

PDTU

**PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO
E MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL
E ENTORNO**

**RELATÓRIO TÉCNICO n.º 8
Propostas de Ação Imediata e
de Curto Prazo**



**Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade
do Distrito Federal e Entorno – PDTU/DF**

**Relatório Técnico nº 08
Propostas de Ação Imediata e de Curto Prazo**

Brasília, Janeiro de 2010

ÍNDICE

1.	INTRODUÇÃO	11
1.1	Objetivos do Plano	11
1.2	A Área de Estudo	11
1.3	O papel e a importância do DF	14
1.4	Proposições e seus prazos	15
2.	CARACTERIZAÇÃO E ANÁLISE	16
2.1	Indicadores de mobilidade	16
2.1.1	Mobilidade - abordagem conceitual	16
2.1.2	Repartição modal	18
2.1.3	Repartição por motivo	21
2.1.4	Matriz Origem/Destino; Linhas de desejo; Principais destinos	23
2.2	Transporte não motorizado	27
2.2.1	Importância do transporte não motorizado	27
2.2.2	Viagens a pé e por bicicleta	28
2.2.3	Acidentes: envolvimento e letalidade	33
2.2.4	Acessibilidade universal	46
2.2.5	Infraestrutura para pedestres e ciclistas	50
2.3	Transporte público coletivo	87
2.3.1	Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal	87
2.3.2	Sistema de Transporte Público Coletivo Semiurbano entre o Distrito Federal e municípios do Entorno	117
2.3.3	Transporte público coletivo local nos municípios do Entorno	127
2.3.4	Carregamento do transporte coletivo	128
2.4	Serviço de táxi	131
2.5	Sistema viário	133
2.5.1	Conceitos	133
2.5.2	Sistema Viário Regional	143
2.5.3	Sistema Viário Urbano	152
2.6	Trânsito	161
2.6.1	Frota e taxa de motorização	162
2.6.2	Fluidez do tráfego e congestionamentos	166
2.6.3	Segurança de trânsito	174
2.6.4	Sinalização viária	190
2.6.5	Operação de trânsito	195

2.6.6	Fiscalização eletrônica	197
2.6.7	Educação de trânsito	198
2.6.8	Estacionamentos.....	199
2.6.9	Polos geradores de tráfego	202
2.7	Institucional	207
2.7.1	Arranjo institucional vigente.....	207
2.7.2	Principais instrumentos legais relativos à gestão do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal.....	214
3.	DIAGNÓSTICO	215
3.1	Transporte não motorizado	215
3.2	Transporte coletivo	216
3.3	Serviço de táxi	218
3.4	Sistema viário	219
3.5	Trânsito	220
3.6	Institucional	222
3.6.2	O reflexo da alternância de governos no sistema de transporte coletivo do DF	224
3.6.3	A articulação administrativa no sistema de transportes.....	224
3.6.4	A situação do órgão de gestão do sistema de transporte.....	225
3.6.5	A organicidade das decisões e o processo de planejamento a longo prazo	226
3.6.6	A estabilidade dos atores institucionais do sistema de transporte	228
3.6.7	A efetividade da interlocução com a sociedade civil.....	229
3.6.8	A política de transporte no conjunto das políticas urbanas e regionais do Distrito Federal	230
4.	RECOMENDAÇÕES DE CURTO PRAZO	231
4.1	Transporte não motorizado	231
4.1.1	Pedestres.....	231
4.1.2	Ciclistas.....	232
4.2	Transporte Coletivo	233
4.3	Serviço de Táxi.....	236
4.4	Sistema viário e trânsito	237
4.4.1	Segurança viária	237
4.4.2	Circulação viária	238
4.4.3	Operação de trânsito	239
4.4.4	Estacionamento	240
4.4.5	Polos geradores de tráfego	241
4.5	Institucional	241
ANEXO I.....		231

ANEXO II.....	231
ANEXO III.....	231
ANEXO IV.....	329

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1: Dados populacionais para a área de estudo.....	13
Tabela 2: Dados populacionais dos municípios do Entorno	13
Tabela 3: Dados populacionais das regiões administrativas do Distrito Federal	14
Tabela 4: Taxa de mobilidade do Distrito Federal e Entorno	18
Tabela 5: Vítimas mortas em acidentes de trânsito no Distrito Federal, 1996 a 2009	34
Tabela 6: Vítimas de acidentes com envolvimento de bicicletas no Distrito Federal, 2007	39
Tabela 7: Comparativos de acidentes com feridos envolvendo bicicletas nas rodovias do DF, 2007	41
Tabela 8: Acidentes envolvendo bicicletas, segundo gravidade e jurisdição da via, no DF.....	42
Tabela 9: Comparativos de acidentes com mortes de pedestres nas Rodovias do DF, 2005.....	45
Tabela 10: Frota adaptada do Distrito Federal.....	48
Tabela 11: Número médio de lugares ofertados por dia e períodos pelo metrô.....	93
Tabela 12: Terminais e pontos de controle do sistema de transporte público coletivo do Distrito Federal – STPC/DF.....	109
Tabela 13: Características dos serviços de transporte público coletivo urbano dos municípios do Entorno, 2009	128
Tabela 14: Comparativo do Valor de Tarifas Praticadas entre as Principais Capitais do Brasil e o Entorno do Distrito Federal.....	132
Tabela 15: Frota veicular no Distrito Federal e nas cidades do Entorno, 2001 a 2009	163
Tabela 16: Taxa de motorização no Distrito Federal e nas cidades do Entorno, 2009	164
Tabela 17: População, frota e taxa de motorização, DF e cidades do Entorno, 2001a 2009	165
Tabela 18: Taxa de motorização de cidades brasileiras.....	166
Tabela 19: Custos médios por acidentes de trânsito	174
Tabela 20: Indicadores de mortalidade no trânsito para o DF.....	175
Tabela 21: Taxas de motorização e de mortalidade em alguns países, cidades e no Distrito Federal.....	177
Tabela 22: Número de mortes em acidentes de trânsito para pedestres, passageiros e condutores, 2001a 2009	179
Tabela 23: Classificação das rodovias do DF de acordo com o número de acidentes com vítimas fatais por quilômetro, 2007.....	181
Tabela 24: Feridos em acidentes de trânsito com feridos no DF, 2001 a 2008	185
Tabela 25: Feridos em acidentes de trânsito por tipo de envolvimento, 2008.....	187
Tabela 26: Tipos de veículos envolvidos em acidentes com feridos, de acordo com a jurisdição da via, 2008	187
Tabela 27: Número de acidentes com feridos por dia da semana, 2008.....	189

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1: Área de operação no Distrito Federal das empresas e cooperativas	90
Quadro 2: Estrutura tarifária do serviço semiurbano	125
Quadro 3: Problemas e ações para pedestres	231
Quadro 4: Problemas e ações para ciclistas	232
Quadro 5: Problemas e ações para transporte coletivo	234
Quadro 6: Problemas e ações para serviço de táxi	236
Quadro 7: Problemas e ações para segurança viária	237
Quadro 8: Problemas e ações para circulação viária	238
Quadro 9: Problemas e ações em operação de trânsito	239
Quadro 10: Problemas e ações para estacionamento	240
Quadro 11: Problemas e ações para pólos geradores de tráfego	241
Quadro 12: Problemas e ações no âmbito institucional	241

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Repartição Modal, Distrito Federal	19
Gráfico 2: Repartição Modal, Entorno	19
Gráfico 3: Repartição modal, modos motorizados, Distrito Federal	20
Gráfico 4: Repartição modal, modos motorizados, Entorno	21
Gráfico 5: Repartição por motivo, modos motorizados, Distrito Federal	22
Gráfico 6: Repartição por motivo, modos motorizados, Entorno	22
Gráfico 7: Principais destinos das viagens com origem no Entorno (auto+TC, pico manhã)	23
Gráfico 8: Principais destinos das viagens com origem no Distrito Federal, pico da manhã	24
Gráfico 9: Viagens motorizadas x viagens não motorizadas diárias por Região Administrativa do Distrito Federal, 2009	29
Gráfico 10: Repartição modal das viagens não motorizadas para o Distrito Federal	30
Gráfico 11: Repartição modal das viagens não motorizadas para o Entorno	30
Gráfico 12: Motivo das viagens a pé no Distrito Federal	31
Gráfico 13: Motivo das viagens a pé no Entorno	31
Gráfico 14: Motivo das viagens com bicicleta no Distrito Federal	32
Gráfico 15: Motivo das viagens com bicicleta no Entorno	32
Gráfico 16: Faixa etária dos ciclistas do Distrito Federal	32
Gráfico 17: Grau de instrução dos ciclistas do Distrito Federal	32
Gráfico 18: Justificativa para a escolha do uso de bicicleta, Distrito Federal	33
Gráfico 19: Mortes em acidentes de trânsito no Distrito Federal, 1996 a 2009	35
Gráfico 20: Mortes em acidentes de trânsito no Distrito Federal, 2009	35

Gráfico 21: Redução dos acidentes após a implantação da faixa de pedestres no Distrito Federal	36
Gráfico 22: Número de mortos em faixa de pedestre no Distrito Federal, 1997 a 2009	37
Gráfico 23: Índice de mortes de pedestres e ciclistas por 100 mil habitantes no DF, de 2001 a 2008	38
Gráfico 24: Índice de mortes de pedestres e ciclistas por 10 mil veículos no DF, de 2001 a 2008	38
Gráfico 25: Número de acidentes por via envolvendo ciclistas feridos no Distrito Federal, 2007	40
Gráfico 26: Periculosidade das vias do DF: acidentes com feridos envolvendo ciclistas por 10 km, 2007	41
Gráfico 27: Acidentes por RA envolvendo ciclistas feridos no DF, 2007	41
Gráfico 28: Acidentes com feridos envolvendo bicicletas, segundo a jurisdição da via, 2007	43
Gráfico 29: Acidentes com mortes envolvendo bicicletas, segundo a jurisdição da via, 2007	43
Gráfico 30: Total de acidentes envolvendo bicicletas, segundo a jurisdição da via, 2007	43
Gráfico 31: Acidentes com feridos envolvendo pedestres segundo a jurisdição da via, 2007	44
Gráfico 32: Acidentes com mortes envolvendo pedestres segundo a jurisdição da via, 2007	44
Gráfico 33: Total de acidentes envolvendo pedestres segundo a jurisdição da via, 2007	44
Gráfico 34: Periculosidade das Rodovias do DF: acidentes com mortes de pedestres por 10 km, 2005	45
Gráfico 35: Relação entre a frota de ônibus adaptados e a frota total no Distrito Federal	48
Gráfico 36: Avaliação das estações de metrô e a porcentagem de estações correspondentes	85
Gráfico 37: Quilometragem especificada por operador, Serviço Básico, março de 2009	89
Gráfico 38: Participação percentual das linhas do STPC/DF por tipo de serviço, março de 2009	92
Gráfico 39: Composição da frota do Serviço Básico, março de 2009	92
Gráfico 40: Passageiros equivalentes por operadora do STPC/DF, março de 2009	94
Gráfico 41: Evolução do índice de passageiros por quilômetro (IPK) equivalente	95
Gráfico 42: Volume médio diário de passageiros por estação do metrô, março de 2009	96
Gráfico 43: Passageiros diários transportados pelo metrô por tipo de cartão	97
Gráfico 44: Distribuição da demanda do serviço básico rodoviário e metroviário por modo utilizado	97
Gráfico 45: Demanda mensal por eixo e área central (linhas originadas em cada eixo)	98
Gráfico 46: Passageiros equivalentes e quilometragem mensal por região administrativa	99
Gráfico 47: Passageiros por veículo por dia em localidades com mais de 1 milhão de habitantes	101
Gráfico 48: Distribuição da demanda do STPC/DF ao longo do dia	102
Gráfico 49: Frota média por linha nas cidades brasileiras	105
Gráfico 50: Frota cadastrada do Serviço Básico, março de 2009	106
Gráfico 51: Idade média da frota do Serviço Básico	107
Gráfico 52: Estado de conservação dos pontos de parada do STPC/DF	111
Gráfico 53: Tipos de pontos de parada do STPC/DF	111
Gráfico 54: Existência de baia nos pontos de parada do STPC/DF	111
Gráfico 55: Participação percentual dos itens que compõem a planilha de custo do Serviço Básico do STPC/DF	113

Gráfico 56: Participação percentual dos níveis tarifários do Serviço Básico do STPC/DF	114
Gráfico 57: Valor das tarifas predominantes nas principais capitais brasileiras	115
Gráfico 58: Aspecto que o usuário considera mais importante no STPC/DF	117
Gráfico 59: Média mensal de produção quilométrica do serviço semiurbano, DF e Entorno, 1999 a 2007	119
Gráfico 60: Média mensal de passageiros transportados do serviço semiurbano, DF e Entorno, 1999 a 2007	120
Gráfico 61: IPK médio mensal do serviço semiurbano, DF e Entorno, 1999 a 2007	121
Gráfico 62: Condições dos pontos de parada do serviço semiurbano, DF e Entorno	124
Gráfico 63: Condições dos pontos de parada do serviço semiurbano, DF e Entorno	124
Gráfico 64: Condições dos pontos de parada do serviço semiurbano, DF e Entorno	124
Gráfico 65: População, frota e taxa de motorização do Distrito Federal, 2000 a 2009	165
Gráfico 66: População, frota e taxa de motorização das cidades do Entorno, 2001 a 2009	165
Gráfico 67: Taxas de mortalidade por acidentes de trânsito no DF, 2001 a 2009	176
Gráfico 68: Taxa de mortes em acidentes por 10 mil veículos em alguns países, cidades e no Distrito Federal	178
Gráfico 69: Taxa de mortes em acidentes por 100 mil habitantes em alguns países, cidades e no Distrito Federal	178
Gráfico 70: Número de mortes em acidentes de trânsito, 2000 a 2009	179
Gráfico 71: Distribuição percentual das mortes em acidentes de trânsito, 2008	179
Gráfico 72: Distribuição das mortes em acidentes de trânsito por dia da semana, 2008	183
Gráfico 73: Distribuição das mortes em acidentes de trânsito por hora de ocorrência, 2008	183
Gráfico 74: Taxas de acidentes com feridos por veículos e por habitantes, 2001 a 2008	186
Gráfico 75: Porcentagens de feridos em acidentes de trânsito por tipo de envolvimento, 2008	187
Gráfico 76: Porcentagens de tipos de veículos envolvidos em acidentes com feridos no DF, 2008	188
Gráfico 77: Porcentagem das ocorrências dos acidentes com feridos nos dias da semana, 2008	189

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Área de estudo do PDTU/DF	12
Figura 2: Ciclo vicioso e redução da mobilidade	17
Figura 3: Linhas de desejo das viagens por automóvel, pico da manhã, Distrito Federal	25
Figura 4: Linhas de desejo das viagens por transporte coletivo, pico da manhã, Área de Estudo	26
Figura 5: Projeção de crescimento da população brasileira acima de 60 anos	47
Figura 6: Passeios sombreados de uma superquadra de Brasília	50
Figura 7: Buracos na calçada em Ceilândia	51
Figura 8: Calçadas quebradas em Valparaíso de Goiás	51
Figura 9: Degraus em calçadas em Valparaíso de Goiás	52
Figura 10: Desníveis entre lotes atrapalhando a circulação em São Sebastião	52
Figura 11: Rampas e degraus nas calçadas de uma área residencial em Brazlândia	53

Figura 12: Calçada estreita em Valparaíso de Goiás.....	54
Figura 13: Calçada estreita na via W3 Norte, Brasília	54
Figura 14: Na Estrutural há menos espaço que o recomendado para construção de calçada	55
Figura 15: Exposição de mercadorias ocupa calçada em Novo Gama.....	56
Figura 16: Ocupação irregular de calçada na Estrutural	56
Figura 17: Materiais de obras em área residencial de Formosa	57
Figura 18: Avanço sobre a calçada com a exposição de mercadorias em Itapoã	57
Figura 19: Em Brazlândia, uma van de transporte escolar estaciona sobre a calçada	58
Figura 20: Veículo sobre a calçada em Itapoã	58
Figura 21: Pedestres perdem espaço para os veículos em pleno centro de Brasília.....	59
Figura 22: Estacionamento não regulamentado ocupa calçada e atrapalha a circulação de pedestres em Samambaia.....	59
Figura 23: Poste e orelhão obstruindo a calçada em Formosa.....	60
Figura 24: Poste no meio da calçada em Planaltina.....	60
Figura 25: tratamento diferenciado na calçada em Brazlândia	61
Figura 26: Tratamento diferenciado na calçada em Luziânia	61
Figura 27: Descontinuidade das calçadas em Ceilândia	62
Figura 28: Passeio no Lago Sul	63
Figura 29: Passeio com piso tátil no Parkway.....	63
Figura 30: Rotas naturais dos pedestres no gramado do Eixo Monumental de Brasília em (A), demarcadas em amarelo em (B).	64
Figura 31: Ausência de calçada na Asa Norte.....	65
Figura 32: Padronização dos passeios	66
Figura 33: Terminais atuais e ciclovias existentes e em obras.	69
Figura 34: Rede de ciclovias existentes e projetadas no PEDALA-DF, 2009	70
Figura 35: Ciclovia na DF-001	71
Figura 36: Ciclovia na DF-480	71
Figura 37: Acostamento ciclável implantado sem sinalização nos acessos às quadras	72
Figura 38: Buracos nos acostamentos cicláveis	72
Figura 39: Terra na ciclovia da DF-005 (Varjão)	73
Figura 40: Mato na ciclovia da DF-005 (Varjão)	73
Figura 41: Desgaste da sinalização.	74
Figura 42: Acúmulo de água no acostamento ciclável	74
Figura 43: Passarela de pedestres na via EPIA	75
Figura 44: Localização das passarelas de pedestre existentes e a construir.....	77
Figura 45: Passagem subterrânea de pedestres no Eixo Rodoviário (DF 002)	78
Figura 46: Travessia perigosa no Eixo Rodoviário (DF-002)	79

Figura 47: Travessia segura na faixa de pedestre	80
Figura 48: Calçada sem acessibilidade e desgastada em Luziânia	81
Figura 49: Faixas de pedestres desrespeitadas por motoristas em Planaltina	81
Figura 50: Modelo de faixa de pedestre com calçada rebaixada, segundo a NBR 9050	82
Figura 51: Modelo elevado de faixa de pedestre, segundo a NBR 9050	83
Figura 52: Rede de transporte público coletivo urbano do Distrito Federal	104
Figura 53: Localização dos terminais, pontos de controle do STPC/DF e das estações do metrô	110
Figura 54: Rede de transporte coletivo semiurbano, DF e Entorno	123
Figura 55: Carregamento da rede de transporte público coletivo do PDTU/DF, passageiros na hora de pico da manhã	129
Figura 56: Carregamento da rede de transporte público coletivo do PDTU/DF (Brasília), passageiros na hora de pico da manhã	130
Figura 57: Malha rodoviária, DF e Entorno	137
Figura 58: Gráficos de acesso x mobilidade	140
Figura 59: Eixos viários	142
Figura 60: DF-001, Pistão Norte	145
Figura 61: DF-001, entre a DF-480 e a BR-060	145
Figura 62: DF-002, trecho próximo à Rodoviária	145
Figura 63: Via EPIA, acesso ao Núcleo Bandeirante	146
Figura 64: DF-095, Estrada Parque Ceilândia (EPCL)	147
Figura 65: DF-095, Estrada Parque Ceilândia (EPCL)	147
Figura 66: DF-205, ocupação lindeira à rodovia	148
Figura 67: DF-250, trecho próximo ao Itapoã	149
Figura 68: DF-150	150
Figura 69: Sistema Viário Regional	151
Figura 70: BR-070, Águas Lindas de Goiás	154
Figura 71: Avenida Primeira, Águas Lindas de Goiás	154
Figura 72: Estacionamento, Cidade Ocidental	155
Figura 73: Sinalização inexistente, Cidade Ocidental	155
Figura 74: Detalhe da sinalização, Formosa	156
Figura 75: Detalhe da configuração viária, Formosa	156
Figura 76: Configuração viária, Luziânia	157
Figura 77: Sinalização, Luziânia	157
Figura 78: Configuração viária, Novo Gama	158
Figura 79: Circulação dos ciclistas, Novo Gama	158
Figura 80: Configuração viária, Planaltina (GO)	159
Figura 81: Estacionamentos, Planaltina (GO)	159

Figura 82: Configuração viária, Santo Antônio do Descoberto	160
Figura 83: Vias locais, Santo Antônio do Descoberto	160
Figura 84: Configuração viária, Valparaíso de Goiás.....	161
Figura 85: Pedestres atravessando a BR-040 para acesso ao ponto de embarque e desembarque, Valparaíso de Goiás	161
Figura 86: Mapa de Carregamento – Vista 01	167
Figura 87: Mapa de Carregamento – Vista 02	168
Figura 88: Mapa de relações volume/capacidade das vias – Vista 01	169
Figura 89: Mapa de relações volume/capacidade das vias - Vista 02.....	170
Figura 90: Pontos de congestionamento viários no Distrito Federal	172
Figura 91: Matriz de ocorrência de mortes em acidentes nos horários e dias da semana nas vias urbanas, 2008.....	183
Figura 92: Matriz de ocorrência de mortes em acidentes nos horários e dias da semana nas rodovias distritais, 2008	184
Figura 93: Matriz de ocorrência de mortes em acidentes nos horários e dias da semana nas rodovias federais, 2008.....	184
Figura 94: Sinalização horizontal desgastada em Recanto das Emas	191
Figura 95: Sinalização horizontal desgastada em São Sebastião	191
Figura 96: Sinalização vertical em Samambaia	192
Figura 97: Ondulação transversal sem sinalização vertical no Jardim Botânico	192
Figura 98: Localização dos semáforos no Distrito Federal, 2008.....	193
Figura 99: Irregularidades de estacionamento em Águas Claras.....	200
Figura 100: Imagem de irregularidades de estacionamento em Brasília	200
Figura 101: Imagens de irregularidades de estacionamento em Samambaia	201
Figura 102: Imagens de irregularidades de estacionamento em São Sebastião.....	201
Figura 103: Polos geradores de tráfego no Distrito Federal e Cidades do Entorno.....	205
Figura 104: Pólos geradores em regiões administrativas do Distrito Federal.....	206
Figura 105: Mapa dos principais eixos de transporte coletivo propostos para a rede integrada	233

ÍNDICE DE DIAGRAMAS

Diagrama 1: Desenho institucional da gestão do transporte no Distrito Federal, situação 2010.....	209
Diagrama 2: Instâncias políticas da gestão do transporte no Distrito Federal.....	210

1 INTRODUÇÃO

1.1 Objetivos do Plano

O desenvolvimento de um plano diretor de transportes urbanos é exigência do Estatuto da Cidade para aquelas com mais de 500 mil habitantes. O Plano Diretor de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno (PDTU/DF) busca orientar a evolução equilibrada do sistema de transporte — sistema viário, sistema de transporte público e modos não motorizados — de sua área de estudo.

O PDTU/DF tem como base:

- a consideração da tendência de desenvolvimento urbano do Distrito Federal e dos municípios do Entorno imediato;
- a priorização do transporte coletivo e sua integração com os diferentes modos;
- o reconhecimento da importância dos modos não motorizados de transporte e a promoção do seu desenvolvimento;
- a promoção da acessibilidade universal, em especial, ao sistema de transporte público para pessoas com mobilidade reduzida;
- a revisão da política de circulação de veículos;
- a proposição de diretrizes para a gestão do sistema de transporte.

1.2 A Área de Estudo

A área de estudo do PDTU/DF compreende o Distrito Federal, composto por suas 29 regiões administrativas, e os oito municípios do Entorno que interagem mais intensamente com o DF, a saber: Valparaíso de Goiás, Cidade Ocidental, Novo Gama, Águas Lindas de Goiás, Santo Antônio do Descoberto, Luziânia, Formosa e Planaltina de Goiás (Figura 1).



Figura 1: Área de estudo do PDTU/DF

A população estimada da área de estudo para 2009 é de 3.312.908 pessoas¹: 2.490.737 pessoas (75%) habitam no DF e 822.171 pessoas (25%), nos municípios do Entorno, conforme Tabela 1. Dados por município e por região administrativa estão nas Tabelas 2 e 3.

Tabela 1: Dados populacionais para a área de estudo

Distrito Federal	2.490.737	75%
Municípios do Entorno	822.171	25%
Área de Estudo	3.312.908	100%

Fonte: PDTU/DF - Cenários Territoriais e Demográficos

Tabela 2: Dados populacionais dos municípios do Entorno

Cidade	Total
Águas Lindas de Goiás	146.939
Cidade Ocidental	45.336
Formosa	97.591
Luziânia	172.720
Novo Gama	87.484
Planaltina	77.839
Sto. Ant. do Descoberto	57.088
Valparaíso de Goiás	137.174
Total	822.171

Fonte: PDTU/DF - Cenários Territoriais e Demográficos

¹ Fonte: PDTU/DF - Cenários Territoriais e Demográficos

Tabela 3: Dados populacionais das regiões administrativas do Distrito Federal

Cidade	Total	Cidade	Total
Ceilândia	406.643	Itapoã	53.575
Taguatinga	210.618	Paranoá	46.428
Brasília	205.405	Vicente Pires	36.114
Samambaia	189.397	Riacho Fundo II	35.170
Planaltina-DF	159.337	Cruzeiro	33.716
Gama	146.093	Riacho Fundo I	32.730
Sobradinho I	78.127	Lago Sul	36.152
Sobradinho II	58.701	Cidade Estrutural	29.468
Recanto das Emas	112.626	Lago Norte	29.697
Santa Maria	109.059	Núcleo Bandeirante	26.895
Guará	104.848	Jardim Botânico	19.189
Águas Claras	110.255	Candangolândia	16.130
São Sebastião	74.914	Park Way	16.016
Brazlândia	55.069	Varjão	3.671
Sudoeste	53.586	SIA	1.108
		Total do DF	2.490.737

Fonte: PDTU/DF - Cenários Territoriais e Demográficos

1.3 O papel e a importância do DF

O Plano Diretor de Ordenamento Territorial (PDOT) reconhece o caráter metropolitano da Capital Federal e a necessidade de gestão compartilhada entre os setores públicos, privados e sociedade civil, envolvendo os municípios do Entorno. O Distrito Federal tem grande influência sobre estes municípios, uma vez que nele se encontra grande parte dos empregos da área de estudo do PDTU/DF. Dentre as regiões administrativas do Distrito Federal, Brasília se destaca por sua importância político-

administrativa e por sua condição de principal polo de atração de viagens, uma vez que se constitui no centro de atividades socioeconômicas da região.

A maior parte dos moradores das cidades do Entorno depende do Distrito Federal para trabalho, saúde, lazer etc. Os empregos concentrados nas regiões administrativas de Brasília, Taguatinga e Gama são responsáveis pela maioria das viagens realizadas diariamente pela população residente no Entorno imediato. Com exceção de Formosa e Luziânia, mais de 50% das viagens dos demais municípios têm como destino o Distrito Federal.

Justifica-se, pois, a consideração desses oito municípios do Entorno no PDTU/DF, e não só por sua proximidade geográfica com o Distrito Federal. De fato, com eles, o DF forma uma região de caráter verdadeiramente metropolitano.

1.4 Proposições e seus prazos

Do PDTU/DF resultam proposições imediatas, de curto, médio e longo prazos para o sistema de transporte. Neste relatório, apresenta-se elenco daquelas imediatas e de curto prazo para lidar com problemas afetando a qualidade dos serviços. Privilegiem-se, sobretudo, soluções de baixo custo, voltadas para a racionalização no uso dos meios disponíveis à sua prestação.

2 CARACTERIZAÇÃO E ANÁLISE

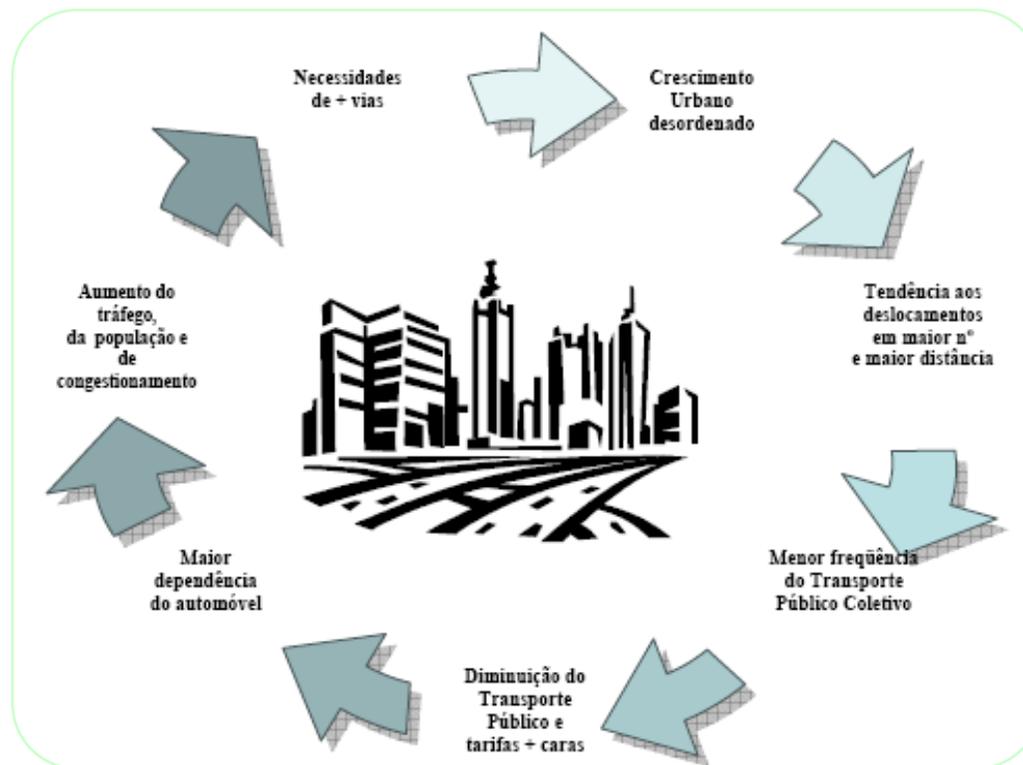
2.1 Indicadores de mobilidade

2.1.1 Mobilidade - abordagem conceitual

A falta de articulação entre o planejamento urbano e o planejamento de transportes gera resultados indesejáveis na conformação urbana, como parcelamentos periféricos de baixa densidade, assentamentos rarefeitos, vazios urbanos, estratificação físicoespacial, poluição do ar em virtude do excessivo uso do automóvel, falta de infraestrutura e má distribuição de equipamentos urbanos.

Segundo o Plano de Mobilidade (Ministério das Cidades, 2007), a mobilidade é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano. Alguns fatores humanos podem induzir, reduzir ou mesmo condicionar a mobilidade, tais como a idade, sexo, habilidade motora, capacidade de entendimento de mensagens, restrições de capacidades individuais etc. No ambiente urbano, as condições de mobilidade estão relacionadas às características do terreno, ao tratamento físico das vias e calçadas, à existência de redes regulares de transporte público, à qualidade dos serviços e seus preços, à sinalização de controle do uso do sistema viário e à existência ou não de ciclovias.

Medidas normalmente utilizadas para promover a mobilidade implicam quase sempre aumento dos custos para a expansão da infraestrutura urbana. A combinação de fatores urbanos gera um ciclo vicioso que contribui para a redução da mobilidade nas cidades, conforme ilustrado na Figura 2.



Fonte: Magagnin, 2008.

Figura 2: Ciclo vicioso e redução da mobilidade

Este ciclo vicioso reafirma a necessidade de integrar o planejamento urbano ao planejamento de transportes e de uso do solo. E mais: a necessidade de explorar o transporte não motorizado, em conjunto com o transporte coletivo, como alternativa para deslocamento da população, unindo os conceitos de mobilidade e sustentabilidade.

No Distrito Federal, são realizadas 3.868.776 viagens² diárias, para a realização de tarefas associadas a motivos como trabalho, estudo e saúde, utilizando-se de todos os modos de transporte, motorizados e não motorizados³. Para os oito municípios do

² “Viagem” é o deslocamento realizado por uma pessoa entre dois pontos, um de origem e outro de destino, com um motivo definido, utilizando um ou mais modos de transporte.

³ Com base na expansão por domicílio dos dados coletados no ano de 2009.

Entorno considerados, o número de viagens realizadas é de 1.030.328. Ao se relacionar o número de viagens com a população, conforme Tabela 4, encontra-se o índice de mobilidade de 1,55 para o Distrito Federal e de 1,25 para o Entorno, lembrando que a mobilidade é medida pelo número médio de viagens que uma pessoa faz por dia.

Tabela 4: Taxa de mobilidade do Distrito Federal e Entorno

Local	Viagens todos os motivos e modos	Viagens todos os motivos e modos motorizados	População	Mobilidade Pessoal	
				Todos os modos	Modos motorizados
Distrito Federal	3.868.780	2.987.031	2.490.737	1,55	1,20
Entorno	1.026.853	544.103	822.171	1,25	0,66

Fonte: Pesquisa Origem Destino 2009 (dados preliminares)

Por comparação, no ano 2000 a taxa de mobilidade para todos os modos no Distrito Federal era de 1,41. Para os modos motorizados, a taxa de mobilidade passou de 1,02 em 2000 para 1,20 em 2009. Dentre os fatores explicativos do aumento da taxa de mobilidade no DF, podem-se citar o aumento da renda e o aumento na taxa de motorização.

2.1.2 Repartição modal

Na área de estudo, o uso dos modos motorizados prevalece, tanto no Distrito Federal (77%) quanto no Entorno (53%), sendo mais equilibrada neste último, conforme mostrado no Gráfico 1 e Gráfico 2.



Fonte: Pesquisa Origem Destino 2009 (dados preliminares)

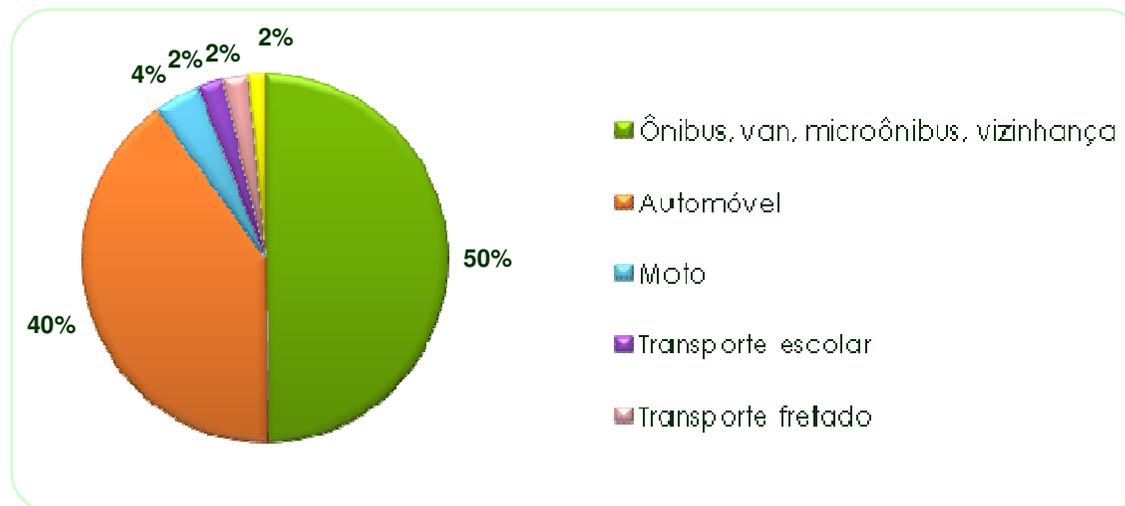
Gráfico 1: Repartição Modal, Distrito Federal



Fonte: Pesquisa Origem Destino 2009 (dados preliminares)

Gráfico 2: Repartição Modal, Entorno

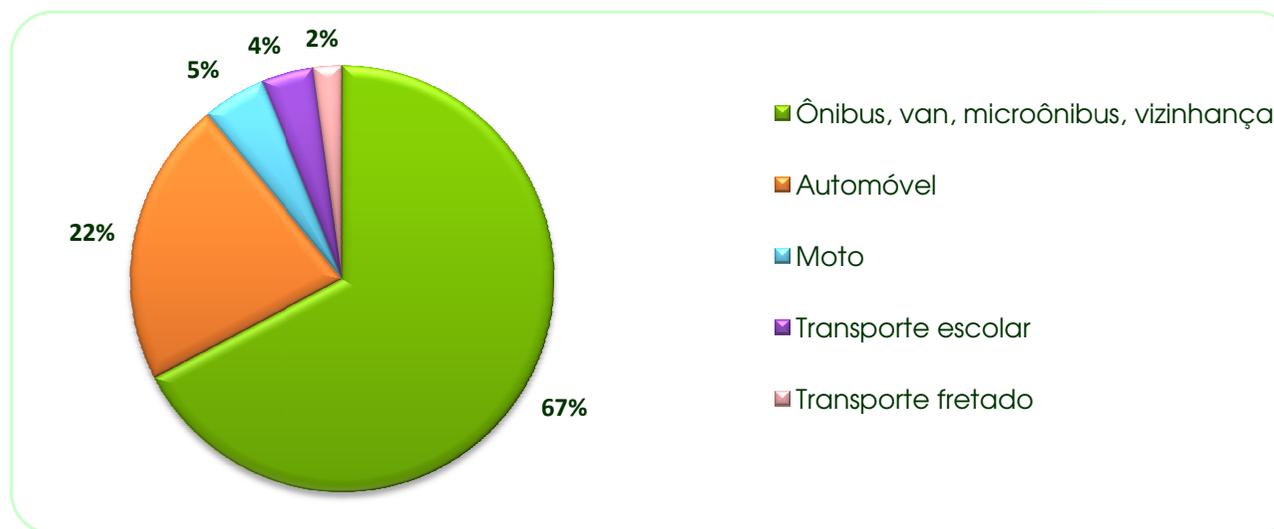
Ao se analisar a repartição modal dos modos motorizados no Distrito Federal, verifica-se a prevalência do uso do automóvel (Gráfico 3). Os modos públicos coletivos — ônibus, van, vizinhança e metrô — representam 42% das viagens (não se incluem o transporte escolar e o transporte fretado). Os modos privados (automóvel e moto) representam 52% das viagens.



