

POSSIBILIDADES DE IMPLANTAÇÃO

JUNTO AO PASSEIO PÚBLICO



Fotomontagem de possibilidade de implantação do VLT junto ao Passeio Público

- Facilidade na Implementação
- Baixíssimo impacto ambiental
- Acessível para pessoas com dificuldades de locomoção
- Baixo custo de implementação
- Não há necessidade de modificar os postes de alta tensão
- Ciclovía pode seguir como está

CONTRAS

- Diminuição de pistas (aumento de conflitos de trânsito)
- Ocupação de espaço de calçadas
- Problemas quando as calçadas são muito estreitas
- Necessidade de interligação com sinalização
- Grandes dificuldades com imprudências de motoristas de outros veículos
- Necessidade de estações duplas sempre
- Conflitos com carros que precisam fazer as conversões
- Diminui o espaço já concorrido do transporte público

NA MARGEM DO DILÚVIO



Fotomontagem de possibilidade de implantação do VLT na margem (faixa de grama) do Dilúvio

- Possibilidade de estações apenas de um lado
- Acessível para pessoas com dificuldades de locomoção
- Capacidade de ampliação
- Alta conexão com bicicletas e patinetes elétricos
- Maior integração com Arroio Dilúvio
- Revitalização da margem do Dilúvio
- Aproveitamento de espaço pouco utilizado
- Correção da ciclovía
- Criação de mirantes ao longo do Dilúvio
- Proximidade dos pedestres (é convidativo)

PRÓS

CONTRAS

- Necessidade de ondas verdes para fluidez
- Retirada ou troca de postes de alta tensão
- Retirada de algumas árvores
- Problemas nos cruzamentos (principalmente peatonal)
- Conflitos com pontes históricas
- Necessidade de plataformas para alcançar medidas necessárias
- Projeto com bifurcações

AÉREO NO EIXO DO DILÚVIO



Fotomontagem de possibilidade de implantação do VLT aéreo no eixo do Dilúvio

- Pontualidade (por não ter interferências no caminho)
- Segurança dos pedestres
- Pouca/nenhuma interferência no trânsito
- Não depende de coordenar com sinalização
- Potencial de se tornar icônico
- Sem muita interferência ambiental
- Não há a necessidade de modificar a fiação elétrica de alta tensão

PRÓS

CONTRAS

- Solução mais cara
- Projeto de maior complexidade
- Dificuldade de acessibilidade para pessoas com problemas de locomoção
- Demanda mais energia
- Estações devem ser mais complexas
- Gera bastante impacto visual
- Menos sustentável
- Deve ser projeto para atender a linhas duplas

PRINCIPAIS NECESSIDADES DO VLT

Uma estação de VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) deve possuir uma série de elementos e estruturas para garantir o bom funcionamento e atender às necessidades dos passageiros. Embora as características específicas possam variar de acordo com o sistema e o projeto, geralmente as estações de VLT incluem:

Plataformas: As plataformas são as áreas onde os passageiros embarcam e desembarcam dos VLTs. Elas devem ser niveladas em relação aos veículos para facilitar o acesso. Dependendo do sistema, pode haver uma ou várias plataformas em cada estação.

Abrigos e coberturas: Geralmente, as estações de VLT possuem abrigos ou coberturas para proteger os passageiros das condições climáticas, como chuva e sol.

Sinalização: É importante que as estações possuam sinalização clara e informativa, indicando a direção, horários de operação, mapas e outras informações relevantes para orientar os passageiros.

Acessibilidade: As estações de VLT devem ser projetadas para serem acessíveis a todas as pessoas, incluindo aquelas com mobilidade reduzida. Isso inclui rampas, elevadores ou escadas rolantes para facilitar o acesso às plataformas, bem como sinalização tátil para pessoas com deficiência visual.

Bilheterias e sistemas de controle: Em muitos casos, as estações de VLT possuem bilheterias ou máquinas de venda de bilhetes para que os passageiros possam adquirir os tickets necessários. Além disso, pode haver sistemas de controle de acesso para garantir que apenas passageiros pagantes entrem nas plataformas.

Segurança: As estações devem contar com medidas de segurança adequadas, como câmeras de vigilância, iluminação adequada e presença de agentes de segurança quando necessário, para garantir a segurança dos passageiros.

Integração com outros modos de transporte: Muitas vezes, as estações de VLT são projetadas para permitir a integração com outros modos de transporte, como ônibus, metrô ou bicicletas, facilitando a transferência e a intermodalidade entre diferentes sistemas.

DOT DESENVOLVIMENTO ORIENTADO AO TRANSPORTE

O DOT possui a capacidade de transformar a cidade em um espaço mais dinâmico, gerando muitos benefícios para o planejamento urbano, otimizando recursos e serviços, aumentando a eficiência da mobilidade urbana ao reduzir o tempo de deslocamento e otimizando rotas, como também redução dos gases causadores do efeito estufa, além de conectar pessoas, espaços públicos, instituições e empresas no meio urbano.

Segundo a consultoria McKinsey & Co, a integração total entre os meios de transporte disponíveis na cidade permitiria acomodar 30% mais tráfego com redução de 10% no congestionamento. Planejamento, infraestrutura e tecnologia da informação devem trabalhar em conjunto para promover essa integração modal, que se subdivide em três tipos: física, tarifária e informacional.

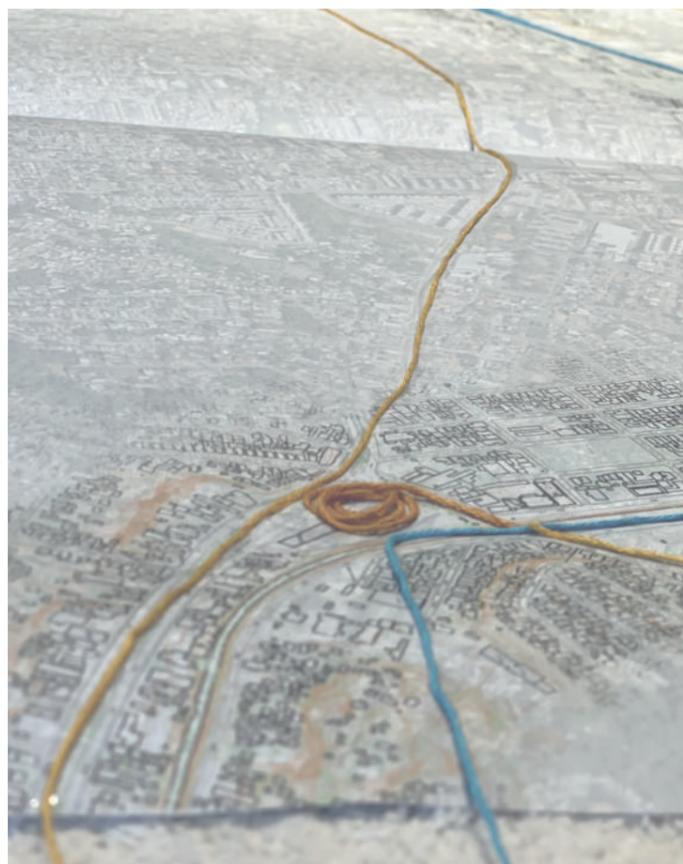
Criação de estações de conexões em terrenos selecionados em três pontos estratégicos

NÓS MULTIMODAIS

MODELO COMPARTILHADO, INTEGRADO E SUSTENTÁVEL

A mobilidade urbana compartilhada funciona como infraestrutura fundamental no processo de priorização da jornada do usuário e diminuindo as desigualdades no acesso ao transporte público seguro, integrado e sustentável.

- sistema de informação integrado e confiável
- tarifas multimodais integradas
- integrações dos meios nos nós multimodais (maiores conexões) e em menor escala nas paradas



ESTRATÉGIA DE ESCOLHA DOS NÓS MULTIMODAIS

Os espaços de conexões multimodais são projetados para facilitar as transições entre diferentes modos de transporte, proporcionando uma experiência de viagem mais integrada. Incluindo a integração de infraestruturas físicas, como uma espécie de mini rodoviárias, os nós multimodais, como estações de transferência e pontos de compartilhamento de bicicletas, bem como a integração de serviços e informações, como aplicativos de planejamento de viagens que fornecem informações sobre rotas, horários e opções de transporte multimodal.

Além disso, os espaços de conexões multimodais incluem iniciativas de política pública e planejamento urbano que incentivem a combinação de diferentes modos de transporte, promovendo a intermodalidade e a redução da dependência do transporte individual.

Os locais escolhidos em três pontos da linha (começo, meio e fim) se conectam em diferentes vias muito importantes da cidade, sendo elas: Borges de Medeiros, Terceira Perimetral e Bento Gonçalves. Os terrenos selecionados estavam subutilizados, nos dois primeiros casos, e já em uso parecido, porém já precisando de melhorias, no caso da Bento Gonçalves, que também servirá como espaço de manutenção e estacionamento dos veículos.

