

## RELATORIO DO PPA 2024-2027

### PROGRAMA TEMÁTICO: 6216 - MOBILIDADE URBANA

#### CONTEXTUALIZAÇÃO

Os grandes centros urbanos enfrentam grandes desafios relacionados à mobilidade urbana, tais como vias congestionadas, poluição do ar, sinistros de trânsito e uma crescente demanda por deslocamentos cada vez mais extensos e onerosos. A falta de um sistema de mobilidade eficiente, que promova equipamentos de forma segura e confortável, impacta de forma negativa na qualidade de vida da população, acarretando custos sociais, econômicos e ambientais significativos para as cidades.

A melhoria das condições da mobilidade urbana representa uma das maiores demandas da população, não somente por ser o elemento que viabiliza o acesso ao trabalho e a todos os outros serviços, como educação, segurança, saúde e lazer, mas também por ser na rua, que as dinâmicas sociais e econômicas se desenvolvem.

A realidade do Distrito Federal emerge como uma das mais complexas de todas as capitais e regiões metropolitanas, em face a sua ocupação urbana espalhada e da concentração das atividades econômicas na região do Plano Piloto, que impõem deslocamentos de marcante extensão, centrados em horários de pico, com a necessidade de transposição de áreas de baixa densidade demográfica, que reduzem drasticamente a renovação de passageiros nos sistemas de transporte público, acarretando altos custos de operação e manutenção da infraestrutura urbana.

O tráfego nas cidades gera níveis de ruído acima de 55 decibéis, o que pode elevar o estresse, a irritação, a fadiga, causar distúrbios do sono e problemas cardiovasculares. Não é difícil entender, portanto, por que uma boa estrutura de mobilidade urbana é fundamental para a manutenção de uma população mais saudável.

Diante disso, percebe-se uma tendência que favorece os transportes individuais em detrimento dos coletivos, dos motorizados em relação aos não motorizados, como mostra a evolução da frota de automóveis do Distrito Federal. Segundo dados do DETRAN/DF, em julho de 2023, a frota registrada e em circulação no DF era de 1.987.074 veículos. Mantidos os patamares atuais de crescimento, o Instituto de Pesquisa e Estatística do Distrito Federal (IPEDF) estima, para 2030, uma frota de mais 3.000.000 de veículos. Além disso, segundo a Moovit, maior fonte de análise de dados do transporte público do mundo, usuários do Distrito Federal e entorno percorrem em média 15 km por viagem e gastam, em média, 96 minutos por dia, com transporte público.

No âmbito governamental, os maiores desafios são a gerência, a integração e a convergência das ações adotadas pelos diferentes órgãos que atuam no campo da mobilidade no DF. Fazem parte desse grupo específico: a Secretaria de Estado de Transportes e Mobilidade (SEMOB/DF) e suas vinculadas, quais sejam, o Departamento de Estradas de Rodagens (DER/DF), a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal (Metrô-DF) e a Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília Ltda (TCB).

Cabe ressaltar que quando falamos em desenvolvimento territorial não seria suficiente esse grupo restrito. A mobilidade se ramifica e tangencia diversas outras entidades governamentais, das quais podemos destacar: a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação (SEDUH), o Departamento de Trânsito do Distrito Federal (DETRAN/DF), a Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (NOVACAP), Secretaria de Estado de Desenvolvimento da Região Metropolitana do DF, Secretaria de Estado de Obras de Infraestrutura do Distrito Federal (SODF) e a Companhia Energética de Brasília (CEB).

Diante desse cenário, que congrega agentes de planejamento, execução e fiscalização do desenvolvimento urbano do DF, é desafiador e urgente elaborar metas e ações que possam ser cada vez mais conectadas entre as diferentes entidades, apoiadas principalmente pela tecnologia e compartilhamento de dados cada vez mais disponíveis e acessíveis ao planejamento urbano.

Com base no Plano Estratégico do Distrito Federal 2019-2060, importante destacar o seguinte:

#### 1.O EQUACIONAMENTO DO DESAFIO

A ampliação dos espaços viários e a operação convencional dos transportes públicos não seriam suficientes para trazer respostas dentro deste cenário, mostrando-se indispensáveis ações integradas de:

- Planejamento urbano e de mobilidade;
- Adequação e melhoria da infraestrutura física e de equipamentos; e
- Aperfeiçoamento da gestão e controle pelo poder público.

Os problemas de mobilidade urbana devem ser enfrentados com ações integradas de planejamento urbano, da ocupação e uso do território e do planejamento do sistema de mobilidade. Passando pela otimização e racionalização dos transportes públicos, integrando os diversos modais existentes, ampliando a oferta de serviços e diminuindo os custos de operação. Além disso, deve-se prever uma gestão de demanda de viagens, a partir do uso de novas tecnologias disponíveis, que ampliem e fortaleçam o controle e a gestão da circulação de veículos e mercadorias, da demanda de viagens nos diversos modais e dos espaços urbanos reservados para carga e descarga e dos estacionamentos de veículos privados. A construção de uma mobilidade urbana eficiente e sustentável, passa ainda pelo incentivo aos modos ativos, pedestres e ciclistas, a partir da oferta de infraestrutura segura, confortável e acessível, integrada aos sistemas

de transporte coletivo.

## **2. PLANEJAMENTO DA MOBILIDADE**

O planejamento é uma etapa fundamental no processo da busca por proporcionar mobilidade de qualidade à população em nosso território. De modo a formatar um horizonte mais definido a ser seguido para os próximos 4 anos, destacam-se dois guias principais da estruturação e formulação das políticas públicas de mobilidade: a agenda 2030 e o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU/DF).

Na escala global e num horizonte de longo prazo, o planejamento atual se guia pelo alinhamento à nova agenda de desenvolvimento sustentável lançada pela Organização das Nações Unidas (ONU), em setembro de 2015, a Agenda 2030. Composta por 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), dentre os quais podemos destacar o objetivo 11 intitulado “*Cidades e Comunidades Sustentáveis: tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis*”, onde nosso papel, enquanto planejadores de cidades, se encaixa. Especificamente, no campo da mobilidade podemos destacar a meta 11.2: “*Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos*”.

Já na escala local, em um horizonte mais próximo de curto e médio prazo, o principal fio condutor do planejamento de mobilidade no DF é o PDTU. Sua concepção, que data do primeiro Plano Diretor de Transportes Urbanos do Distrito Federal, concluído e aprovado em 1979, foi reafirmada pelo Plano Diretor de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal, de 2011, que definiu o modelo de corredores integrados, a prioridade dos transportes coletivos sobre os privados e o incentivo aos transportes ativos. O PDTU/DF, aprovado pela Lei nº 4566/2011, está em processo de atualização, acompanhando as atualizações do Censo Demográfico do IBGE, realizado em 2022, bem como do Plano de Ordenamento Territorial do DF (PDOT/DF), também, em processo de revisão.

As recomendações do PDTU são objeto de estudos que buscam a racionalização do sistema de transportes públicos e de seus custos de operação, sendo importante destacar os principais objetivos da política de mobilidade do DF, a saber:

- Reduzir a importância das viagens motorizadas;
- Privilegiar o transporte coletivo, em detrimento do transporte particular motorizado;
- Promover a integração entre as diferentes tecnologias de transporte disponíveis;
- Incentivar a utilização de modos de transporte não motorizados e os deslocamentos a pé;
- Assegurar o direito de ir e vir às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade; e
- Atender à demanda atual por transportes e acompanhar de perto sua evolução, em consonância com as diretrizes fixadas pelos planos diretores de ocupação territorial.

## **3. ADEQUAÇÃO E MELHORIA DA INFRAESTRUTURA FÍSICA E DE EQUIPAMENTOS**

Visando à ampliação dos usuários do transporte público e dos modos ativos, a melhoria da conectividade e qualidade da infraestrutura oferecida para a população é fundamental. A atratividade se dá na medida em que se tem conforto, segurança e confiabilidade no serviço.

No que diz respeito ao transporte público (ônibus e metrô), a melhoria da infraestrutura perpassa pela constante atualização da frota de veículos para versões mais modernas e eficientes, que atendam às exigências regulamentadas e promovam conforto e segurança para os passageiros. Novas estações de metrô, além de manutenção e equipamentos adequados nos terminais e nas paradas de ônibus. Bem como a implantação de novas modalidades de serviços sobre trilho, como o VLT.

No sentido de gerar a atratividade dos modos ativos, pretende-se ampliar a malha cicloviária do DF, focando na conectividade da malha existente bem como implantação de novas ciclovias. A implantação de uma infraestrutura que incentive os modos ativos se mostra indispensável para a promoção de uma mobilidade urbana sustentável e equânime, como por exemplo: adequação física dos espaços urbanos e edificações às normas de acessibilidade universal, a complementação e manutenção de calçadas, ciclovias, ciclofaixas, bicicletários, paraciclos, com sinalização adequada e clara. Complementar e ampliar o Sistema de Mobilidade ativa compartilhada (SMAC) com mais estações fixas, atendendo a novas áreas da cidade, também, são formas de tornar o serviço mais amplo e abrangente.

