, lazer e educação;
- Identificação das deseconomias urbanas que o sistema de VLT poderá eliminar ou mitigar;
- Necessidade de vinculação do sistema a uma intervenção ampla de correção de deseconomias urbanas;
- Quantificação e/ou monetização do estoque imobiliário passível de aproveitamento em função dos planos de desenvolvimento regional, as áreas ociosas edificadas ou não, o potencial de reciclagem de edificações abandonadas mas passíveis de retrofit;
- Análise da possibilidade de implantar ligações por VLT em conjunto com operações urbanas, de forma a vincular as viagens geradas pelos novos índices de ocupação à oferta desse modo de transporte, bem como em "capturar" ao menos parte da valorização imobiliária causada por sua implantação no financiamento de sua expansão.
- A definição de um modelo institucional para embasar a existência do sistema;
- A definição de aspectos tecnológicos relativos ao veículo, via permanente, alimentação elétrica, controle operacional, bilhetagem, entre outros;
- Necessidade de definição do modelo econômico-financeiro de exploração da rede.



Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Metrô
Rua do Paraíso, 67 • 2º andar • conjunto 23 • Paraíso • São Paulo • SP
aeamesp.org.br • 11 3284 0041