Fonte: Pesquisa Origem Destino 2009 (dados preliminares)

Gráfico 3: Repartição modal, modos motorizados, Distrito Federal

No Entorno, na repartição modal dos modos motorizados o mais representativo é o transporte coletivo, que contribui com 67% das viagens (Gráfico 4). Os modos privados (automóvel e moto) correspondem a 27% das viagens.



Fonte: Pesquisa Origem Destino 2009 (dados preliminares)

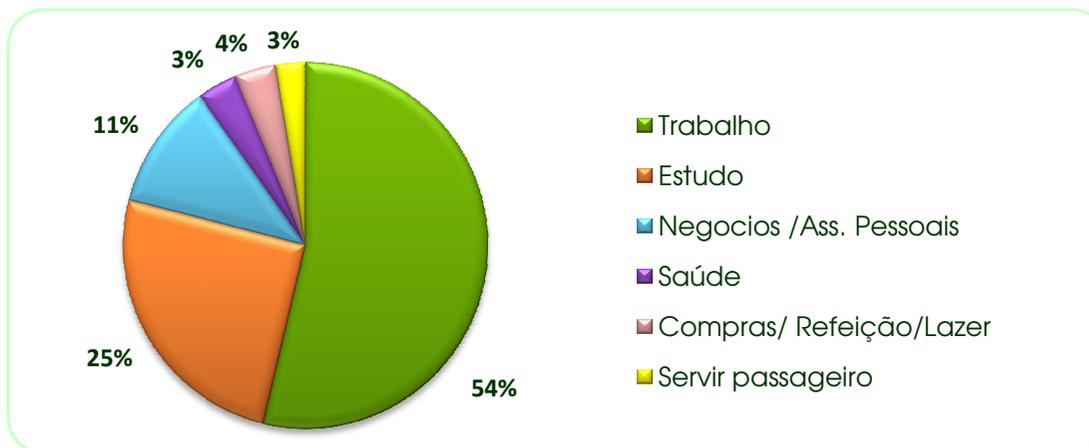
Gráfico 4: Repartição modal, modos motorizados, Entorno

Este uso mais intenso do transporte público coletivo e dos modos não motorizados no Entorno em parte se explica por sua renda domiciliar média, de R\$ 1.390,52, substancialmente menor que no DF, onde é R\$ 3.844,95.

2.1.3 Repartição por motivo

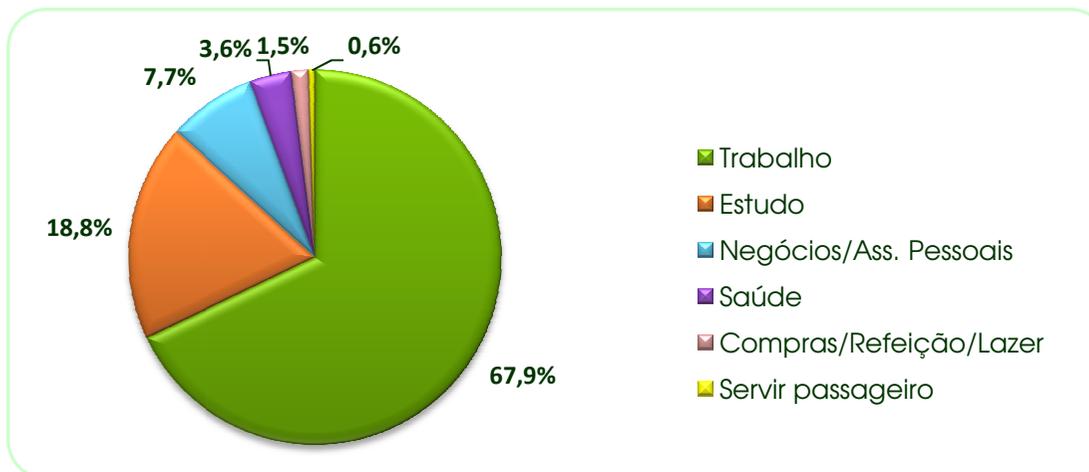
No que se refere ao motivo das viagens realizadas por modos motorizados (públicos e privados), no Distrito Federal a atividade trabalho corresponde a 54% das viagens, seguida da atividade estudo, que representa 25% do total de viagens (Gráfico 5).

Nos municípios do Entorno, a atividade trabalho corresponde a 67,9% das viagens motorizadas realizadas, enquanto que a atividade estudo representa 18,8% do total dessas viagens (Gráfico 6).



Fonte: Pesquisa Origem Destino 2009 (dados preliminares)

Gráfico 5: Repartição por motivo, modos motorizados, Distrito Federal

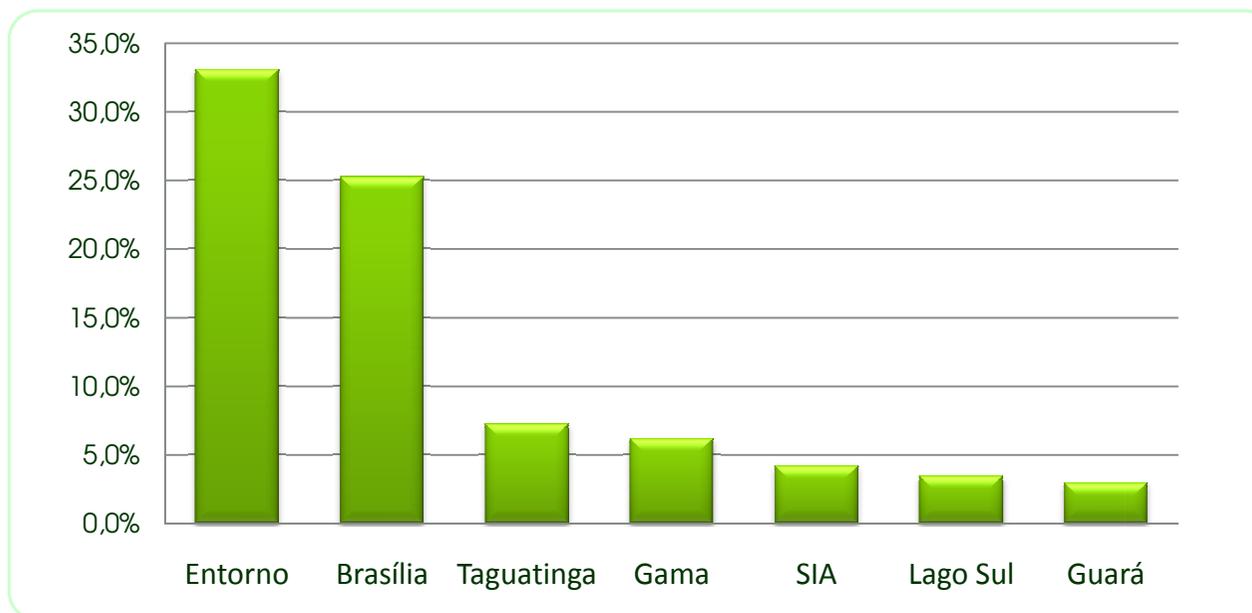


Fonte: Pesquisa Origem Destino 2009 (dados preliminares)

Gráfico 6: Repartição por motivo, modos motorizados, Entorno

2.1.4 Matriz Origem/Destino; Linhas de desejo; Principais destinos

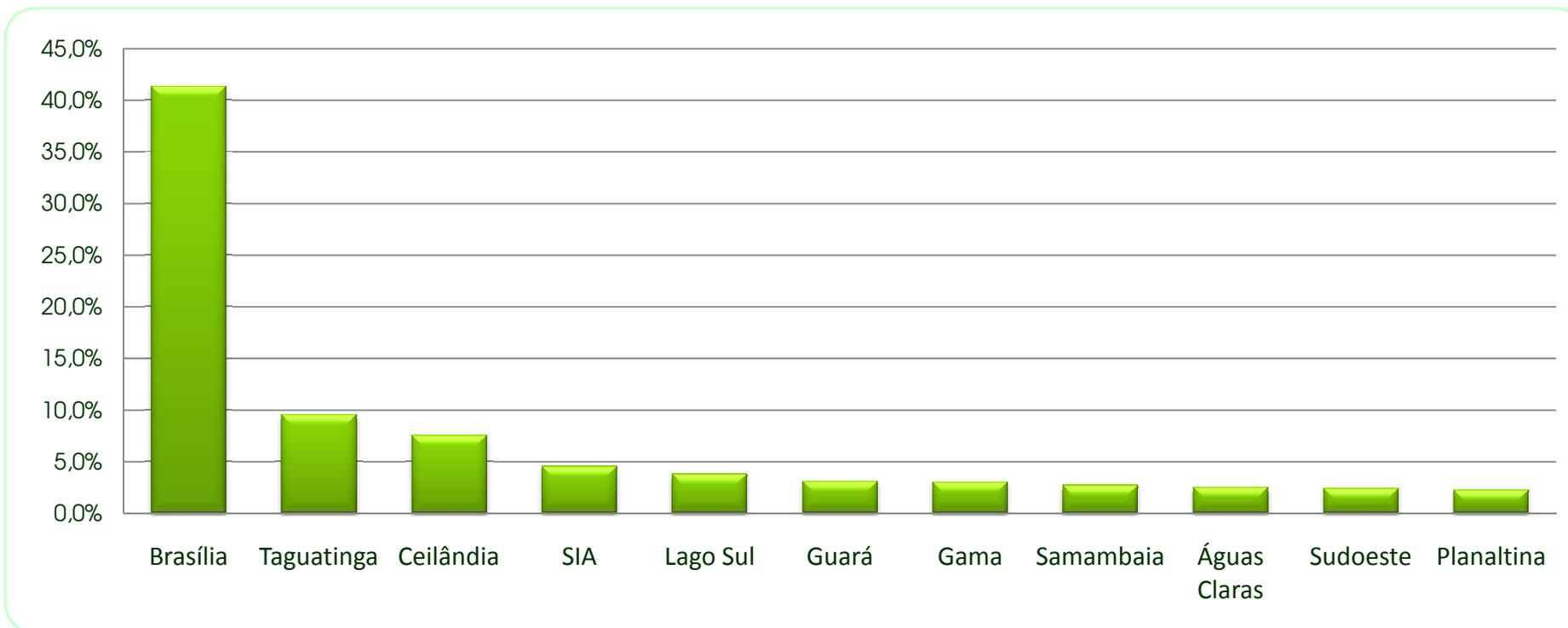
É forte a relação dos municípios do Entorno com o Distrito Federal. Os números apresentados no Gráfico 7 mostram que do total de viagens com origem nos municípios do Entorno no horário de pico da manhã, 67% tem como destino o Distrito Federal, sendo 25% para a Região Administrativa de Brasília, aquela com a maior concentração de empregos do DF. Além da RA Brasília, Taguatinga, Gama, SIA, Lago Sul e Guará atraem, conjuntamente, outros 24% do total de viagens originadas no Entorno. O restante das viagens (17,6%) tem como destino as outras regiões administrativas.



Fonte: Pesquisa Origem Destino 2009 (dados preliminares)

Gráfico 7: Principais destinos das viagens com origem no Entorno (auto+TC, pico manhã)

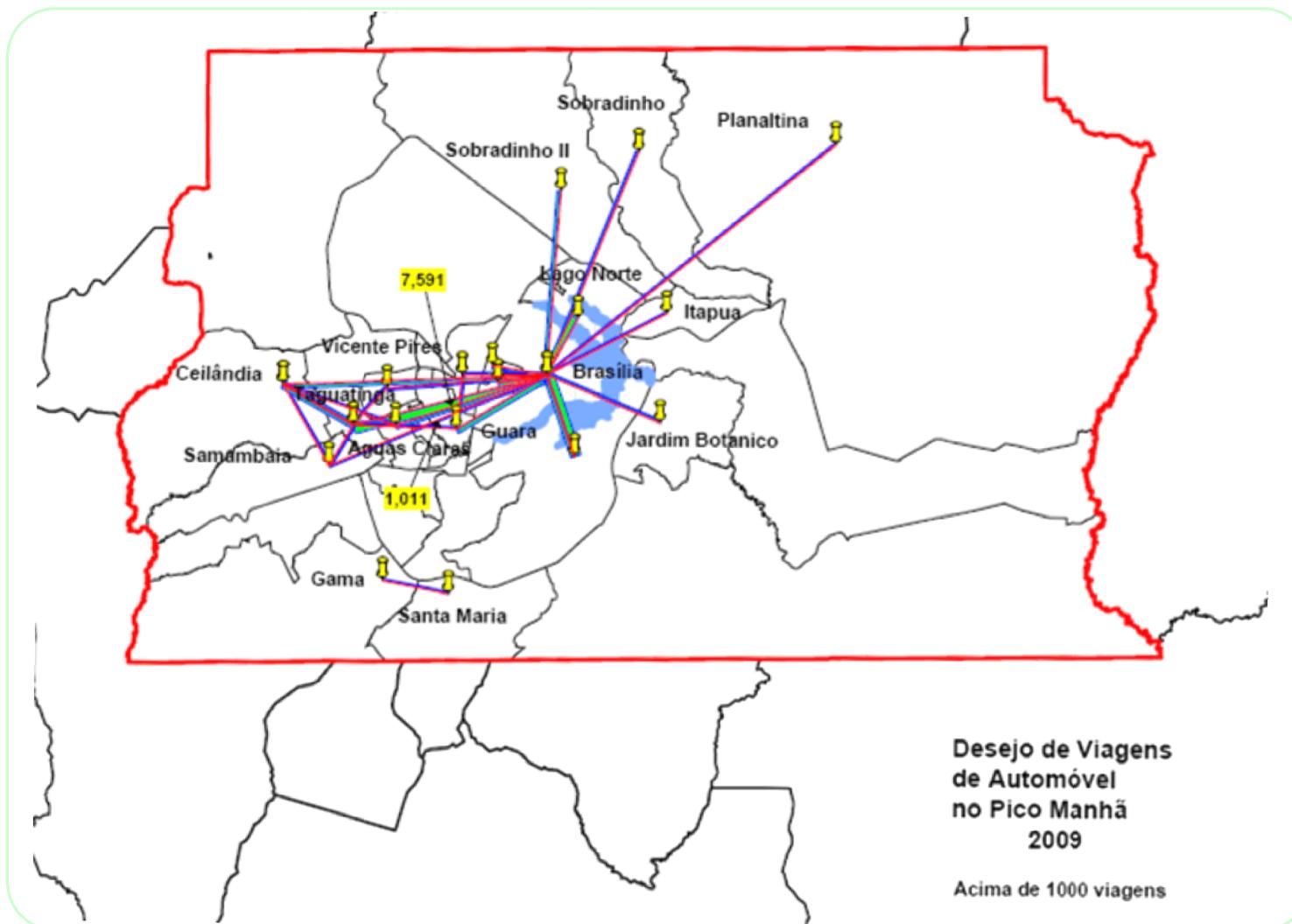
O Gráfico 8 apresenta os principais destinos das viagens com origem no Distrito Federal, na hora de pico da manhã. Mais de 40% das viagens, assim como ocorre com as viagens com origem no Entorno, têm como destino a RA Brasília.



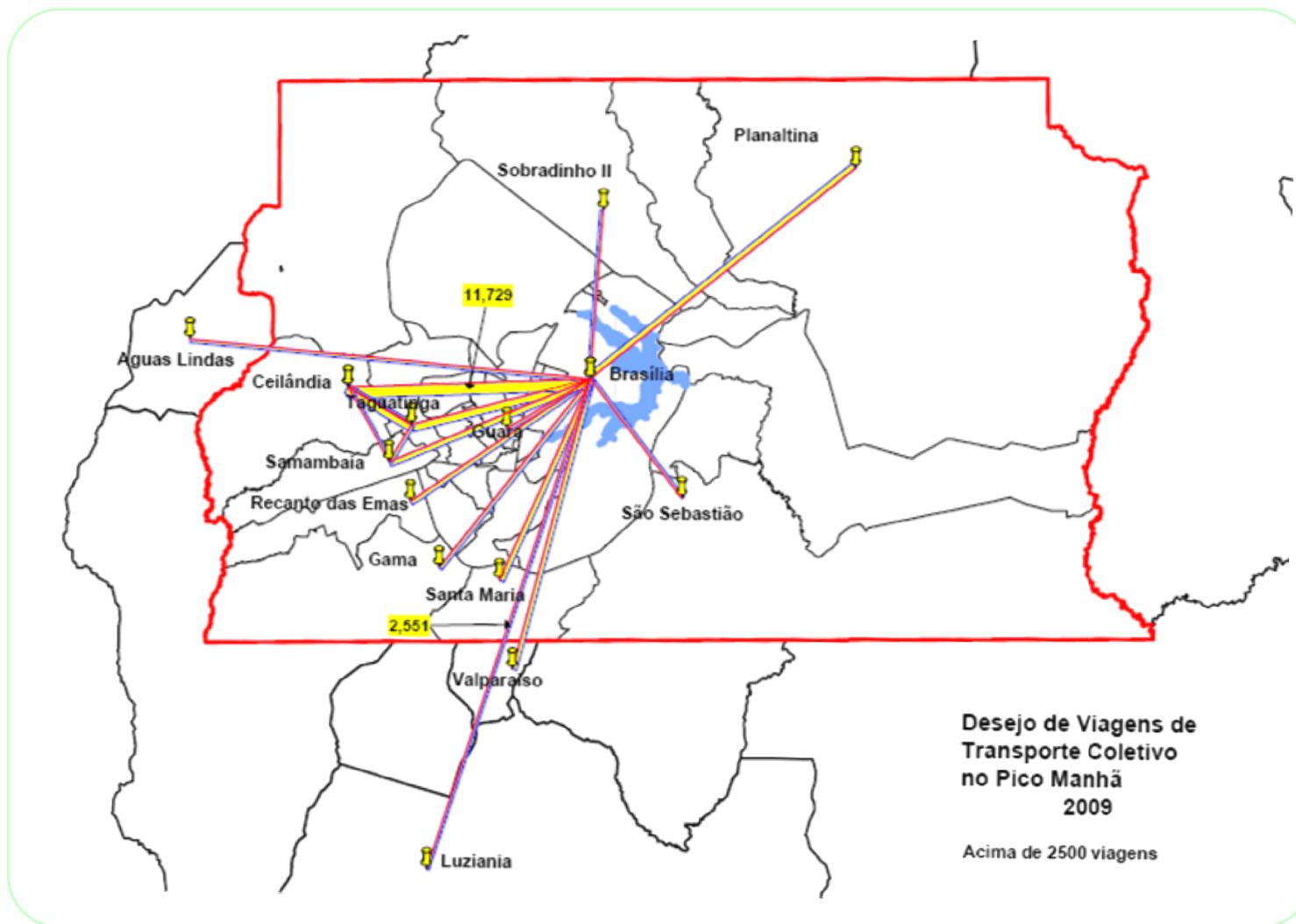
Fonte: Pesquisa Origem Destino 2009 (dados preliminares)

Gráfico 8: Principais destinos das viagens com origem no Distrito Federal, pico da manhã

As Figuras 3 e 4 mostram as linhas de desejo na hora de pico da manhã para, respectivamente, viagens por automóveis e viagens por transporte coletivo.



Fonte: Pesquisa Origem Destino 2009 (dados preliminares)
Figura 3: Linhas de desejo das viagens por automóvel, pico da manhã, Distrito Federal



Fonte: Pesquisa Origem Destino 2009 (dados preliminares)

Figura 4: Linhas de desejo das viagens por transporte coletivo, pico da manhã, Área de Estudo

2.2 Transporte não motorizado

Além do reconhecimento da prioridade do transporte público em relação ao individual, com a definição de programas e projetos em que o transporte público receba atenção especial quanto a espaço viário, sinalização, obras de arte especiais e medidas institucionais, constituem desafios propostos pelo PDTU/DF, dentre outros:

- o reconhecimento da importância do deslocamento de pedestres e ciclistas, com implantação de ações adequadas às características da área de estudo;
- a diminuição do número de acidentes que envolvam pedestres e ciclistas e de sua severidade, por meio de melhorias na infraestrutura destinada a essas categorias de usuários, de campanhas para a educação no trânsito e da intensificação da fiscalização; e
- a adequação dos espaços para que seja possível a circulação de pessoas com deficiência física ou com mobilidade reduzida.

2.2.1 Importância do transporte não motorizado

Também no Distrito Federal e no Entorno, a persistência no uso extensivo dos automóveis resulta em grandes congestionamentos viários, que ocasionam perdas ambientais, econômicas e sociais. Esta situação degrada, diretamente, a qualidade de vida da população, pelo aumento do stress do dia a dia, da poluição atmosférica, da utilização do espaço urbano e dos tempos de deslocamento.

A interação do homem com o espaço público se dá de variadas formas. Quanto mais acessível for o sistema de locomoção das cidades, mais justo será ela com seus cidadãos do ponto de vista da inclusão social, uma vez que as oportunidades oferecidas pelas cidades serão acessíveis a todos.

Um dos modos de circulação que promovem essa inclusão social é o cicloviário. Suas vantagens são inúmeras. Além de interferir positivamente na qualidade de vida dos centros urbanos, traz ele benefícios para o meio ambiente local e global. A cidade, como palco para os encontros interpessoais não programados, necessita promover meios de transporte de maior capacidade e economia, tais como metrô, trens, veículos leves sobre trilhos e ônibus, além de priorizar o modo “a pé” e o uso de bicicletas. Esses meios de transportes auxiliam na melhoria da qualidade dos espaços públicos e reduzem o número de áreas degradadas geralmente ocupadas por estacionamentos.

De acordo com o inventário de fontes de emissão do município de São Paulo, aproximadamente 76% das emissões de gases de efeito estufa do município são atribuíveis ao setor de energia. Destes, 78% são atribuíveis ao setor de transportes, o que significa dizer que este setor contribui com 60% das emissões totais de gases de efeito estufa. (IEMA, 2009)

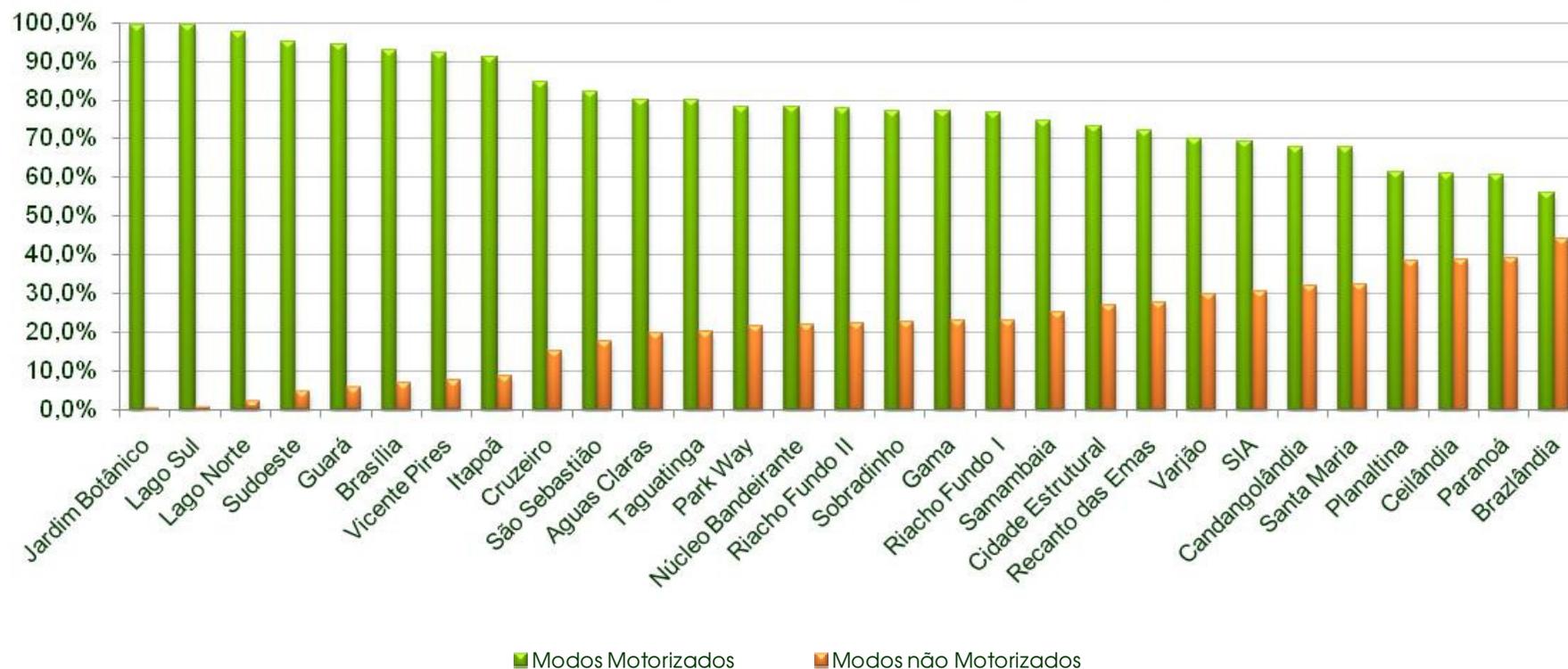
A qualidade de vida dos espaços urbanos da área de estudo em muito poderá beneficiar-se de uma mudança nos padrões de deslocamento de seus habitantes.

2.2.2 Viagens a pé e por bicicleta

Todas as pessoas necessitam deslocar-se a pé, em algum momento, mesmo quando dispõem de modos motorizados de transporte, seja do carro para o estacionamento, seja de casa até o ponto de parada. Esses são deslocamentos curtos, mas muitas pessoas se deslocam por distâncias consideráveis a pé, realizando toda a viagem dessa maneira, desde a origem até o destino final.

Como visto nos Gráficos 1 e 2, as viagens realizadas por transporte não motorizado possuem grande representatividade na área de estudo: 23% no Distrito Federal e 47% nos municípios do Entorno. Essa importância aumenta quando se considera que há também deslocamentos a pé complementares às viagens motorizadas, principalmente àquelas por transporte coletivo, com os percursos de ligação com os pontos de parada.

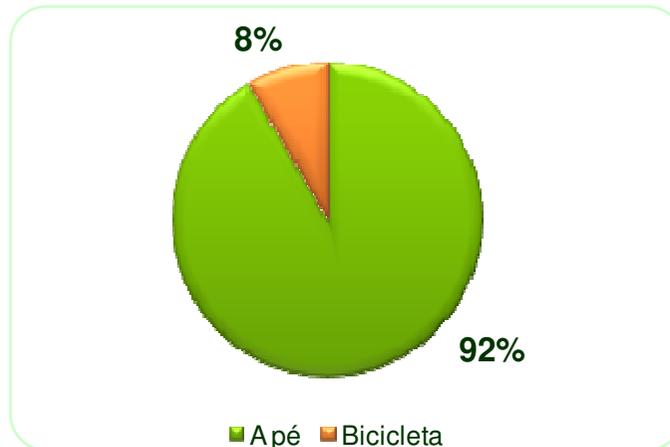
As viagens realizadas por modos motorizados correspondem a quase 100% das viagens diárias em regiões de renda mais elevada, como Lago Sul, Lago Norte, Jardim Botânico e Sudoeste, como mostra o Gráfico 9. Já as Regiões Administrativas com menor renda são aquelas que apresentam os maiores percentuais de viagens realizadas por modos não motorizados.



Fonte: Pesquisa Domiciliar Origem/Destino 2009 (dados preliminares)

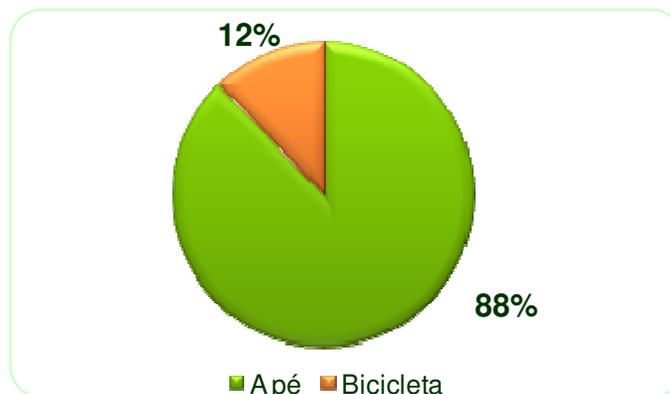
Gráfico 9: Viagens motorizadas x viagens não motorizadas diárias por Região Administrativa do Distrito Federal, 2009

Dentre as viagens não motorizadas, os deslocamentos a pé se destacam em relação aos realizados com bicicletas, como se vê no Gráfico 10, para o Distrito Federal, e no Gráfico 11, para o Entorno.



Fonte: Pesquisa Origem Destino 2009 (dados preliminares)

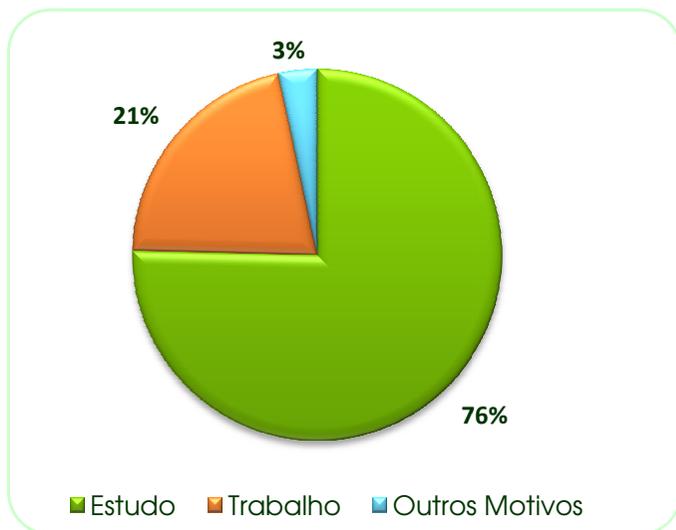
Gráfico 10: Repartição modal das viagens não motorizadas para o Distrito Federal



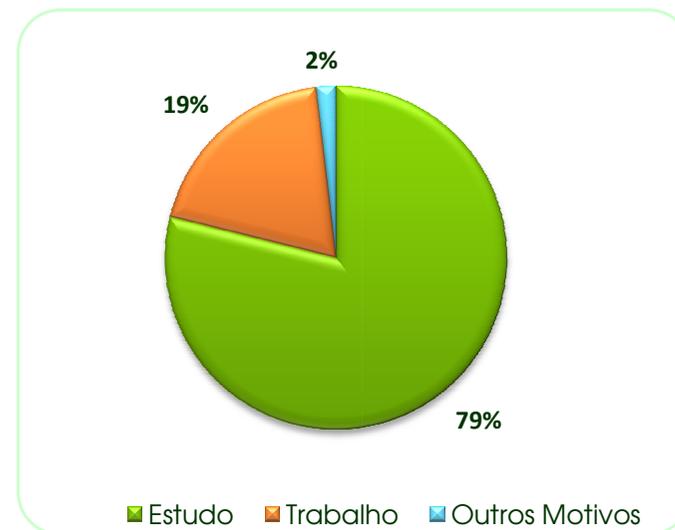
Fonte: Pesquisa Origem Destino 2009 (dados preliminares)

Gráfico 11: Repartição modal das viagens não motorizadas para o Entorno

O pedestre do Distrito Federal realiza suas viagens a pé em sua maioria pelo motivo estudo (76%), conforme o Gráfico 12. No Entorno esse número corresponde a 79%, como mostrado no Gráfico 13. Essas viagens geralmente são curtas, de trajeto escola/residência próxima e, assim, a provável faixa etária dos componentes desse percentual é a de crianças e jovens.



Fonte: Pesquisa Origem Destino 2009 (dados preliminares)
Gráfico 12: Motivo das viagens a pé no Distrito Federal

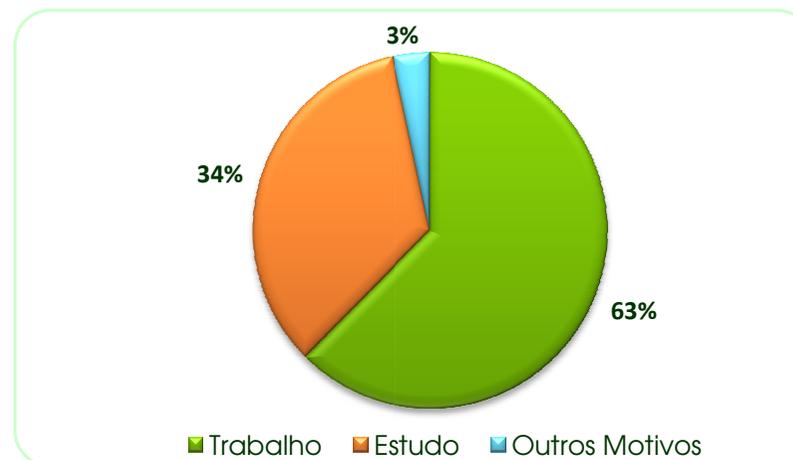


Fonte: Pesquisa Origem Destino 2009 (dados preliminares)
Gráfico 13: Motivo das viagens a pé no Entorno

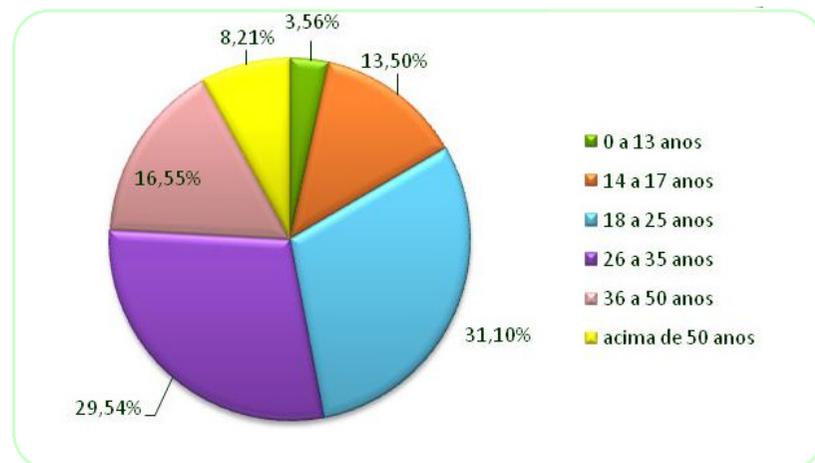
Os ciclistas do Distrito Federal são, em sua maioria, jovens e possuem emprego. Em geral, têm baixa renda familiar, moram em cidades mais distantes do Plano Piloto e trabalham em regiões não tão distantes de sua moradia, de forma que os trajetos são possíveis de realizar com bicicletas. A razão principal da escolha do uso da bicicleta como meio de transporte é a economia (ver Gráfico 14 ao 18).



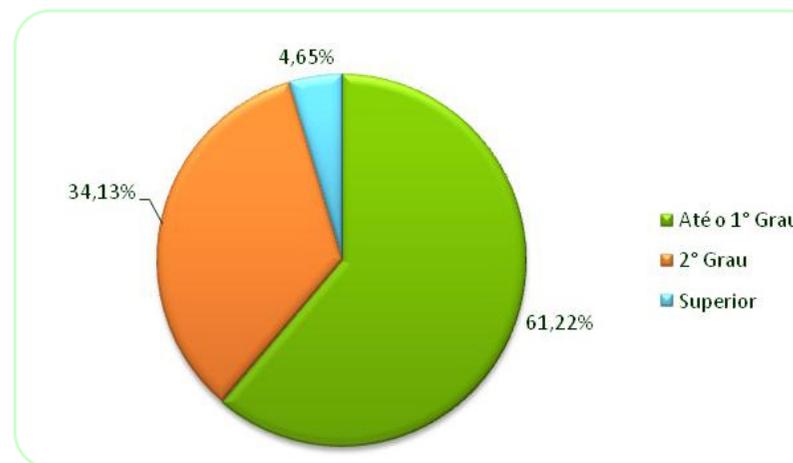
Fonte: Pesquisa Domiciliar Origem/Destino 2009 (dados preliminares)
Gráfico 14: Motivo das viagens com bicicleta no Distrito Federal



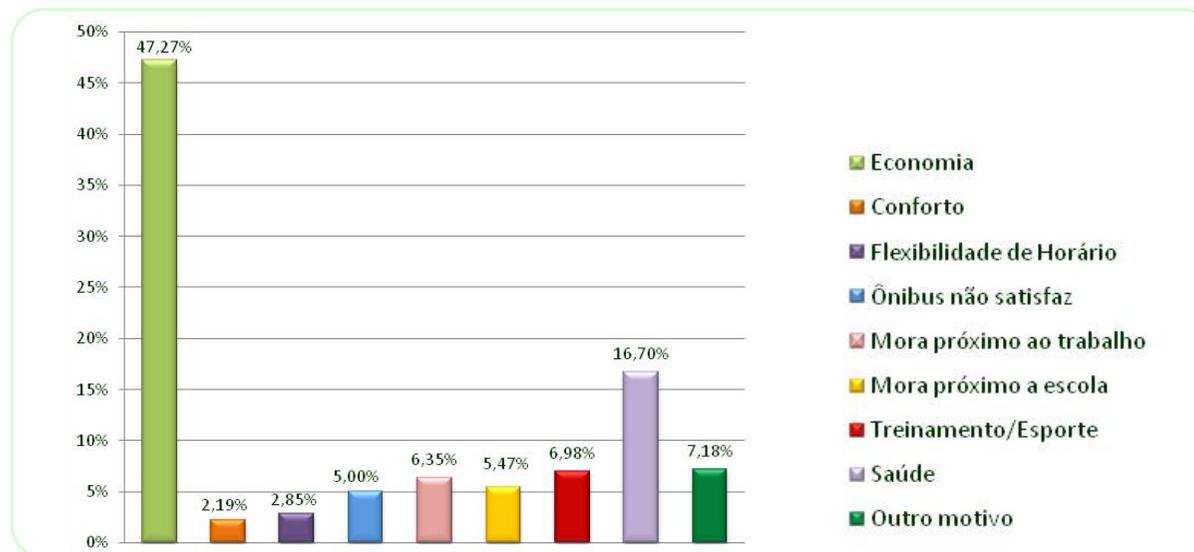
Fonte: Pesquisa Domiciliar Origem/Destino 2009 (dados preliminares)
Gráfico 15: Motivo das viagens com bicicleta no Entorno



Fonte: Adaptado do site www.pedala.df.gov.br
Gráfico 16: Faixa etária dos ciclistas do Distrito Federal



Fonte: Adaptado do site www.pedala.df.gov.br
Gráfico 17: Grau de instrução dos ciclistas do Distrito Federal



Fonte: Adaptado do site www.pedala.df.gov.br.

