

Especialista defende trem urbano

Além dos corredores exclusivos para ônibus, trens de superfície ligando municípios da Grande Vitória são vistos como boa opção

Texto: Andréa Nunes e Lis Trancoso
Arte: André Felix

O sistema de faixas exclusivas de ônibus é a opção definida para a Grande Vitória enfrentar o aumento no número de passageiros. Mas será a definitiva?

Especialistas destacam que é preciso considerar outras alternativas como o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), que seriam trens urbanos ligando municípios da Grande Vitória, complementando o sistema. Pelo alto custo, o metrô é considerado descartado.

O engenheiro de tráfego Rodrigo Rosa explica que a primeira variável para definir o modo de transporte é a demanda e, a partir dela, o custo.

“O metrô tem um custo alto que seria justificado se existisse uma grande demanda. Hoje a grande massa de passageiros é da Serra, Vila Velha e Cariacica, e esse volume é baixo para o metrô. O melhor seria o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), 15 vezes mais barato.”

Rosa e o engenheiro civil João Renato Prandina defendem que o VLT, o trem de superfície, além de mais barato, tem menor impacto na construção e poderia ser implantado ao redor da cidade, interligando a Grande Vitória.

O INTERVALO de tempo entre uma viagem e outra é curto, e com base na população da Grande Vitória, não existiria público suficiente para atender.

O FLUXO de passageiros diários teria de ser elevado para manter o sistema metroviário funcionando.

Metrô, uma ideia enterrada

Por que o sistema é considerado inviável



DESAPROPRIAÇÃO

O número de desapropriações seria muito grande em áreas densamente ocupadas.

A CONSTRUÇÃO

de diversos imóveis poderia ser afetada pela trepidação causada pela passagem do veículo subterrâneo.

O GASTO do governo com subsídio de passagens para deficientes, idosos e estudantes aumentaria o preço da passagem.

OUTRO CUSTO elevado seria a construção das estações e seus equipamentos.

NÃO BASTA CONSTRUIR O TÚNEL. É preciso manter o sistema, o que nos metrôs também tem um custo caro devido ao equipamento utilizado.

AQUISIÇÃO do material rodante e a manutenção constante também seria outro gasto que elevaria o preço do transporte.

ESCAVAÇÕES

deixariam diversas avenidas e ruas interditadas, complicando ainda mais o fluxo de veículos na cidade.

A FASE DE CONSTRUÇÃO das linhas costuma eternizar-se, demorando entre cinco e oito anos, assim, não seria uma medida para resolver a curto prazo o problema de tráfego local.

CUSTO

Para implantar um sistema metroviário, o custo é considerado muito elevado tanto para construção (já que seria necessário desapropriar imóveis e fazer grandes escavações), como para manutenção.

Ideia é trajeto ao redor da Grande Vitória

CONSTRUÇÃO

A implantação do VLT causaria menos impactos porque seria feita em áreas menos urbanizadas. No caso da Grande Vitória, poderiam ser paralela às rodovias Leste-Oeste e do Contorno, interligando os municípios.



ANÁLISE

“Não podemos esperar 20 anos”

“Quando é feito um projeto de transporte, o primeiro passo é definir o tipo de demanda. A outra variável é o custo.

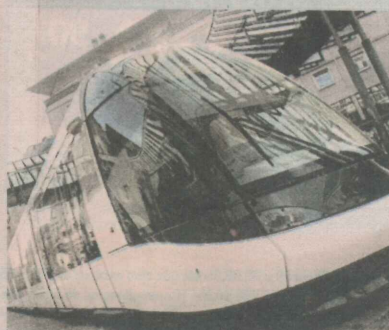
O metrô subterrâneo que existe em São Paulo, por exemplo, tem um custo muito elevado. Começar um projeto do zero hoje causaria impacto demais.

Além disso, esse sistema melhoraria a mobilidade daqui a 20 anos e não podemos esperar esse tempo para mudar. Algo tem de ser feito agora. Para a Grande Vitória, como o governo já está planejando o sistema de corredor exclusivo (BRT), o trem de superfície

Érika Kneib, doutora em Transportes

(VLT) seria uma solução complementar, aliada também ao funcionamento do aquaviário.

O usuário de automóvel já se definiu. É preciso pensar em quem ainda não comprou veículo. E o VLT seria uma solução devido à implantação mais rápida e custo acessível.”



VLT na cidade de Bordeaux, França

CAPACIDADE

A capacidade de transporte de passageiros do trem de superfície é similar a do corredor exclusivo. A diferença pode estar na possibilidade de melhor planejamento urbano.

A VELOCIDADE MÉDIA do VLT é até três vezes maior do que a velocidade do ônibus atualmente. A velocidade média dos coletivos é de 10 a 15 km/h, enquanto a do trem de superfície é de até 40 km/h.