A promoção da mobilidade urbana sustentável, perpassa pela redistribuição de investimentos e espaços destinados aos diversos modos, priorizando o transporte coletivo e os modos ativos em detrimento do automóvel individual. Nesse sentido, estão previstas ações de moderação de tráfego e de restrição ao automóvel em áreas centrais, além da gestão e controle de uso dos estacionamentos públicos existentes no centro do Plano Piloto e Regiões Administrativas com cobrança que gere rotatividade, bem como o uso mais racionalizado da infraestrutura implantada. As ações devem vir dotadas de todos os equipamentos de apoio à mobilidade, com transporte por ônibus complementar e alternativas de transporte ativo que mantenham a mobilidade da população.

## **4. GESTÃO E FISCALIZAÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS E TRANSPORTES ATIVOS**

O melhor dos planejamentos urbano e operacionais bem como infraestruturas de qualidade não se transformarão em uma realidade de campo que possa atender aos desejos de viagens dos usuários a menos que a eles sejam dedicados uma gestão e um acompanhamento de precisão, renovado de forma constante. Dada a condição dinâmica dos transportes públicos, que mudam a todo tempo, está na gestão, regulação e fiscalização o meio de assegurar os resultados de curto, médio e longo prazo.

Isto se mostra ainda mais importante no Distrito Federal, onde a única forma de maximizar os resultados sem onerar a população ou os cofres públicos é garantir uma operação integrada, em face das longas distâncias

percorridas pela maioria das linhas que operam no Distrito Federal, em função do espraiamento urbano, cruzando áreas de baixa densidade sem renovação de passageiros, estabelecendo fluxos pendulares de transporte com picos de demanda específicos, no período inicial da manhã e no final da tarde.

O controle das viagens e a revisão das rotas e linhas dependem das informações entregues aos planejadores e supervisores, que hoje carecem de uma maior confiabilidade dos dados em face da sistemática utilizada. O atual modelo econômico dos transportes públicos do DF prevê a participação do poder público na cobertura dos custos, o que demanda máxima precisão nas avaliações e controle dos valores. Neste caso, a gestão do cadastro de gratuidades deve ser objeto de avaliação permanente, bem como a própria gestão operacional do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC), que deve prezar pelo amplo atendimento à população, com qualidade, contemplando redução dos custos e modicidade tarifária.

Com o aperfeiçoamento de coleta de dados operacionais em tempo real e absoluta confiabilidade, será possível racionalizar o sistema, melhorando a qualidade do serviço sem implicação em maiores custos. Cabe salientar que mais do que a existência de linhas com alta frequência de viagens, mostra-se fundamental que seus horários sejam cumpridos, portanto, confiáveis para os usuários. A integração física e operacional é igualmente crucial para a redução do tempo de deslocamento médio das viagens do transporte público coletivo, o que proporciona melhor qualidade de vida para a população, pois reduz os tempos de espera nas paradas e o tempo gasto no trânsito.

Para o atingir a meta não somente as informações devem ser compartilhadas por operadores e gestores em tempo real, mas precisam ser acessadas pelos usuários, inclusive com dispositivos móveis, como smartphones, de modo que a chegada aos pontos de embarque seja equivalente com aquela dos coletivos.

Isto posto, o Programa Temático de Mobilidade Urbana 2024-2027, orienta-se na divisão de 5 objetivos principais de atuação, quais sejam:

- Ampliação do acesso e da atratividade do transporte público coletivo;
- Fomento à mobilidade ativa;
- Otimização da gestão e integração da mobilidade no Distrito Federal;
- Provimento de infraestrutura viária adequada, garantindo, eficiência e segurança e fluidez no trânsito; e
- Aumento da disponibilidade do serviço de transporte metroviário no Distrito Federal.

Para avaliar a mobilidade urbana é preciso levar em conta fatores como:

- Organização do território;
- Fluxo de transporte de pessoas e mercadorias; e
- Meios de transportes utilizados.

Por todo exposto, para que haja mais fluidez no trânsito, mantendo a segurança para todos, a agilidade nos deslocamentos e mais qualidade de vida, além da organização do espaço público e da preservação do meio ambiente, são fundamentais as seguintes atuações por parte do governo para a melhoria da mobilidade urbana:

- Investimentos em infraestrutura e políticas públicas de transporte, tais como construção de viadutos e melhoria do sistema aeroportuário;
- Ampliar a mobilidade ativa;
- Tornar as cidades mais seguras;
- Eletrificação da frota e o novo papel do carro;
- Reduzir a circulação nas zonas centrais;
- Compartilhamento de corridas; e
- Melhor gestão de dados.

CÓDIGO	NOME	UNIDADE DE MEDIDA	ÍNDICE DE REFERÊNCIA	DATA DE REFERÊNCIA	PERIODICIDADE	FONTE
I132	NÍVEL DE SATISFAÇÃO DO USUÁRIO COM OS SERVIÇOS PRESTADOS PELO METRÔ-DF	PERCENTUAL	81,00	12/2022	ANUAL	OUIDORIA DO METRÔ-DF
I134	PERCENTUAL DE USUÁRIOS DE INTEGRAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO - STPC/DF	PERCENTUAL	17,30	12/2022	ANUAL	DADOS RETIRADOS DO SISTEMA DE BILHETAGEM
I136	ÍNDICE DE MALHA RODOVIÁRIA PAVIMENTADA EM BOM E ÓTIMO ESTADO	PERCENTUAL	64,00	12/2022	ANUAL	SUPERINTENDÊNCIA DE OBRAS - SUOBRA

## OBJETIVO

### O325 - OBJETIVO REGIONAL - MOBILIDADE URBANA

UNIDADE RESPONSÁVEL: 19101 - SECRETARIA DE PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E ADMINISTRAÇÃO

## AÇÕES NECESSÁRIAS PARA ALCANCE DO OBJETIVO

### AÇÕES ORÇAMENTÁRIAS:

1506 - IMPLANTAÇÃO DE ABRIGOS PARA PASSAGEIROS DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

3090 - IMPLANTAÇÃO DE INFRAESTRUTURA DE CICLOVIAS

4251 - TARIFA ZERO ESTUDANTIL

## OBJETIVO

### O326 - OTIMIZAÇÃO DA GESTÃO E INTEGRAÇÃO DA MOBILIDADE NO DISTRITO FEDERAL

OTIMIZAR A GESTÃO E O CONTROLE DA OPERAÇÃO INTEGRADA. TORNANDO MAIS EFICIENTES AS AÇÕES DOS DIFERENTES PRESTADORES DE SERVIÇO E MODOS DE DESLOCAMENTO, OFERECENDO INFORMAÇÕES CONFIÁVEIS E EM TEMPO REAL AOS USUÁRIOS, OPERADORES E GESTORES.

UNIDADE RESPONSÁVEL: 26101 - SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL

## CARACTERIZAÇÃO

Este objetivo envolve diretamente os operadores de transporte público, os prestadores de serviço, os gestores do sistema e os usuários, no âmbito do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF).

A implementação desse objetivo permitirá melhorar a experiência dos usuários, fornecendo informações mais precisas e em tempo real sobre horários, rotas, transferências e eventuais perturbações do serviço. Com acesso a essas informações, os usuários poderão planejar suas viagens de forma mais eficiente, evitando atrasos e reduzindo tempos de espera desnecessários.

Além disso, a otimização da gestão e controle da operação integrada possibilitará aos operadores de transporte público monitorar e gerenciar o sistema de forma mais eficiente. Isso inclui identificar áreas de congestionamento, otimizar o uso da frota, ajustar rotas e horários, e realocar recursos de acordo com a demanda em tempo real, melhorando a qualidade do serviço prestado aos passageiros. O benefício, também, se estende aos gestores do sistema, que passam a receber informações precisas para tomada de decisões estratégicas. Dados em tempo real permitirão analisar padrões de demanda, planejar expansões futuras da rede, avaliar a eficácia de políticas e investimentos em transporte público, além de melhorar a prestação de contas aos usuários.

### RESULTADOS ESPERADOS

Para alcançar este objetivo, esperam-se os seguintes resultados:

- Aprimorar a integração tecnológica entre diferentes prestadores de serviço e modos de deslocamento, permitindo a troca eficiente de informações e o monitoramento em tempo real da operação integrada;
- Investir em infraestrutura e tecnologia para suportar a gestão integrada, como o desenvolvimento de aplicativos e a inovação dos sistemas de bilhetagem eletrônica e de monitoramento; e
- Implementar sistemas precisos e confiáveis de informação em tempo real, fornecendo dados precisos sobre a operação.