Gráfico 18: Justificativa para a escolha do uso de bicicleta, Distrito Federal

2.2.3 Acidentes: envolvimento e letalidade

Dada a natural fragilidade do ser humano, é maior o risco de um pedestre ou ciclista morrer em um acidente de trânsito que o de ocupantes de veículos motorizados.

O sistema viário do Plano Piloto de Brasília foi concebido para favorecer a fluidez e a velocidade dos veículos. Na formação e expansão de outras localidades do Distrito Federal, o padrão da estrutura urbana não foi o mesmo. Elas assumiram estruturas urbanas semelhantes às das cidades tradicionais, diferenciadas da do Plano Piloto. Assim, a direção veloz costumeira dos motoristas, principalmente em vias que não permitem altas velocidades, facilita a ocorrência de acidentes. A falta de infraestrutura adequada, como calçadas, ciclovias e locais de travessia seguros, também é responsável pelo grande número de acidentes envolvendo pedestres e ciclistas.

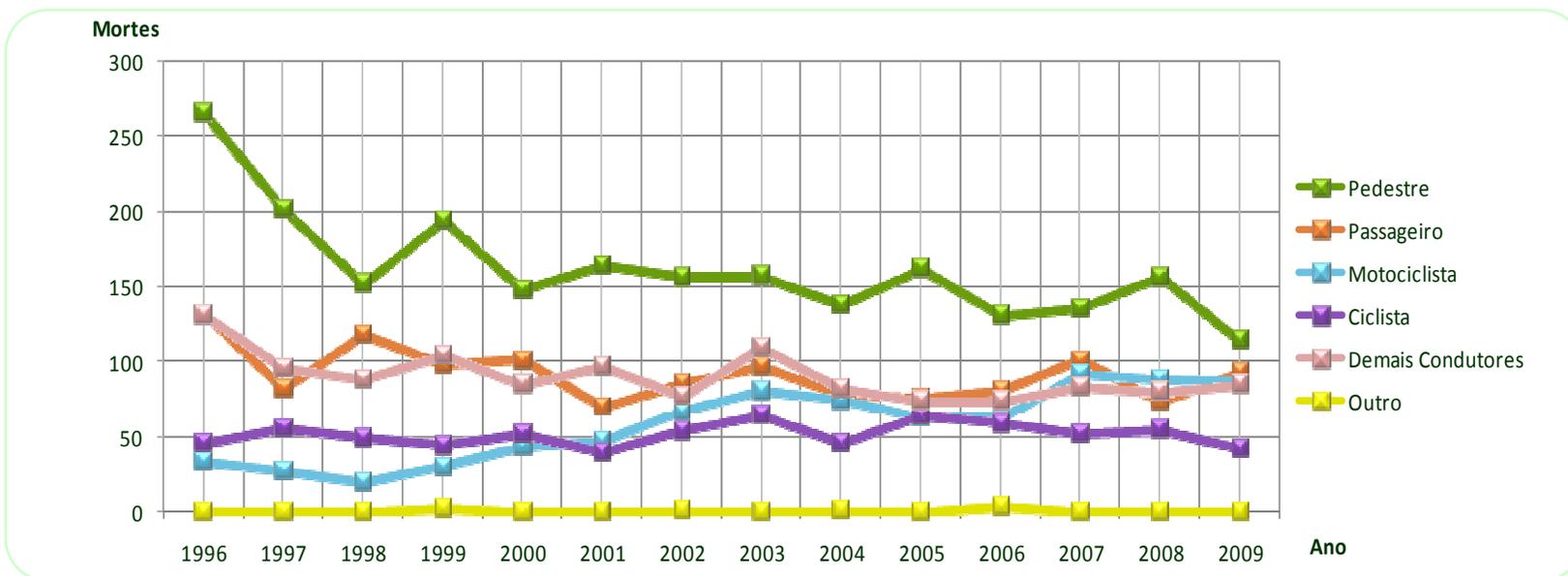
Entre os usuários do sistema de transporte do Distrito Federal, os pedestres são aqueles que mais morrem em acidentes, como é possível observar na Tabela 5 e no Gráfico 19. Os ciclistas também são vítimas frequentes de acidentes com morte: ocorreram 55 mortes somente no ano de 2008; 42, em 2009. Observa-se também que o número de ciclistas mortos em acidentes

permaneceu praticamente estável ao longo dos anos, com uma leve alta, mas ainda constitui um número de mortes relevante (10%). Juntos, como mostra o Gráfico 20, os dois representaram mais de um terço das mortes nos acidentes de trânsito do Distrito Federal (37%).

Tabela 5: Vítimas mortas em acidentes de trânsito no Distrito Federal, 1996 a 2009

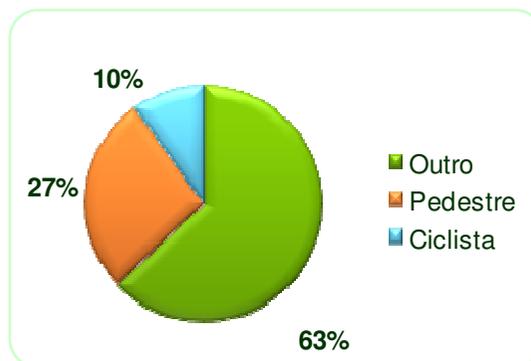
VÍTIMAS	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Pedestre	266	202	153	195	149	165	157	158	139	163	132	136	157	115
Passageiro	133	83	119	99	102	71	87	98	79	77	82	102	74	94
Motociclista	33	27	20	30	43	47	67	81	75	63	62	93	89	87
Ciclista	46	56	49	44	52	40	54	65	46	64	59	52	55	42
Demais Condutores	132	97	89	105	86	98	78	110	83	75	75	84	81	86
Outro	-	-	-	2	-	-	1	-	1	-	4	-	-	-
TOTAL	610	465	430	475	432	421	444	512	423	442	414	467	456	424

Fonte: DETRAN, 2009.



Fonte: Adaptado de DETRAN, 2009.

Gráfico 19: Mortes em acidentes de trânsito no Distrito Federal, 1996 a 2009



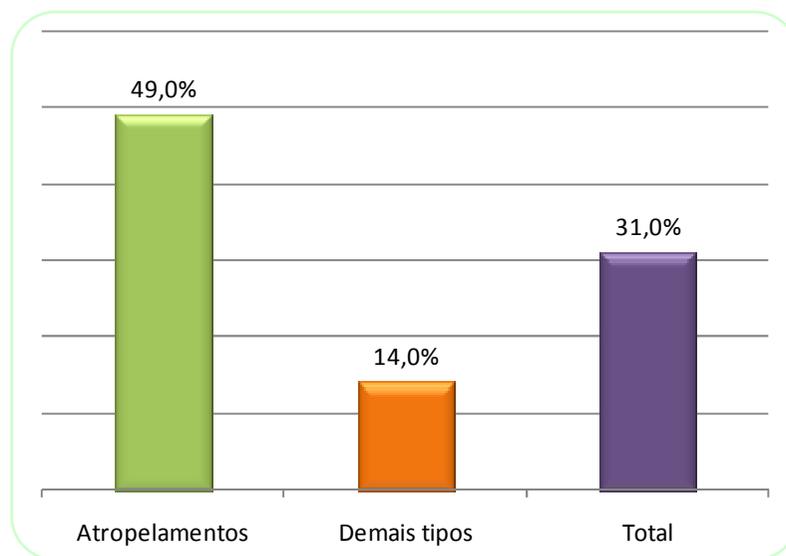
Fonte: Adaptado de DETRAN

Gráfico 20: Mortes em acidentes de trânsito no Distrito Federal, 2009

Nota-se que, de modo geral, o número de mortes de pedestres tem diminuído com o passar dos anos, muito provavelmente devido à mudança do comportamento dos condutores em relação às faixas de pedestres no Distrito Federal e da fiscalização eletrônica de velocidade dos veículos.

Observa-se ainda no Gráfico 19, nos anos anterior e posterior a 1997 — referência de início do efetivo respeito às faixas de pedestres e do aumento da fiscalização junto a elas —, uma queda brusca no número de pedestres mortos em acidentes, passando de 266 em 1996 para 153 em 1998. Entretanto, o número de mortes continua alto: no ano 2009, houve 115 mortes de pedestres, o que representa quase um terço das mortes nos acidentes de trânsito, como mostra o Gráfico 20.

O Gráfico 21 mostra quão significativa foi a redução nos atropelamentos após a implantação do Programa Paz no Trânsito e a intensificação da fiscalização junto às faixas de pedestres no Distrito Federal em 1997. Observou-se nos anos de 2005 e 2006 uma redução dos atropelamentos fatais em 49% com relação a 1995 e 1996 (anos anteriores à implantação das faixas), enquanto que, para os demais tipos de acidentes com morte, essa redução foi de 14%.

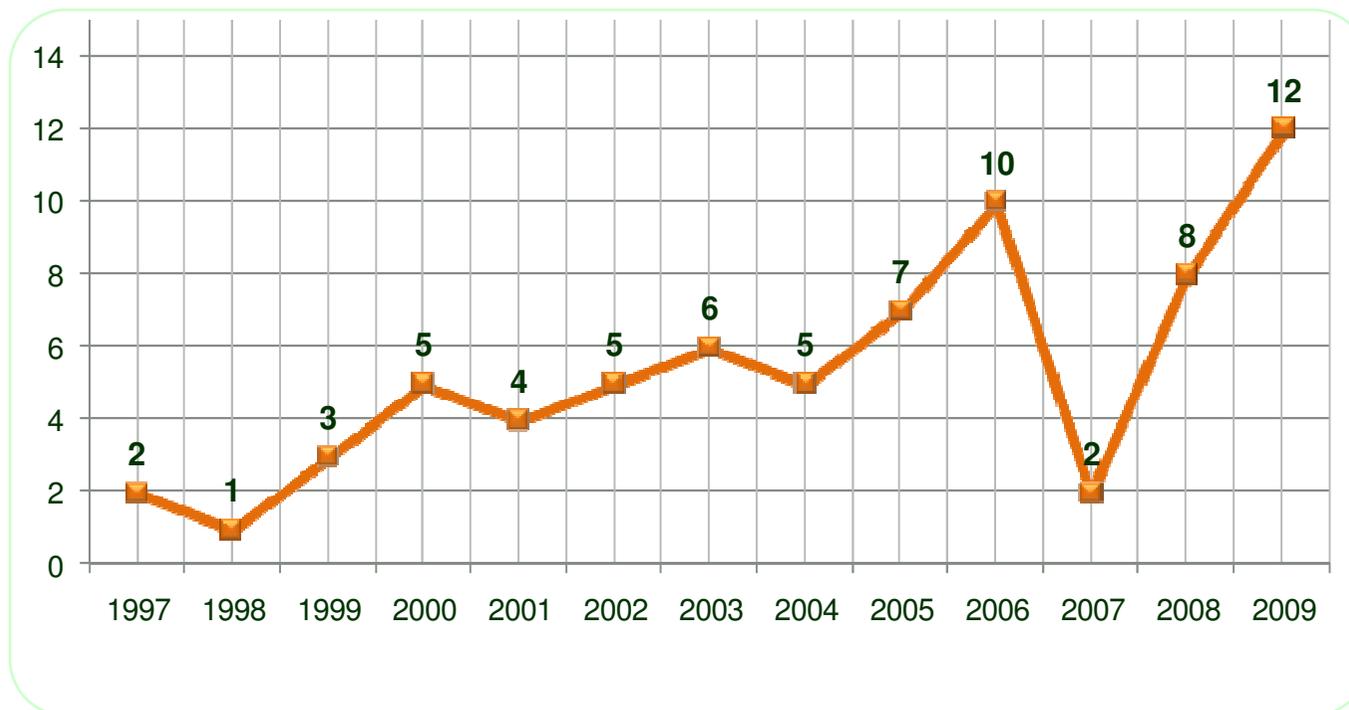


Fonte: Adaptado do Informativo nº 4. DETRAN, 2006

Gráfico 21: Redução dos acidentes após a implantação da faixa de pedestres no Distrito Federal

Entretanto, com a redução da fiscalização nas faixas, nos últimos anos, o número de mortes tem aumentado gradualmente, especificamente nas faixas de pedestres do Distrito Federal, como pode ser observado no Gráfico 22. Desde 2007 até 2009, as mortes em faixas subiram 500%, atingindo o maior número dos últimos anos – 12 mortes.

De acordo com o DETRAN/DF⁴, a Região Administrativa que se destaca com maior número de acidentes com morte em faixas de pedestres é Ceilândia, com 17, seguido da RA Gama, com 11 e Brasília, com 6 .

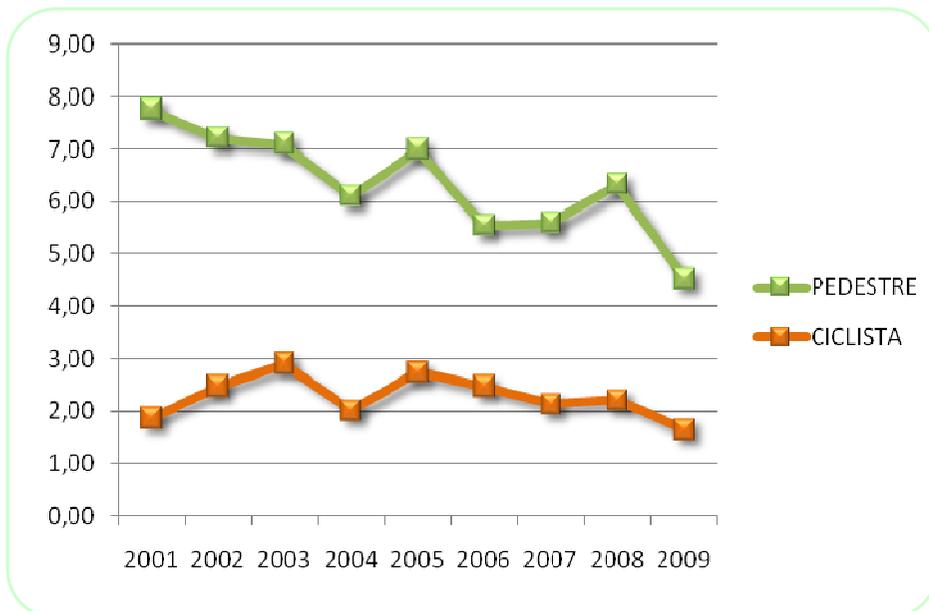


Fonte: Adaptado de Informativo nº 2. DETRAN, 2010

Gráfico 22: Número de mortos em faixa de pedestre no Distrito Federal, 1997 a 2009

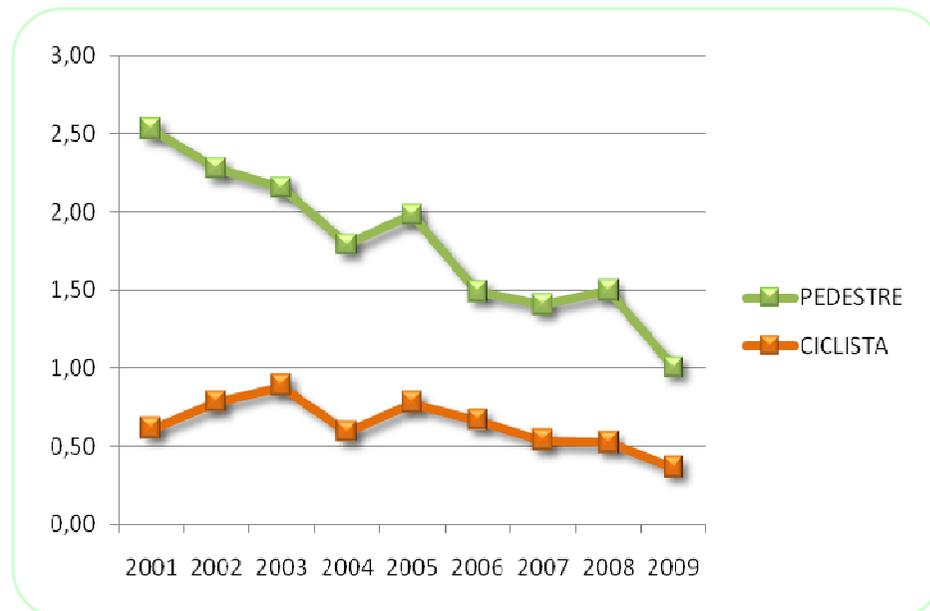
⁴ Informativo nº 2/2010

Analisando isoladamente os acidentes com pedestres e ciclistas pelos índices de mortes desses usuários por 100 mil habitantes (Gráfico 23) e por 10 mil veículos (Gráfico 24), tem-se que os acidentes com ciclistas permaneceram estáveis de 2001 até 2009 e os acidentes com pedestres têm decrescido no mesmo período. Isso significa que o crescimento da população e o crescimento da frota não interferiram na situação dos ciclistas, ao contrário do que ocorreu para a situação do pedestre.



Fonte: Adaptado de DETRAN

Gráfico 23: Índice de mortes de pedestres e ciclistas por 100 mil habitantes no DF, de 2001 a 2008



Fonte: Adaptado de DETRAN

Gráfico 24: Índice de mortes de pedestres e ciclistas por 10 mil veículos no DF, de 2001 a 2008

Com relação aos ciclistas, cabe também considerar o grande número de feridos em acidentes de trânsito no Distrito Federal. De acordo com dados do DETRAN, no ano de 2007 foram 1.096 feridos, número praticamente 20 vezes maior do que o de ciclistas mortos, conforme mostrado na Tabela 6.

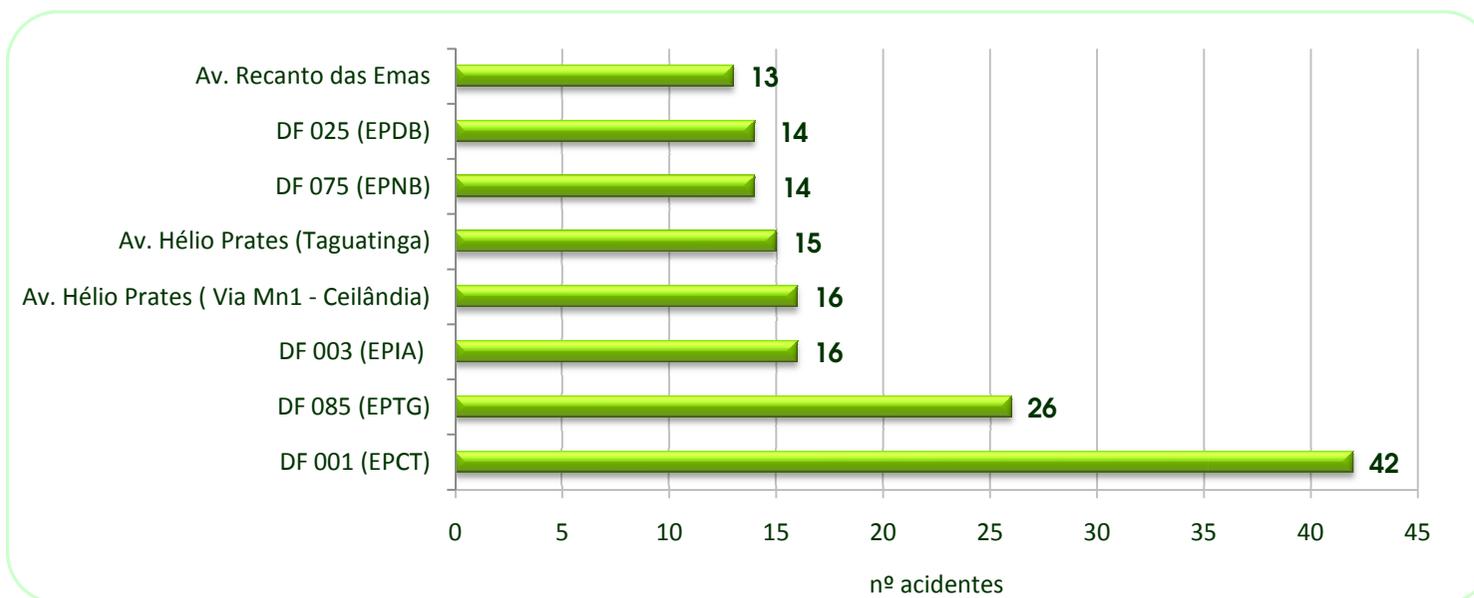
Tabela 6: Vítimas de acidentes com envolvimento de bicicletas no Distrito Federal, 2007.

Tipo de Envolvimento	Vítimas		
	TOTAL	Mortas	Feridas
Ciclista	1148	52	1096
Motociclista	74	3	71
Passageiro	72	2	70
Pedestre	22	1	21
Demais Condutores	16	-	16
TOTAL	1332	58	1274

Fonte: Informativo nº 7. DETRAN, 2008.

A tabela 6 mostra também que a principal vítima de acidentes que envolve a bicicleta é, obviamente, o próprio ciclista, mas há também registros de condutores, passageiros e pedestres vitimados.

As vias nas quais ocorrem os maiores números de acidentes com feridos envolvendo bicicletas são, de acordo com o Gráfico 25, as rodovias EPCT, EPTG e EPIA.



Fonte: Informativo nº 7. DETRAN, 2008

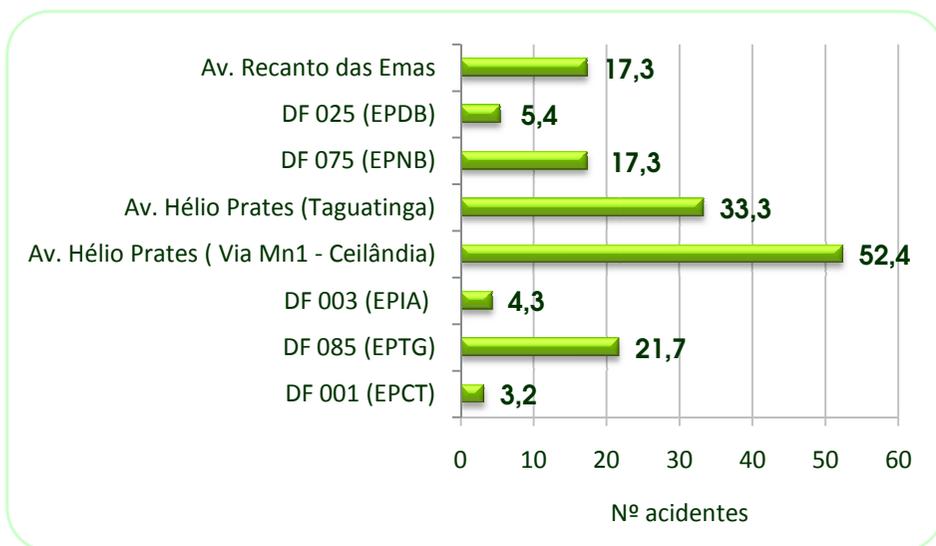
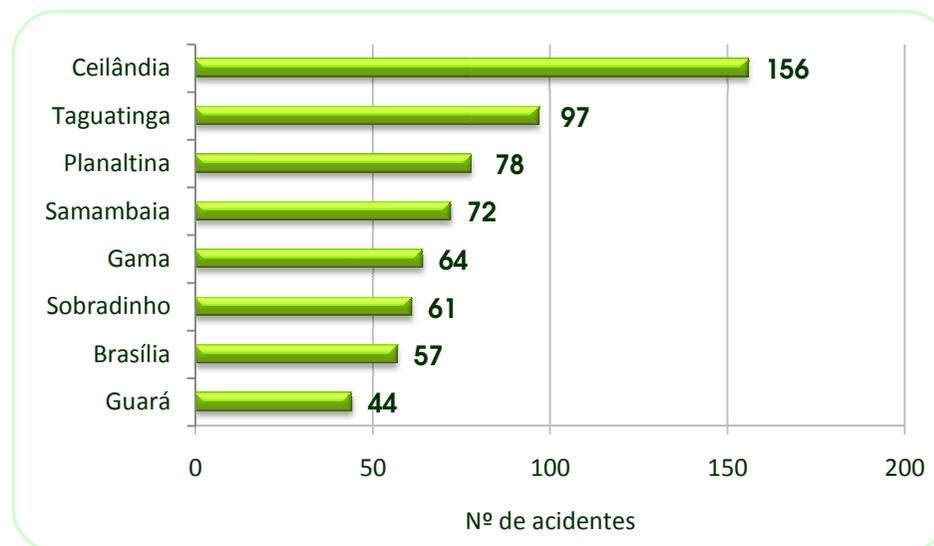
Gráfico 25: Número de acidentes por via envolvendo ciclistas feridos no Distrito Federal, 2007

A fim de medir a periculosidade das vias analisadas, dadas suas diferentes extensões, foi estabelecido o índice número de acidentes para cada 10 km de via (ver Tabela 7 e Gráfico 26). A EPTG e a EPNB aparecem com alta periculosidade para ciclistas, mas destaca-se principalmente a Avenida Hélio Prates, que apresenta quase o dobro do nível de periculosidade da EPTG. A Região Administrativa Ceilândia, cidade bastante populosa do Distrito Federal, desponta no Gráfico 27 com o maior número de acidentes com feridos envolvendo bicicletas no Distrito Federal. Um trabalho mais preciso, fora do escopo deste PDTU/DF, exige a identificação dos locais em que os acidentes ocorreram efetivamente, permitindo a identificação dos trechos e pontos críticos e a adoção de medidas corretivas apropriadas.

Tabela 7: Comparativos de acidentes com feridos envolvendo bicicletas nas rodovias do DF, 2007

Rodovia	Nº de acidentes com feridos	Extensão (km)	Nº de acidentes com feridos por 10 Km
DF 001 (EPCT)	42	132,2	3,2
DF 085 (EPTG)	26	12,0	21,7
DF 003 (EPIA)	16	36,8	4,3
AV. HELIO PRATES (Taguatinga)	15	4,5	33,3
AV. HELIO PRATES (Via MN1 – Ceilândia)	16	3,05	52,4
DF 075 (EPNB)	14	8,1	17,3
DF 025 (EPDB)	14	26,0	5,4
AV. RECANTO DAS EMAS	13	7,5	17,3

Fonte: Adaptado de DETRAN-DF, 2007


Gráfico 26: Periculosidade das vias do DF: acidentes com feridos envolvendo ciclistas por 10 km, 2007


Fonte: DETRAN, 2008

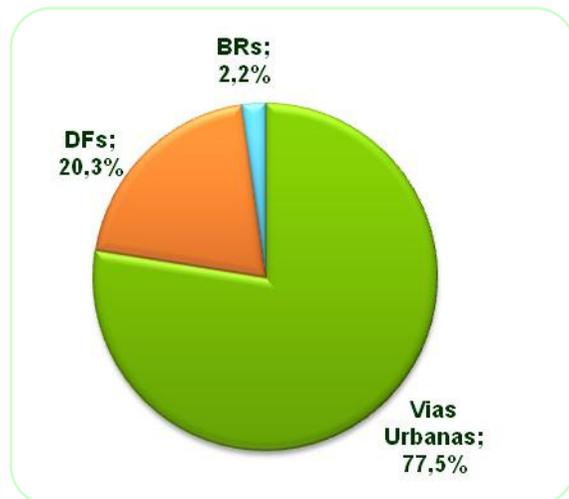
Gráfico 27: Acidentes por RA envolvendo ciclistas feridos no DF, 2007

A maior parte dos acidentes com ciclistas ocorre em vias urbanas: em 2007, aproximadamente 3 de cada 4 acidentes com envolvimento de bicicletas ocorreram dentro dos núcleos urbanos do DF, como mostrado nos Gráficos 28, 29 e 30, elaborados a partir de dados da Tabela 8. Entretanto, a severidade dos acidentes com ciclistas em rodovias é maior, pois a maioria dos acidentes com mortes (58%) ocorreu em rodovias distritais e federais, no ano de 2007.

Tabela 8: Acidentes envolvendo bicicletas, segundo gravidade e jurisdição da via, no DF

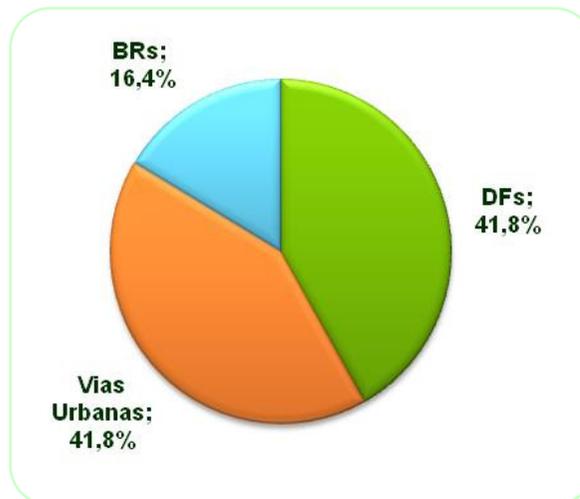
Gravidade / Jurisdição da via	Ano								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
								Nº	%
TOTAL	780	839	1006	1124	977	1066	1052	1139	100%
BR	20	20	35	49	20	35	34	33	2,90%
DF	172	184	198	258	238	222	249	243	21,30%
Vias Urbanas	588	635	773	817	719	809	769	863	75,80%
COM MORTES	57	40	56	69	47	66	59	55	100%
BR	4	3	9	13	6	9	6	9	16,40%
DFs	27	17	18	25	25	32	28	23	41,80%
Vias Urbanas	26	20	29	31	16	25	25	23	41,80%
COM FERIDOS	723	799	950	1055	930	1000	993	1084	100%
BR	16	17	26	36	14	26	28	24	2,20%
DF	145	167	180	233	213	190	221	220	20,30%
Vias Urbanas	562	615	744	786	703	784	744	840	77,50%

Fonte: Informativo nº 7. DETRAN, 2008



Fonte: Adaptado de DETRAN, 2008

Gráfico 28: Acidentes com feridos envolvendo bicicletas, segundo a jurisdição da via, 2007



Fonte: Adaptado de DETRAN, 2008

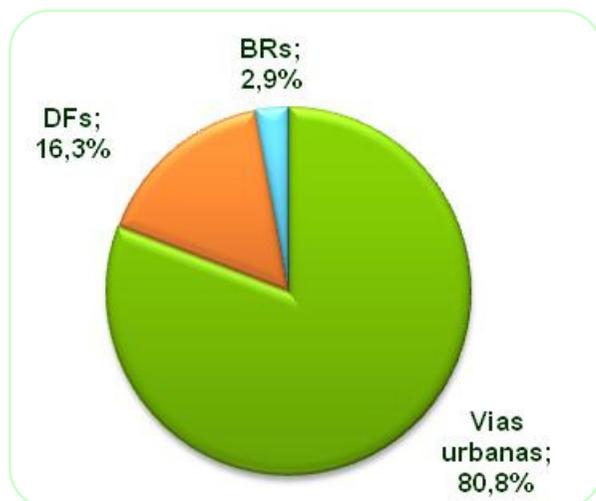
Gráfico 29: Acidentes com mortes envolvendo bicicletas, segundo a jurisdição da via, 2007



Fonte: Adaptado de DETRAN, 2008

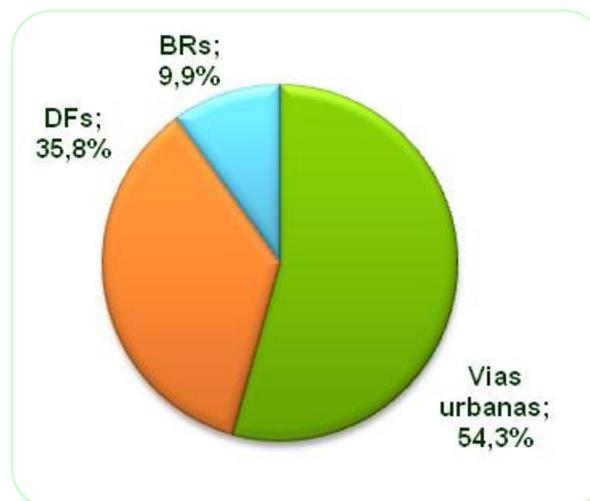
Gráfico 30: Total de acidentes envolvendo bicicletas, segundo a jurisdição da via, 2007

Para os pedestres a situação não é diferente, como mostram os Gráficos 31 ao 33. A maioria dos atropelamentos (78,6%) acontece em vias urbanas, locais onde pedestres estão mais presentes. Entretanto, quando se trata de acidentes fatais (Gráfico 32), o percentual cai para 54,3% nas vias urbanas, mostrando a menor severidade dos atropelamentos nestes locais.



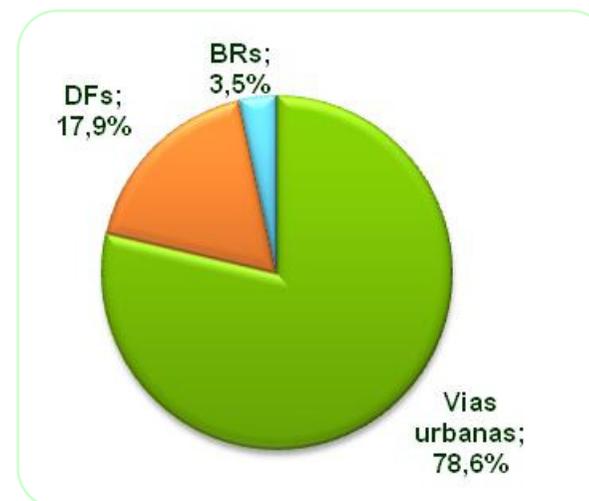
Fonte: Adaptado de DETRAN, 2008.

Gráfico 31: Acidentes com feridos envolvendo pedestres segundo a jurisdição da via, 2007



Fonte: Adaptado de DETRAN, 2008.

Gráfico 32: Acidentes com mortes envolvendo pedestres segundo a jurisdição da via, 2007



Fonte: Adaptado de DETRAN, 2008.

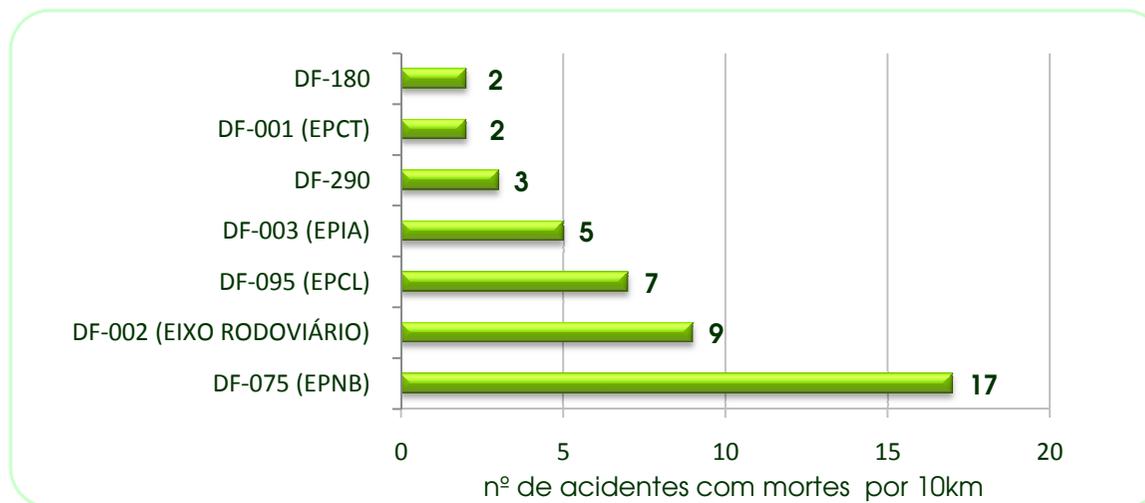
Gráfico 33: Total de acidentes envolvendo pedestres segundo a jurisdição da via, 2007

Em todo o Distrito Federal, as rodovias com grandes quantidades de acidentes com pedestres são a EPCT, a EPIA, a EPNB e a DF-180, como mostra a Tabela 9. Entretanto, observando o índice de periculosidade das rodovias do Distrito Federal (Gráfico 34), a EPNB aparece como a que possui maior número de atropelamentos fatais por 10 km, seguida do Eixo Rodoviário (Eixão).

Tabela 9: Comparativos de acidentes com mortes de pedestres nas Rodovias do DF, 2005.

Rodovia	Nº de acidentes com mortes	Extensão (km)	Nº de acidentes com mortes por 10 km
DF-075 (EPNB)	14	8,1	17
DF-002 (EIXO RODOVIÁRIO)	12	13,8	9
DF-095 (EPCL)	9	12,6	7
DF-003 (EPIA)	19	36,8	5
DF-290	11	33,7	3
DF-001 (EPCT)	32	132,2	2
DF-180	14	70,0	2

Fonte: Adaptado de DETRAN, 2006.


Gráfico 34: Periculosidade das Rodovias do DF: acidentes com mortes de pedestres por 10 km, 2005

2.2.4 Acessibilidade universal

É comum encontrar nas cidades espaços não acessíveis a pessoas que possuam limitações de seus movimentos em função de idade, estatura ou outros condicionantes.

As dificuldades de acessibilidade são provocadas por barreiras decorrentes de problemas na sinalização das vias, no desenho viário, no estado de conservação das calçadas; da ausência de guias rebaixadas (rampas), do incorreto dimensionamento e da má localização de mobiliário urbano e, mesmo, da inadequação dos veículos usados no transporte coletivo, muitas vezes não apropriados para pessoas portadoras de necessidades especiais.

A barreira é definida como “qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de movimento, a circulação com segurança e a possibilidade de informação” (Decreto nº. 5.296/2004⁵, artigo 8º, inciso II). As barreiras podem ser:

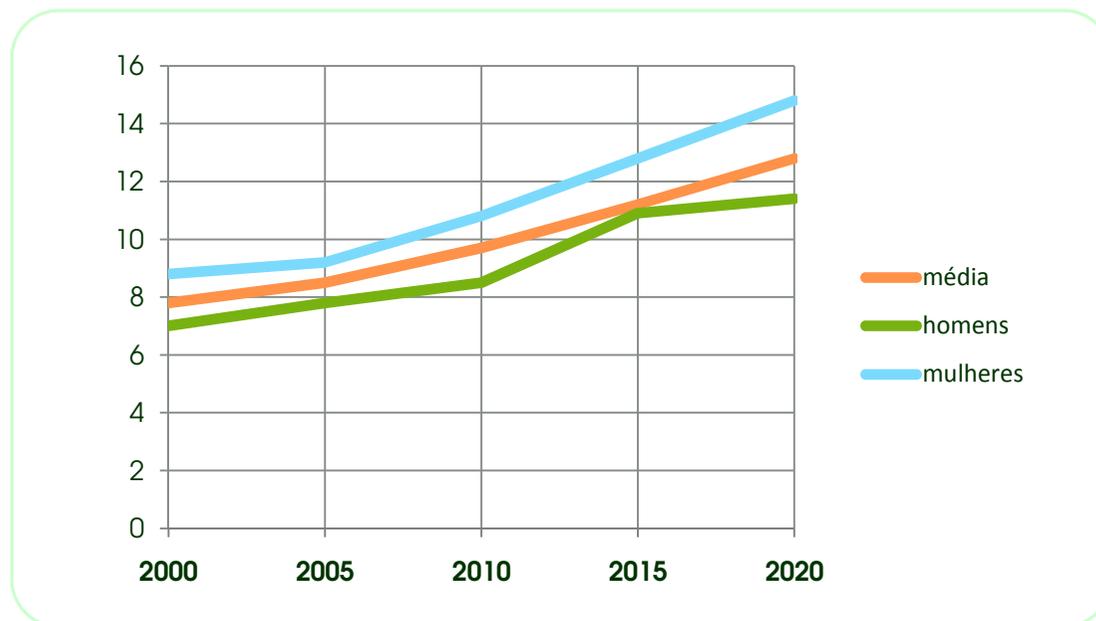
- barreiras urbanísticas: existentes em vias públicas e em espaços de uso público;
- barreiras nas edificações: existentes no entorno e interior dos edifícios de uso público e coletivo assim como nas de uso privado;
- barreiras nos transportes: existentes nos serviços de transporte;
- barreiras nas comunicações e informações: qualquer entrave ou obstáculo que dificulte ou impossibilite a expressão e o recebimento de mensagens por intermédio de dispositivos, meios ou sistemas de comunicação.

Além das pessoas com deficiência, existem ainda aquelas com mobilidade reduzida, integrando um conjunto de pessoas que possuem necessidades especiais para receber informações, chegar até os terminais e pontos de parada, entrar nos veículos e realizar deslocamentos. Incluem-se neste grupo deficientes visuais, usuários de cadeira de rodas, gestantes, idosos, crianças, obesos, entre outras. São pessoas que apresentam alguma dificuldade para deslocar-se, dadas as características físicas ou situações momentâneas.

⁵ Decreto que regulamenta as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

O último censo do IBGE (ano 2000) indicou que 14,5% da população brasileira possuem algum tipo de deficiência, totalizando aproximadamente 24,6 milhões de pessoas. Tratando-se de deficiência física, eram mais de 1,4 milhões de pessoas. Somente no Distrito Federal, 270 mil pessoas possuíam dificuldade de locomoção naquele ano.

Cabe salientar que a população mundial tem sofrido processo de envelhecimento ao longo dos anos. Em 2000, o Brasil possuía 8% de idosos, o que representava 14 milhões de pessoas; 1 pessoa idosa em 26% dos lares. Esta população aumentou duas vezes e meia mais rapidamente que a população jovem entre 1991 e 2000; 75% dos idosos são considerados pobres. Estima-se que aproximadamente 13% da população brasileira estarão com idade superior a 60 anos no ano 2020, como mostra a Figura 5.



Fonte: Adaptado de IBGE, 2000

Figura 5: Projeção de crescimento da população brasileira acima de 60 anos

Em 2000, foram aprovadas as Leis Federais nº. 10.048 e nº. 10.098 que tratam da acessibilidade para pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida nos espaços públicos e nos sistemas de transporte (Programa Brasil Acessível, livro 1). No dia 03 de dezembro de 2007, 80 manifestantes se reuniram nas proximidades da Rodoviária do Plano Piloto de Brasília para a II Marcha das Pessoas com Deficiência, reivindicando inclusão social e reformas para melhorar a acessibilidade aos espaços públicos de pessoas com deficiência. A manifestação chamou a atenção dos brasilienses para os direitos das pessoas com algum tipo de necessidade especial.

O acesso ao transporte público por pessoas com deficiência no Distrito Federal não é possível de forma ampla. Em 2009, 623 ônibus estavam adaptados com elevadores, o que correspondia a 21% da frota de ônibus. A Tabela 10 mostra a quantidade de ônibus adaptados por empresa e o Gráfico 39, a proporção da frota adaptada em relação ao total da frota. Cabe salientar que o Dec. 5.296/2004, em articulação com a Resolução nº 6, do Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Conmetro), de 16 de setembro de 2008, obriga a que os ônibus fabricados para utilização no país sejam equipados para possibilitar a acessibilidade universal.

Tabela 10: Frota adaptada do Distrito Federal

Empresa	Ônibus adaptados (un.)
SÃO JOSÉ	23
RIACHO GRANDE	13
GRUPO AMARAL	33
GRUPO VIPLAN	120
GRUPO PLANETA	112
MICROS	180
COOTARDE	5
ALTERNATIVA	40
COOPERTRAN	80
TCB	17
TOTAL	623

Fonte: DFTRANS, 2009



Fonte: Dados DFTrans, 2009

Gráfico 35: Relação entre a frota de ônibus adaptados e a frota total no Distrito Federal

O Metrô, por sua vez, apresenta melhores condições de acessibilidade. Praticamente 100% dos vagões possuem lugares reservados a deficientes, conforme se pode observar no item 2.4.4 deste relatório, que mostra o levantamento realizado nas Estações do Metrô e Terminais de Ônibus do DF e Entorno (municípios da área de estudo). A maioria das estações do Metrô está servida por elevadores e sinalização apropriada, embora com alguns problemas de ausência de rampas. Por outro lado, muitos terminais de ônibus possuem acessos difíceis, que não proporcionam acessibilidade adequada às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

Apresenta-se, a seguir, um texto sucinto sobre a Comissão Permanente de Acessibilidade – CPA, vinculada à SEDUMA e criada para acompanhar o Programa de Governo “Acessibilidade: Direito de Todos”.

A Comissão Permanente de Acessibilidade – CPA

Em 02 de maio de 2007, através do Decreto de Nº 27.912, foi criada a Comissão Permanente de Acessibilidade – CPA, órgão de natureza consultiva vinculado à Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente do Distrito Federal – SEDUMA para acompanhar o Programa do Governo “Acessibilidade: Direito de Todos”. Esta comissão tem como funções, analisar normas e propor programas referentes à acessibilidade, dentre outras. O Programa “Acessibilidade: Direito de Todos” visa a concretizar as ações de acessibilidade às pessoas com deficiência, amparadas na legislação existente, considerando as dimensões urbanística, arquitetônica e de transporte.

A CPA elaborou uma cartilha de acessibilidade, que consiste em um documento técnico, para orientar profissionais de engenharia e arquitetura, e executores e fiscais de obras quanto à correta aplicação da Norma Técnica Brasileira NBR 9050, da ABNT. Esta cartilha contém ilustrações mostrando como devem ser acessíveis as calçadas, estacionamentos, sinalização, entre outros. (www.cpa.seduma.df.gov.br)

É possível observar que pedestres e ciclistas representam um grande número entre os usuários do sistema viário da Área de Estudo. Nas cidades do Entorno, principalmente, é possível observar muitas pessoas caminhando ou se deslocando com bicicletas. Dessa forma, o perfil dos pedestres e também dos ciclistas do Distrito Federal e Entorno é apresentado a seguir.

2.2.5 Infraestrutura para pedestres e ciclistas

a) Calçadas

“Andar a pé constitui a forma mais direta de provimento individual dos meios de transporte” (Vasconcellos, 2001 *apud* Malatesta, 2008). Caminhar é uma atividade espontânea. Para praticá-la adequadamente é necessário que se tenham condições físicas e um espaço urbano minimamente seguro, com calçadas, faixas de pedestres e outras possibilidades de travessia, sinalização etc.

As condições da infraestrutura para pedestres na Área de Estudo do PDTU/DF estão, de modo geral, em mau estado. Em muitos locais, sequer existem calçadas ou passeios, o que desestimula o pedestre, impondo-lhe caminhar sobre grama ou terra ou sobre leito carroçável de via, e aumenta o risco de acidentes. Além disso, as calçadas em geral não são arborizadas e o pedestre expõe-se ao sol quente da cidade. Há exceções, como as superquadras residenciais de Brasília, cujos passeios possuem faixa verde na lateral da calçada, com grandes árvores, e onde o percurso é mais agradável, como mostra a Figura 6.



Foto: Ednei Amaral

Figura 6: Passeios sombreados de uma superquadra de Brasília

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB)⁶, em seu Anexo I, conceitua calçada como “parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins”. Pelo Código, o passeio é parte da calçada: um espaço livre de interferências, destinado à circulação de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas. O deslocamento a pé com qualidade requer calçadas e/ou passeios em locais adequados e em bom estado de conservação, dando segurança aos pedestres, principalmente àqueles com dificuldade para se deslocar. São comuns as quedas, em especial, de idosos, por conta de defeitos no pavimento. As condições das calçadas, pois, influenciam a mobilidade no ambiente urbano.

⁶ Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 2007

A queda de um pedestre na calçada ou na própria via, sem participação direta ou indireta de um veículo, não é considerada como acidente de trânsito, ainda que tenha ocorrido em razão de um defeito na calçada ou na via. Sem desprezar os transtornos humanos que as quedas podem acarretar para o pedestre e sua família, cabe salientar os consideráveis custos envolvidos. Segundo publicação do Instituto de Pesquisa e Estatísticas Aplicadas (IPEA), o custo médio da queda de um pedestre na aglomeração urbana de São Paulo era de R\$2.656,00⁷, a valores de abril de 2003; o índice de queda, de 11,2 quedas por grupo de 1.000 habitantes.

Muitas são as localidades da Área de Estudo que apresentam defeitos nas calçadas. Seguem-se exemplos.

■ Calçadas quebradas

As Figura 7 e Figura 8 ilustram esse problema em Ceilândia, no Distrito Federal, e na cidade goiana de Valparaíso:



Figura 7: Buracos na calçada em Ceilândia



Figura 8: Calçadas quebradas em Valparaíso de Goiás

⁷ IPEA - Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas Brasileiras, 2003

■ Calçadas com degraus e grandes desníveis

Obstáculos nas calçadas impedem ou dificultam a livre circulação. Geralmente, constrói-se a calçada de acordo com o acesso à entrada do lote e se esquece de sua continuidade. Resultam degraus e desníveis entre lotes. Em áreas residenciais, as rampas das garagens avançam demasiadamente sobre as calçadas, a ponto de não sobrar espaço para a circulação de pedestre. As Figuras 9 e 10 exemplificam:



Figura 9: Degraus em calçadas em Valparaíso de Goiás



Figura 10: Desníveis entre lotes atrapalhando a circulação em São Sebastião



**Figura 11: Rampas e degraus nas calçadas de uma área residencial em
Brazlândia**

A cota de soleira, estabelecida no código de edificações do DF, é a “indicação ou registro numérico fornecido pela Administração Regional que corresponde ao nível de acesso de pessoas à edificação e ao nível dos pilotis em projeções”. Sua variação deve ser de apenas 50 cm para mais ou menos da cota média entre as extremidades da lateral do lote, voltada para a via de acesso.

O código estabelece também que as rampas de acesso às garagens devem estar contidas dentro do lote e não devem interferir na circulação de pedestres na calçada, de acordo com o Decreto nº. 28.970, de 18 de abril de 2008 e com o Decreto nº. 19.915 de 17 de dezembro de 1998.

Na prática, o que se vê, no Distrito Federal como no Entorno, são rampas de acesso Às garagens invadindo as calçadas e constituindo barreiras à acessibilidade dos pedestres, como ilustra a Figura 11.

■ Calçadas estreitas

Muitas calçadas na Área de Estudo encontram-se fora dos padrões estabelecidos pelas normas, apresentando irregularidades no pavimento e larguras estreitas, inferiores a 1,50 metros do mínimo recomendado pela NBR 9050/2004 (1,20 metros para adequação de calçadas existentes). Em muitos locais, não há sequer espaço para a construção de calçadas, devido ao avanço das construções em direção à via, como mostram as Figuras 12 a 14.



Figura 12: Calçada estreita em Valparaíso de Goiás



Figura 13: Calçada estreita na via W3 Norte, Brasília



Figura 14: Na Estrutural há menos espaço que o recomendado para construção de calçada

■ **Ocupação irregular da calçada por mercadorias de comércio ou entulhos de obras**

Um problema generalizado observado na Área de Estudo foi a ocupação irregular de calçadas pelo comércio, com a exposição de mercadorias, colocação de mesas e cadeiras ou, mais frequentemente em áreas residenciais, o acúmulo de entulho de obras. A norma da ABNT NBR 9050/2004 explicita que as obras sobre passeios devem ser sinalizadas e isoladas, e que devem assegurar a livre circulação de pedestres com espaço de 1,20 m, ou o desvio para a pista de rolamento com rampa de 1 m de largura.

Essa ocupação irregular dificulta e até mesmo impossibilita a circulação das pessoas, principalmente daquelas com deficiência ou com restrição de mobilidade. Esses fatos, tão frequentes, demonstram a falta de fiscalização na ocupação dessas áreas. E mais, o desrespeito ao espaço do pedestre na cidade, como observado da Figura 15 à Figura 18.



Figura 15: Exposição de mercadorias ocupa calçada em Novo Gama



Figura 16: Ocupação irregular de calçada na Estrutural



Figura 17: Materiais de obras em área residencial de Formosa



Figura 18: Avanço sobre a calçada com a exposição de mercadorias em Itapoã

■ Ocupação irregular das calçadas por veículos

Outra modalidade de ocupação irregular das calçadas, também muito frequente no Distrito Federal e no Entorno, é o avanço de veículos no espaço do pedestre. Além de serem poucas as calçadas em bom estado de conservação, o pedestre ainda se depara com o desrespeito daqueles que as ocupam com seus carros. Aos poucos, as cidades vão sendo tomadas por veículos e os espaços públicos tornando-se cada vez menos qualificados, como exemplificam as Figura 19 à Figura 22.



Figura 19: Em Brazlândia, uma van de transporte escolar estaciona sobre a calçada



Figura 20: Veículo sobre a calçada em Itapoã



Fonte: <http://uiradebelem.multiply.com>

Figura 21: Pedestres perdem espaço para os veículos em pleno centro de Brasília



Fonte: <http://uiradebelem.multiply.com>

Figura 22: Estacionamento não regulamentado ocupa calçada e atrapalha a circulação de pedestres em Samambaia

■ Mobiliário urbano de serviço, como postes e lixeiras, no meio das calçadas

A disposição incorreta de equipamentos urbanos, como postes e lixeiras, geralmente instalados no meio das calçadas, muitas vezes obstrui o espaço para a circulação das pessoas, sobretudo daquelas com alguma dificuldade de locomoção. A área de circulação do pedestre nas calçadas, que já é pequena, torna-se ainda menor. As Figuras 23 e 24 ilustram essas situações, tão frequentes no Distrito Federal e Entorno.

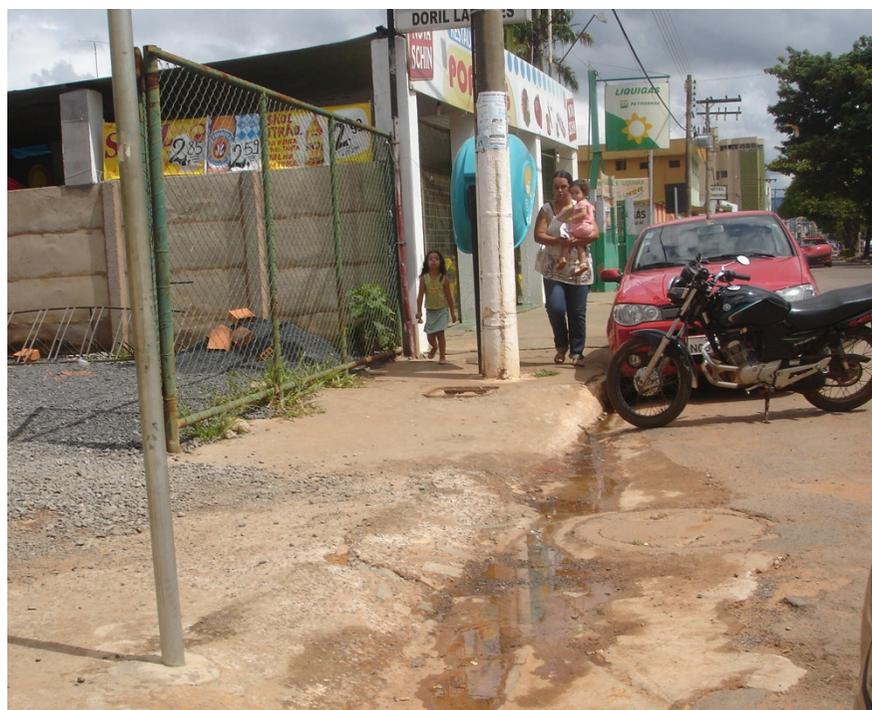


Figura 23: Poste e orelhão obstruindo a calçada em Formosa



Figura 24: Poste no meio da calçada em Planaltina

■ Tratamento diferenciado das calçadas, variando lote a lote

Em áreas residenciais e comerciais, é muito comum o tratamento diferenciado das calçadas na frente de cada lote. As diferenças variam entre revestimentos, rampas e níveis. O proprietário do imóvel ou seu ocupante é o responsável pela calçada em frente ao lote, tanto pela construção, quanto pela sua manutenção⁸. Entretanto, nenhuma padronização de calçadas é seguida na Área de Estudo, a exemplo do que se vê nas Figuras 25 e 26.



Figura 25: tratamento diferenciado na calçada em Brazlândia



Figura 26: Tratamento diferenciado na calçada em Luziânia

⁸ Na RA Brasília, conforme o Decreto nº. 30.254, de 03 de abril de 2009.

■ Falta de continuidade das calçadas

Muitas calçadas e passeios existentes no Distrito Federal e nas cidades do Entorno estudadas apresentam descontinuidades. Alguns elementos como degraus e estacionamentos são bastante encontrados no meio das calçadas e contribuem para a quebra da sua continuidade. Entretanto, a ausência de calçadas pavimentadas é o principal elemento que caracteriza a descontinuidade. Não basta haver calçadas ou passeios em determinados trechos da cidade. É importante que tais elementos sejam contínuos, que não haja interrupções na malha de calçadas, a fim de garantir a acessibilidade, o conforto e a segurança dos pedestres. Isso para que eles não sejam obrigados a circular pelas faixas de rolamento e possam completar seus percursos, mesmo quando possuírem alguma dificuldade de movimentação. A Figura 27 ilustra o problema em Ceilândia.



Fonte: Imagem do *Google Earth*

Figura 27: Descontinuidade das calçadas em Ceilândia

Apesar de todos os problemas encontrados, existem localidades com calçadas em bom estado, principalmente nas Regiões Administrativas do Lago Norte, Sudoeste e Lago Sul (Figura 28). Nesses locais, a prática da caminhada para lazer e saúde é relevante. No Parkway, passeios estão sendo construídos, inclusive com piso tátil, como mostra a Figura 29.



Figura 28: Passeio no Lago Sul



Figura 29: Passeio com piso tátil no Parkway

Pode ser identificada também uma falta generalizada de passeios que formem uma malha pedonal para o deslocamento do pedestre, não necessariamente seguindo as vias, mas sim ligando pontos de interesse (tais como pontos de parada, terminais de ônibus, escolas, hospitais, supermercados ou áreas de comércio e serviço). O Eixo Monumental de Brasília, por exemplo, localiza-se no centro da capital e separa grandes áreas comerciais e de serviços entre a Asa Sul e a Asa Norte, como os Setores Comerciais, de Diversão e Bancários. Ele possui uma enorme área gramada no canteiro central e, no entanto, não oferece passeios para pedestres. Pode-se observar, em uma imagem aérea (Figura 30), que os próprios pedestres traçaram suas rotas.



Figura 30: Rotas naturais dos pedestres no gramado do Eixo Monumental de Brasília em (A), demarcadas em amarelo em (B).

Muitos caminhos que levam a locais de interesse são marcados na terra pelo caminhar cotidiano do pedestre. Ainda existem muitos locais sem calçadas ou passeios no Distrito Federal e no Entorno, como mostra a Figura 31.



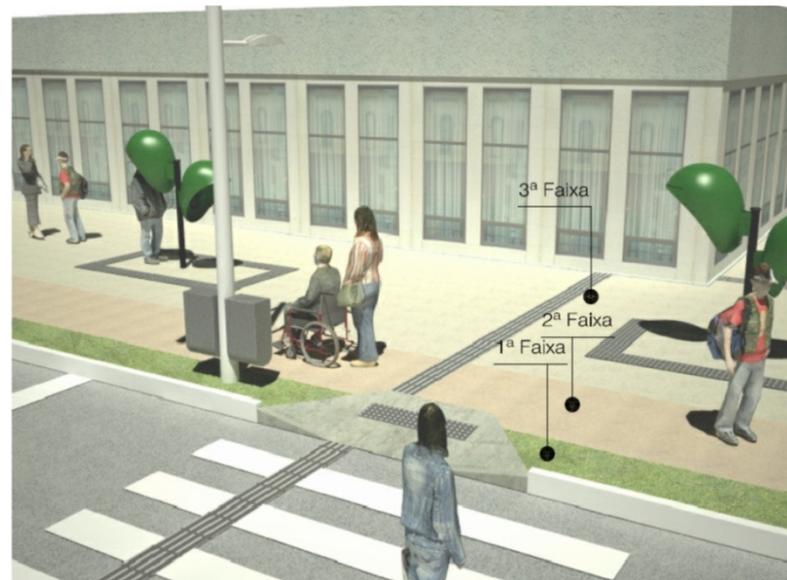
Figura 31: Ausência de calçada na Asa Norte

De um modo geral, os pedestres encontram dificuldades em seus deslocamentos. As calçadas não são convidativas. Pessoas que dispõem de veículo automotor estimulam-se a percorrer curtas distâncias; aquelas que não o possuem ou optam por andar a pé expõem-se a maiores riscos de acidentes.

Para promover a acessibilidade universal — a possibilidade de acesso às diversas áreas da cidade por qualquer pessoa, independentemente de sua capacidade física de se deslocar —, a Comissão Permanente de Acessibilidade da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano, Habitação e Meio Ambiente (SEDUMA) tornou-se a responsável por analisar os projetos governamentais, de modo a garantir a observância das condições dessa acessibilidade. A CPA lançou uma cartilha que orienta profissionais a aplicarem corretamente a norma NBR 9050 em seus projetos.

Assim, foi proposta uma padronização de calçada com três faixas, qualificando-a a propiciar melhor qualidade de vida aos usuários da cidade, conforme mostrado na Figura 32.

- a 1ª faixa, ou Faixa de Serviço, deverá conter todo o mobiliário urbano de serviço, arborização, rampas de acesso de veículos ao lote, postes de iluminação e sinalização de trânsito;
- a 2ª faixa, ou Faixa Livre, deverá ser livre de obstáculos e será destinada somente à circulação de pedestres; e
- a 3ª faixa, ou Faixa de Acesso ao Lote, permitirá acesso aos lotes e poderá conter vegetação, propaganda móvel, toldos, mesas e cadeiras que não atrapalhem o acesso aos imóveis. Além disso, constitui faixa adicional de circulação.



Fonte: Cartilha de Acessibilidade. CPA, 2008.

Figura 32: Padronização dos passeios

b) Ciclovias

Embora hoje, no Distrito Federal, estima-se que haja cerca de 400 mil ciclistas⁹, a infraestrutura para sua circulação ainda é insatisfatória. Esse cenário se dá em uma cidade onde os muitos espaços livres proporcionam capacidade de construção de ciclovias sem grandes problemas de desapropriação; onde há poucos cruzamentos, vias largas, estação chuvosa bem definida e terreno plano, ou seja, em lugar com grande potencial ciclístico.

A bicicleta proporciona economia real para seu usuário, se comparado aos demais modos de transporte. É econômica, também, para o ambiente urbano, já que ocupa pouco espaço da cidade, é não poluidora e favorece grandemente a inclusão social. Inversamente, políticas de inclusão social melhoram as condições de quem já usa a bicicleta. Países na Europa vêm colocando em prática o uso da bicicleta como modo de transporte. Em Utrecht, na Holanda, 39% dos habitantes vão trabalhar de bicicleta e apenas 12% voltam com ela. Isso se deve ao sistema de locomoção com bicicletas públicas implantado na cidade. Segundo o diretor da *Interface for Cycling Expertise*, o holandês *Roelof Wittink*, “mobilidade significa acessibilidade com o menor custo, por isso a bicicleta é usada por todos: ricos ou pobres”.

A bicicleta é um modal que ainda apresenta resistência na sua aceitação por parte da população do Distrito Federal, devido a fatores culturais, pois muitas vezes é associada à baixa renda e à falta de segurança quando se trata de circular pelas vias urbanas. Os altos índices de acidentes envolvendo ciclistas afastam muitos que teriam condições de utilizar a bicicleta nos deslocamentos rotineiros. Assim, para que a bicicleta seja adotada como meio de locomoção, é necessária a sua integração com outros modos de transporte e a criação de condições de conforto e segurança para a circulação de ciclistas.

Um exemplo de sucesso de integração entre diferentes modais de transporte e a bicicleta pode ser visto em Bogotá, Colômbia. A capital conta com 300 km de ciclovias conectadas ao sistema de ônibus rápido, o Transmilenio. Nesse sistema, os ciclistas contam com estacionamentos dentro dos terminais, que oferecem o conforto e a segurança necessários. Outro exemplo positivo de integração entre diferentes modais ocorre em Copenhague, Dinamarca. O seu sistema de metrô permite que ciclistas entrem nos vagões com suas bicicletas. Além disso, a cidade possui sistema de oferta de uso de bicicletas por toda a área urbana, inclusive em estações de transporte público. Para evitar furtos, as bicicletas são dotadas de um *chip*, e podem ser rastreadas com base em GPS, além de possuírem formas e componentes característicos.

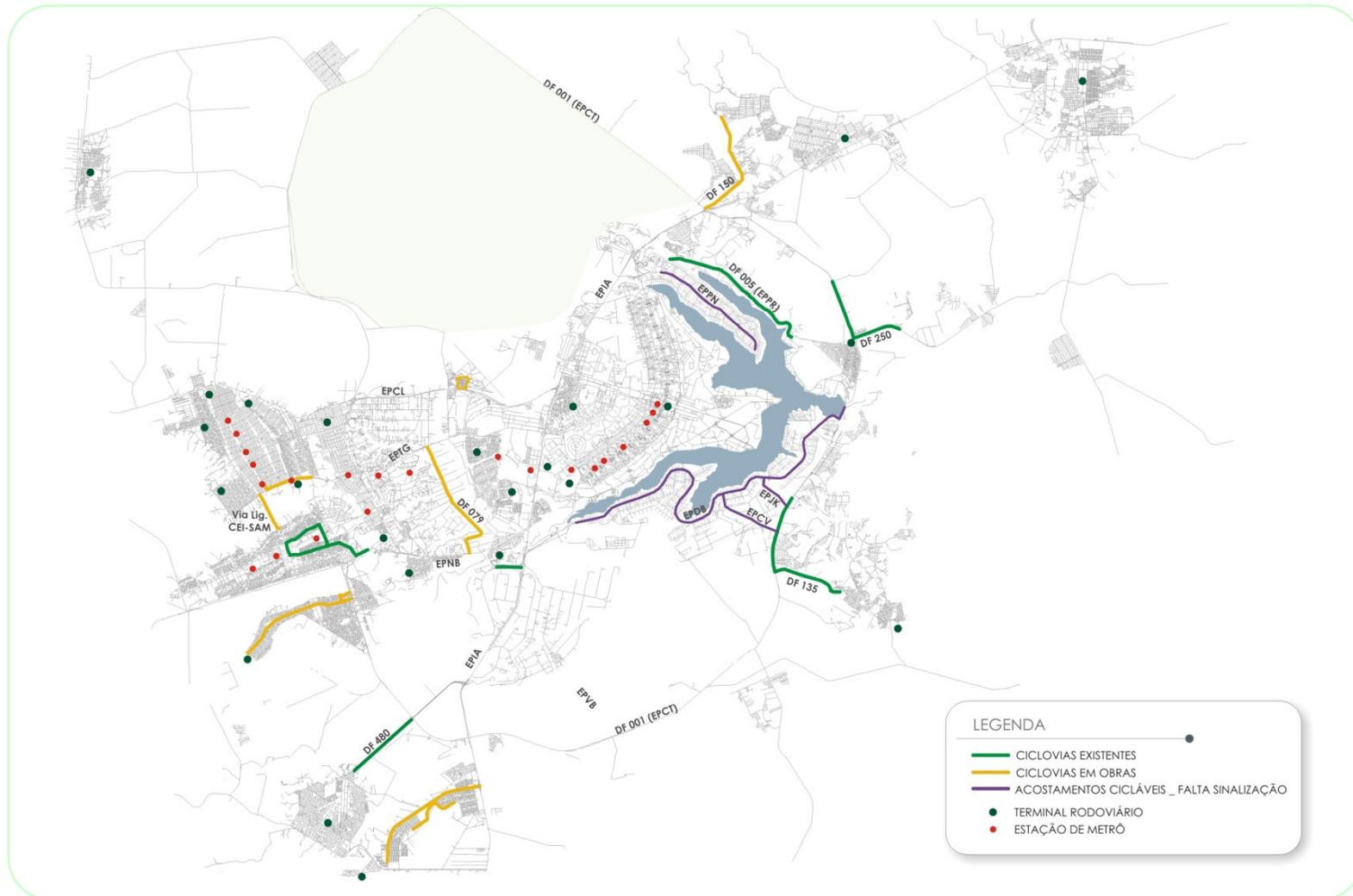
No Distrito Federal, no ano de 2010, as ciclovias implantadas totalizam aproximadamente 40 km de extensão. Vejam-se:

- na Estrada Parque Paranoá – EPPR (DF-005), a ciclovia liga os núcleos urbanos do Lago Norte e Varjão e vai até a interseção com a DF-015. Localiza-se no canteiro central da rodovia;

⁹ De acordo com a ONG Rodas da Paz

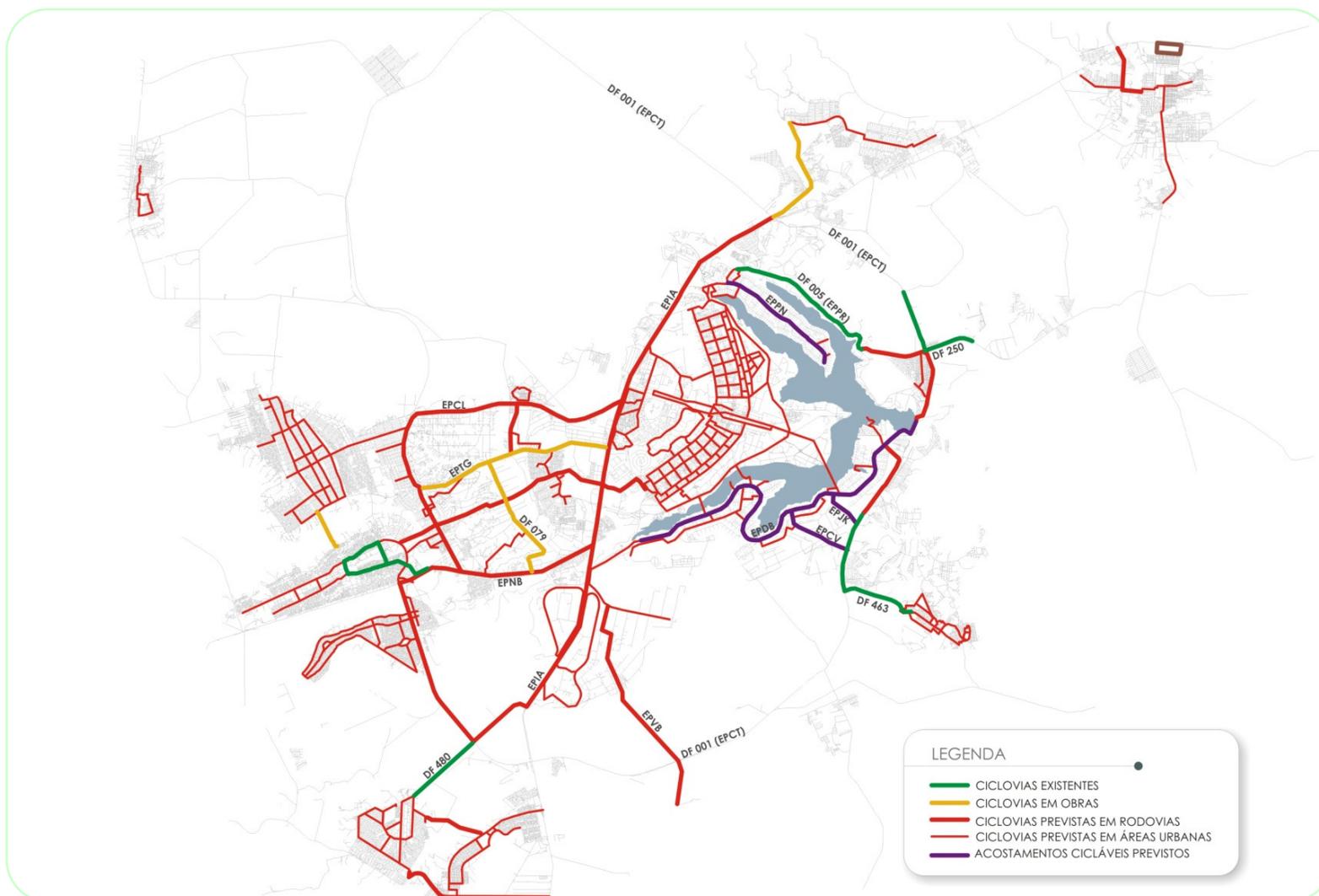
- na Estrada Parque Contorno - EPCT (DF-001)/DF-250, a ciclovia contorna parte da RA de Itapoã;
- na Estrada Parque Contorno – EPCT (DF-001), a ciclovia inicia-se nas imediações do Condomínio Ville de Montagne e segue até a DF-463;
- na DF-463, a ciclovia liga a localidade de São Sebastião à DF-001;
- na DF-480, a ciclovia inicia-se junto à interseção com a DF-001 (Balão do Periquito) e segue até a entrada do Gama;
- em Samambaia, a ciclovia se inicia na DF-001 e permite a integração dos ciclistas com o Metrô, facilitando a acessibilidade dos usuários desse transporte.

O mapa da Figura 33 mostra a localização dos terminais de ônibus e estações de metrô atuais e das ciclovias existentes, adicionadas às que ainda estão em obras. A Figura 34 acrescenta às ciclovias da Figura 33 aquelas previstas no Programa Ciclovitário PEDALA DF. A Figura 35 e a Figura 36 mostram as ciclovias na DF-001 (EPCT) e na DF-480, respectivamente.



Fonte: DER/DF e PEDALA-DF

Figura 33: Terminais atuais e ciclovias existentes e em obras.



Fonte: DER/DF e PEDALA-DF

Figura 34: Rede de ciclovias existentes e projetadas no PEDALA-DF, 2009

**Figura 35: Ciclovia na DF-001****Figura 36: Ciclovia na DF-480**

Observa-se na Figura 33 que os trechos cicloviários existentes não atingem os terminais de ônibus. Vale ressaltar que os acostamentos cicláveis, aparentemente finalizados, aparecem no mapa como *em obras* devido à falta da sinalização prevista em seu projeto. O projeto prevê sinalização vertical e horizontal, esta em vermelho no piso antes e depois de zonas compartilhadas com automóveis (nas entradas e saídas de quadras e comércios) e com ônibus (nos pontos de ônibus). Entretanto ainda não foram implantadas, como ilustram as Figuras 37 e 38.



Fonte: Bicicletadadf.blogspot.com, foto de Uirá Lourenço
Figura 37: Acostamento ciclável implantado sem sinalização nos acessos às quadras



Fonte: Bicicletadadf.blogspot.com, foto de Uirá Lourenço
Figura 38: Buracos nos acostamentos cicláveis



Fonte: Associação Transporte Ativo
Figura 39: Terra na ciclovia da DF-005 (Varjão)



Fonte: Associação Transporte Ativo
Figura 40: Mato na ciclovia da DF-005 (Varjão)



Fonte: Bicicletadadf.blogspot.com, foto de Uirá Lourenço

Figura 41: Desgaste da sinalização.



Fonte: Bicicletadadf.blogspot.com, foto de Uirá Lourenço

Figura 42: Acúmulo de água no acostamento ciclável

Algumas ciclovias/acostamentos cicláveis existentes já apresentam pontos com sujeira, terra, mato, buracos e desgaste de sinalização, o que indica falta de manutenção (ver nas Figuras 39, 40 e 41). A Figura 42 ilustra outro problema - o acúmulo de água por provável falha de execução, resultando em infiltrações e defeitos no pavimento. Esses problemas dificultam a utilização das ciclovias por parte dos ciclistas, além de provocar acidentes. Observa-se ainda a ausência de padrão entre ciclovias em rodovias e vias urbanas, principalmente no que diz respeito à sinalização.

Em 27 de agosto de 2009, foi aprovada a Lei Distrital nº. 4.397, que dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário do Distrito Federal, determinando que a bicicleta seja incentivada como modo de transporte. A lei estabelece que sejam feitas infraestruturas cicloviárias e que haja integração entre modais.

c) Travessias de vias urbanas e rodovias

O Distrito Federal é cortado por diversas rodovias que assumem caráter urbano nas imediações dos núcleos urbanos. Muitas atividades desenvolvem-se ao longo dessas rodovias, chamadas Estradas Parque, cujas velocidades praticadas costumam ser altas. A maior preocupação com relação à segurança dos pedestres e ciclistas está relacionada às travessias nas rodovias e vias urbanas. Em muitos locais, há travessias por passarelas; em outros, travessias em nível por faixas de pedestres, com ou sem semáforos. Há, também, travessias subterrâneas, como as passagens de pedestres no Eixo Rodoviário de Brasília.

Nas Estradas Parque, ciclistas e pedestres encontram grande dificuldade para atravessar de uma margem a outra. Nos locais próximos aos pontos de parada, muitas vezes há passarelas (Figura 43). Entretanto, elas são apenas parcialmente utilizadas pelos pedestres, muitos dos quais atravessam em nível, preferindo se arriscar entre os carros, a utilizar as passarelas.



Fonte: www.der.df.gov.br

Figura 43: Passarela de pedestres na via EPIA

Algumas cidades do Entorno, como Novo Gama, Valparaíso de Goiás e Águas Lindas de Goiás, se desenvolvem às margens de rodovias de tráfego intenso. Essas rodovias cortam as cidades e interferem enormemente nas condições de mobilidade. Entretanto, elas não possuem infraestrutura adequada para oferecer segurança ao pedestre, como calçadas e passarelas, que diminuiriam o conflito com os veículos.

O DER promove desde 2008 a revitalização das passarelas das rodovias do DF. Espera-se que as 30 existentes sejam revitalizadas até 2012. Prevê-se, no curto prazo, a instalação de mais 6 passarelas, como a da Figura 44. Aquelas já restauradas situam-se nas rodovias:

- BR-070, próxima ao Condomínio Privê;
- BR-020, rodovia de acesso à Planaltina-DF;
- DF-001, no Pistão Sul;
- DF-003, na Candangolândia; e
- DF-075 (EPNB).



Fonte: DER

Figura 44: Localização das passarelas de pedestre existentes e a construir

No Eixo Rodoviário (DF-002), a situação é problemática porque as passagens subterrâneas de pedestres (Figura 45) estão localizadas longe dos pontos de parada e se encontram em péssimo estado de conservação, gerando insegurança aos usuários. Na Asa Sul, o problema é menor já que as estações de metrô construídas nos últimos anos permitem a opção de travessia segura dos pedestres e estão bem próximas aos pontos de parada. Para realizar a travessia no Eixo Rodoviário Norte, o pedestre conta somente com a opção das passagens subterrâneas. Muitas vezes, ele prefere arriscar-se entre os veículos, como mostra a Figura 46.



Foto: Arthur Gustavo Monteiro

Figura 45: Passagem subterrânea de pedestres no Eixo Rodoviário (DF 002)



Fonte: Correio Brasiliense – 21/09/2006, foto de Daniel Ferreira
Figura 46: Travessia perigosa no Eixo Rodoviário (DF-002)

O ano de 1997, no Distrito Federal, marca o início do efetivo respeito às faixas de pedestres pelos motoristas (Figura 47), fato que contribuiu decisivamente para a redução dos acidentes de trânsito envolvendo pedestres (como mostrado em itens anteriores), e se transformou em exemplo de cidadania para todo o país.



Fonte: www.detran.df.gov.br

Figura 47: Travessia segura na faixa de pedestre

A partir dessa iniciativa, a travessia, principalmente nas vias urbanas, ficou facilitada. Antes de 1997, havia somente cerca de 300 faixas no DF. Já no ano de 2006, esse número passou para aproximadamente 4.000 faixas em vias urbanas e 120 em rodovias distritais, o que propiciou mais segurança para todos e ainda, condições superiores de acessibilidade a pessoas com dificuldade de locomoção, tais como idosos e cadeirantes, com menos agilidade na travessia das vias.

No ano de 2007, o DETRAN tomou a iniciativa de elevar com material asfáltico 200 faixas de pedestres a fim de propiciar maior segurança ao pedestre. Entretanto, não há avaliação da eficácia dessa medida.

De modo geral, as faixas de pedestres do DF estão em estado regular. Uma parte encontra-se com a pintura desgastada e outra está mal sinalizada. Nas cidades do Entorno são poucas as faixas com calçadas rebaixadas, o que se constitui um problema para a acessibilidade universal. As Figuras 48 e 49 ilustram o estado das calçadas em algumas localidades da Área de Estudo.



Figura 48: Calçada sem acessibilidade e desgastada em Luziânia

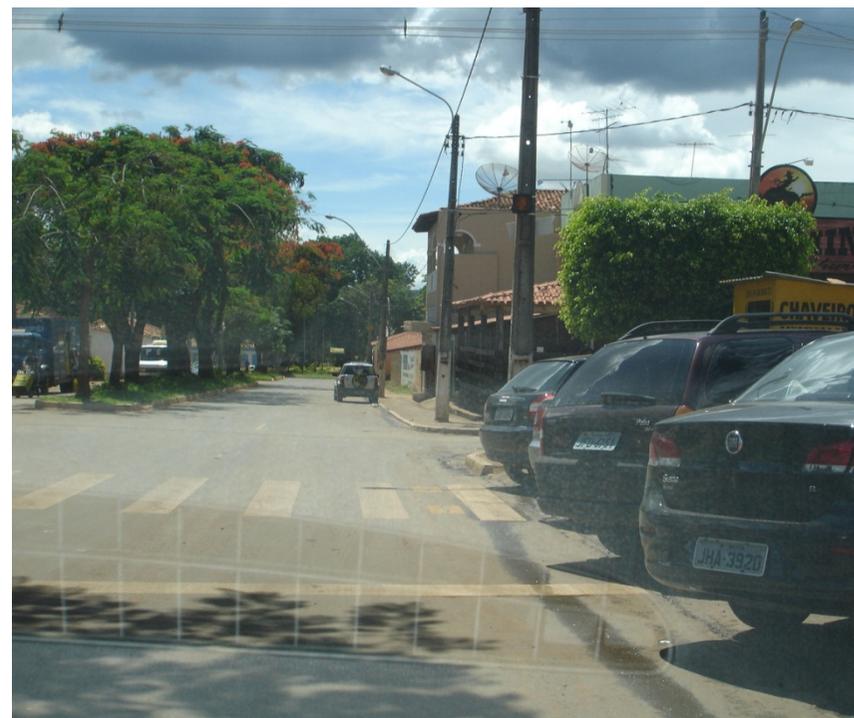


Figura 49: Faixas de pedestres desrespeitadas por motoristas em Planaltina

A normatização para passagens de pedestres da ABNT (NBR 9050) dispõe que elas podem possuir dois formatos diferentes: ou a calçada deve ser rebaixada para não haver desnível entre a calçada e o leito carroçável (Figura 50), ou a faixa deve ser elevada, conforme a Figura 51. Em ambos os casos, prevê-se piso tátil para deficientes visuais. No entanto, o Código de Trânsito Brasileiro não faz tais exigências e o CONTRAN não tornou obrigatória a aplicação da NBR 9050.



Fonte: Cartilha da acessibilidade. CPA, 2008

Figura 50: Modelo de faixa de pedestre com calçada rebaixada, segundo a NBR 9050



Fonte: Cartilha da acessibilidade. CPA, 2008

Figura 51: Modelo elevado de faixa de pedestre, segundo a NBR 9050

d) Pontos de parada, terminais de ônibus e estações de metrô

Levantamento realizado em 21 estações do Metrô em funcionamento (outubro de 2008), para verificar as condições de acessibilidade aos usuários. Foram considerados fatores como sinalização, condições de infraestrutura para os usuários da bicicleta e facilidades para os portadores de necessidades especiais.

Observaram-se os seguintes aspectos:

Acesso à estação a partir do entorno imediato

- Pedestres – considerando os usuários que chegam a pé, foi avaliado o entorno imediato das estações a fim de se detectar a existência ou não de calçadas, faixas de pedestres e sinalização próximas ao acesso;

- Ciclistas – para usuários ciclistas, verificou-se a existência de ciclovias até a estação e de bicicletários.

Acessibilidade universal

- Interior das estações – observou-se a presença de rampas, elevadores (em funcionamento ou não), sinalização vertical e horizontal (piso tátil) voltada às pessoas com restrição de mobilidade.

Somente as estações da Ceilândia possuíam piso tátil e corrimãos de alturas diferenciadas. Elas correspondiam a 28,5% das estações em funcionamento. Nem todas as estações possuíam escadas rolantes ou elevadores exclusivos para pessoas com mobilidade reduzida funcionando.

Em todas as estações das cidades de Taguatinga, Ceilândia e Samambaia, existiam rampas adequadas ao deslocamento de pessoas com mobilidade reduzida. Porém, nas Estações 114 Sul e Rodoviária não foi constatada a existência de rampas.

Notou-se que havia painéis de informações em braile no hall de acesso às áreas de desembarque, próximo às catracas, em todas as estações. Em todas as viagens realizadas, dentro de cada vagão do Metrô, há um aviso sonoro sobre a aproximação da estação seguinte. No interior dos vagões, há assentos reservados aos portadores de deficiência e espaços apropriados à acomodação de cadeiras de rodas.

Os maiores problemas foram verificados no entorno imediato de algumas estações e referem-se às condições de acesso pela via pública, como falta de iluminação e sinalização de pedestres (faixas, semáforos, entre outros). A avaliação geral é apresentada no Gráfico 36.

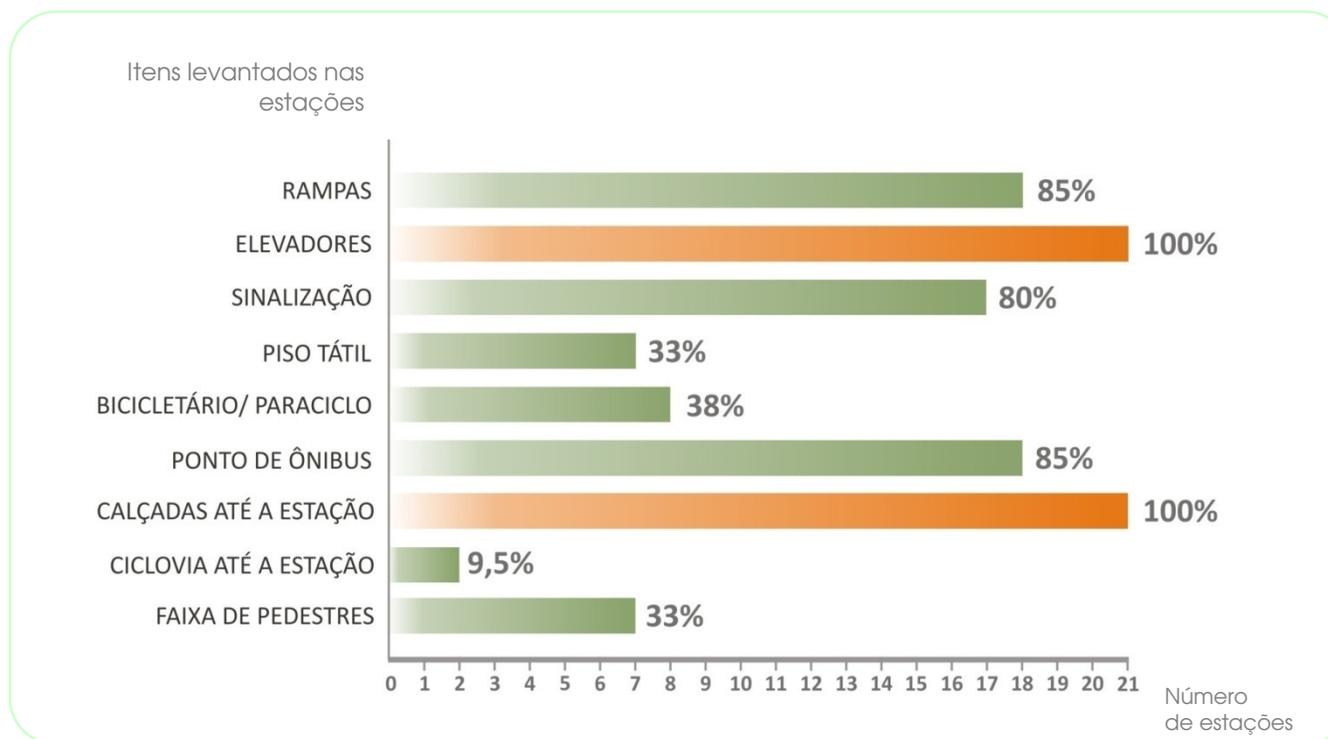


Gráfico 36: Avaliação das estações de metrô e a porcentagem de estações correspondentes

Levantamentos realizados nos 26 terminais de ônibus da área de estudo (janeiro de 2009) verificaram as condições de acessibilidade dos usuários do transporte coletivo, tais como existência de rampas, elevadores, corrimãos, sinalização, travessias, calçadas e ciclovias. Foram observados os mesmos aspectos do levantamento das estações do metrô, com relação à acessibilidade de pedestres e ciclistas até os terminais de ônibus.

Observou-se que muitos dos terminais possuem instalações físicas precárias, sendo que alguns são desprovidos de área de embarque e desembarque que permita o acesso adequado dos passageiros ao veículo, como os terminais “P” Sul e “QNR” na Ceilândia, o terminal Central de Santo Antônio do Descoberto e o da Candangolândia. Os terminais “QNR”, “P” Sul e Setor “O”, na Ceilândia, não apresentam quaisquer condições de acesso por meio de calçada. Os dois terminais de Santo Antônio do Descoberto e o do Centro Metropolitano, em Taguatinga, também não possuem condições de acessibilidade por calçadas.

Outro aspecto levantado diz respeito à existência de locais de travessia adequados para pedestres. Nesse quesito, observou-se que, nas cidades do Entorno, apenas Luziânia (Alfredo Nasser) e Formosa apresentavam locais adequados. No Distrito Federal, apesar de 70% dos terminais possuírem algum tipo de indicação para a travessia de pedestres, nem sempre os locais encontram-se corretamente localizados ou com sinalização vertical e horizontal adequada. Assim, mais uma vez os terminais da “QNR”, do Centro Metropolitano e o da Candangolândia apresentaram condições insatisfatórias para a circulação de pedestres.

Quanto ao aspecto da acessibilidade universal, apenas 13 dos 26 terminais apresentaram estrutura física adaptada para a circulação de pessoas com necessidades especiais. No entanto, apesar de permitirem o acesso, não possuem as condições adequadas, ou seja, sinalização horizontal e vertical, corrimão nas rampas, entre outros. Apenas os terminais de Formosa, Planaltina e Sobradinho apresentam condições satisfatórias, mas não ideais de acessibilidade universal.

O acesso de ciclistas por ciclovia ou ciclofaixa foi constatado apenas no terminal do Paranoá. O acesso dos ciclistas aos demais terminais se dá pelo leito carroçável da via. Embora a situação de acesso dos ciclistas aos terminais não seja a desejável, 4 dos terminais pesquisados apresentavam paraciclos. No terminal de Formosa foi observado que o paraciclo existente não atendia à demanda, haja vista o grande número de bicicletas no local.

Constatou-se, nas visitas, que em apenas 6 dos terminais existiam vagas de estacionamento exclusivas para portadores de necessidades especiais. Entre as cidades do Entorno, apenas os terminais de Formosa e Planaltina apresentam vagas exclusivas. No Distrito Federal, dentre os terminais levantados, o do Gama, do Núcleo Bandeirante, de Sobradinho, de Planaltina, do Centro Metropolitano e de Brazlândia apresentam vagas exclusivas.

2.3 Transporte público coletivo

2.3.1 Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal

O Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF) foi instituído por meio do Decreto nº 10.062, de 05 de janeiro de 1987. Sobre o STPC/DF, extensa legislação foi editada nas duas décadas seguintes, culminando, mais recentemente, com a Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007, que introduziu alterações substanciais na legislação vigente, estabelecendo um novo marco legal para o Sistema.

Atualmente, o STPC/DF está estruturado em dois serviços: o Básico, que compreende linhas dos modos rodoviário e metroviário que funcionarão de forma integrada, atendendo às principais necessidades de deslocamento da população; e o Complementar, que compreende linhas do modo rodoviário com características diferenciadas, que atenderão outros segmentos da população. O Serviço Complementar, hoje constituído pelo Transporte de Vizinhança e o Rural, não fará parte do Sistema Integrado de Transportes.

Com a publicação desse novo marco legal, o Distrito Federal — Poder Concedente e Regulador —, por meio da Secretaria de Estado de Transportes, deu início ao processo de revisão geral da legislação e regulamentação do STPC/DF.

Deu-se início também ao processo de regularização dos contratos de adesão e dos termos de permissão, conforme determinam a Legislação Federal – Lei nº 8.987/95¹⁰, de 13 de fevereiro de 1995, e Lei nº 8.666¹¹, de 21 de junho de 1993 —, e a Lei Distrital nº 4.011/07. Publicaram-se editais de licitação para delegação (por frota) da entrada em operação de 450 microônibus e 160 ônibus no Serviço Básico, assim como para delegação de 28 linhas para o Serviço Complementar Rural.

Concomitantemente, foram extintos o Serviço de Transporte Público Alternativo de Condomínios – STPAC e o Serviço de Transporte Público Alternativo – STPA. O primeiro operava com 832 vans em todo o Distrito Federal, com termo de permissão emergencial baseado na Lei Distrital nº 3.000¹², de 4 de julho de 2002, transportando todo tipo de passageiro, em operação predatória. O segundo operava com 672 vans em 45 linhas circulares em todas as cidades do Distrito Federal, à exceção do Plano Piloto, com base na Lei Distrital nº 194¹³, de 4 de dezembro de 1991.

¹⁰ Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências

¹¹ Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências

¹² Cria o Serviço de Transporte Público Alternativo de Condomínio – STPAC

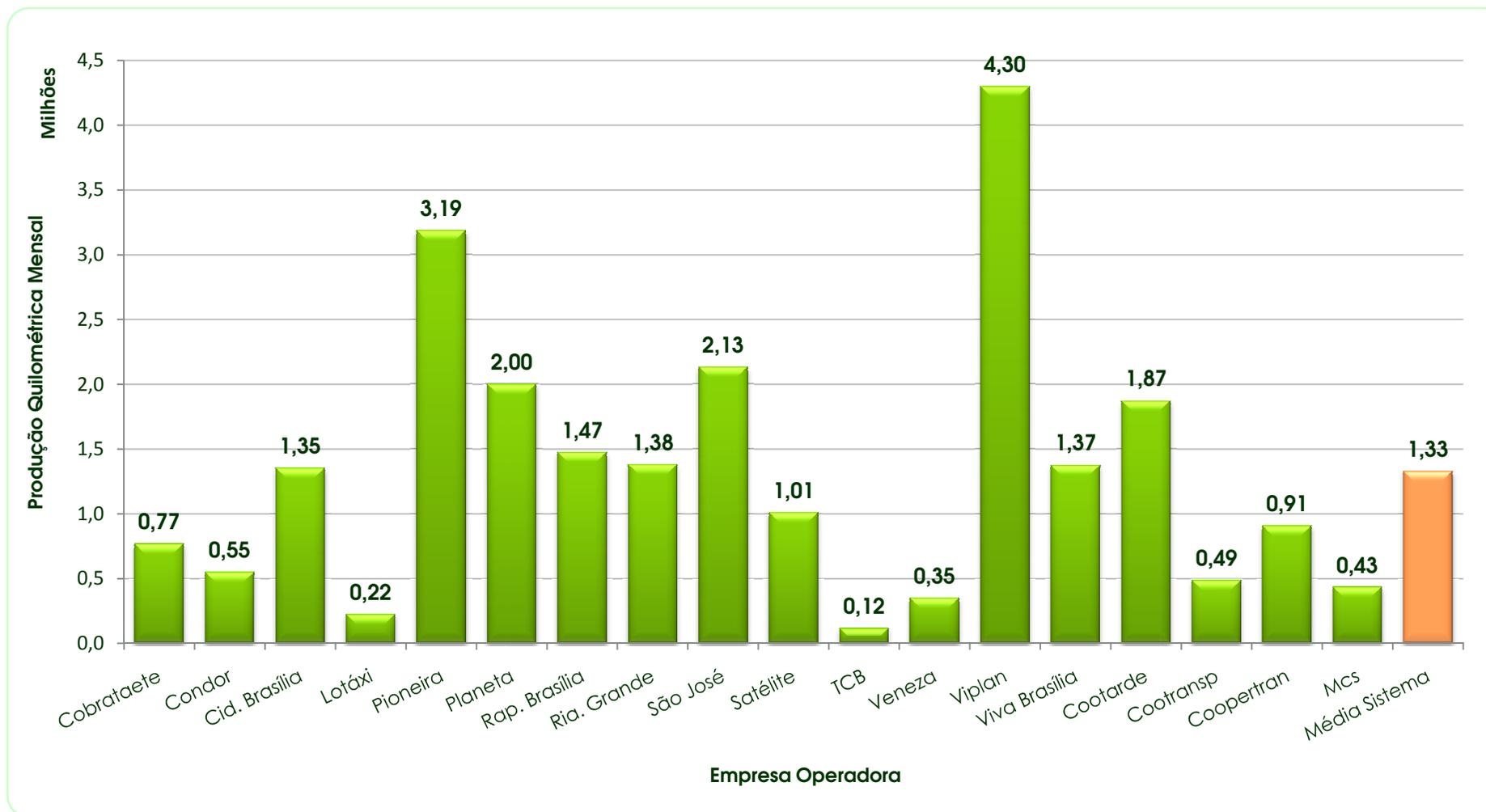
¹³ Institui o Transporte Público Alternativo do Distrito Federal e dá outras providências

e) Oferta e demanda

Segundo a Transporte Urbano do Distrito Federal (DFTrans), entidade gestora do STPC/DF, em março de 2009 o Serviço Básico contava com 968 linhas, incluindo os desmembramentos operacionais. A produção quilométrica diária (dia útil) era de 886 mil quilômetros, com a realização de 22 mil viagens/dia. O Gráfico 37 apresenta a quilometragem especificada por operador, onde se constata a elevada disparidade na quilometragem rodada entre operadores.

O Serviço Básico é operado pela empresa pública Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília Ltda. (TCB), 13 empresas privadas e 4 cooperativas, que atendem às trinta Regiões Administrativas do Distrito Federal, de forma conjunta, sem exclusividade de linhas ou áreas para qualquer operadora. O Quadro 1 apresenta as áreas de operação dessas empresas e cooperativas de transporte coletivo.

O número de lugares ofertados diariamente no Serviço Básico rodoviário é de 1,760 milhões. Considerando uma média de 80 lugares ofertados por viagem e por ônibus, e que, em média, são transportados 50 passageiros por viagem em cada um, tem-se uma utilização de 62% da capacidade de transporte do serviço.



Fonte: DFTrans

Gráfico 37: Quilometragem especificada por operador, Serviço Básico, março de 2009

Quadro 1: Área de operação no Distrito Federal das empresas e cooperativas

Empresas	Áreas de Operação
SATÉLITE	Ceilândia, Gama, Samambaia e Taguatinga
CIDADE BRASÍLIA	Ceilândia, Recanto das Emas e Taguatinga
CONDOR	Ceilândia, Plano Piloto, Santa Maria e Taguatinga
LOTAXI	Brazlândia e Samambaia
MCS	Candangolândia, Guará, Recanto das Emas e Riacho Fundo II
PIONEIRA	Brazlândia, Ceilândia, Guará, Recanto das Emas, Samambaia e Taguatinga
PLANETA	Ceilândia, Gama Guará, Plano Piloto, Paranoá, Santa Maria e Taguatinga
RÁPIDO BRASÍLIA	Candangolândia, Cruzeiro, Plano Piloto, Planaltina, Riacho Fundo I, São Sebastião e Sobradinho
RIACHO GRANDE	Guará, Plano Piloto, Recanto das Emas e Riacho Fundo I e II
SÃO JOSÉ	Gama, Plano Piloto, Paranoá, Planaltina, Recanto das Emas e Riacho Fundo I e II
COOPATRAM	Samambaia e Planaltina
TCB	Plano Piloto
VENEZA	Paranoá e São Sebastião
VIPLAN	Brazlândia, Candangolândia, Cruzeiro, Gama, Guará, N. Bandeirante, Paranoá, Planaltina, Samambaia, Sobradinho, Santa Maria e Taguatinga
VIVA BRASÍLIA	Candangolândia, Ceilândia, Guará, Plano Piloto, Paranoá, Sobradinho e Planaltina
COOBATAETE	Paranoá, Sobradinho e Santa Maria
COOTARDE	Brazlândia, Ceilândia, Gama, Samambaia e Santa Maria
COOTRANSP	Samambaia, Candangolândia e Núcleo Bandeirante
COOPATAG	Sobradinho e Santa Maria
COOPERTRAN	Gama, Planaltina, São Sebastião e Santa Maria

Fonte: DFTrans.

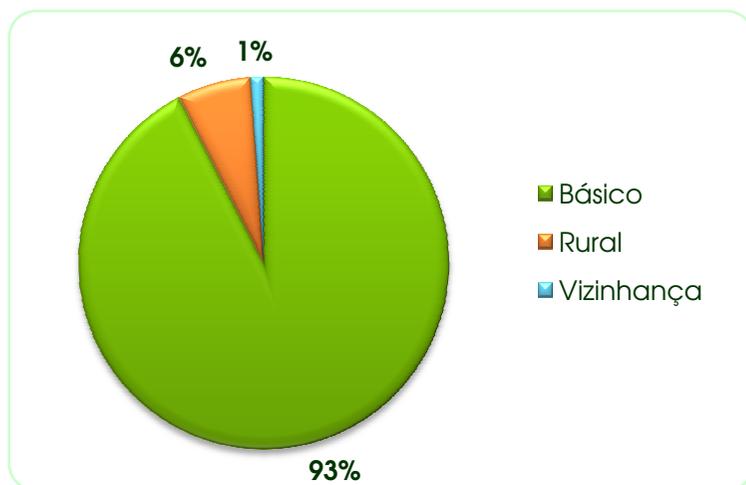
O Serviço Complementar compreende:

- O Transporte de Vizinhança, operado com 63 veículos microônibus em 11 linhas internas de Brasília, com tarifa diferenciada de R\$ 2,00 (dois reais). Em março de 2009 nele realizaram-se cerca de 11 mil viagens e percorreram-se mais de 410 mil quilômetros. Neste período, foram ofertados cerca de 500 mil lugares, considerando a capacidade dos veículos de 25 lugares, o que resultou em um índice de rotatividade médio¹⁴ igual a 2;
- O Serviço Rural, operado com veículos do tipo convencional e microônibus, com atendimento exclusivo às áreas rurais do Distrito Federal. As tarifas variam em função da classificação da linha: linhas curtas (extensão menor que 30 km), R\$ 2,00; linhas longas (extensão superior a 30 km), R\$ 3,00. Este serviço possuía em março de 2009 sessenta e três linhas operadas por 71 veículos. Nesse mesmo período, realizou mais de 4.300 viagens e percorreu cerca de 186.200 quilômetros.

Esses dois serviços, que não participarão do Sistema Integrado de Transporte, representam cerca de 7% das linhas em operação do STPC/DF. Tanto o Serviço Rural como o Transporte de Vizinhança estão sendo reestruturados, tanto em termos de tecnologia veicular como de cobertura de área atendida, na busca da melhoria dos serviços prestados.

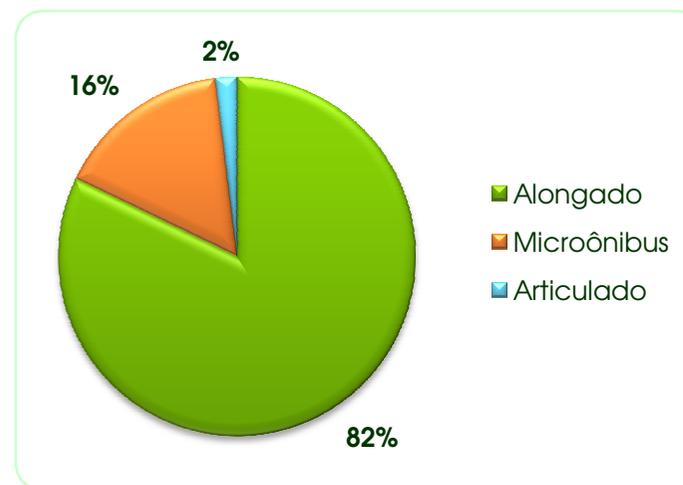
O Gráfico 38 apresenta a participação dos serviços em relação ao número de linhas operadas em cada um dos serviços. O Gráfico 39 traz a composição da frota do Serviço Básico.

¹⁴ Índice de rotatividade: indica quantas vezes um mesmo lugar dentro do veículo foi ocupado durante uma viagem



Fonte: DFTrans

Gráfico 38: Participação percentual das linhas do STPC/DF por tipo de serviço, março de 2009



Fonte: DFTrans

Gráfico 39: Composição da frota do Serviço Básico, março de 2009

Além de linhas do modo rodoviário o Serviço Básico conta com linhas do modo metroviário – operado pela empresa pública Companhia do Metropolitano do Distrito Federal (METRÔ/DF).

Desde abril de 2008, com a inauguração das novas estações do metrô em Ceilândia, e com a extensão do horário de funcionamento durante o dia, aos sábados, domingos e feriados, o metrô passou a ofertar em média 422 mil lugares por dia e a transportar uma média de 151 mil passageiros nos dias úteis. Por mês, são realizadas 15 mil viagens, que geram cerca de 270 mil quilômetros. A Tabela 11 apresenta o número médio de lugares ofertados pelo metrô durante um dia útil.

Tabela 11: Número médio de lugares ofertados por dia e períodos pelo metrô

Período de Operação		Média de Lugares Ofertados
Pico manhã	06h - 08:30h	81.189
Vale manhã	08:30h- 17h	182.943
Pico tarde	17h - 20h	103.241
Vale noturno	20h - 23:30h	55.361
TOTAL	06h - 23:30h	422.734

Fonte: METRÔ/DF – média de lugares ofertados por dia útil de março de 2009

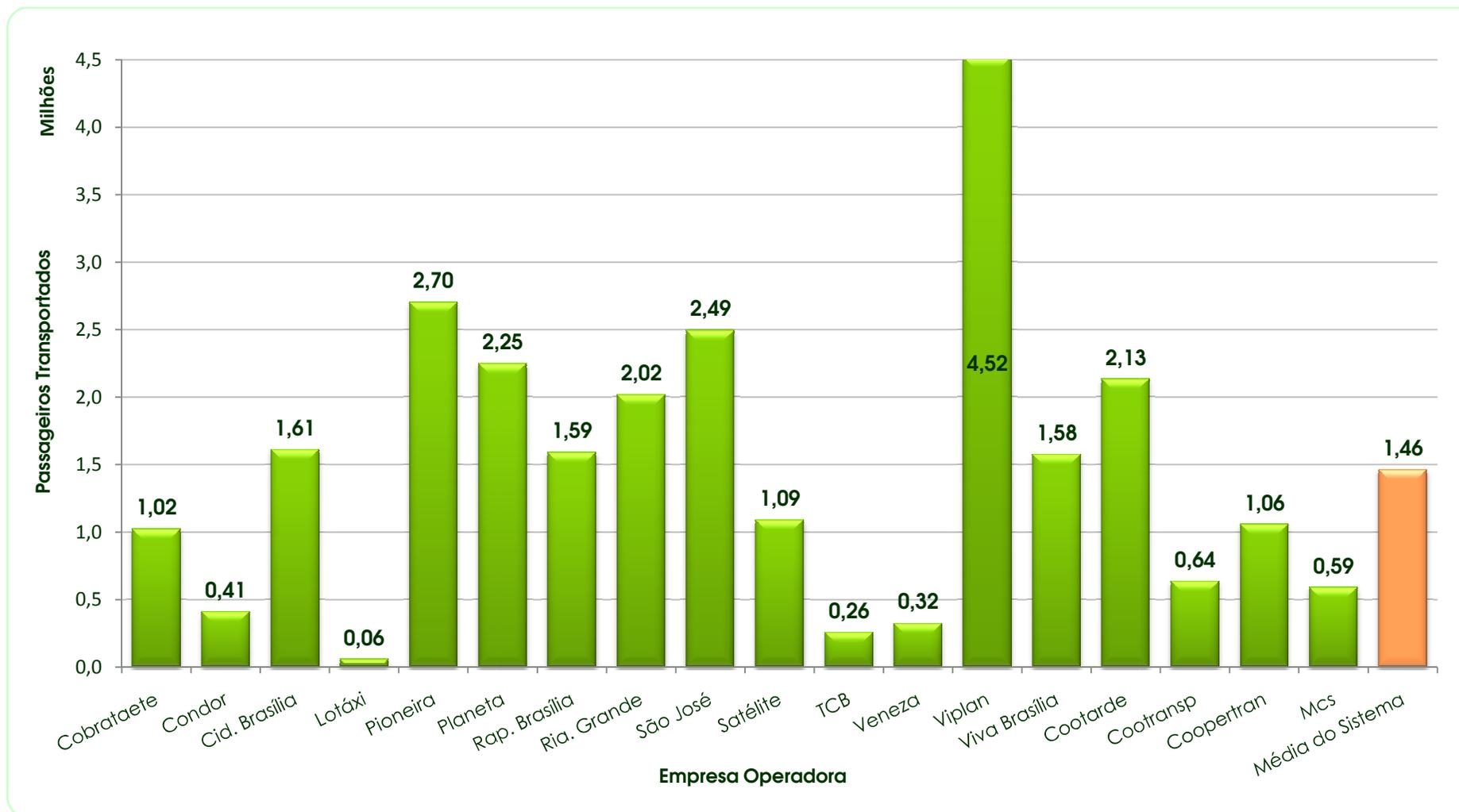
Em 2008, o Serviço Básico rodoviário do STPC/DF transportou cerca de 312 milhões de passageiros equivalentes¹⁵, contra 180 milhões em 2005, representando um aumento de 73,3% —, mas que se explica pela incorporação da demanda de serviços extintos de vans. Considerando os dados de 2008 foram transportados, em média, 980 mil passageiros/dia, em 22 mil viagens de ônibus, que resultaram em uma produção quilométrica de 860 mil km. Esses dados operacionais levam a um Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK) médio de 1,30 para o período. Parte desse crescimento se explica pelo combate ao transporte pirata, pela inclusão dos passageiros transportados pelos microônibus e pelo crescimento da demanda.

O Serviço Básico rodoviário atende, aproximadamente, a 1,103 milhões de passageiros pagantes/dia (março/2009), ou 976 mil passageiros equivalentes/dia, o que corresponde à cerca de 87% do total de passageiros do STPC/DF. Registre-se a estabilidade do número de passageiros em relação a 2008. O Gráfico 40 apresenta o volume de passageiros transportados por empresa, em março/2009.

O Gráfico 41 apresenta a evolução do IPK equivalente, importante parâmetro de análise da produtividade do sistema de transporte coletivo, no período 1993 a 2009. Nota-se que o índice teve seu ápice no ano de 1995 passando por um período de queda que durou até o ano de 2003, e vem se recuperando desde então, marcando 1,1 em 2009 (dado de março). Mesmo assim o resultado não é satisfatório quando comparamos com o índice da média nacional¹⁶ que está em 1,62.

