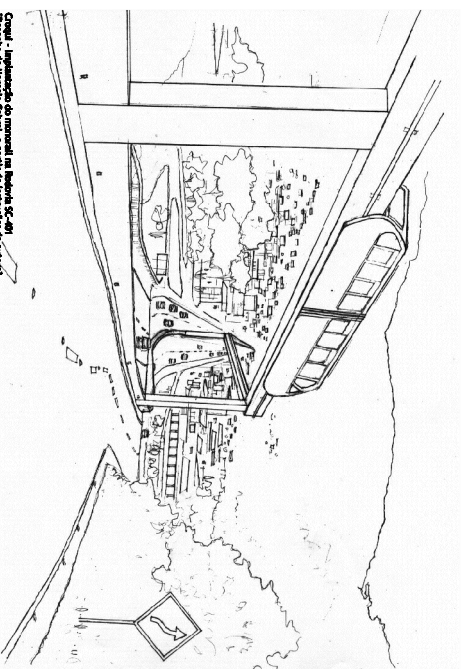


A fim de minimizar o custo de implantação do monorail e de otimizar a utilização dos feixes construídos, optou-se pela construção de um único feixe conforme o traçado das linhas do monorail. A fim de possibilitar a passagem de dois trens num mesmo feixe, e em sentidos opostos, alguns trechos de feixes duplo serão construídos em intervalos de aproximadamente 20m, variando conforme as possibilidades da linha, sendo necessário ao menos um ponto de trecho duplo entre duas estações.

Quanto a tarifação, é importante que a mesma também promova a inclusão social. Assim, sugere-se que o sistema de bilhetagem eletrônica seja adotado em toda a região, mas desde que a cobrança integrada da tarifa seja possível de ocorrer através da utilização do cartão magnético em qualquer ponto do Sistema Integrado, e não apenas nos terminais como ocorre atualmente no município de Florianópolis.

Na cidade de São Paulo, por exemplo, a utilização do Bilhete Único Common - cartão magnético recarregável - garante o benefício da integração de 3 horas ou 4 embarques. Caso o usuário não possua o cartão recarregável, ele pode usufruir do sistema integrado com a compra de um bilhete que permite uma integração.

Em Paris, por exemplo, o usuário tem a possibilidade de comprar, além do bilhete unitário usual, um bilhete semanal mensal, semestral ou anual que lhe permite infinitas viagens dentro do sistema de transporte público da cidade (respeitando o limite de área de abrangência do bilhete adquirido).



Condição: Implantação do terminal no Mercado Cultural  
 Condição: Implantação do terminal no Mercado Cultural, a partir da integração da estação

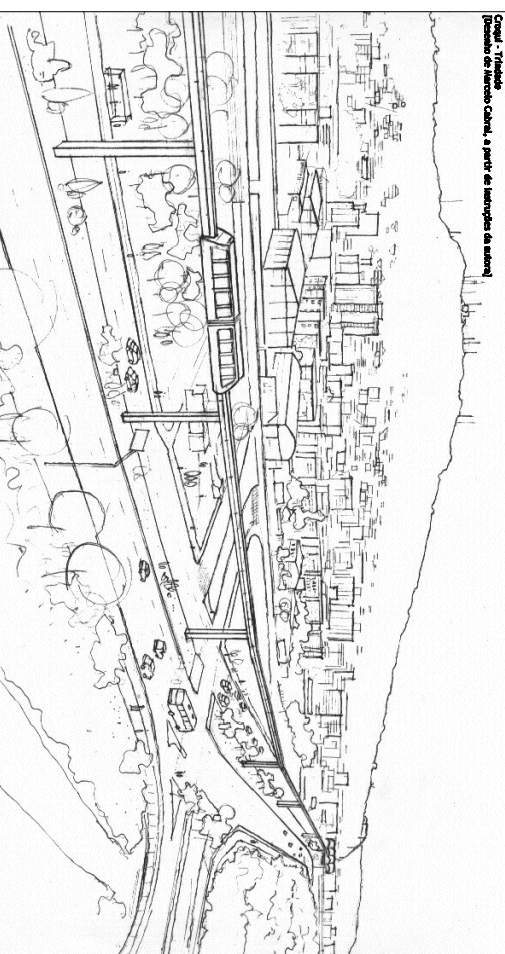


Sistema de funcionamento do monorail no Mercado da Cultura  
 Diagrama de função propostos para o COVET (CAV)

Terminal de Integração Modal: Trindade e UFSC



Condição: Trindade  
 Diagrama de função Cultural, a partir da integração da estação



Condição: UFSC  
 Diagrama de função Cultural, a partir da integração da estação