## METAS 2024 - 2027

M1197 - IMPLEMENTAR O SISTEMA DE CONTROLE OPERACIONAL - CSO (SEMOB)

M1199 - PROMOVER INFORMAÇÃO AOS USUÁRIOS E OUTROS BENEFICIÁRIOS POR MEIO DA CRIAÇÃO DO SISTEMA GEOPORTAL (SEMOB)

## INDICADORES

DENOMINAÇÃO DO INDICADOR	UNIDADE DE MEDIDA	ÍNDICE DE REFERÊNCIA	DATA DE REFERÊNCIA	PERIODICIDADE	ÍNDICE DESEJADO	TENDÊNCIA	FONTE	UO RESPONSÁVEL	QTDE/ ÍNDICE É A SOMA DOS ANOS:	
IN10888 - PERCENTUAL DE USUÁRIOS DE INTEGRAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO - STPC/DF	PERCENTUAL	= 17,3	12/2022	Anual	2024	>= 21,00	Menor, Melhor	DADOS RETIRADOS DO SISTEMA DE BILHETAGEM	26101(SEMOB)	NÃO
					2025	>= 23,00				
					2026	>= 25,40				
					2027	>= 27,90				

## AÇÕES NECESSÁRIAS PARA ALCANCE DO OBJETIVO

### AÇÕES ORÇAMENTÁRIAS:

1471 - MODERNIZAÇÃO DE SISTEMA DE INFORMAÇÃO

2455 - MANUTENÇÃO DO EQUILÍBRIO FINANCEIRO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO - STPC

## OBJETIVO

**O327 - PROVIMENTO DE INFRAESTRUTURA VIÁRIA ADEQUADA, GARANTINDO EFICIÊNCIA, SEGURANÇA E FLUIDEZ NO TRÂNSITO, CONTRIBUINDO DE FORMA SUSTENTÁVEL PARA A MOBILIDADE NO DISTRITO FEDERAL.**  
PROMOVER A RESTAURAÇÃO, FISCALIZAÇÃO, PAVIMENTAÇÃO E AMPLIAÇÃO DAS VIAS E DAS OBRAS DE ARTES ESPECIAIS (PASSARELAS, VIADUTOS E PONTES) COM A DEVIDA CONECTIVIDADE DA INFRAESTRUTURA COM OS MODOS ATIVOS DE DESLOCAMENTO, APRIMORANDO A CAPACIDADE E A SEGURANÇA VIÁRIA E REDUZINDO ACIDENTES E MORTES NO TRÂNSITO.

UNIDADE RESPONSÁVEL: 26101 - SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL

## CARACTERIZAÇÃO

O Distrito Federal possui a característica de uma cidade- estado, na qual a maioria das viagens tem como origem as Regiões Administrativas e destino o plano piloto, onde se encontram a maioria dos empregos e serviços. Tais deslocamentos ocorrem, principalmente, nos horários de pico percorrendo áreas de baixa densidade demográfica, produzindo baixa renovação e, conseqüentemente, com reduzido índice de passageiros por quilômetro. Isso impõe à Capital Federal a necessidade de um modelo integrado, apesar de já definido, não atingiu seu nível mais alto de eficiência, requerendo maiores ajustes. Sem essa otimização, ou a qualidade da oferta de viagens é reduzida, com intervalos mais longos; ou os custos são ampliados, seja para os usuários ou para o poder público.

O Plano Diretor de Mobilidade e Transportes do Distrito Federal (PDTU) define a implantação de corredores estruturantes, que operariam tanto nos serviços sobre pneus, caso do Bus Rapid Transit (BRT), como sobre trilhos Veículo Leve sobre Trilhos (VLT). Da mesma forma, o Plano de Desenvolvimento de Transportes Sobre Trilhos (PDTT) preconiza a ampliação em vinte anos, não somente das linhas do metrô, mas, igualmente, com novos projetos de VLT. A disponibilidade de opções de transportes não representa, isoladamente, um fator de atratividade, uma vez que são vários os condicionantes que motivam a escolha pelo usuário.

Nesse contexto, importante elucidar sobre o BRT e o VLT, vejamos:

- O BRT (em inglês: Bus Rapid Transit) é um sistema de transporte público que possui alta capacidade de realizar um serviço rápido e eficiente. Com a utilização de corredores exclusivos, o BRT é atrativo por ser considerado um sistema moderno de transporte de massa sobre pneus. Na prática, o sistema BRT demonstra potencial para reduzir as emissões de CO<sub>2</sub>; e
- VLT é a sigla de Veículo Leve sobre Trilhos, tradução literal do inglês Light Rail Vehicle (LRV), é um sistema de transporte que está entre o metrô e o ônibus convencional, e, geralmente, não tem a sua faixa de tráfego exclusiva. É necessário verificar alguns conceitos importantes quando se fala em VLT, tais como: leveza - que propicia menor consumo energético e desgaste da via; acessibilidade - por meio do piso baixo e rampa de acesso para cadeiras de rodas; e flexibilidade - com bom desempenho operacional tanto em vias exclusivas (desenvolvendo maiores velocidades), como em meio ao tráfego rodoviário urbano com cruzamentos ao nível das ruas e operação por marcha à vista.

Diante do exposto, soluções estão sendo trabalhadas para a redução de liberdade de acesso gratuito dos veículos particulares às áreas centrais do Plano Piloto e, futuramente, das Regiões Administrativas, mediante a cobrança de taxas crescentes pelos estacionamentos públicos.

Ao mesmo tempo, planejam-se novos serviços complementares para a manutenção da mobilidade com menores custos e de forma mais equilibrada entre modos de transporte. Salienta-se que os recursos advindos daquela taxa serão destinados à operação, que não onerará o poder público, sendo destinada uma parcela para a melhoria da infraestrutura do transporte público e modos ativos. O aperfeiçoamento da gestão e o emprego das mais recentes tecnologias tornarão os transportes públicos mais confiáveis, a fim de atrair a população a usar ônibus, metrô ou VLT.

## AÇÕES NECESSÁRIAS PARA ALCANCE DO OBJETIVO

### AÇÕES ORÇAMENTÁRIAS:

3090 - IMPLANTAÇÃO DE INFRAESTRUTURA DE CICLOVIAS

3119 - IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE COLETIVO DO EIXO OESTE (LINHA VERDE)

3180 - IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE INTELIGENTE - ITS

5016 - REFORMA DE PONTOS DE TÁXI

5017 - CONSTRUÇÃO DE PONTOS DE TÁXI

## OBJETIVO

### O328 - FOMENTO À MOBILIDADE ATIVA

MELHORAR A OFERTA DE INFRAESTRUTURA DA MOBILIDADE ATIVA, COM ÊNFASE NA SEGURANÇA, CONFORTO, FACILIDADE DE INTEGRAÇÃO COM OUTROS MODOS DE DESLOCAMENTO, AMPLIANDO A AUTONOMIA DA MOBILIDADE DA POPULAÇÃO.

### CARACTERIZAÇÃO

A Mobilidade Ativa engloba tanto os deslocamentos a pé quanto os deslocamentos mediados por equipamentos mecânicos não motorizados, a exemplo da bicicleta. No que diz respeito à mobilidade urbana, para a existência de uma cidade mais democrática, é importante desenvolver planos estratégicos para a criação de uma cidade caminhável, ciclável e confortável.

Verifica-se que existe apelo de ativistas, Organizações Não Governamentais (ONG) e sociedade civil para a implantação de cicloviária segura, interligada e em boas condições.

#### PROBLEMAS

No que tange à mobilidade ativa, a Secretaria de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal (SEMOB) ressalta os principais problemas, a saber:

- Falta de conexão entre uma malha cicloviária;
- Necessidade de manutenção: pavimentação, sinalização e iluminação da malha cicloviária existente; e
- Necessidade de adequações de acessibilidade e manutenção das sinalizações e acessos existentes.

Reconhecendo a necessidade de estimular a mobilidade ativa, acredita-se que é preciso buscar intervenções favoráveis a esse modo de deslocamento, repensando o uso do espaço urbano com equidade para seus usuários.

Para qualidade de vida da população é importante a mobilidade do indivíduo em todos os modais, principalmente para o cadeirante ou a pé, a fim de auxiliar no deslocamento com menos barreiras possíveis, respeitando a segurança e o bem estar de todos.