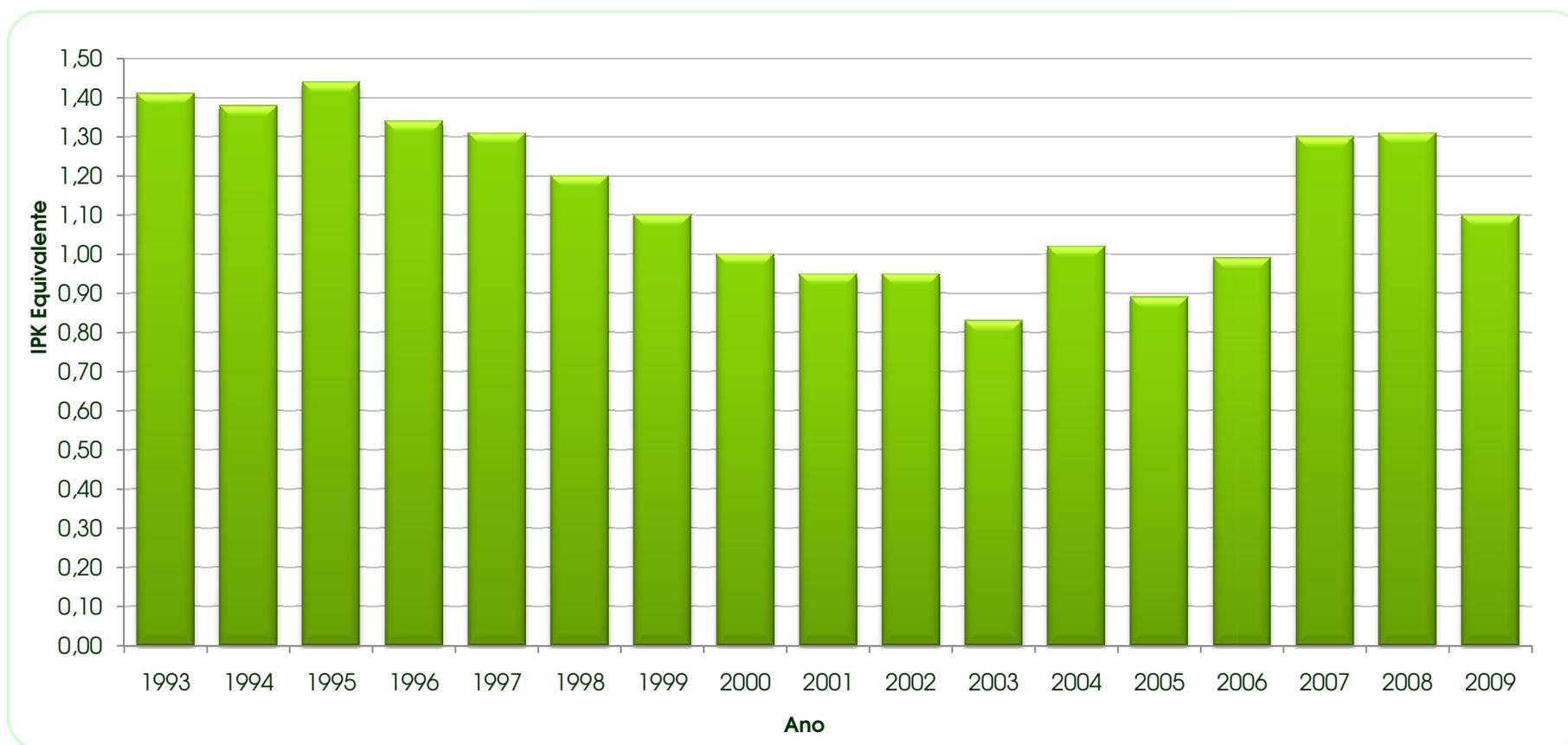
¹⁵ Passageiros equivalentes: soma dos passageiros transportados ponderados pela parcela da tarifa integral com que arcam: passageiro pagante da tarifa integral igual a 1; passageiro viajando gratuitamente igual a 0; passageiro com desconto (d) igual a 1-d

¹⁶ Anuário da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos - NTU 2006/2007 que considera os dados de nove capitais: São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Recife, Porto Alegre, Salvador, Fortaleza, Curitiba e Goiânia.



Fonte: DFTrans

Gráfico 40: Passageiros equivalentes por operadora do STPC/DF, março de 2009

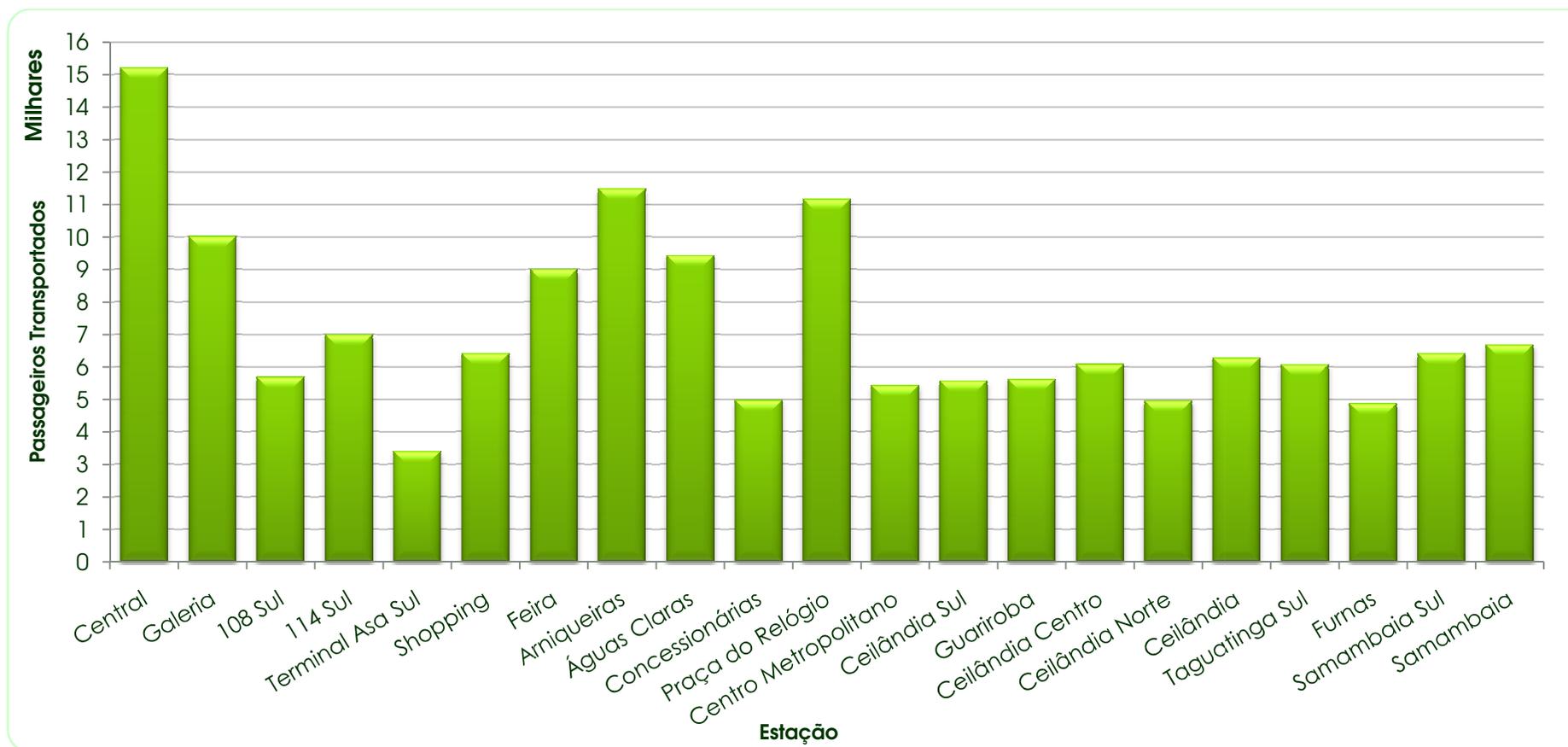


Fonte: DFTrans

Gráfico 41: Evolução do índice de passageiros por quilômetro (IPK) equivalente

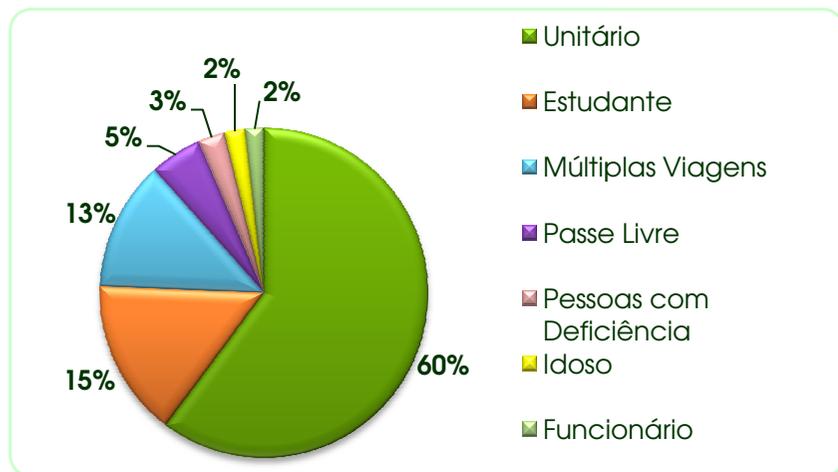
O modo metroviário do Serviço Básico tem-se consolidado a cada dia com um aumento crescente da demanda. Em março de 2009 atendeu a aproximadamente 4,4 milhões de passageiros, cerca de 150 mil passageiros/dia útil.

O Gráfico 42 apresenta a o volume de passageiros embarcados por estação em operação em um dia útil de março de 2009. Já no Gráfico 43 é possível verificar a participação percentual dos passageiros transportados pelo metrô em um dia útil por tipo de cartão utilizado. O Gráfico 44 mostra a distribuição da demanda do Serviço Básico por modo utilizado, onde se observa a preponderância dos ônibus (articulados e alongados).



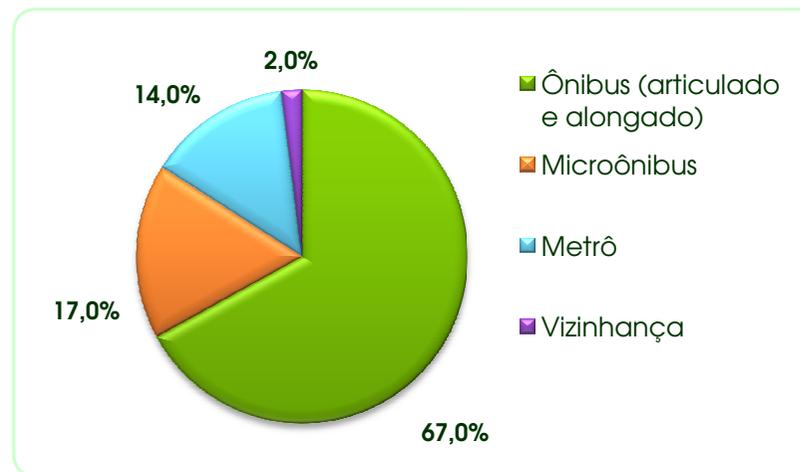
Fonte: METRÔ/DF.

Gráfico 42: Volume médio diário de passageiros por estação do metrô, março de 2009



Fonte: METRÔ/DF

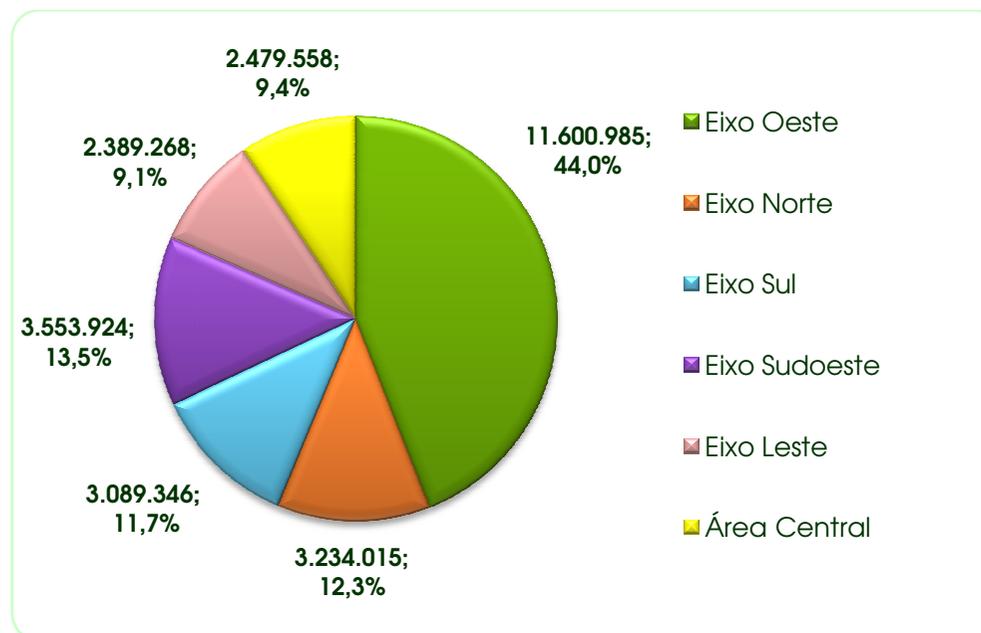
Gráfico 43: Passageiros diários transportados pelo metrô por tipo de cartão



Fonte: DFTrans e METRÔ/DF

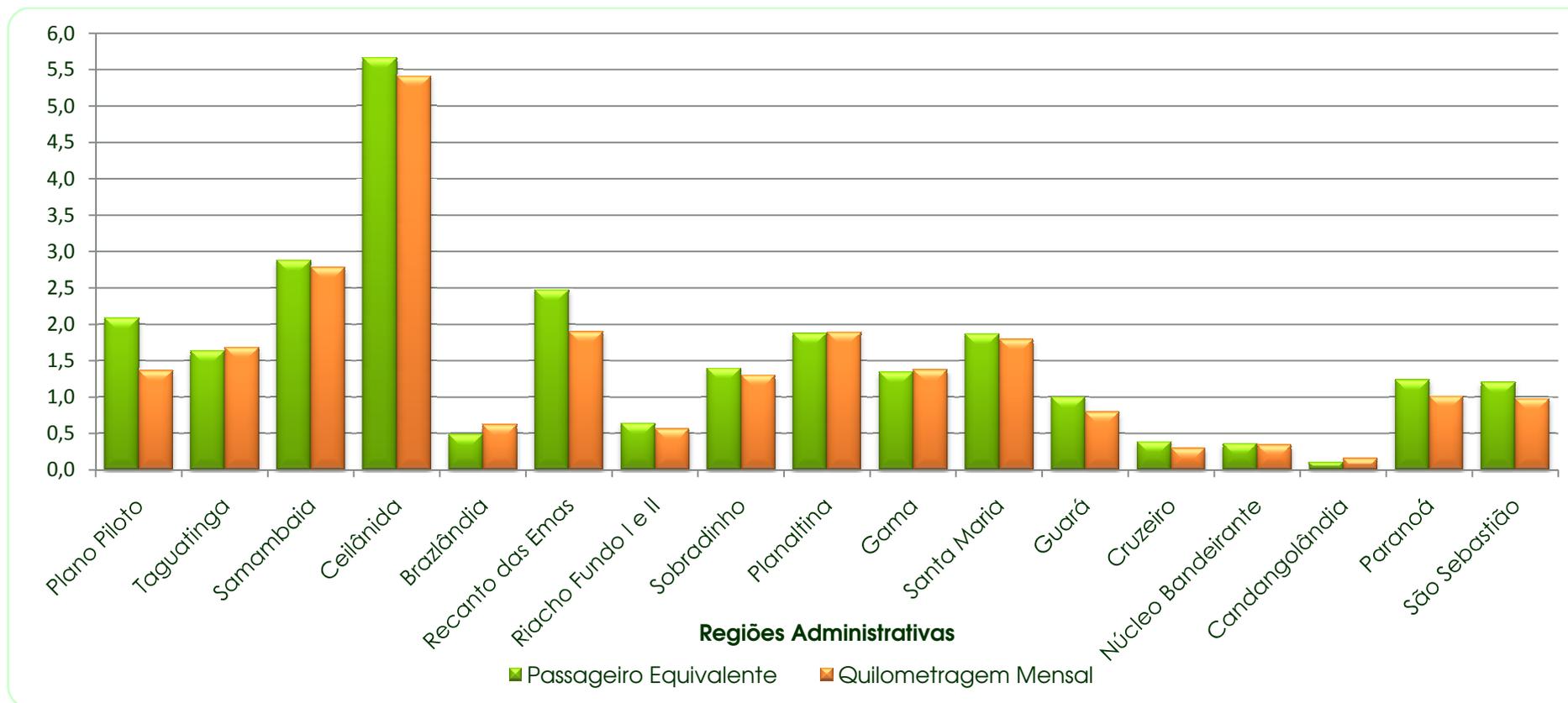
Gráfico 44: Distribuição da demanda do serviço básico rodoviário e metroviário por modo utilizado

A demanda do Serviço Básico do STPC/DF está distribuída em cinco grandes eixos de transporte coletivo e na área central do Distrito Federal. O Gráfico 45 demonstra a importância de cada um dos eixos em termos do volume de demanda mensal das linhas originadas em cada eixo. Considerando o número de passageiros transportados mensalmente nas linhas de cada Região Administrativa, percebe-se que Ceilândia possui a maior demanda mensal, com mais de 5,5 milhões, enquanto que a Candangolândia tem a menor, cerca de 140 mil passageiros, conforme pode ser visto no Gráfico 46, que também, apresenta a respectiva produção quilométrica.



Fonte: DFTrans

Gráfico 45: Demanda mensal por eixo e área central (linhas originadas em cada eixo)



Fonte: DFTrans

Gráfico 46: Passageiros equivalentes e quilometragem mensal por região administrativa

A demanda diária se distribui de forma irregular ao longo do dia, com elevadas concentrações no período das 06:00 às 08:30 e das 17:00 às 19:00, que são considerados os horários de pico. Fora destes horários e, principalmente das 08:30 às 17:00,

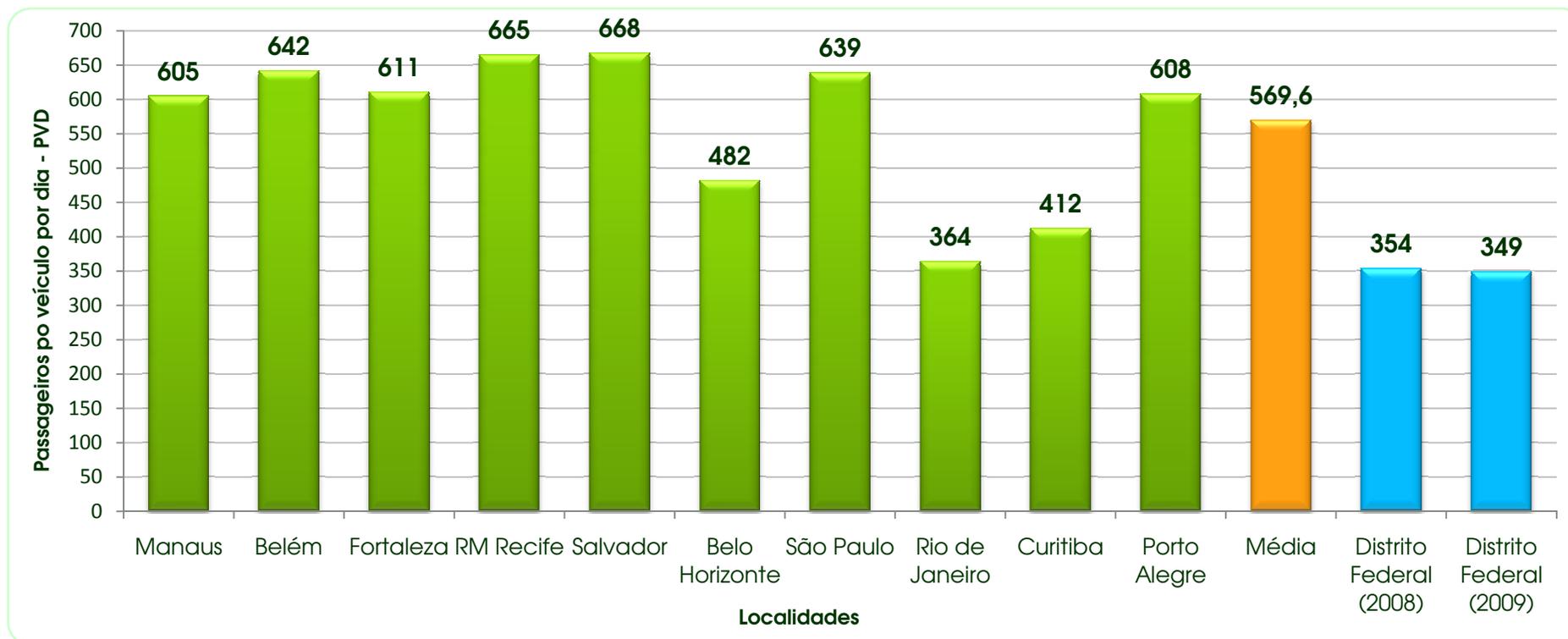
considerado horários de entre picos, a demanda cai significativamente, obrigando praticamente a paralisação de cerca de 40% da frota operante na área central de Brasília, onde se concentram 66% dos empregos¹⁷.

Centenas de veículos de todas as empresas operadoras ficam estacionados junto ao Estádio Mané Garrincha e no Centro Olímpico de Brasília das 08:40 às 16:40, aguardando o pico da tarde para retornar à operação.

Essa ociosidade dos equipamentos durante parte do dia é uma das causas do alto valor da tarifa, uma vez que, o custo total do serviço, incluindo custos de capital, é rateado pelo número de passageiros pagantes. São cerca de 350 passageiros por veículo/dia, em média no Distrito Federal, número baixo, se comparado com o de outras capitais brasileiras¹⁸, conforme se pode observar no Gráfico 47.

¹⁷ PDTU/DF - Cenários Territoriais e Demográficos – Cenário base 2007

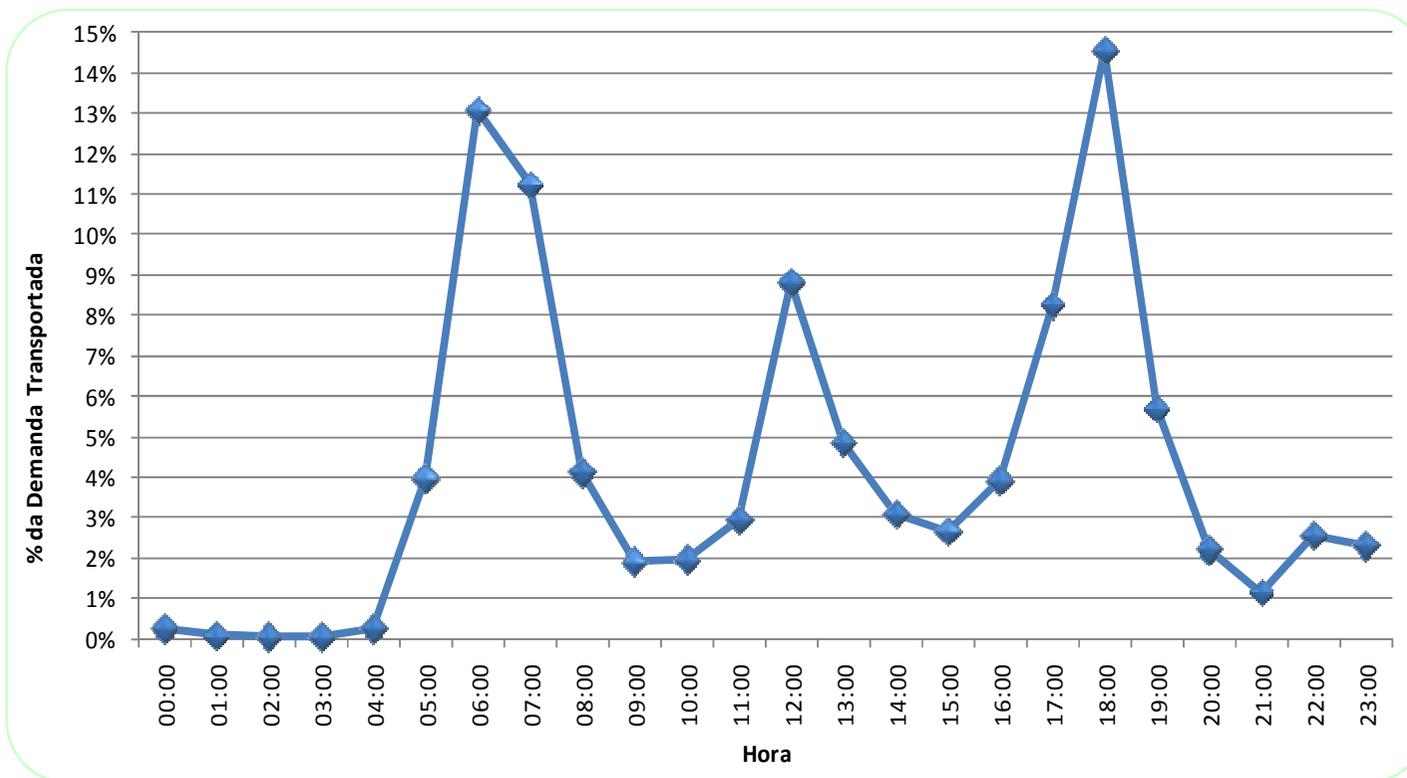
¹⁸ Fonte: ANTP – Associação Nacional das Empresas de Transporte Público



Fonte: ANTP, Prefeituras Municipais e DFTrans

Gráfico 47: Passageiros por veículo por dia em localidades com mais de 1 milhão de habitantes

A capacidade instalada do Serviço Básico rodoviário e ferroviário (número de lugares ofertados) é muito superior à demanda transportada. As grandes distâncias entre as regiões administrativas, a majoritária localização de domicílios nas periferias e de empregos no centro da capital contribuem para esse fato, resultando em elevada concentração da demanda em horários determinados, aliada ao sentido, gerando um movimento pendular: pela manhã, os veículos se deslocam no sentido periferia/centro, superlotados, enquanto voltam do centro para o bairro praticamente vazios; à tarde a demanda se inverte, com elevado fluxo de passageiros no sentido centro/periferia, e baixo volume no sentido periferia/centro. O Gráfico 48 apresenta a distribuição da demanda diária do STPC/DF.



Fonte: DFTrans.

Gráfico 48: Distribuição da demanda do STPC/DF ao longo do dia

Outro fato importante é a sazonalidade da demanda durante a semana e ao longo do ano. No Distrito Federal, os dias úteis (de segunda a sexta-feira) apresentam poucas variações, sendo considerados dias típicos a terça-feira e a quinta-feira. Nos sábados e domingos e feriados a demanda cai sensivelmente para 60% e 40%, respectivamente em relação ao dia útil.

f) Área geográfica de atendimento da rede de transporte público coletivo

A Figura 52 apresenta a cobertura geográfica da rede de transporte do STPC/DF, composto pelos modos rodoviário e metroviário.

À exceção das vias W4 e W5 Norte de Sul, as vias internas do Parque da Cidade, algumas vias paralelas aos principais corredores e as vias dos novos condomínios ou assentamentos que ainda não possuem infraestrutura viária para o tráfego de ônibus ou microônibus, toda a malha viária do Distrito Federal é atendida pelo transporte coletivo.

Atualmente, não existe nenhuma via com tratamento prioritário para o transporte público coletivo rodoviário. O compartilhamento do sistema viário ocorre em todos os grandes eixos que ligam as diversas regiões administrativas. O Projeto da Linha Verde, em andamento, prevê que a Estrada Parque Taguatinga (EPTG) terá uma faixa exclusiva adjacente ao canteiro central, onde serão implantadas estações de embarque e desembarque. Nas estações, haverá uma baía que possibilitará a ultrapassagem dos ônibus que estejam parados, aumentando a capacidade operacional do corredor.

Pesquisa de Satisfação¹⁹ realizada com usuários do STPC constatou que 80% deles são atendidos com linhas diretas aos seus destinos, portanto, sem a necessidade de transbordo. Os 20% restante fazem apenas uma transferência para alcançar seu destino final.

¹⁹ Fonte: Pesquisa de Satisfação do Usuário de Transporte Público do Distrito Federal realizada para o Programa de Transporte Urbano – PTU/DF (junho de 2007).

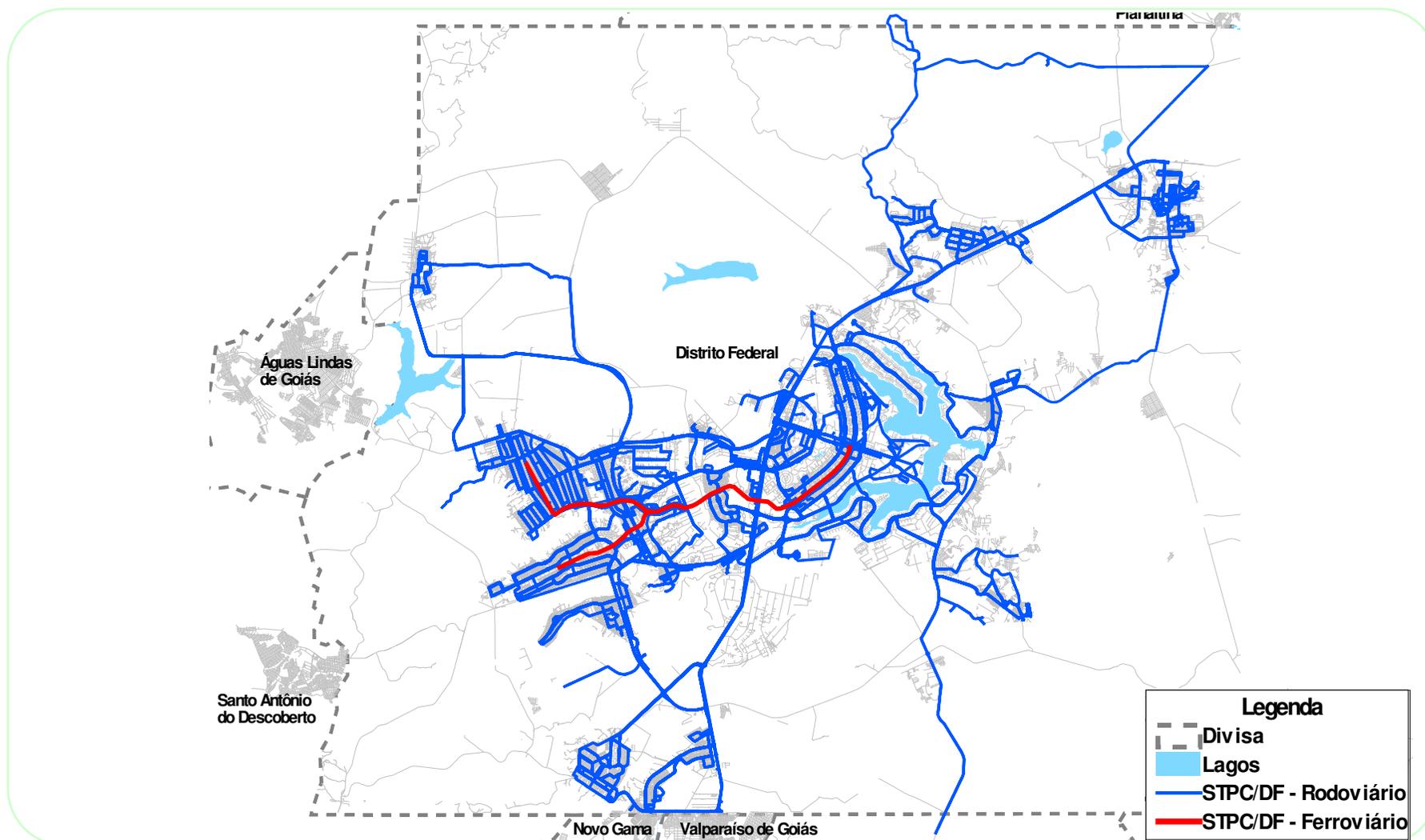


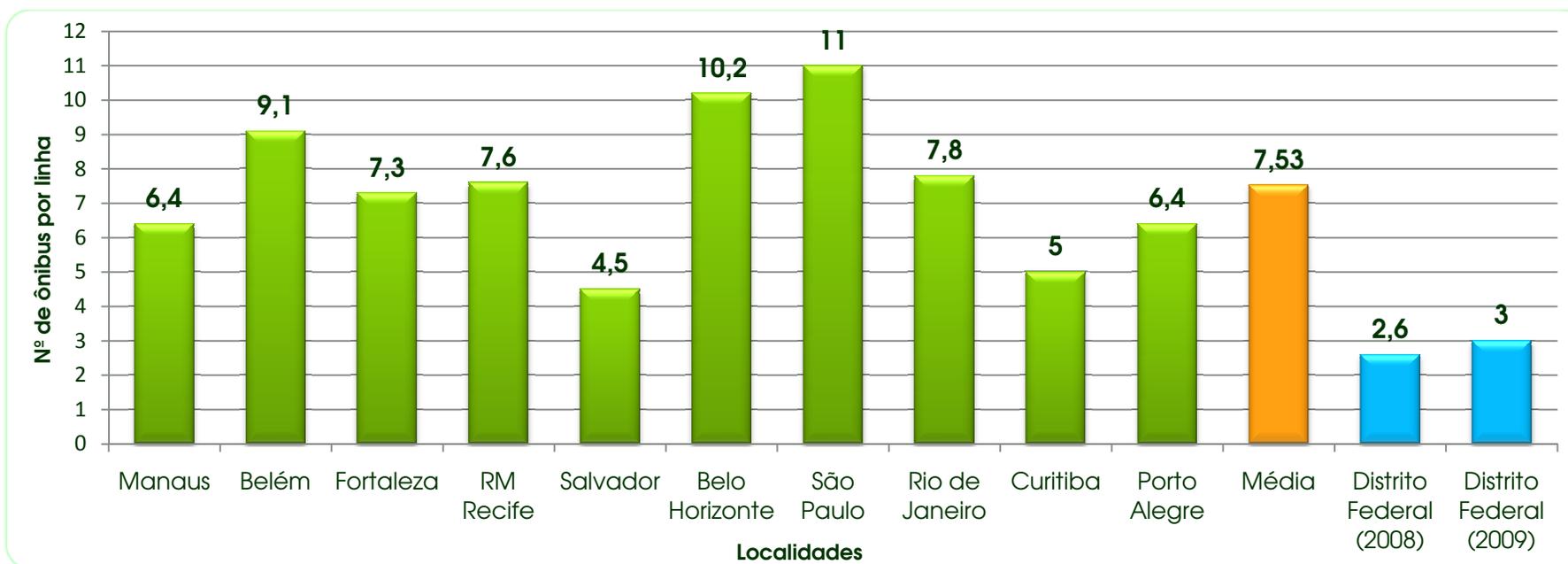
Figura 52: Rede de transporte público coletivo urbano do Distrito Federal

Na área rural do Distrito Federal, serviços de transporte coletivo chegam, de modo geral, a todos os núcleos rurais. Atendem-se, basicamente, as necessidades de deslocamento, em horários determinados, dos alunos para as escolas rurais e das pessoas que necessitem de algum serviço público ou privado no núcleo urbano mais próximo. As linhas rurais, praticamente, não se ligam ao Plano Piloto. Argumenta-se que, com isso, se evita transformar áreas rurais em “cidade dormitório”.

g) Frota e equipamentos operacionais

Em março de 2009, a frota cadastrada pela DFTrans era de 3.021 ônibus — veículos do tipo convencional (80 passageiros), alongado (100 passageiros), articulado (130 a 160 passageiros) e microônibus (25 a 40 passageiros).

A frota média por linha no Distrito Federal (3 veículos por linha) é uma das menores do Brasil, o que traz como consequência direta a baixa frequência de viagens nas linhas. O Gráfico 49 apresenta a média de veículos por linha em diversas capitais do país (2008).

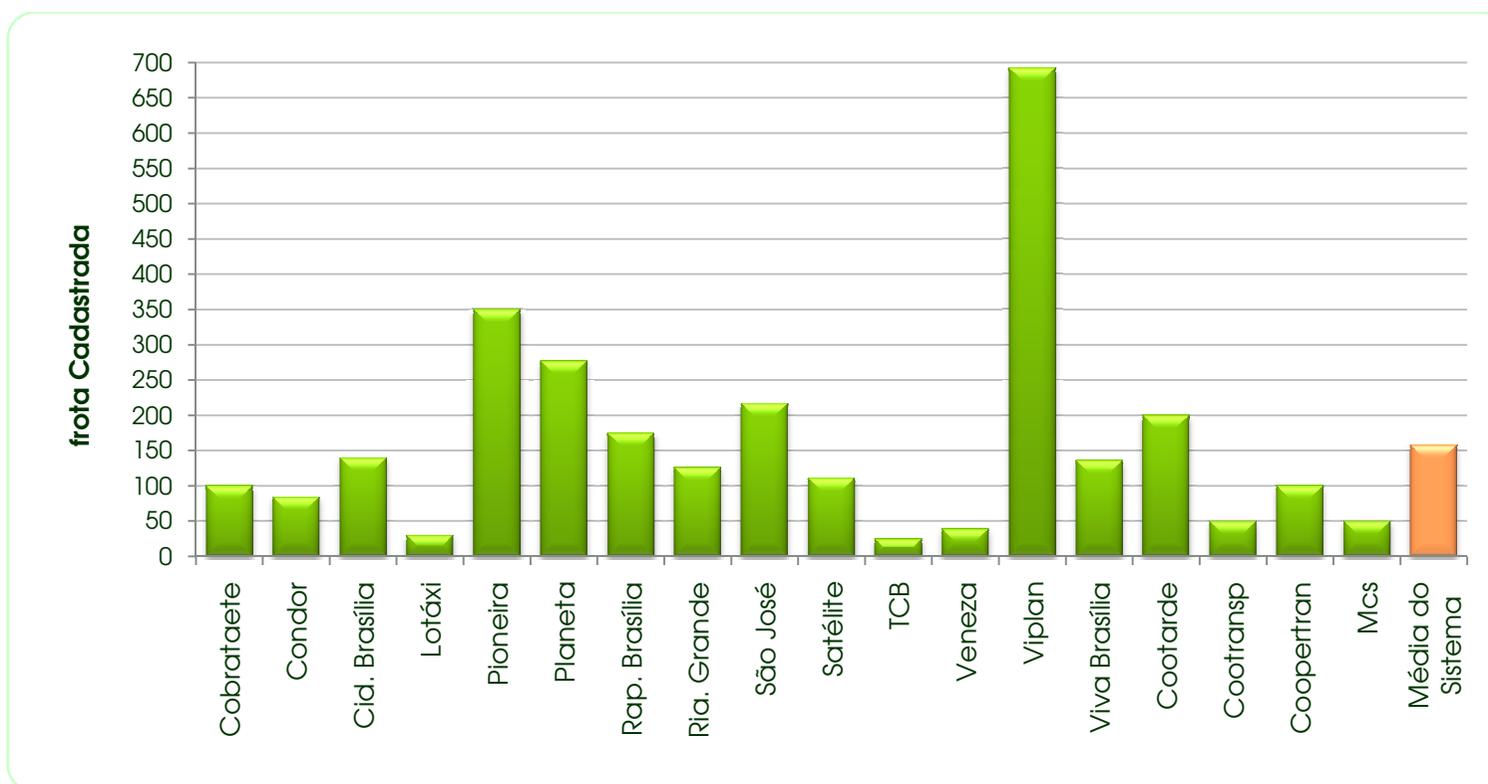


Fonte: ANTP, Prefeituras Municipais e DFTrans (2008)

Gráfico 49: Frota média por linha nas cidades brasileiras

Embora cerca de 1.950 veículos novos tenham recentemente entrado em operação no Serviço Básico do STPC/DF, apenas 21% da frota atendem às novas normas de acessibilidade universal.

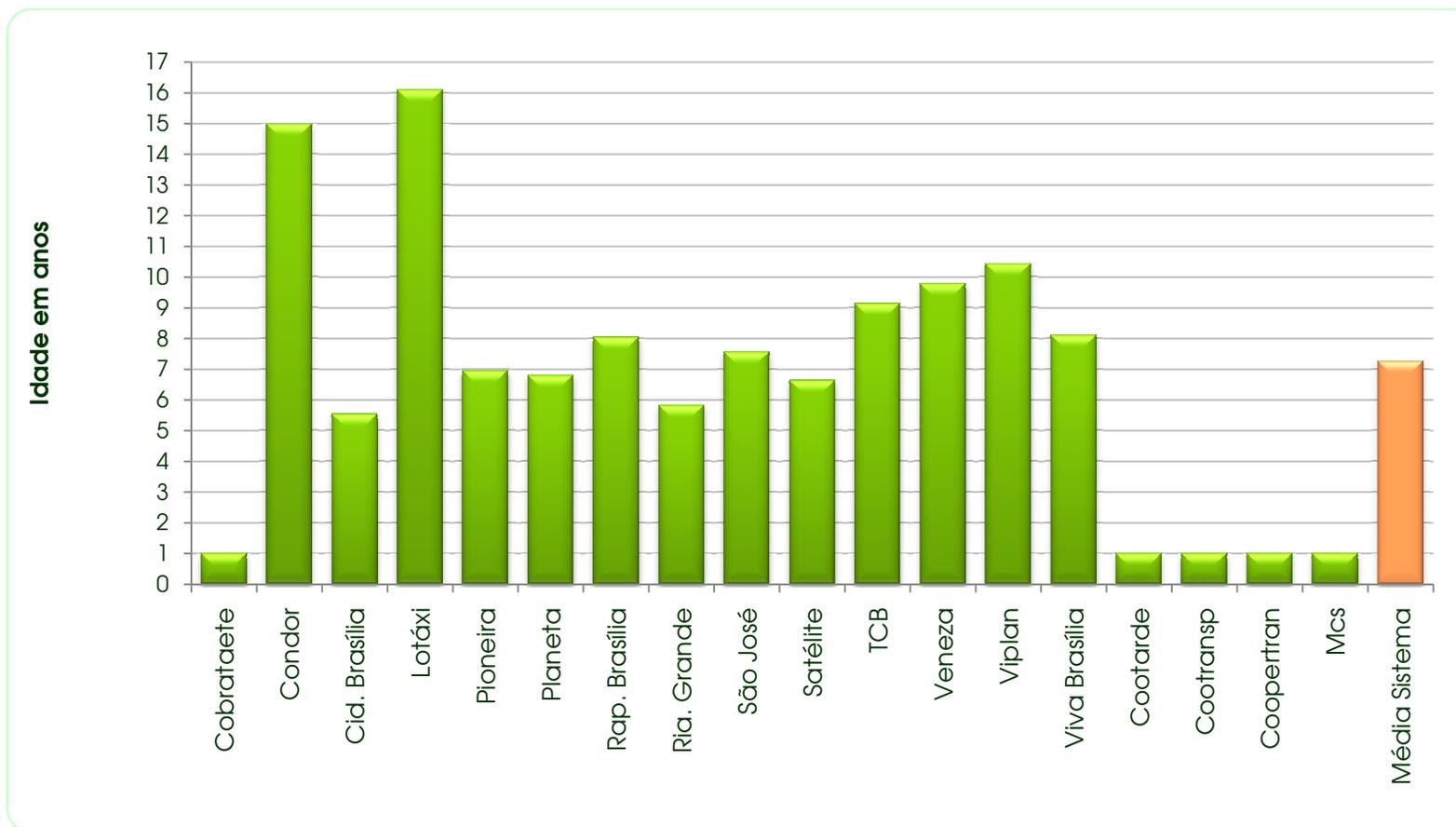
Conforme informado pela DFTrans, o número de veículos em operação é superior ao cadastrado e autorizado, o que deixa vulnerável a confiabilidade dos dados operacionais e as informações da oferta e demanda. Ao ser substituído, o veículo imediatamente deixa de fazer parte do Sistema. No entanto, algumas empresas operadoras continuam a operar com o veículo antigo. O Gráfico 50 apresenta o número de veículos cadastrados por operador na DFTrans (março de 2009), incluída a frota operante e a reserva técnica.



Fonte: DFTrans

Gráfico 50: Frota cadastrada do Serviço Básico, março de 2009

Constata-se grande disparidade entre os operadores do Serviço Básico, em termos de tamanho da frota, que varia de 30 a 639 veículos, e em termos da idade média dos veículos, que pode variar de 1 a 16 anos, conforme apresentado no Gráfico 51. Vários veículos ainda operam, mesmo tendo idade superior à máxima permitida na legislação em vigor.



Fonte: DFTrans.

Gráfico 51: Idade média da frota do Serviço Básico

h) Infraestrutura de apoio à operação

No Distrito Federal, existem atualmente 21 terminais. Alguns foram construídos recentemente, como o de São Sebastião, do Setor Veredas em Brazlândia e do Riacho Fundo I; outros estão em fase de construção, como o de Santa Maria, conforme previsto no Programa de Transporte Urbano (PTU)²⁰.

Além dos terminais, o Distrito Federal possui 11 pontos de controle operacional, usados para o início e o fim de linhas, com instalações básicas para atendimento ao pessoal de operação (motoristas, cobradores e despachantes), mas sem infraestrutura adequada para usuários. O previsto era que esses pontos fossem instalados de forma provisória até a implantação de um terminal.

Apesar de o futuro Sistema Integrado prever a integração aberta e temporal, permitindo a transferência em qualquer ponto da rede, os terminais são importantes nos locais de maior concentração de demanda e nos pontos de início e fim das viagens, permitindo maior controle da operação, segurança e conforto aos operadores e usuários.

De acordo com dados da Pesquisa de Satisfação, cerca de 70% dos usuários avaliaram de forma negativa o estado de conservação dos terminais e 72% o serviço de limpeza.

Um dos principais pontos de estrangulamento em equipamentos e infraestrutura de apoio à operação é a Rodoviária do Plano Piloto, onde circulam mais de 600 mil pessoas por dia. Nesse grande terminal rodoviário, situado exatamente na área central de Brasília, operam linhas de praticamente todas as regiões administrativas e de todos os municípios do Entorno. São seis plataformas de embarque/desembarque localizadas na plataforma inferior, além dos pontos de paradas dispostos na plataforma superior. A Rodoviária está totalmente saturada em sua capacidade de atender a usuários e passageiros e de acomodar a circulação de veículos.

A Tabela 12 apresenta a descrição e a quantidade de boxes e de linhas em operação em cada um dos terminais e pontos de controle. A localização destes pode ser visualizada no mapa da Figura 53.

No sistema metroviário estão em operação 23 estações. No Terminal Asa Sul, de uso intermodal, operam 10 linhas de ônibus do STPC-DF. São instalações que apresentam estado de conservação, limpeza, segurança e conforto bem superiores aos dos terminais de ônibus. São equipadas com rampas — algumas com escadas rolantes e elevadores —, piso tátil, eficiente sistema de informação ao usuário, banheiros e áreas de bilheteria e de administração. Os sistemas de segurança e iluminação também são pontos positivos e merecem destaque. Os maiores problemas foram identificados no entorno de algumas estações, como

²⁰ O PTU é componente do Programa Brasília Integrada; tem como objetivo promover a mobilidade no Distrito Federal e é objeto de financiamento pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID)

quanto à integração modal e ao acesso pela via pública (iluminação deficiente e falta de sinalização semafórica e de faixas de pedestre).

Tabela 12: Terminais e pontos de controle do sistema de transporte público coletivo do Distrito Federal – STPC/DF

Seqüência	Terminal	n.º de Boxes	N.º de Linhas
1	Rodoviária do Plano Piloto	53	141
2	Asa Sul	30	10
3	Cruzeiro Novo	6	13
4	Guará I	4	11
5	Guará II	6	12
6	Paranoá	1	30
7	Núcleo Bandeirante	6	21
8	Taguatinga Setor "M" Norte	6	17
9	Ceilândia Setor "O" Norte	15	64
10	Ceilândia Setor "P" Norte	11	16
11	Ceilândia Setor "P" Sul	16	20
12	Taguacenter	9	11
13	Taguatinga Norte	7	26
14	Taguatinga Sul	8	15
15	Gama	17	56
16	Planaltina	9	29
17	Sobradinho	13	21
18	Brazlândia	1	2
19	Brazlândia (Veredas)	1	20
20	São Sebastião	3	5
21	Riacho Fundo I	3	4
	Total	225	544

Seqüência	Ponto de Controle	n.º de Boxes	N.º de Linhas
1	Brasília SCRN 716	1	52
2	Brasília SQS 116	1	16
3	Brasília SHLS 716	1	22
4	Sobradinho (Q 18)	1	6
5	Samambaia Norte	1	9
6	Samambaia (QS 127)	1	15
7	Samambaia (QS 427)	1	7
8	Santa Maria (CL 201)	1	8
9	Santa Maria (CL 218)	1	14
10	Sobradinho II	1	2
11	Recanto das Emas	3	10
	Total	13	161

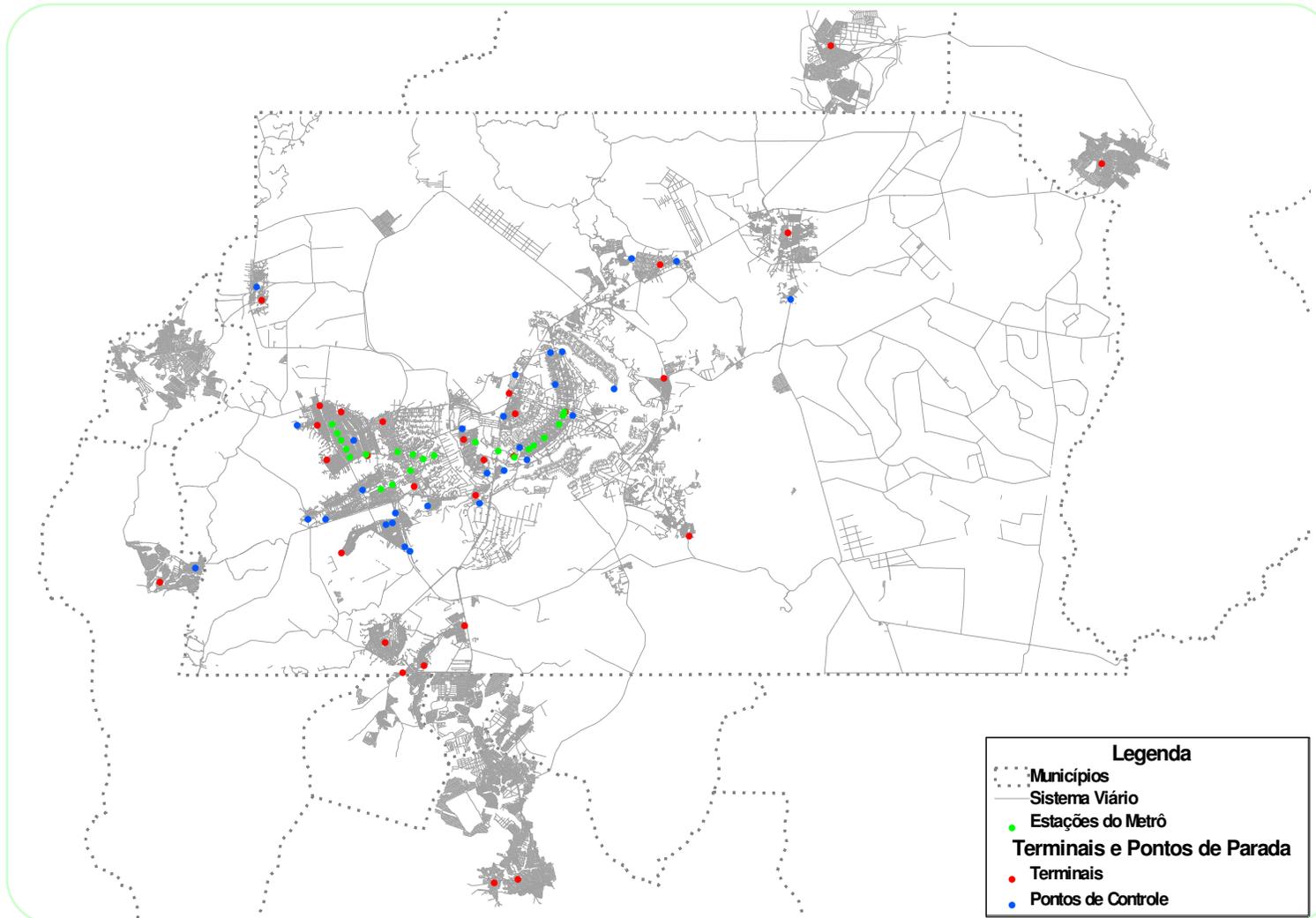


Figura 53: Localização dos terminais, pontos de controle do STPC/DF e das estações do metrô

De modo geral os pontos de parada nas áreas urbanas do Distrito Federal foram previstos na concepção original das cidades satélites, considerando uma distância média de caminhada de no máximo 450 metros. Essa distância é considerada boa para o transporte coletivo por ônibus em regiões urbanas.

Conforme levantamento de campo realizado em outubro de 2008 para a elaboração de uma base georreferenciada dos pontos de parada de toda a área de estudo, 27% dos pontos não possuem nenhum tipo de identificação e 41% não possuem abrigo. Esse levantamento utilizou como base o cadastro fornecido pela DFTrans. Parte dos abrigos instalados necessita de manutenção; praticamente nenhum é compatível com a acessibilidade universal.

Esse levantamento também mostrou que 36% (1.560) dos pontos de parada não faziam parte do cadastro da DFTrans. Os Gráficos 52, 53 e 54 apresentam as condições dos pontos de paradas no Distrito Federal.

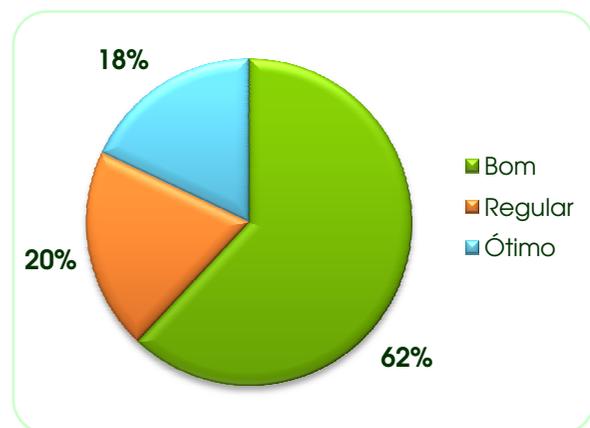


Gráfico 52: Estado de conservação dos pontos de parada do STPC/DF

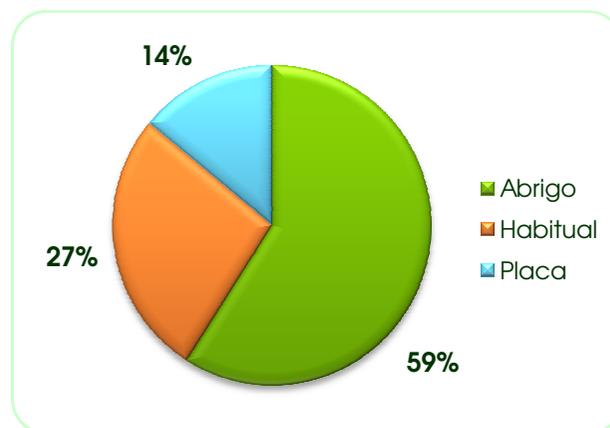


Gráfico 53: Tipos de pontos de parada do STPC/DF

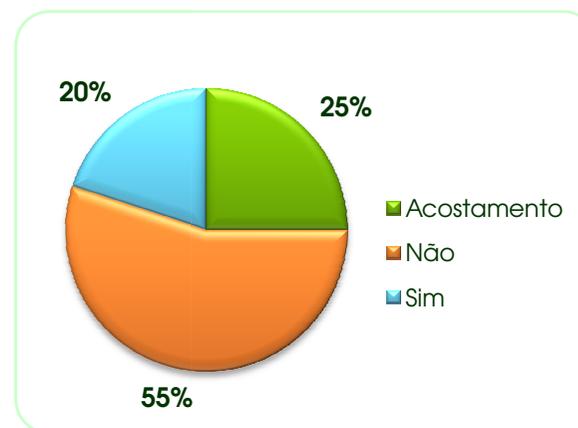


Gráfico 54: Existência de baia nos pontos de parada do STPC/DF

Nem os terminais de ônibus nem os pontos de parada e abrigos exibem informações como identificação de linhas que por ali passam, seus itinerários, suas tabelas horárias ou os valores das tarifas dos serviços, elementos fundamentais para orientação do usuário do sistema de transporte.

Na área rural do Distrito Federal, praticamente não existem pontos de parada identificados. As linhas rurais podem parar em qualquer local ao longo do itinerário, de acordo com a necessidade de embarque ou desembarque de passageiros.

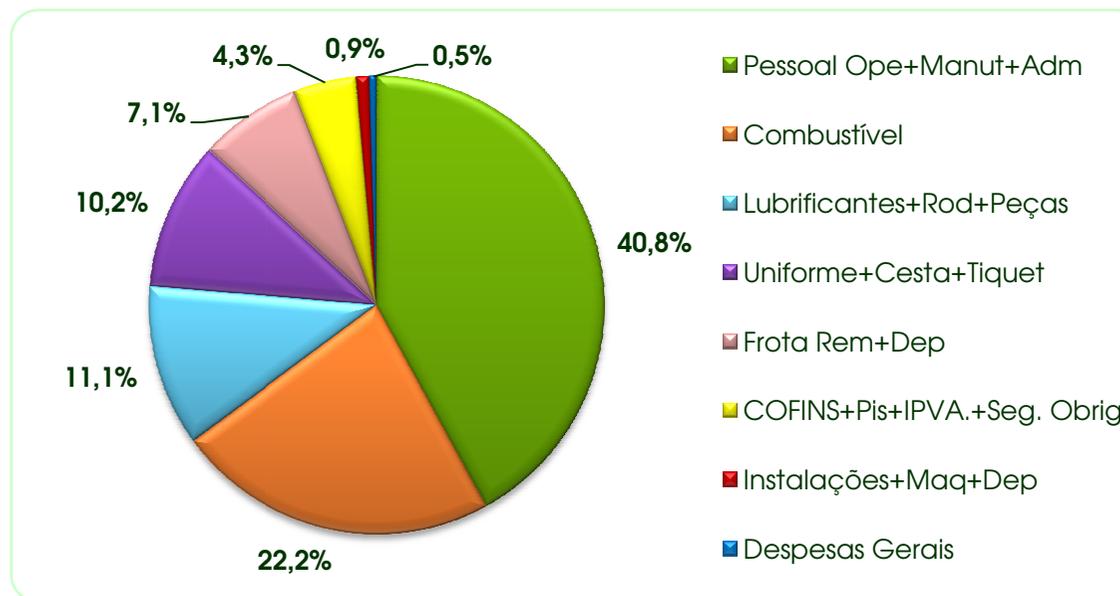
i) Custo operacional e estrutura tarifária

De acordo com a política tarifária existente, os custos e remuneração dos serviços devem ser cobertos pelas tarifas, existindo apenas um mecanismo formal de subsídio governamental, que é o repasse relativo ao passe estudantil. A Lei n. 4.462 de 13 de janeiro de 2010, que dispõe sobre o passe livre estudantil nas modalidades de transporte público coletivo, diz no Art. 2º que a gratuidade concedida por esta Lei será custeada integralmente pelo Distrito Federal por intermédio da Secretaria de Estado de Fazenda do Distrito Federal, que destinará recursos específicos para tal finalidade. Mais recentemente, foi aprovado projeto de lei distrital que altera a Lei nº 4.462/10, limitando o aporte de recursos públicos para esta gratuidade apenas ao montante do número de viagens de estudantes beneficiados multiplicado por 1/3 do valor da tarifa integral correspondente.

Alem dos estudantes, no Distrito Federal as gratuidades incluem:

- pessoas com deficiência física, sensorial ou mental e respectivos acompanhantes, quando necessários, nos termos da Lei Distrital nº 566, de 14 de outubro de 1993;
- portadores de câncer, vírus HIV e de anemias congênitas (falciforme e talassemias) e coagulatórias congênitas (hemofilia), nas condições da Lei Distrital nº 773, de 10 de outubro de 1994;
- pessoas portadoras de insuficiência renal, conforme a Lei Distrital nº 453, de 8 de junho de 1993;
- policiais militares, bombeiros, carteiros e oficiais de justiça.

O Gráfico 55 apresenta a participação percentual dos itens da planilha de custo do serviço básico do STPC/DF, onde se observa o elevado peso da mão de obra (pessoal + uniforme = 51,0%) e dos combustíveis e lubrificantes (36,5%) no custo total. O preço do óleo diesel tem subido rapidamente nos últimos anos, representando o principal motivo do aumento das tarifas.

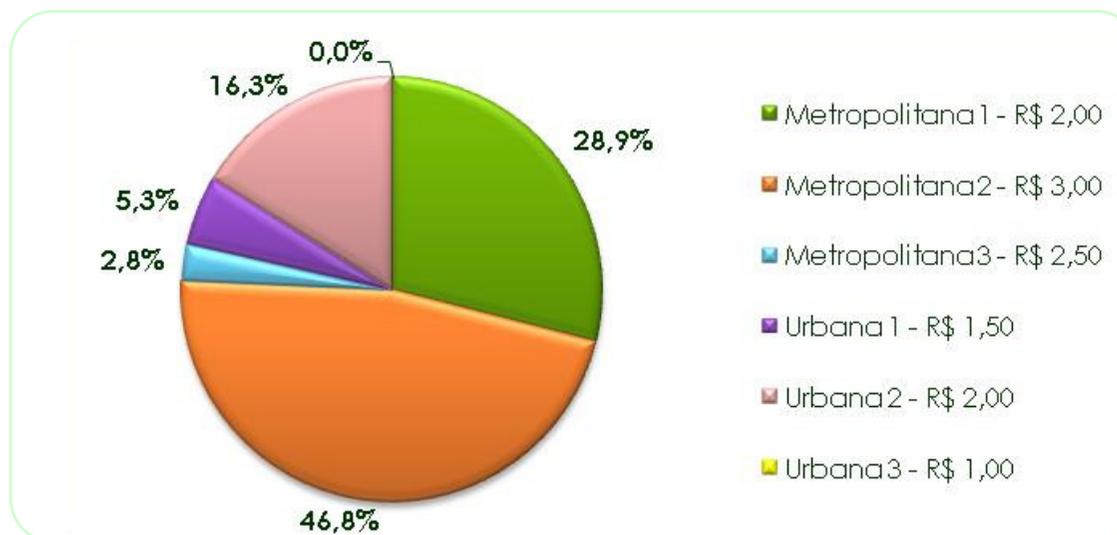


Fonte: DFTrans

Gráfico 55: Participação percentual dos itens que compõem a planilha de custo do Serviço Básico do STPC/DF

A estrutura tarifária vigente no Distrito Federal contempla um conjunto de seis níveis tarifários. Na prática, a Tarifa Urbana 3, no valor de R\$ 1,00 (um real), não vem mais sendo adotada. Esses níveis tarifários foram introduzidos em função da extensão da linha, do tipo de serviço prestado e da renda da população atendida.

O Gráfico 56 apresenta a participação percentual dos níveis tarifários no volume da demanda do Serviço Básico do STPC/DF, onde se observa a preponderância da tarifa de R\$ 3,00 (três reais), a mais elevada, com 46,8% do total da demanda.



Fonte: DFTrans

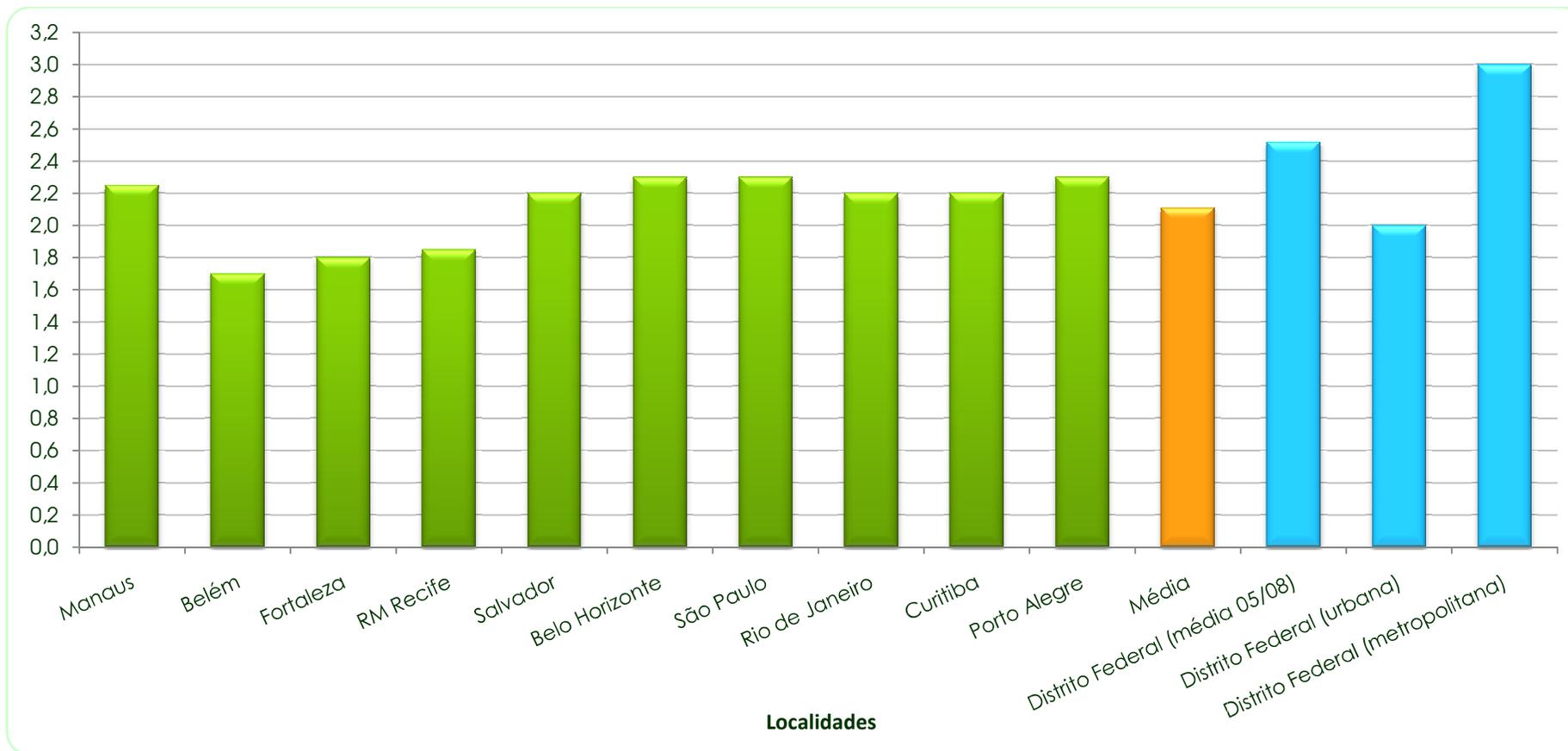
Gráfico 56: Participação percentual dos níveis tarifários do Serviço Básico do STPC/DF

Os níveis tarifários mais baixos buscam, basicamente, a inclusão das pessoas de menor renda no sistema de transporte local (linhas circulares curtas), reduzindo os elevados deslocamentos a pé desse segmento da população, proporcionando-lhes maior acessibilidade e mobilidade.

A receita operacional mensal (março de 2009) do Serviço Básico do STPC/DF é de cerca de 60 milhões de reais. É importante a busca de receitas não operacionais, como propaganda nos veículos, nos pontos de paradas, nos terminais, na face dos cartões inteligentes etc., como fonte adicional de receita para o Sistema.

A baixa produtividade do STPC/DF, aliada à falta de racionalização das linhas e à ausência de subsídio governamental resultam numa das mais elevadas tarifas entre as capitais brasileiras, conforme se observa no Gráfico 57. Esta é uma comparação em termos absolutos e ilustrativa, visto que se deve comparar o valor da tarifa juntamente com a qualidade do serviço prestado, levando-se em consideração também o custo do quilometro rodado e o IPK.

Segundo a Pesquisa de Satisfação, 85% dos usuários do STPC/DF julgaram alto o valor da passagem. Na média, cada usuário gastava por dia R\$ 6,22 com o pagamento das passagens²¹.



Fonte: DFTrans, Prefeituras Municipais e ANTP

Gráfico 57: Valor das tarifas predominantes nas principais capitais brasileiras

²¹ Valor referente à data de realização da pesquisa: junho de 2007

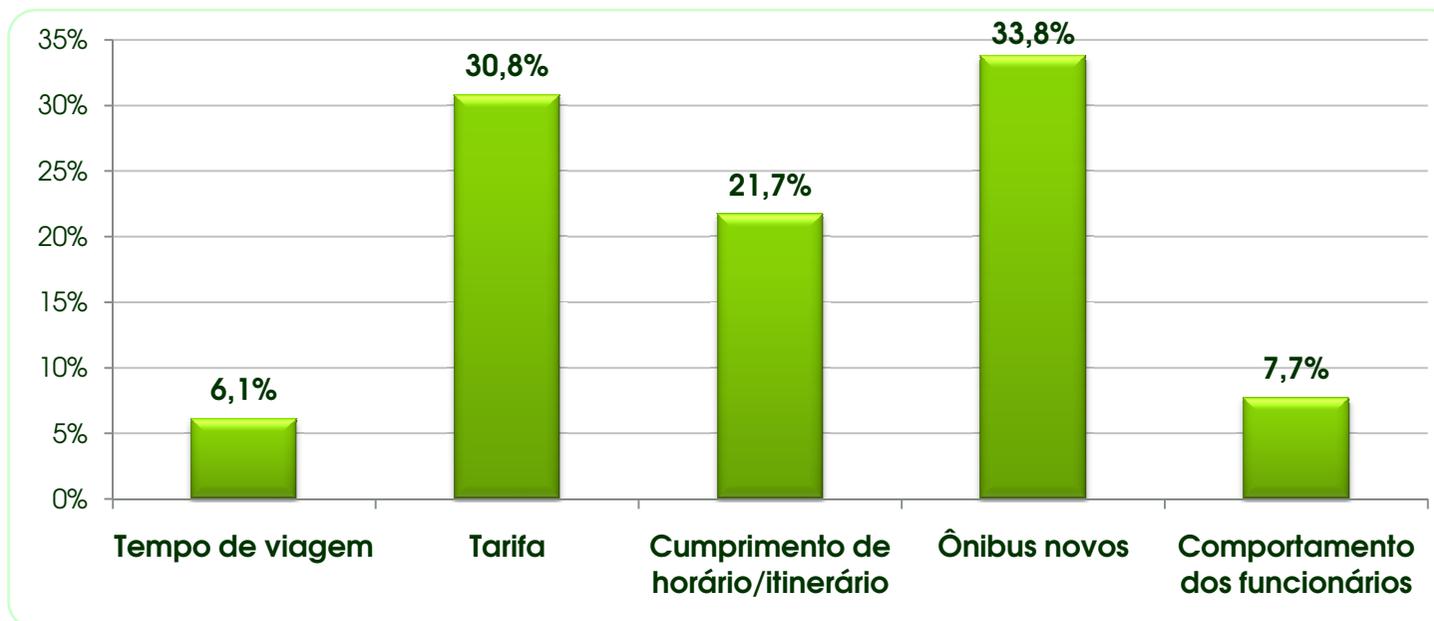
j) Qualidade do Serviço

Segundo a Pesquisa de Satisfação no Serviço Básico por ônibus, microônibus e metrô, o serviço por ônibus apresenta o pior desempenho e precisa urgentemente de uma reformulação e de melhorias para manter a demanda atual e atrair novos segmentos de demanda. Podemos destacar os seguintes resultados:

- limpeza dos veículos: 44% dos usuários consideram péssimo ou ruim o estado de limpeza dos veículos;
- conservação interna dos veículos: 48% consideram péssima ou ruim;
- atendimento por parte dos motoristas e cobradores: mais de 60% de avaliação positiva (excelente ou boa);
- pontualidade dos ônibus: 48% opinaram como ruim ou péssima;
- itinerário: 50% de aprovação (excelente ou bom);
- lotação do ônibus: 66% avaliaram de maneira negativa (ruim ou péssima);
- segurança: mais de 60% opinaram de forma negativa;
- avaliação geral: ruim ou péssima para mais de 45% dos usuários.

Com relação ao sistema como um todo, o usuário foi questionado sobre quais aspectos considerava mais importantes dentre os apresentados. O resultado foi que 6,1% consideravam mais importante o tempo de viagem; 30,8%, a tarifa; 21,7%, o comprimento do horário/itinerário; 33,8%, ônibus novos; 7,7%, comportamento dos funcionários (Gráfico 58).

O serviço metroviário foi o que apresentou os melhores resultados de satisfação por parte de seus usuários. Obteve no geral um saldo de 84,5% de opiniões positivas, resultado bem superior ao dos outros meios de transporte (17,5% para o Serviço Básico por ônibus). O único quesito no qual o metrô apresentou resultado de satisfação inferior a 50% foi o de nível de lotação dos trens (45,3%). Todos os outros se aproximam ou superam os 90% de opiniões positivas.



Fonte: Pesquisa de Satisfação do Usuário do Transporte Coletivo do Distrito Federal (PTU/DF)

Gráfico 58: Aspecto que o usuário considera mais importante no STPC/DF

Na Pesquisa de Satisfação, o usuário do STPC/DF foi questionado sobre o tempo de espera no ponto de parada. O resultado mostrou que 68% esperam mais de 15 minutos. Intervalos superiores a esse são considerados ruins para a operação e imagem do sistema de transporte.

2.3.2 Sistema de Transporte Público Coletivo Semiurbano entre o Distrito Federal e municípios do Entorno

Situação praticamente única na realidade brasileira, na dimensão em que ocorre no Distrito Federal, é o fenômeno do transporte rodoviário interestadual de características urbanas, ou semiurbanas (viagens de até setenta quilômetros), ligando o

Distrito Federal a municípios limítrofes do Estado de Goiás. A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) é o órgão competente pela outorga de permissão e de autorização para a operação desses serviços, conforme Lei nº 10.233²², de 5 de junho de 2001.

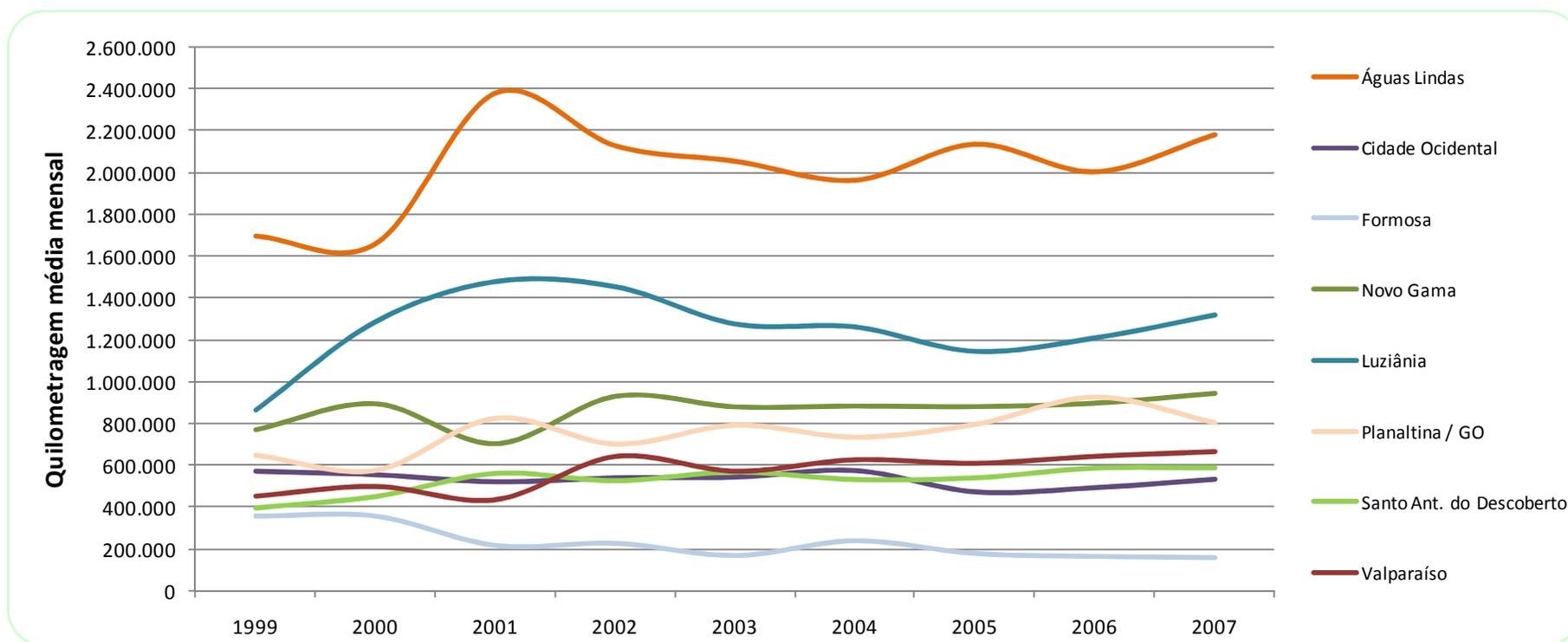
a) Oferta e Demanda

O serviço semiurbano entre Goiás e o Distrito Federal é o de maior volume no país, com mais de 58 milhões de passageiros em 2007, segundo a ANTT.

Oficialmente, existem 30 linhas operando a ligação entre os municípios do Entorno e o Distrito Federal (4 de Formosa, 4 de Planaltina, 2 de Águas Lindas de Goiás, 3 de Santo Antônio do Descoberto, 4 do Novo Gama, 4 de Cidade Ocidental, 5 de Luziânia e 4 de Valparaíso de Goiás). Mas, segundo a própria Agência e pesquisas de campo realizadas, o número de atendimentos passa dos 300.

Ainda segundo a ANTT, em 2007 foram percorridos mais de 7,1 milhões de quilômetros em mais de 128 mil viagens. Não há um controle mensal sobre o que efetivamente foi realizado. O Gráfico 59 apresenta a série histórica da produção quilométrica realizada pelo serviço semiurbano entre DF e Entorno.

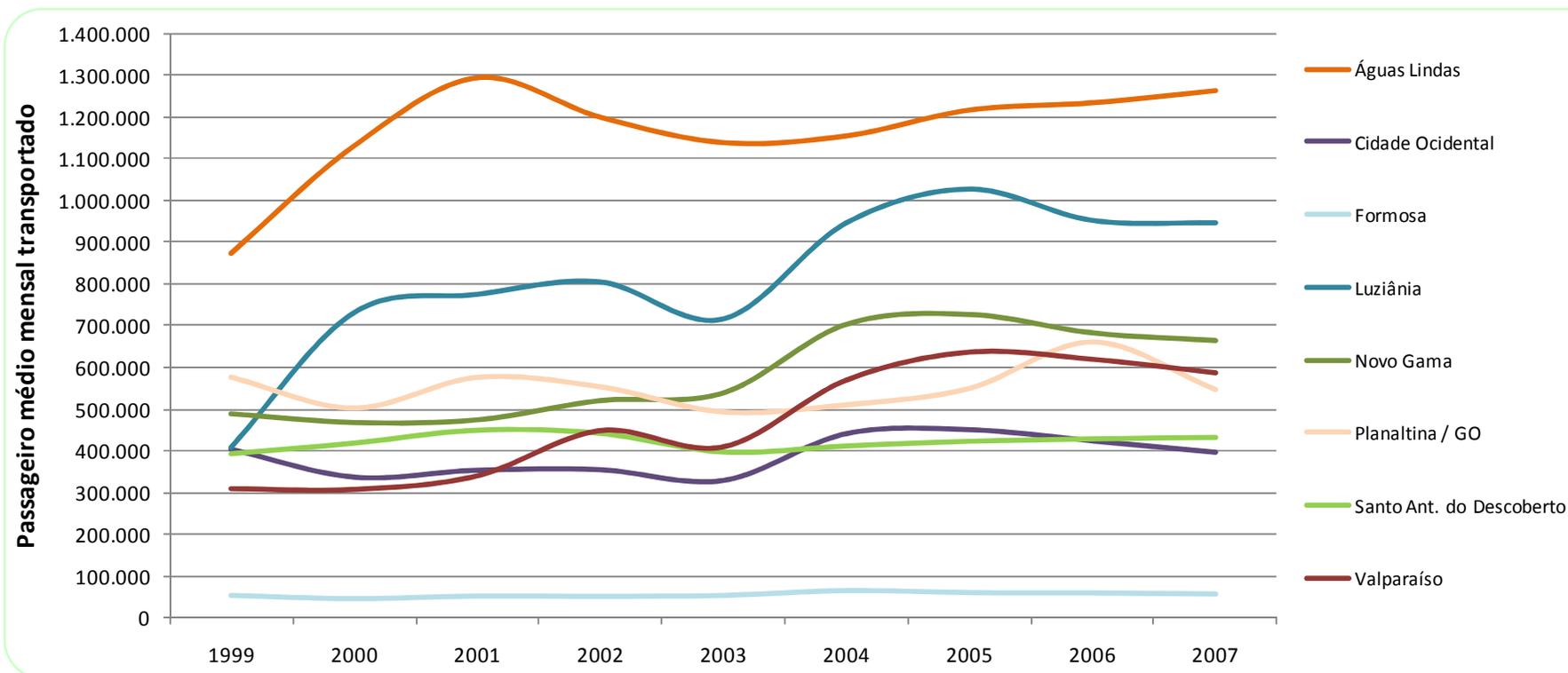
²² Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências



Fonte: ANTT

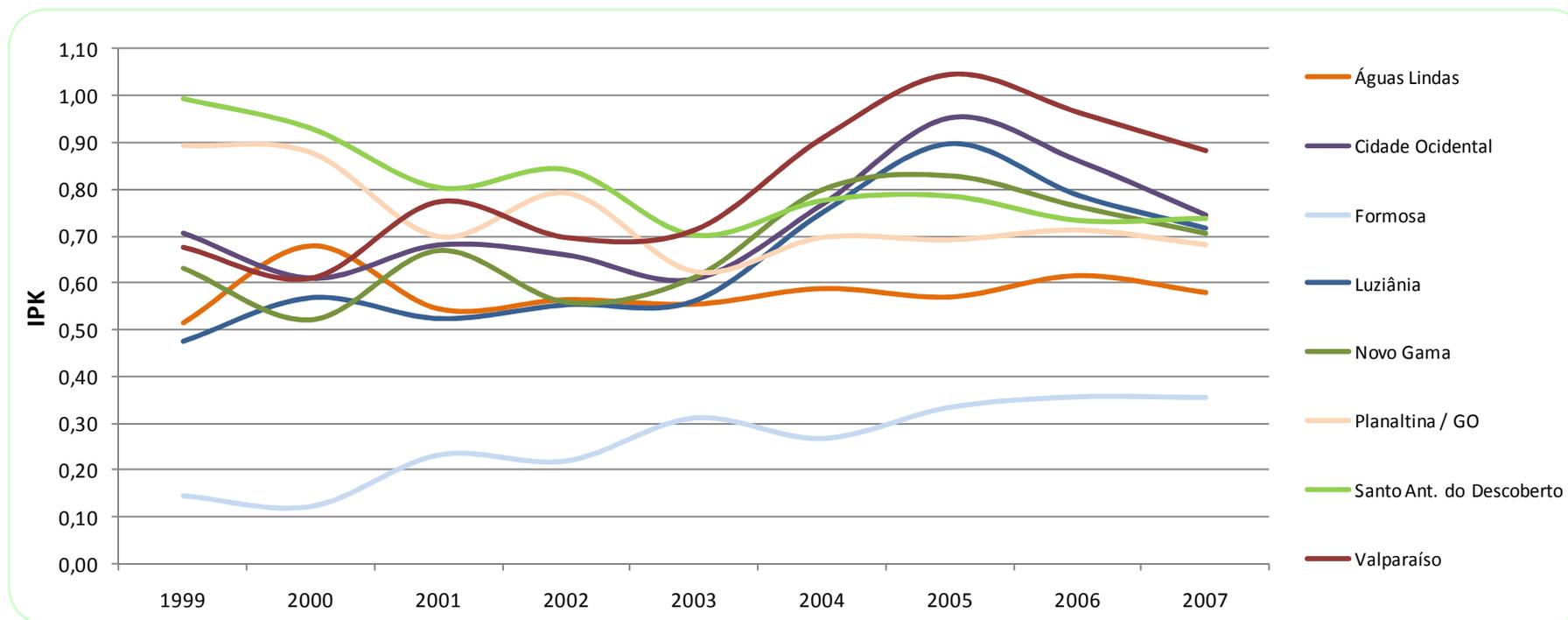
Gráfico 59: Média mensal de produção quilométrica do serviço semiurbano, DF e Entorno, 1999 a 2007

O Gráfico 60 apresenta a série histórica do número médio mensal de passageiros transportados no serviço semiurbano, por cidade do Entorno. Verifica-se que desde 1999/2000 esse serviço vem tendo aumento na produção quilométrica e no número de passageiros transportados (exceção feita à cidade de Águas Lindas de Goiás que apenas registra aumento de demanda a partir de 2003). Contudo, a partir de 2005, o número de passageiros transportados em quase todas as cidades sofreu uma queda, o que se refletiu em redução do IPK, como pode ser visualizado no Gráfico 61.



Fonte: ANTT

Gráfico 60: Média mensal de passageiros transportados do serviço semiurbano, DF e Entorno, 1999 a 2007



Fonte: ANTT

Gráfico 61: IPK médio mensal do serviço semiurbano, DF e Entorno, 1999 a 2007

b) Área Geográfica de Atendimento da Rede de Transporte Público Coletivo Semiurbano

O serviço semiurbano não possui nenhum tipo de integração ou ligação com a rede do Distrito Federal, apesar de utilizar praticamente o mesmo sistema viário e os mesmos equipamentos urbanos locais (pontos de parada e terminais rodoviários), ocasionando superposição de linhas e de atendimentos. Na Figura 61 é apresentada a rede de linhas do serviço semiurbano.

Nos municípios do Entorno, as linhas partem principalmente das respectivas rodoviárias/terminais de ônibus, ou estão espalhadas pela cidade. Ao entrarem no Distrito Federal, seu principal destino é o Plano Piloto, mas existem também ligações com Planaltina, Taguatinga, Gama, Ceilândia, Sobradinho entre outras. No Plano Piloto, os itinerários passam pelo Eixo Rodoviário,



W2, L2 e Eixo Monumental. Conforme descrito anteriormente, existem vários atendimentos (desmembramentos de linhas), em que se utilizam as principais vias do Distrito Federal.

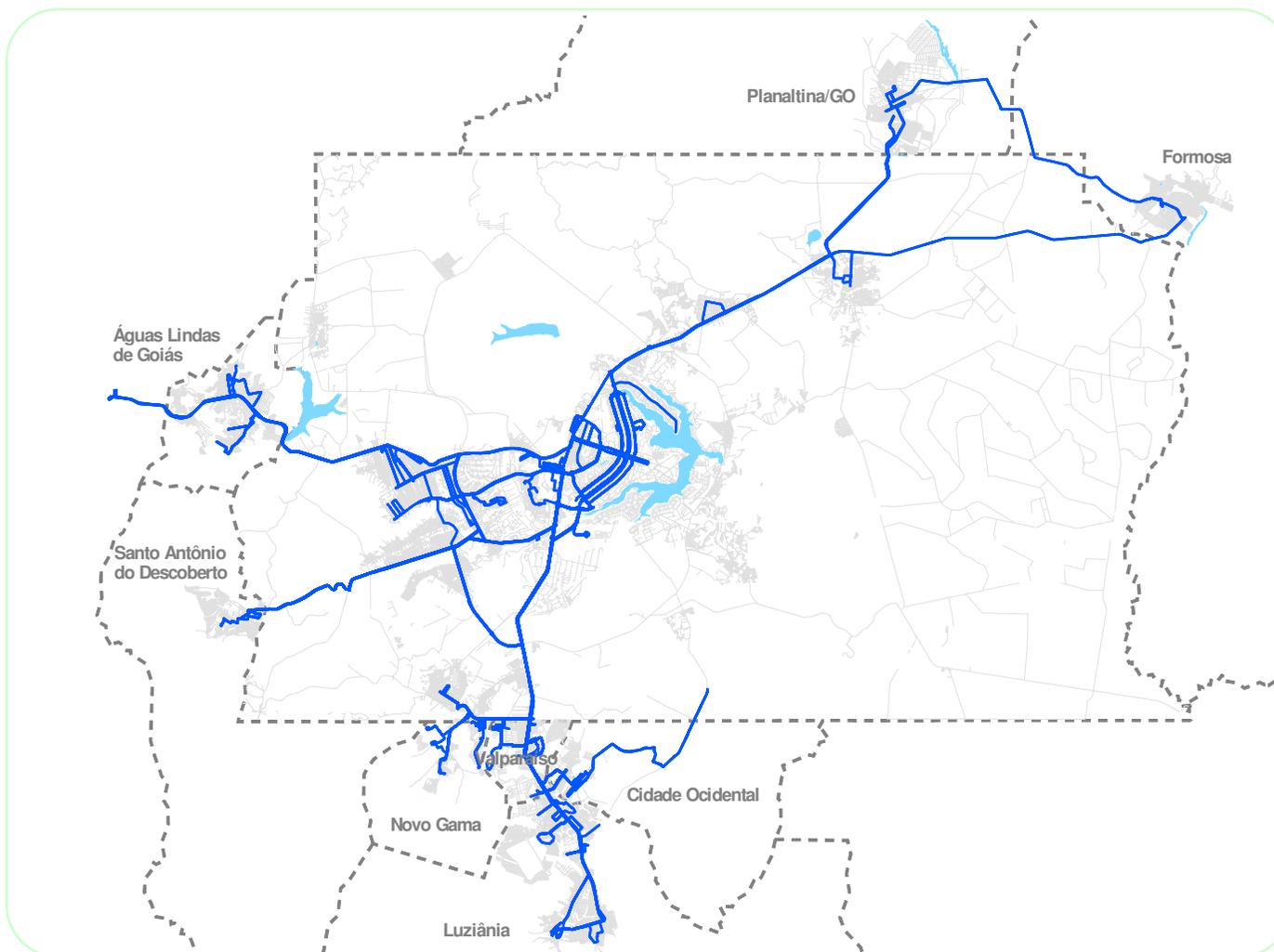


Figura 54: Rede de transporte coletivo semiurbano, DF e Entorno

c) Infraestrutura de apoio à operação

Em levantamento realizado nos 8 municípios do Entorno, constatou-se a existência de 590 pontos de paradas, dos quais 49% tinham abrigos, ainda que de forma precária e sem padronização (11 modelos diferentes). Verificou-se também que em 51% dos abrigos as condições foram consideradas boas pelos usuários, apesar de que 13,5% dos pontos não possuem baia. Os Gráficos 62, 63 e 64 apresentam os resultados referentes a esses pontos de parada.

Luziânia, Novo Gama, Santo Antônio do Descoberto, Formosa e Planaltina são os municípios que possuem terminais rodoviários que atendem às linhas urbanas, semiurbanas e interestaduais. Todos precisam de reformas e/ou ampliações para melhor atender aos usuários e operadores.

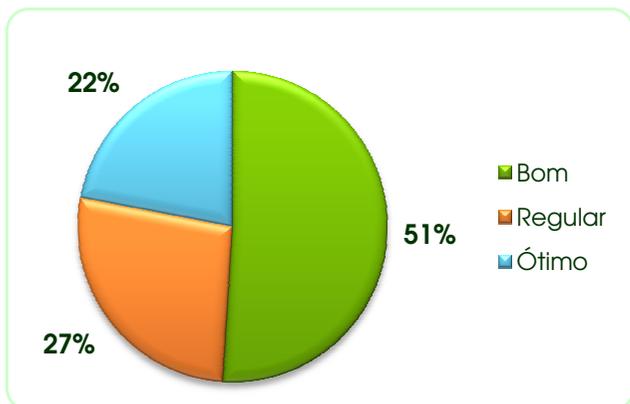


Gráfico 62: Condições dos pontos de parada do serviço semiurbano, DF e Entorno

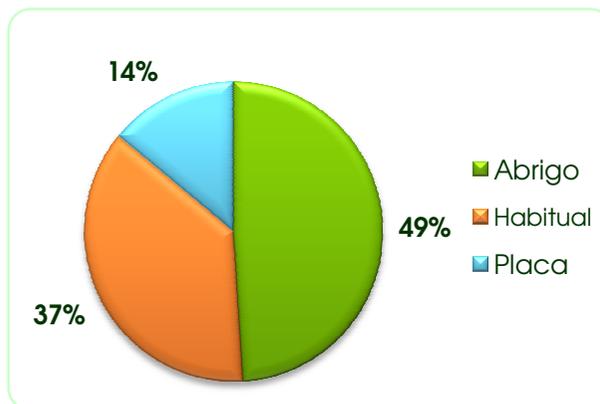


Gráfico 63: Condições dos pontos de parada do serviço semiurbano, DF e Entorno

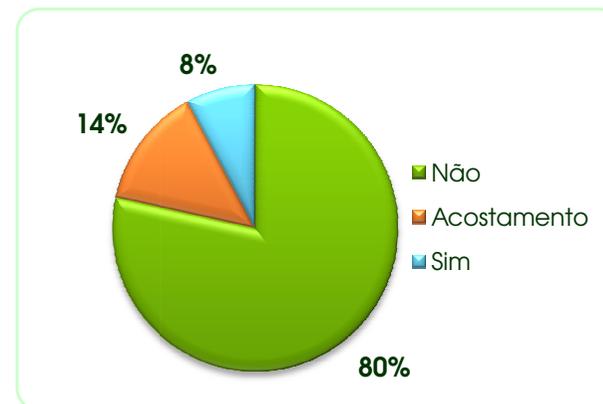


Gráfico 64: Condições dos pontos de parada do serviço semiurbano, DF e Entorno

d) Custo operacional e estrutura tarifária

As linhas semiurbanas possuem legislação específica e possuem metodologia de apropriação de custos diferenciada. As tarifas são definidas em função tanto da quilometragem da linha quanto do tipo de serviço prestado. Assim, a estrutura vigente contempla um conjunto elevado de níveis tarifários, definidos pela ANTT, conforme apresentado no Quadro 2.

Quadro 2: Estrutura tarifária do serviço semiurbano

Empresa Operadora	Linha	Extensão (km)	Tarifa (R\$)
Viação Anapolina	Brasília / Céu Azul	42,10	2,75
	Brasília / Luziânia	62,80	4,05
	Planaltina (DF) / Formosa	47,00	3,00
	Brasília / Cidade Ocidental	51,00	3,30
	Brasília / Lago Azul	70,80	4,60
	Gama / Lago Azul	33,30	2,15
	Brasília / Valparaíso de Goiás	45,80	2,95
	Brasília / Novo Gama	59,40	3,80
	Taguatinga / Parque Estrela D'Alva	46,80	3,05
	Taguatinga / Cidade Ocidental	58,80	3,80
	Gama / Luziânia	46,60	3,00
	Gama / Novo Gama	16,80	1,10
	Taguatinga / Luziânia	70,60	4,55
	Taguatinga / Novo Gama	40,80	2,65
	Gama / Valparaíso de Goiás	29,60	1,90
	Gama / Cidade Ocidental	34,80	2,25

Empresa Operadora	Linha	Extensão (km)	Tarifa (R\$)
Taguatur – Taguatinga Transporte e Turismo	Brasília / Águas Lindas de Goiás	65,60	4,25
	Taguatinga / Águas Lindas de Goiás	44,40	2,85
	Ceilândia / Águas Lindas de Goiás	36,80	2,35
	Brasília / Cidade Eclética	65,70	4,20
	Brasília / Santo Antônio do Descoberto	61,50	3,95
	Núcleo Bandeirante / Cidade Eclética	53,60	3,45
	Núcleo Bandeirante / Santo Antônio do Descoberto	49,40	3,20
	Taguatinga / Santo Antônio do Descoberto	49,00	3,20
Santa Izabel – Transportes e Turismo	Brasília / Mansões Marajó	86,00	5,55
Empresa Santo Antônio Transporte e Turismo	Brasília / Águas Lindas de Goiás	65,60	4,25
	Taguatinga / Águas Lindas de Goiás	44,40	2,85
	Ceilândia / Águas Lindas de Goiás	36,80	2,35
Viação Luziânia	Gama / Parque Estrela D´Alva	22,80	1,50
	Brasília / Parque Industrial Mignone	53,10	3,40
	Taguatinga / Valparaíso de Goiás	53,60	3,45
	Taguatinga / Parque Industrial Mignone	61,00	3,95
Rápido Planaltina	Brasília / Planaltina (GO)	66,60	4,25
	Planaltina (DF) / Planaltina (GO)	35,50	2,30
	Sobradinho / Planaltina (GO)	43,70	2,85

Empresa Operadora	Linha	Extensão (km)	Tarifa (R\$)
VAZTUR - Vaz Transporte e Turismo	Brasília / Girassol	64,80	4,20
	Taguatinga / Girassol	50,90	3,30
	Brasília / Águas Lindas de Goiás	58,40	3,80
	Taguatinga / Águas Lindas de Goiás	44,40	2,85
	Brasília / Jardim dos Pinheiros	56,30	3,60
	Taguatinga / Jardim dos Pinheiros	42,30	2,70

Fonte: ANTT - 2009

2.3.3 Transporte público coletivo local nos municípios do Entorno

Os serviços locais de transporte público coletivo de cada município são prestados, basicamente, por operadores autônomos utilizando-se de vans. Em alguns casos, microônibus são operados por empresas. A Tabela 13 apresenta as características dos serviços em cada município.

Os órgãos gestores municipais não possuem informações ou dados operacionais confiáveis e atualizados, o que dificulta um diagnóstico.

Tabela 13: Características dos serviços de transporte público coletivo urbano dos municípios do Entorno, 2009

Município	Frota	Operador	Valor da Tarifa (R\$)	Demanda Mensal
Valparaíso de Goiás	62 vans	autônomos (autorização)	1,50	NI
Novo Gama	9 microônibus e 22 vans	autônomos (permissão) autônomos (autorização)	1,10	NI
Cidade Ocidental	20 vans		1,40	NI
Luziânia	42 micros e ônibus e 11 vans	Viação Transcoluz (permissão) autônomos (autorização)	1,60	255 mil
Formosa	12 microônibus	NI	1,25	60 mil
Planaltina	9 microônibus	Viação Santana (permissão)	1,50	NI
Águas Lindas de Goiás	6 microônibus 50 vans	Viação Águas Lindas (liminar) autônomos	1,50	300 mil
Santo Antônio do Descoberto	50 vans	autônomos	1,00	10 mil

2.3.4 Carregamento do transporte coletivo

A rede de transporte, na qual estão incorporados todos os sistemas modais, bem como a infraestrutura do sistema viário da área de estudo do PDTU/DF, foi alimentada com as matrizes de viagens resultantes da Pesquisa Origem-Destino Domiciliar, obtendo-se, assim, os carregamentos para análise.

Estes carregamentos permitem identificar os eixos (infraestrutura viária e de transporte) mais solicitados, tanto para o transporte público coletivo como o individual, sob diferentes aspectos e períodos.

Para facilitar a visualização, são apresentadas as Figuras 55 e 56. A primeira representa o carregamento atual do transporte público coletivo para o Distrito Federal e municípios do Entorno imediato, enquanto que a segunda se refere ao detalhe da área mais central (Brasília), justamente a que representa o destino com maior fluxo de viagens no período de pico da manhã.

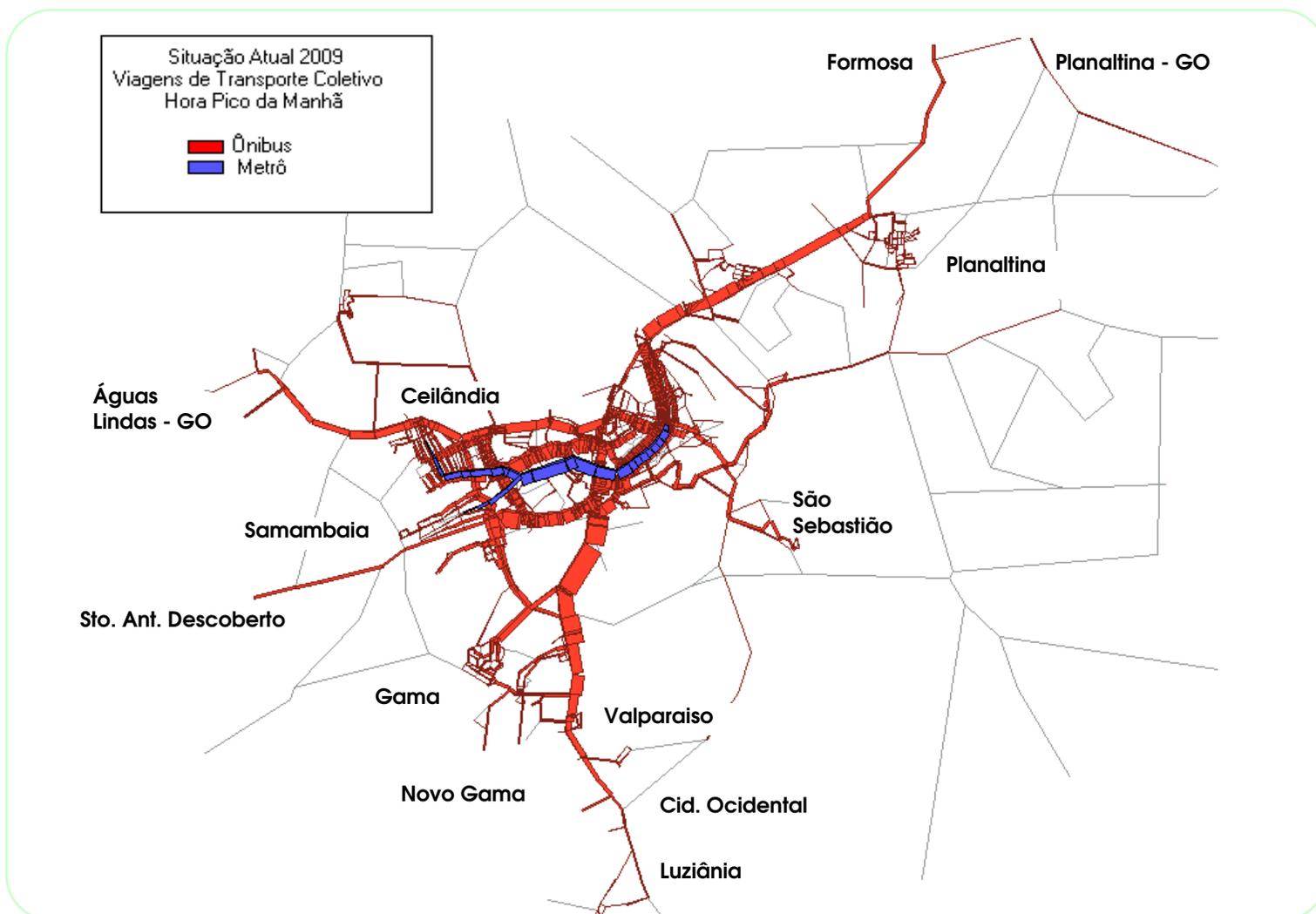


Figura 55: Carregamento da rede de transporte público coletivo do PDTU/DF, passageiros na hora de pico da manhã

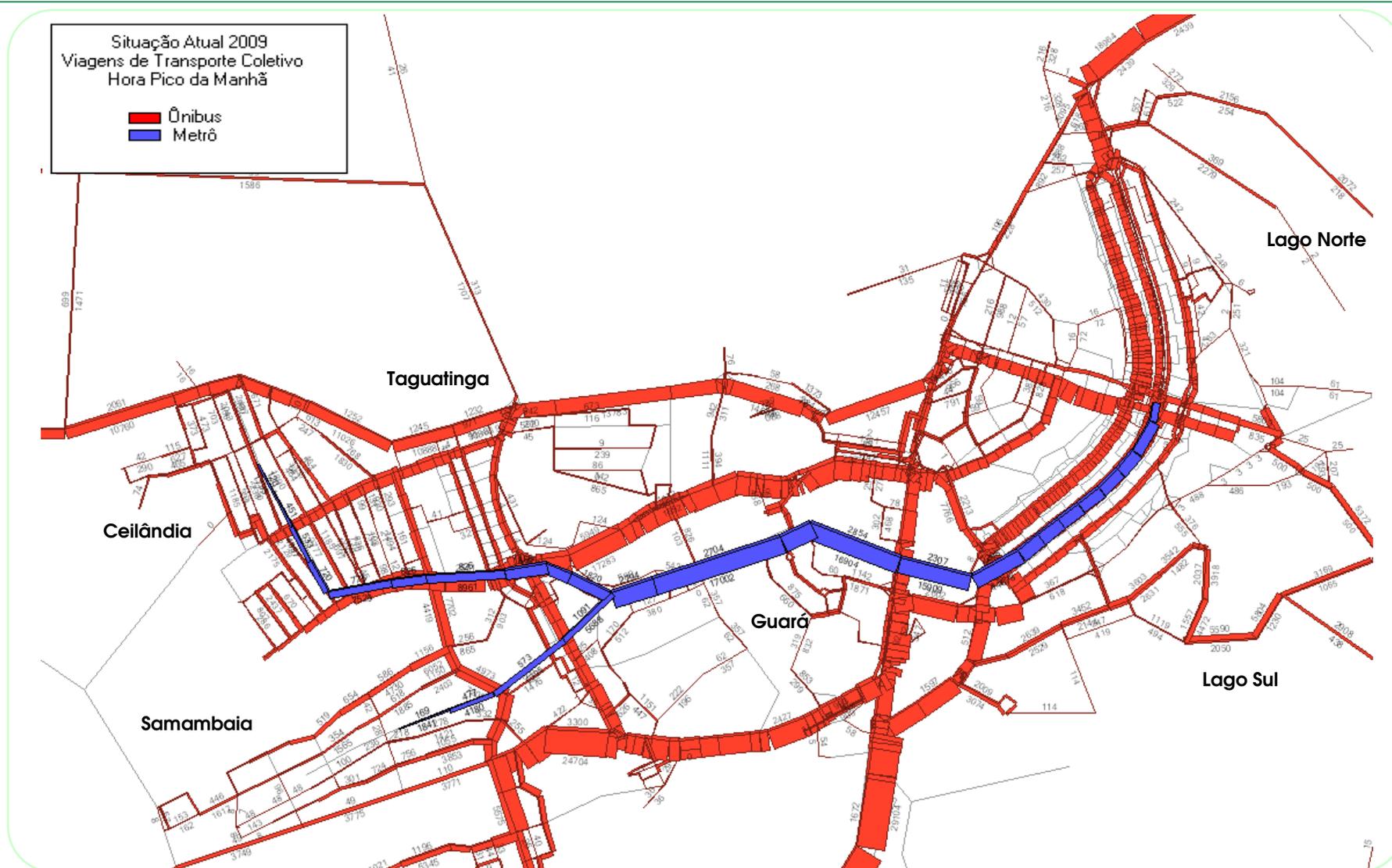


Figura 56: Carregamento da rede de transporte público coletivo do PDTU/DF (Brasília), passageiros na hora de pico da manhã

2.4 Serviço de táxi

O serviço de táxi vem passando por profundas alterações nas principais cidades brasileiras. No Distrito Federal, esta mudança vem acontecendo após 2007, com a mudança do arcabouço legal que, dentre outras alterações, busca a padronização e a renovação da frota e a profissionalização dos operadores, mediante treinamento, cursos de línguas e mudança de conduta em termos de apresentação e uniformização dos motoristas.

Até de 2012, todos os carros deverão ser das cores branca, prata ou cinza, o que é importante para facilitar a identificação do veículo tanto pelas equipes de fiscalização (coibir a pirataria) como pelos usuários. Atualmente existem nove cores.

A renovação constante da frota também é importante para que se garanta a segurança do transporte de passageiros e dos próprios operadores, que vão dispor de veículos em boas condições de funcionamento, conforto, higiene e nova programação visual. A idade média da frota de taxi passou de 7,5 anos, em 2005 para 3,1 anos em junho de 2009.

Outro fator relevante é a criação do Selo Brasília, que cria um padrão de atendimento para o Aeroporto Internacional de Brasília, que é o principal ponto gerador de viagens de táxi do DF, e exige veículos quatro portas com ar condicionado com até 6 anos de fabricação, porta-malas de 290 litros, condutores com uniforme, apresentação adequada e o básico do idioma inglês.

O serviço de táxi no Distrito Federal é um serviço de interesse público, e como tal dever ter identidade própria, utilizar veículos adequados, ter operadores devidamente treinados e praticar preços justos, proporcionais aos serviços oferecidos.

Quanto à tarifa, a bandeirada em Brasília tem valor intermediário, comparado ao de outras grandes capitais. Em termos de preço da hora parado, no entanto, seu preço só é menor que o de São Paulo, que possui os maiores registros de engarrafamentos do país. Comparada com municípios do Entorno, a tarifa do DF é bem maior. A opinião de seus usuários é de que a tarifa de táxi no Distrito Federal é elevada. A Tabela 14 apresenta um comparativo de preços do serviço de táxi em capitais selecionadas, no DF e em dois municípios do Entorno.

Tabela 14: Comparativo do Valor de Tarifas Praticadas entre as Principais Capitais do Brasil e o Entorno do Distrito Federal.

Cidade	Bandeirada	km Bandeira 1	km Bandeira 2	Hora Parada
Brasília / DF	3,30	1,80	2,28	20,00
Fortaleza - CE	2,96	1,48	2,22	14,80
Belém - PA	3,46	2,06	2,47	21,07
Salvador - BA	3,45	1,50	2,00	13,08
Belo Horizonte - MG	3,30	2,04	2,45	19,99
São Paulo - SP	3,50	2,10	2,75	28,00
Rio de Janeiro - RJ	4,30	1,25	1,50	15,75
Porto Alegre - RS	3,36	1,68	2,18	11,92
Luziânia	3,00	2,10	2,50	15,60
Novo Gama	3,00	1,10	1,40	8,40

Fonte: dados disponíveis na internet.

O serviço de táxi dos municípios do Entorno é, em sua maioria, regulamentado por decretos com base em lei estadual. A regulamentação é semelhante em quase todos os municípios e estabelece formas de delegação, critérios de pontuação para a delegação dos serviços, delegação exclusivamente a permissionários autônomos e penalidades conforme código disciplinar.

Os veículos estão classificados em convencional, mirim e especial e a idade máxima permitida é de 7 anos. A tarifa é fixada pelo chefe do Executivo; os veículos possuem taxímetro, programação visual e são vistoriados para revalidação da permissão.

Serviço de mototáxi não é regulamentado no Distrito Federal ou no Entorno. Não existe cadastro confiável, controle ou fiscalização dessa atividade. Em Cidade Ocidental há 90 mototáxis operando com autorização precária. A tarifa resulta de acerto verbal ao início da viagem e varia conforme a distância. Não há um cálculo preciso da frota clandestina em circulação, mas suspeita-se que ela esteja em plena expansão nas cidades do Entorno. A maior preocupação das autoridades é com o forte crescimento de acidentes envolvendo motos e o elevado grau de comprometimento dos acidentados.

O motofrete é uma atividade que ainda se encontra em fase de regulamentação no Distrito Federal. Não há um cadastro de operadores, veículos ou suas condições operacionais, embora se estime em 22 mil o número de motoboys no DF.

2.5 Sistema viário

A rede viária para o tráfego do Distrito Federal é, em geral, de boa qualidade. No entanto, até pela disponibilidade de espaço viário para trafegar e estacionar, a demanda na rede vem aumentando continuamente, sendo cada vez mais comuns situações em que as relações entre volume e capacidade de tráfego chegam àquelas de saturação. Observa-se a ocorrência de congestionamentos, sobretudo nos horários de pico, nas vias de ligação com as Regiões Administrativas: pela manhã, no sentido periferia-Plano Piloto; ao final do dia, no inverso. Ocorrem, ainda, congestionamentos nos centros urbanos, a exemplo do que se verifica nas quadras comerciais do Plano Piloto em horários de pico.

Assim sendo e, na medida em que não existe prioridade de circulação para o transporte coletivo, seja em termos de reserva de espaço viário, seja quanto a ciclos de semáforo, os congestionamentos afetam sobremaneira os usuários deste modal. Das baixas velocidades dos ônibus resultam tempos de viagem mais elevados, menor eficiência da frota e maiores custos dos serviços, num processo que tende a agravar a evasão de passageiros em favor do transporte individual.

A análise do sistema viário fundamenta o diagnóstico da situação atual das principais vias de ligação entre os núcleos urbanos. Assim, permitem-se explorar alternativas de solução para problemas diversos afetando, entre outros aspectos, a circulação de veículos e pessoas, a sinalização, a oferta de estacionamento e as condições da infraestrutura.

2.5.1 Conceitos

A malha viária do Distrito Federal e do Entorno é composta por rodovias federais e distritais, e pela malha viária urbana. Esse sistema difere daquele das demais cidades brasileiras pela importância da malha rodoviária na articulação dos núcleos urbanos e pelas características de uma concepção urbanística cujo sistema viário urbano foi projetado, principalmente, para o uso do automóvel.

a) Sistema rodoviário

O sistema rodoviário é responsabilidade do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER/DF, cujas atribuições envolvem a implantação, manutenção e operação da malha rodoviária no Distrito Federal.

A malha rodoviária é composta de:

- Rodovias federais – que interligam o Distrito Federal com as demais regiões do país;
- Rodovias distritais – que interligam os núcleos urbanos internos do Distrito Federal;

- Rodovias vicinais – que permitem acesso às áreas de menor densidade populacional e de uso predominantemente rural.

O critério de numeração adotado pelo DER-DF para o sistema rodoviário é o mesmo adotado pelo Plano Nacional de Viação, acrescido de algumas adaptações feitas para adequar esse critério às características específicas do Distrito Federal.

- