

BRT ou faixa exclusiva para ônibus: qual opção permite mais ganhos aos usuários?

Até 8 mil passageiros por hora, a faixa exclusiva é um bom modelo e, acima disso, o BRT é o recomendado

Assessoria de Imprensa Perkons

Mariana Simino

Entre as medidas tomadas para tornar mais ágil e eficaz o transporte coletivo estão o BRT e a faixa exclusiva para ônibus. O BRT, sigla para Bus Rapid Transit, ou Transporte Rápido por Ônibus, é um sistema que proporciona rapidez e opera por uma pista exclusiva. A faixa exclusiva, por outro lado, é apenas uma delimitação de espaço para circulação exclusiva do transporte coletivo dentro das faixas de tráfego. A partir da análise de aspectos dos dois modelos é possível avaliar qual opção se adequa melhor às características locais.

De acordo com a engenheira de transportes e professora da Escola Politécnica da UFRJ Eva Vider, a escolha entre os dois sistemas exige uma análise minuciosa da mobilidade da cidade, já que ambos são eficientes se utilizados no contexto correto. “A demanda de viagens por hora é que define a oferta necessária, ou seja, a capacidade de transporte que a tecnologia precisará ter. Entre 8 mil e 20 mil passageiros por hora para a rota, o BRT é uma ótima opção tecnológica de transporte de média e alta capacidade. Até 8 mil passageiros por hora, a faixa exclusiva é um bom exemplo de disciplina do uso das vias, pois aumenta a velocidade operacional e diminui o tempo de viagem”, esclarece.

Alguns exemplos de cidades onde esses sistemas foram implantados com sucesso são Curitiba e São Paulo. A capital paranaense foi a responsável pelo primeiro sistema BRT a entrar em operação, revolucionando a mobilidade da cidade, na década de 1970. Atualmente, Curitiba conta com 81 quilômetros, distribuídos em seis corredores exclusivos, que transportam 700 mil passageiros por dia, através do sistema. O BRT curitibano, conhecido como Expresso, possui eixos integrados. O sistema é complementado por linhas alimentadoras, linhas diretas (ligeirinhos) e troncais que formam a rede integrada de transporte que atende com tarifa única, Curitiba e 13 municípios vizinhos.

Já em São Paulo, as faixas exclusivas reduzem, em média, 38 minutos por dia o tempo de viagem de quem usa o transporte público, de acordo com estudo realizado pela Companhia de Engenharia e Tráfego de São Paulo (CET). Inicialmente, este número pode parecer pequeno, no entanto, o tempo total economizado em deslocamento chega a 1,9 milhões de horas por dia, considerado o número total de passageiros, tempo que pode ser melhor

aproveitado e que gera implicações econômicas e sociais. A velocidade média nas faixas exclusivas indica um aumento de 45,1 % nelas. O estudo leva em consideração um universo de 291 Km de faixas implantadas e comprova que a velocidade aumentou de 14,2 para 20,6 Km/h.

Outro ponto que deve ser levado em consideração é o custo de implementação e manutenção, que é mais alto para o BRT. “O custo é maior do que a de uma faixa exclusiva porque requer uma maior largura de via para a circulação, além de estações que permitam o pré-pagamento e o embarque em nível em veículos devidamente adaptados para este tipo de operação”, explica Paulo Rogério Monteiro, mestre em Engenharia de Transportes e consultor em Engenharia de Trânsito e Transportes.

O especialista em gestão de trânsito da Perkons, Luiz Gustavo Campos, ressalta a importância de identificar não só a demanda atual do transporte, como também a demanda futura, para que não seja implementado um sistema que não atenda a demanda desejada, nem outro onde a capacidade e os custos de manutenção sejam inapropriadamente maiores do que a necessidade da cidade. “Independente de BRT ou faixa exclusiva, o transporte coletivo deve ser atrativo e de qualidade. Isso inclui oferta de ônibus com frequência para que não haja superlotação, possibilidade de integração, pontualidade nos horários, mobiliário urbano adequado e informações ao usuário”, resume o especialista.

Motoristas devem respeitar faixas exclusivas

Um dos grandes desafios encontrados nas cidades que implementaram o sistema de faixas exclusivas para o transporte coletivo é o desrespeito dos motoristas dos demais veículos. Na opinião de Paulo Rogério Monteiro, os usuários de automóveis ainda não estão prontos para a redução dos espaços para a circulação individual e, por isso, tentarão sempre burlar a regulamentação da operação de faixas exclusivas. “Deve-se orientar sobre os benefícios com a melhoria do desempenho dos modos coletivos e, de forma clara e transparente, fiscalizar a utilização correta destes espaços específicos”, comenta.

Ainda assim, em São Paulo, a maioria dos paulistanos segue favorável à criação de faixas exclusivas de ônibus. De acordo com pesquisa Datafolha realizada em 2014 a taxa de apoio ao recurso é de 84%, enquanto o percentual dos que são contrários é 12%.

Para garantir bons resultados e permitir que as faixas exclusivas funcionem corretamente, deve haver fiscalização. “É uma maneira de educar os motoristas para que eles respeitem o espaço do transporte coletivo”, finaliza Eva.



Foto: Luiz Costa

Legenda: *A capital paranaense foi a responsável pelo primeiro sistema BRT a entrar em operação, revolucionando a mobilidade da cidade na década de 1970*