#### RESULTADOS ESPERADOS

A promoção de políticas públicas urbanas, que visem melhorar as condições de acessibilidade e de mobilidade ativa, deve ser planejada para as pessoas. Dessa forma, é preciso que todas as obras no DF tenham como premissa análise da mobilidade e o Plano Diretor de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU/DF) como premissas, para alcançar os seguintes resultados:

- Expandir a infraestrutura cicloviária de todas as Regiões Administrativas do Distrito Federal;
- Implantar malha cicloviária segura, com alternativas sustentáveis e em boas condições para atrair mais pessoas a esse modo de deslocamento;
- Instalar paraciclos em diversos locais do Distrito Federal;
- Ampliar o sistema de bicicletas compartilhadas, incentivando o seu uso com a integração aos modos de transporte públicos;
- Auxiliar os demais órgãos quanto aos critérios de acessibilidade e para isso há planejamento de curto, médio e longo prazo, previsão feita no Plano de Mobilidade Ativa do DF, instrumento que visa orientar e coordenar as ações do governo voltadas à mobilidade a pé e à ciclomobilidade; e
- Diante da relevante importância que tem a Mobilidade Ativa inserida na Mobilidade Urbana do Distrito Federal, é necessário realizar campanhas educativas, com participação social em programas para orientar pedestres e ciclistas, que os deslocamentos de modos ativos proporcionam saúde, bem-estar e qualidade de vida.

### METAS 2024 - 2027

M1170 - IMPLANTAR 105 KM DE INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA NO DISTRITO FEDERAL, COM AS DEVIDAS CONEXÕES E MANUTENÇÃO (SEMOB)

M1171 - INSTALAR 5 BICICLETÁRIOS EM TERMINAIS DO DF (SEMOB)

M1172 - IMPLANTAR 1000 PARACICLOS E ACESSIBILIDADE EM TODO O DF (SEMOB)

M1174 - CONTRATAR 40 PROJETOS EXECUTIVOS DE INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA (SEMOB)

### INDICADORES

DENOMINAÇÃO DO INDICADOR	UNIDADE DE MEDIDA	ÍNDICE DE REFERÊNCIA	DATA DE REFERÊNCIA	PERIODICIDADE	ÍNDICE DESEJADO	TENDÊNCIA	FONTE	UO RESPONSÁVEL	QTDE/ ÍNDICE É A SOMA DOS ANOS:	
IN10744 - EXTENSÃO DA MALHA CICLOVIÁRIA	KILOMETRO	= 636,0	6/2023	Anual	2024	Maior, Melhor	SEMOB/SUTER	26101(SEMOB)	NÃO	
					>= 686,00					
					2025					>= 736,00
					2026					>= 786,00
2027	>= 836,00									

## AÇÕES NECESSÁRIAS PARA ALCANCE DO OBJETIVO

### AÇÕES ORÇAMENTÁRIAS:

1968 - ELABORAÇÃO DE PROJETOS

3090 - IMPLANTAÇÃO DE INFRAESTRUTURA DE CICLOVIAS

3858 - IMPLANTAÇÃO DE PARACICLOS E BICICLETÁRIOS

### OBJETIVO

#### O329 - AMPLIAÇÃO DO ACESSO E DA ATRATIVIDADE DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

TORNAR O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO MAIS ATRATIVO, AMPLIANDO A INTEGRANDO OS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTES, COM OFERTA DE NOVOS SERVIÇOS, DE REGULARIDADE, CONFIABILIDADE E PLENO ACESSO DOS USUÁRIOS DO BILHETE ÚNICO.

UNIDADE RESPONSÁVEL: 26101 - SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL

### CARACTERIZAÇÃO

Mister ressaltar que, atualmente, o brasileiro sofre com o tempo gasto no trânsito para chegar ao trabalho. Um dos fatores é o enfrentamento de longos congestionamentos nos horários de pico. Em 2022, o Distrito Federal possuía uma população de 3.094.325 pessoas e uma frota de 1.384.098 automóveis (IBGE, 2021).

Considerando o histórico de dados, a tendência será, em 2027, o DF apresentará uma frota de aproximadamente 1.443.740 automóveis. Nessas circunstâncias, e ainda, com o incentivo para a compra de carros populares, a tendência será 1 (um) veículo a cada 2 (dois) habitantes, até 2060, no Distrito Federal. Conseqüentemente, os congestionamentos piorarão nos próximos anos, caso não haja providências do governo. As soluções para esses casos estão descritas no Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU/DF), na Lei nº 4.566/2011, bem como na Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Federal nº 12.587.

Assim, priorizar o aspecto viário, a utilização do modo coletivo de transportes e a integração de seus diferentes modais são objetivos para a melhoria do transporte urbano e rural e da mobilidade do DF, como dispõe a Lei nº 4.566/2011.

Além disso, é importante considerar para a formulação das políticas públicas do Distrito Federal a necessidade de adotar medidas articuladas para a promoção dos transportes públicos, regulação da circulação do automóvel, planejamento do território, gestão ambiental e outras políticas públicas afins, garantindo-se a priorização da circulação dos veículos do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF) e o modo de transporte não motorizado sobre o transporte individual motorizado, como dispõe a Lei nº 4.566/2011.

De fato, um ônibus em média pode transportar 72 pessoas e ocupa uma área de 30 m<sup>2</sup>, o espaço necessário para as mesmas 72 pessoas utilizando veículos, seria aproximadamente 347,8 m<sup>2</sup>, considerando a taxa de quase 1 (um) carro a cada 2 (dois) habitantes. Por outro lado, sabe-se que um carro transporta em média 1,2 pessoas/viagem/dia (COODEPLAN, 2017). Estimativa, ainda, pior para o problema de congestionamentos diários.

Portanto, não restam dúvidas de que, para a economia de espaço e redução nos congestionamentos nos horários de pico, faz-se necessário apresentar soluções para os modos de transporte coletivo, com prioridade nas ações



e metas de médio e longo prazo.

Nesse sentido, é necessário realizar incentivos à adoção da utilização de ônibus, metrô ou outro modal coletivo para os deslocamentos diários da população. Se por um lado, nos horários de pico falta espaço para a quantidade de veículos, por outro, nos horários entre picos, as estradas ficam quase ociosas. Dessa forma, é necessário otimizar o uso do espaço público. É necessário não pensar apenas em aumentar o número de faixas de rolamento e de estradas para o tráfego geral, mas de investir em ações que promovam a prioridade ao transporte coletivo.

Portanto, é fundamental priorizar políticas públicas para aperfeiçoar o transporte coletivo de passageiros.

#### DESAFIOS

- Gerar atratividade para o transporte coletivo de passageiros, a fim de convencer a população do Distrito Federal a utilizá-lo nos deslocamentos diários;
- Resgatar a confiança do cidadão no serviço público de transporte;
- Oferecer um serviço de transporte coletivo de qualidade, eficiente e confortável é uma solução para atrair a população a usar transporte público, evitando-se os congestionamentos e reduzindo a emissão de gás carbônico;
- implantação de um sistema inteligente de transporte e de infraestrutura viária, de modo a oferecer exclusividade e prioridade para o transporte coletivo, consoante proposto na Lei do PDTU;
- Promover ações que gerem informação da operação do sistema, de modo a permitir que o cidadão controle o seu tempo e o seu deslocamento mediante serviços públicos de transporte, a fim de resgatar a confiabilidade do sistema pela população do DF. Ou seja, é necessário gerar a previsibilidade das viagens, bem como do tempo de espera em um ponto de parada e as possibilidades de deslocamento oferecidas pelo sistema;
- Otimização da rede de transporte, promovendo a integração entre os modais, inclusive com modais de mobilidade ativa, e redução do tempo de deslocamento; e
- Priorizar investimentos em infraestrutura viária para o transporte coletivo, com supedâneo no Plano Diretor.

#### RESULTADOS ESPERADOS

- Aumento das opções de transporte público para a população do DF;
- Integração física, lógica e tarifária entre os diversos modais de transporte público;
- Integração entre modos ativos e serviços de transporte coletivo;
- Informações em tempo real, seguras e confiáveis de todos os serviços de transporte público;
- Investimentos em tecnologia; e
- Sistema de transporte público eficiente, sustentável, confiável e previsível.

### METAS 2024 - 2027

M1190 - IMPLANTAR 16 KM DE LINHA CONSTRUÍDOS DO VLT NA AVENIDA W3 NORTE E SUL ATÉ O AEROPORTO DE BRASÍLIA POR MEIO DE PPP (SEMOB)

M1191 - CONSTRUIR 5 TERMINAIS URBANOS DE PASSAGEIROS (SEMOB)

M1192 - IMPLANTAR 1000 ABRIGOS PARA PASSAGEIROS DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO (SEMOB)

M1588 - IMPLANTAÇÃO DE CURSOS DE CAPACITAÇÃO E RECICLAGEM AOS MOTORISTAS E COBRADORES DOS TRANSPORTES COLETIVOS, COM ENFASE NA PESSOA IDOSA OU PESSOA COM DEFICIÊNCIA (VETADO) (SEMOB) (EP)

### INDICADORES

DENOMINAÇÃO DO INDICADOR	UNIDADE DE MEDIDA	ÍNDICE DE REFERÊNCIA	DATA DE REFERÊNCIA	PERIODICIDADE	ÍNDICE DESEJADO	TENDÊNCIA	FONTE	UO RESPONSÁVEL	QTDE/ ÍNDICE É A SOMA DOS ANOS:	
IN10742 - USUÁRIOS DE ÔNIBUS NO BRT	UNIDADE	= 36.842.992,0	12/2022	Anual	2024	>= 40.527.291,20	Maior, Melhor	SUACOG	26101(SEMOB)	NÃO
					2025	>= 44.580.020,30				
					2026	>= 49.038.022,40				
					2027	>= 53.941.824,60				

### AÇÕES NECESSÁRIAS PARA ALCANCE DO OBJETIVO

#### AÇÕES ORÇAMENTÁRIAS:

1471 - MODERNIZAÇÃO DE SISTEMA DE INFORMAÇÃO

1506 - IMPLANTAÇÃO DE ABRIGOS PARA PASSAGEIROS DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

1968 - ELABORAÇÃO DE PROJETOS

2557 - GESTÃO DA INFORMAÇÃO E DOS SISTEMAS DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO

2725 - MANUTENÇÃO DA RODOVIÁRIA DO PLANO PILOTO

3014 - IMPLANTAÇÃO DO METRÔ- LEVE - VLT

3181 - REFORMA DE ABRIGOS PARA PASSAGEIROS

3182 - REFORMA DE TERMINAIS RODOVIÁRIOS

3711 - REALIZAÇÃO DE ESTUDOS E PESQUISAS

3820 - IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE COLETIVO EIXO - SUL

3858 - IMPLANTAÇÃO DE PARACICLOS E BICICLETÁRIOS

4002 - MANUTENÇÃO DE TERMINAIS RODOVIÁRIOS

4202 - CONCESSÃO DE PASSE LIVRE

7220 - CONSTRUÇÃO DE TERMINAIS RODOVIÁRIOS

### PROGRAMA TEMÁTICO: 6217 - DF MAIS SEGURO

#### CONTEXTUALIZAÇÃO

A Secretaria de Estado de Segurança Pública do Distrito Federal (SSP/DF) é Órgão Central do Sistema de Segurança Pública subordinado diretamente ao Governador do Distrito Federal e tem como finalidade promover a Segurança Pública no Distrito Federal, destinada à preservação da ordem pública e à incolumidade das pessoas e do patrimônio.

Para realização da Política Pública de Segurança, no Programa Temático 6217 - DF Mais Seguro, a Secretaria de Estado de Segurança Pública, em conjunto com suas unidades vinculadas, apresentam os seguintes objetivos no

Plano Plurianual:

1. Enfrentamento qualificado da criminalidade: aumentar a sensação de segurança por meio do enfrentamento qualificado da criminalidade, priorizando a redução da violência contra a mulher, dos crimes violentos letais intencionais e dos crimes contra o patrimônio;
2. Preservação da incolumidade das pessoas e do patrimônio: atuar na prevenção e na pronta resposta das forças de segurança, reduzindo os índices de acidentes de trânsito, de incêndios de vegetação e em residências, bem como outras eventualidades que atinjam o Distrito Federal;
3. Prevenção da violência com enfoque em grupos vulneráveis: atuar na prevenção da violência e implementar ações voltadas a grupos vulneráveis;
4. Fortalecimento da governança e inteligência na segurança pública: racionalizar os recursos disponíveis para o combate à criminalidade, como foco em inteligência e estratégia; e
5. Modernização e aprimoramento do sistema penitenciário: modernizar a administração penitenciária do Distrito Federal, fomentando políticas penais eficazes e contemporâneas, para um sistema penitenciário mais eficiente, seguro, e sustentável, com ênfase na ressocialização das pessoas privadas de liberdade.

2027. Para tanto, em cada Objetivo foram identificados os principais problemas, desafios e resultados esperados por meio do conjunto de ações, metas e indicadores, que se pretende realizar no período de vigência do PPA 2024-

No que tange ao diagnóstico da segurança pública do Distrito Federal, cabe destacar o seguinte:

- Enfretamento da violência contra a mulher (crescimento no número de ocorrências de estupro, homicídios contra as mulheres, feminicídios e violência doméstica);
- Enfrentamento aos Crimes Contra o Patrimônio (possibilidade de se registrar esses crimes por meio da Delegacia Eletrônica);
- Enfrentamento aos Crimes Violentos Letais e Intencionais (declínio na incidência de crimes letais);
- Ações efetivas e integradas de prevenção, repressão, bem como de vigilância e assistência prisional, todas com uso da inteligência;
- Racionalização do Sistema Prisional;
- Facilidade de acesso ao registro das ocorrências criminais (unidade da federação com a menor subnotificação de roubos e combate à subnotificação dos crimes de violência doméstica);
- Enfrentamento das mortes no trânsito, por meio da intensificação da educação para o trânsito, adoção de critérios eficientes e eficazes de fiscalização e engenharia de trânsito;
- Aumento de 8% na média de registros de ocorrências anuais atendidas nas Delegacias de Polícia; e
- Efetivo das forças de segurança não conseguiram acompanhar o crescimento populacional do Distrito Federal.

#### **PROBLEMAS**

Insta ressaltar os seguintes problemas de maior complexidade relacionados ao tema:

- Aumentos dos crimes contra o patrimônio;
- Aumento dos registros dos crimes de violência doméstica;
- Aumento do quantitativo de presos e ausência na ampliação das vagas;
- Aumento do consumo de bebidas alcoólicas e drogas combinado com a direção de veículos, ocasionando mortes em jovens entre 18 e 39 anos, faixa economicamente mais produtiva e ativa da sociedade;
- Aumento da utilização do celular enquanto na direção de veículo, ocasionando acidentes com reflexos da segurança viária da população;
- Pontos que inviabilizam a redução do tempo resposta ao atendimento da população; e
- Ampliação da capacidade de análise de projetos de incêndio nos prazos regimentais do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal.

Diante dos referidos problemas, mister ressaltar as seguintes informações da Segurança Pública do Distrito Federal em Números:

#### **1. A Segurança Pública do Distrito Federal em Números**

##### **1.1. Secretaria de Estado de Segurança Pública do Distrito Federal (SSPDF)**



**BALANÇO CRIMINAL  
DISTRITO FEDERAL  
COMPARATIVO MENSAL 2022 - POR NATUREZA**

EIXOS INDICADORES	NATUREZA	TOTAL	2022												
			JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	
1. CV.L.I. - CRIMES VIOLENTOS LETAS INTENCIONAIS	OCORRÊNCIA	261	16	26	21	16	21	22	28	23	23	26	21	18	
	VÍTIMA	275	16	30	21	17	26	22	30	23	23	28	21	18	
	OCORRÊNCIA	18	2	0	2	2	2	1	0	2	1	2	1	3	
	VÍTIMA	18	2	0	2	2	2	1	0	2	1	2	1	3	
	OCORRÊNCIA	6		1	1						1	1		2	
	VÍTIMA	6		1	1						1	1		2	
<b>1. TOTAL</b>	<b>OCORRÊNCIAS C.V.L.I.</b>	<b>285</b>	<b>18</b>	<b>27</b>	<b>24</b>	<b>18</b>	<b>23</b>	<b>23</b>	<b>28</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>29</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	
	<b>VÍTIMAS C.V.L.I.</b>	<b>299</b>	<b>18</b>	<b>31</b>	<b>24</b>	<b>19</b>	<b>28</b>	<b>23</b>	<b>30</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>31</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	
2. C.C.P. - CRIMES CONTRA O PATRIMÔNIO	OCORRÊNCIA	ROUBO A TRANSEUNTE	16565	1233	1295	1548	1543	1538	1359	1425	1460	1369	1440	1307	1048
		ROUBO DE VEÍCULO	1554	129	143	143	131	136	124	123	97	119	143	135	131
		ROUBO EM TRANSPORTE COLETIVO	652	100	82	64	76	55	50	54	35	31	32	35	38
		ROUBO EM COMÉRCIO *	628	62	58	60	71	64	45	53	55	43	38	39	40
		ROUBO EM RESIDÊNCIA	272	28	23	25	23	22	16	18	19	21	27	20	30
		FURTO EM VEÍCULO	7893	512	567	729	697	754	748	802	753	601	680	526	524
		<b>2. TOTAL C.C.P.</b>	<b>27564</b>	<b>2064</b>	<b>2168</b>	<b>2569</b>	<b>2541</b>	<b>2569</b>	<b>2342</b>	<b>2475</b>	<b>2419</b>	<b>2184</b>	<b>2360</b>	<b>2062</b>	<b>1811</b>
<b>TOTAL CRIMES (CVLI + CCP)</b>		<b>27849</b>	<b>2082</b>	<b>2195</b>	<b>2593</b>	<b>2559</b>	<b>2592</b>	<b>2365</b>	<b>2503</b>	<b>2444</b>	<b>2209</b>	<b>2389</b>	<b>2084</b>	<b>1834</b>	
3. OUTROS CRIMES	OCORRÊNCIA	TENTATIVA DE HOMICÍDIO	595	43	39	56	64	44	36	34	45	64	75	42	53
		TENTATIVA DE LATROCÍNIO	113	7	9	9	10	7	10	9	8	8	11	10	15
		ESTUPRO	763	62	59	55	69	53	63	64	95	61	78	57	47
		FURTO A TRANSEUNTE	2386	165	190	213	223	205	209	217	201	190	184	182	207

Fonte: Banco Milenium - COOAFESP/SGI/SSPDF

Obs: Dados do ano 2022 atualizados em 02/01/2023, pela data do fato, estando sujeitos a alterações.

\* Foram agrupadas as naturezas de roubo em comércio, a casas lotéricas e a postos de combustíveis.

Disponível em <https://www.ssp.df.gov.br/wp-content/uploads/2017/11/Balanco-criminal-do-DF-mensal-2022.pdf>

## FEMINICÍDIOS EM NÚMEROS: Info. 2015 a 2023

SECRETARIA DE ESTADO DE SEGURANÇA PÚBLICA  
CÂMARA TÉCNICA DE MONITORAMENTO DE  
HOMICÍDIOS E FEMINICÍDIOS - CTMHF



### Vítimas de Feminicídio

**163**  
Mulheres

29%  
Das mulheres possuíam de 18 a 29 anos

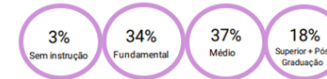
65%  
Das mulheres eram pardas



Vítima mais nova  
2 anos

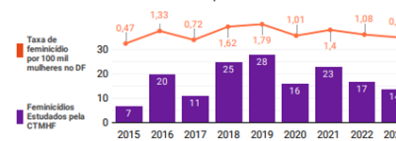
Média de idade  
37 anos

Vítima mais idosa  
69 anos



3 casos sob investigação de autoria.  
1 caso em que há vítima transgênero.

### Ocorrências de feminicídio e taxa por ano de 2015 a 2023:



### Informações dos Filhos:



Disponível em <https://www.ssp.df.gov.br/wp-conteudo/uploads/2023/06/RELATORIO-FEMINICIDIO-CONSUMADO-MARCO-2015-MAIO-2023.pdf>

## FEMINICÍDIOS EM NÚMEROS: Info. 2015 a 2023

SECRETARIA DE ESTADO DE SEGURANÇA PÚBLICA  
CÂMARA TÉCNICA DE MONITORAMENTO DE  
HOMICÍDIOS E FEMINICÍDIOS - CTMHF



### Vítimas de Feminicídio Tentado de 2015 a 2023

\* março de 2015 a maio de 2023

**240**  
Vítimas



64%  
das vítimas possuem de 18 a 29 anos

71%  
das vítimas são pardas

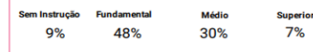
Vítima mais nova  
10 anos

Média de idade  
32 anos

Vítima mais idosa  
71 anos

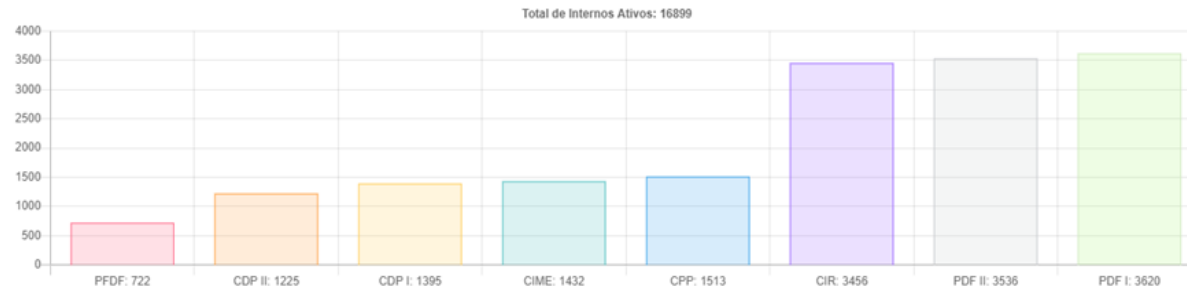


2  
Casos em que há vítima transgênero



Disponível em <https://www.ssp.df.gov.br/wp-conteudo/uploads/2023/06/RELATORIO-FEMINICIDIO-TENTADO-MARCO-2015-MAIO-2023.pdf>

1.2 Secretaria de Estado de Administração Penitenciária (SEAPE)



Disponível em <https://seape.df.gov.br/painel/>

### 1.3. Polícia Militar do Distrito Federal (PMDF)

PROCEDIMENTO	ANO DE 2022
OCORRÊNCIAS ATENDIDAS	196.896
FLAGRANTES	9.393
P.A.A.I	1.340
TERMOS CIRCUNSTANCIADOS - OUTROS ÓRGÃOS	2.578
TERMOS CIRCUNSTANCIADOS - PMDF	12.017
ARMAS APREENDIDAS	1.651
PESSOAS MAIORES DE IDADE DETIDAS	149
PESSOAS MAIORES DE IDADE - FLAGRANTE	10.392
MENORES DE IDADE APREENDIDOS	1.921
MEDIAÇÃO POLICIAL	21.685
VISITA PROVID REALIZADA	19.996

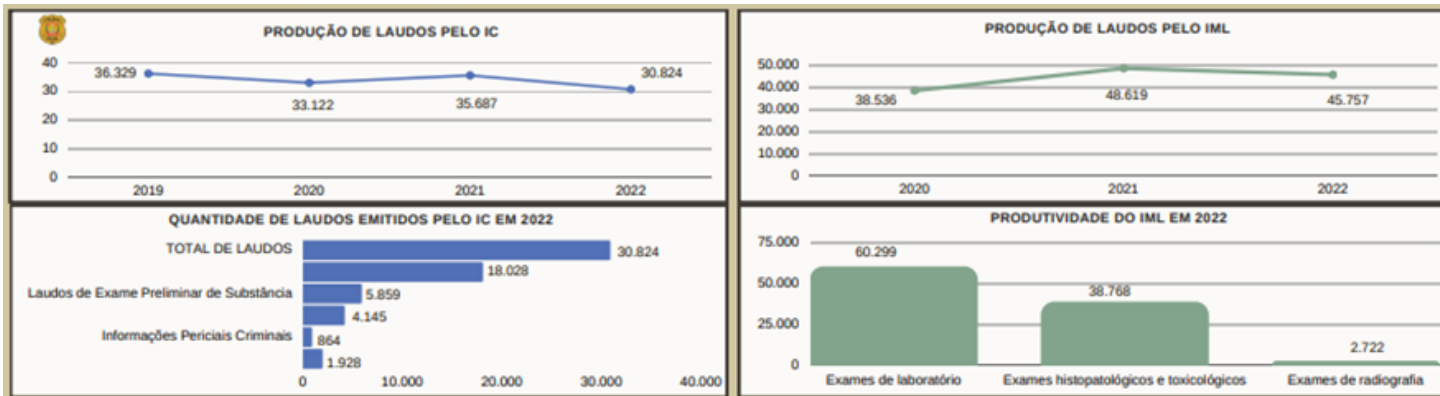
Disponível em <https://www.seplad.df.gov.br/wp-content/uploads/2020/04/2022-RGE-compressed.pdf>

PROCEDIMENTO	ANO DE 2022
MACONHA - KG	4.865,98
COCAÍNA - KG	119,50
CRACK - KG	36,41
LSD (SELO)	345
ECSTASY (COMP.)	15.797
ROHYPNOL (COMP.)	9.020

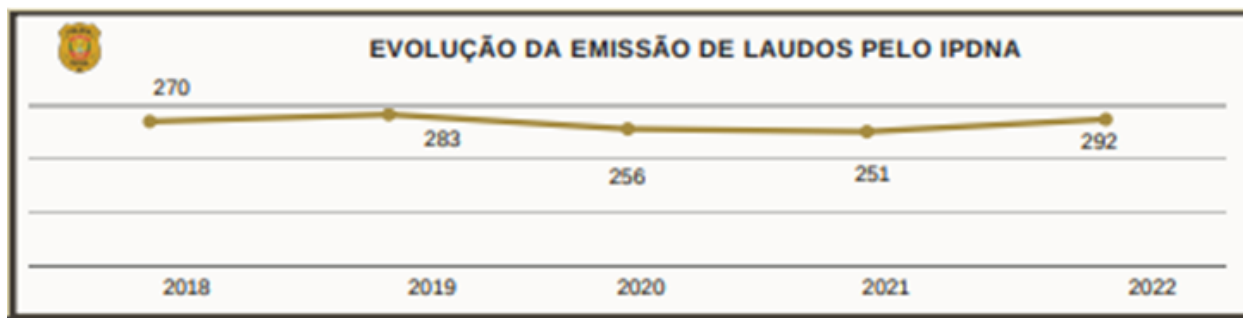
Disponível em <https://www.seplad.df.gov.br/wp-content/uploads/2020/04/2022-RGE-compressed.pdf>

### 1.4. Polícia Civil do Distrito Federal (PCDF)

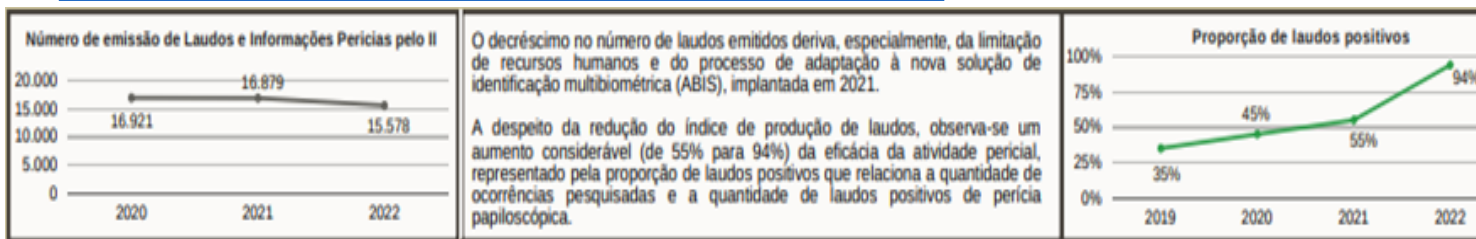
#### 1.4.1 Departamento de Polícia Técnica



Disponível em [https://www.pcdf.df.gov.br/images/conteudo/institucional/TCU/RELATORIO\\_GEST%C3%83O\\_2022\\_PCDF.pdf](https://www.pcdf.df.gov.br/images/conteudo/institucional/TCU/RELATORIO_GEST%C3%83O_2022_PCDF.pdf)



Disponível em [https://www.pcdf.df.gov.br/images/conteudo/institucional/TCU/RELATORIO\\_GEST%C3%83O\\_2022\\_PCDF.pdf](https://www.pcdf.df.gov.br/images/conteudo/institucional/TCU/RELATORIO_GEST%C3%83O_2022_PCDF.pdf)



Disponível em [https://www.pcdf.df.gov.br/images/conteudo/institucional/TCU/RELATORIO\\_GEST%C3%83O\\_2022\\_PCDF.pdf](https://www.pcdf.df.gov.br/images/conteudo/institucional/TCU/RELATORIO_GEST%C3%83O_2022_PCDF.pdf)

Departamento de Polícia Circunscrição



Disponível em [https://www.pcdf.df.gov.br/images/conteudo/institucional/TCU/RELATORIO\\_GEST%C3%83O\\_2022\\_PCDF.pdf](https://www.pcdf.df.gov.br/images/conteudo/institucional/TCU/RELATORIO_GEST%C3%83O_2022_PCDF.pdf)

#### 1.4.2 Departamento de Polícia Especializada



Disponível em [https://www.pcdf.df.gov.br/images/conteudo/institucional/TCU/RELATORIO\\_GEST%C3%83O\\_2022\\_PCDF.pdf](https://www.pcdf.df.gov.br/images/conteudo/institucional/TCU/RELATORIO_GEST%C3%83O_2022_PCDF.pdf)

#### 1.5. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal (CBMDF)

Figura 26 – Quantitativo de ocorrências operacionais

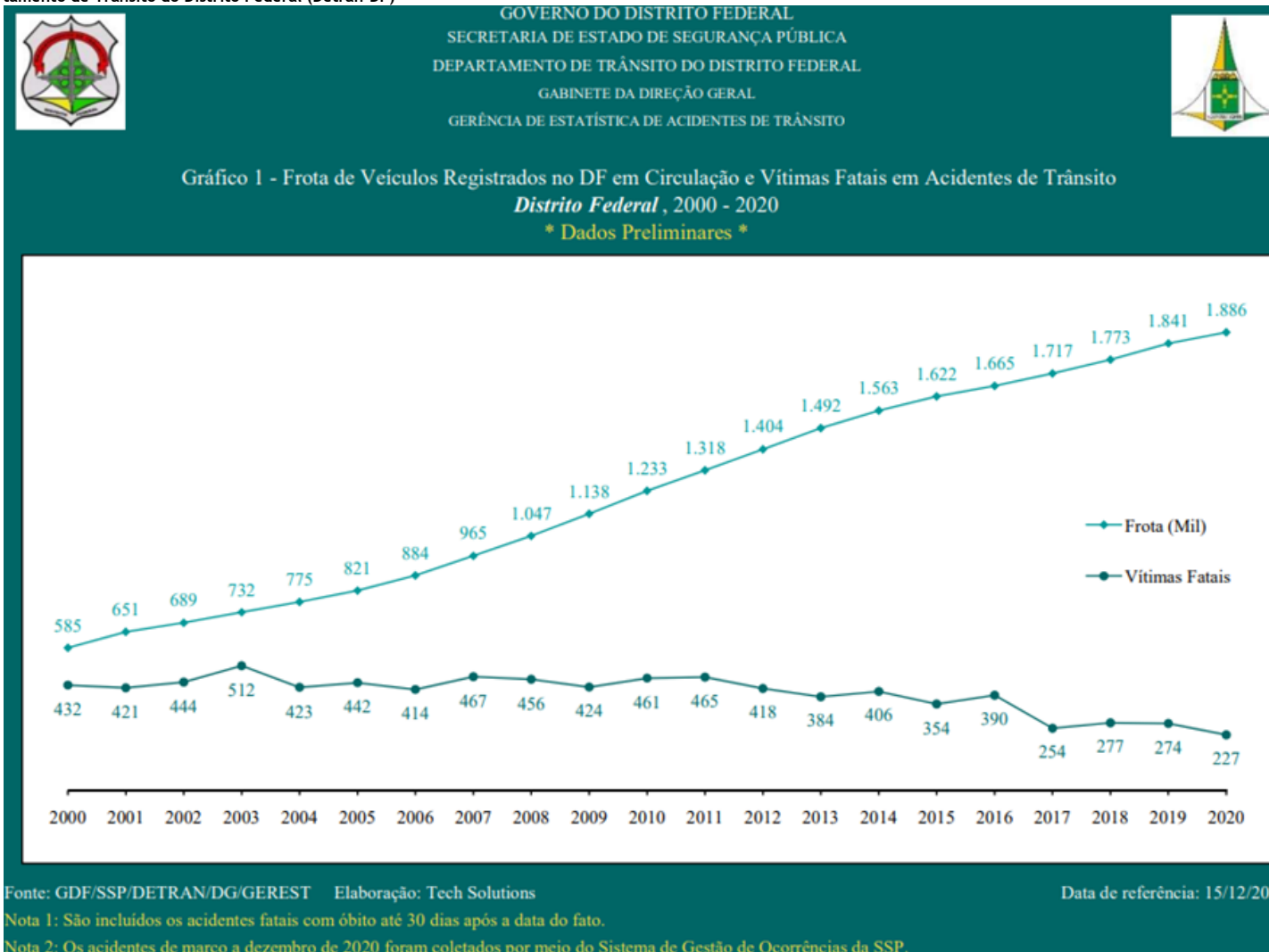
		OCORRÊNCIAS OPERACIONAIS			
GRUPO	SUBGRUPO	DF	GO	MG	TOTAL
Acidente com veículo	Geral	34.607	4	-	34.611
	Contra incêndio	550	-	-	550
Atividade Preventiva	Em evento	6.060	1	-	6.061
	Socioeducacional	1.334	1	-	1.335
Emergência Médica	Geral	53.614	13	1	53.628
Incêndio	Em edificação	3.782	3	-	3.785
	Em meio de transporte	1.259	-	-	1.259
	Em vegetação	10.655	-	-	10.655
	Outro tipo	3.531	-	-	3.531
Operação	Com produto perigoso	2.463	-	-	2.463
	Busca e salvamento	25.360	4	-	25.364
	Delito	144	-	-	144
Total geral		143.359	26	1	143.386

Fonte: COMOP/CBMDF.

Disponível em [file:///C:/Users/35865504568/Downloads/Relatorio\\_de\\_Gestao\\_2022\\_Finalizado\\_.pdf](file:///C:/Users/35865504568/Downloads/Relatorio_de_Gestao_2022_Finalizado_.pdf)



1.6. Departamento de Trânsito do Distrito Federal (Detran-DF)



Disponível em [https://www.detran.df.gov.br/wp-content/uploads/2022/01/graf\\_01\\_fatal\\_df\\_frota\\_vitima.pdf](https://www.detran.df.gov.br/wp-content/uploads/2022/01/graf_01_fatal_df_frota_vitima.pdf)

Para a a solução dos problemas supracitados, insta elucidar os seguintes desafios:

**DESAFIOS**

- Aumentar a sensação de segurança pelos seguintes meios: enfrentamento qualificado à criminalidade; integração das Forças; utilização de tecnologias da informação e comunicação na prevenção e repressão criminal e uso de recursos tecnológicos aliados às ações da segurança pública, visando à garantia de maior proteção e à segurança das mulheres, vítimas de violência doméstica e familiar,

minimizando os riscos à sua integridade física e à vida;

- Otimizar os recursos humanos e tecnológicos empregados na preservação da incolumidade das pessoas e do patrimônio;
- Implantar uma política de ressocialização do Sistema Prisional do Distrito Federal, promovendo a cidadania carcerária;
- Desenvolver uma gestão eficiente e focada em resultados, mediante o fortalecimento da governança e da inteligência na segurança pública;
- Aprimorar o sistema prisional (foco na otimização de recursos e promoção da cidadania carcerária);
- Construir novas vagas no sistema prisional;
- Reduzir o índice de mortes em acidentes de trânsito;
- Utilizar meios modernos e eficientes de fiscalização e engenharia de tráfego;
- Atender às ocorrências emergenciais nos padrões internacionais;
- Realizar treinamentos periódicos;
- Ampliar o Sistema Eletrônico de análise das medidas de Segurança Contra Incêndio e Pânico do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal;
- Fortalecer o enfrentamento a violência nas escolas; e
- Recompôr o efetivo das forças de segurança.

## INDICADORES DE IMPACTO

CÓDIGO	NOME	UNIDADE DE MEDIDA	ÍNDICE DE REFERÊNCIA	DATA DE REFERÊNCIA	PERIODICIDADE	FONTE
I138	ÍNDICE DE CRIMES CONTRA AS MULHERES	TAXA	1,17	1/2023	ANUAL	BASE DE DADOS IMPORTADA DA FERRAMENTA DE INDICADORES "POLARIS" DA PCDF
I139	ÍNDICE DE CRIMES CONTRA O PATRIMÔNIO	TAXA	879,50	1/2023	ANUAL	BASE DE DADOS IMPORTADA DA FERRAMENTA DE INDICADORES "POLARIS" DA PCDF
I140	ÍNDICE DE CRIMES VIOLENTOS LETAIS E INTENCIONAIS	TAXA	-	-	ANUAL	BASE DE DADOS IMPORTADA DA FERRAMENTA DE INDICADORES "POLARIS" DA PCDF
I141	TAXA DE RESOLUÇÃO DE CRIMES DE HOMICÍDIO	PERCENTUAL	63,00	12/2022	ANUAL	DATE/DGI/PCDF, A PARTIR DE DADOS DE SISTEMAS CORPORATIVOS DA PCDF
I143	TEMPO DE ATENDIMENTO DE OCORRÊNCIA APÓS CHAMADA DE EMERGÊNCIA	HORA	7,17	12/2022	ANUAL	SISTEMA GÊNESIS DA PMDF
I145	ÍNDICE DE VULNERABILIDADE ESCOLAR - IVE	NOTA	-	-	BIANUAL	SUBSECRETARIA DE GESTÃO DA INFORMAÇÃO - SGI
I146	DEFICIT DE VAGAS NO SISTEMA PRISIONAL DO DISTRITO FEDERAL	UNIDADE	-	-	ANUAL	SECRETARIA DE ESTADO DE ADMINISTRAÇÃO PENITENCIÁRIA / COORDENAÇÃO DO SISTEMA PRISIONAL
I147	TAXA DE ENCARCERAMENTO NO DISTRITO FEDERAL	POR CEM MIL	-	-	ANUAL	SECRETARIA DE ESTADO DE ADMINISTRAÇÃO PENITENCIÁRIA / COORDENAÇÃO DO SISTEMA PRISIONAL
I148	TAXA DE OCUPAÇÃO DO SISTEMA PRISIONAL DO DISTRITO FEDERAL	PERCENTUAL	-	-	ANUAL	SECRETARIA DE ESTADO DE ADMINISTRAÇÃO PENITENCIÁRIA / COORDENAÇÃO DO SISTEMA PRISIONAL

## OBJETIVO

### O336 - MODERNIZAÇÃO E APRIMORAMENTO DO SISTEMA PENITENCIÁRIO (EP)

MODERNIZAR A ADMINISTRAÇÃO PENITENCIÁRIA DO DISTRITO FEDERAL, FOMENTANDO POLÍTICAS PENAIS EFICAZES E CONTEMPORÂNEAS, PARA UM SISTEMA PENITENCIÁRIO MAIS EFICIENTE, SEGURO, E SUSTENTÁVEL, COM ÊNFASE NA RESSOCIALIZAÇÃO DAS PESSOAS PRIVADAS DE LIBERDADE.

UNIDADE RESPONSÁVEL: 64101 - SECRETARIA DE ESTADO ADMINISTRAÇÃO PENITENCIÁRIA DO DISTRITO FEDERAL

## CARACTERIZAÇÃO

No que tange ao objetivo em epígrafe, a Secretaria de Estado de Administração Penitenciária (SEAPE) aborda os seguintes aspectos:

### PROBLEMAS

- Excesso da população carcerária existente no DF. Atualmente uma média de 15.800 presos encarcerados para um quantitativo de 8.651 vagas, mais 1.400 monitorados, totalizando 17.200 pessoas privadas de liberdade em média;
- Carência de servidores para atuar nas unidades prisionais, bem como no serviço administrativo; e
- Investimentos limitados em recursos tecnológicos, tais como implantação de Circuito Fechado de TV (CFTV), biometria, scanners corporais e melhoria do parque tecnológico. Esses investimentos poderiam aumentar a eficiência do serviço, minimizando o problema do baixo efetivo.

### DESAFIOS

- Modernizar a Administração Penitenciária do Distrito Federal, fomentando políticas penais eficazes e contemporâneas, para um Sistema Penitenciário mais eficiente, seguro, e sustentável, com ênfase na ressocialização das pessoas privadas de liberdade;
- Reduzir a superlotação carcerária; e
- Promover o trabalho prisional, por meio da implantação do Fundo Rotativo do Distrito Federal.

### RESULTADOS ESPERADOS

- Disponibilização de 1.600 vagas, com a construção da Penitenciária do Distrito Federal III, e da Colônia Industrial;
- Promover a valorização profissional dos Policiais Penais, proporcionando melhores condições de trabalho e de saúde integral;
- Capacitar os servidores da SEAPE das áreas meio e finalísticas;
- Preenchimento de 1.179 vagas para o cargo de Policial Penal, cujo concurso aguarda homologação, bem como a realização de concursos em intervalos regulares para preenchimento da totalidade dos cargos vagos;
- Proporcionar um número maior de atividades laborais, educacionais e de atenção à saúde das pessoas privadas de liberdade; e
- Fortalecer a Política de Justiça Restaurativa, por meio, dentre outros instrumentos, da elaboração de Plano de Enfrentamento à Reincidência Criminal. (EP)

## AÇÕES NECESSÁRIAS PARA ALCANCE DO OBJETIVO

### AÇÕES ORÇAMENTÁRIAS:

2426 - FORTALECIMENTO DAS AÇÕES DE APOIO AO INTERNO E SUA FAMÍLIA

## PROGRAMA: 8216 - MOBILIDADE URBANA - GESTÃO E MANUTENÇÃO

### AÇÕES ORÇAMENTÁRIAS:

2396 - CONSERVAÇÃO DAS ESTRUTURAS FÍSICAS DE EDIFICAÇÕES PÚBLICAS

---

3467 - AQUISIÇÃO DE EQUIPAMENTOS

---

4088 - CAPACITAÇÃO DE SERVIDORES

---

8502 - ADMINISTRAÇÃO DE PESSOAL

---

8504 - CONCESSÃO DE BENEFÍCIOS A SERVIDORES

---

8517 - MANUTENÇÃO DE SERVIÇOS ADMINISTRATIVOS GERAIS

---

## PROGRAMA: 0001 - PROGRAMA DE OPERAÇÕES ESPECIAIS

### AÇÕES ORÇAMENTÁRIAS:

9041 - CONVERSÃO DE LICENÇA PRÊMIO EM PECÚNIA - SERVIDOR INATIVO

---

9050 - RESSARCIMENTOS, INDENIZAÇÕES E RESTITUIÇÕES DE PESSOAL

---

9093 - OUTROS RESSARCIMENTOS, INDENIZAÇÕES E RESTITUIÇÕES

---

9127 - CONVERSÃO DE LICENÇA PRÊMIO EM PECÚNIA - SERVIDOR ATIVO

---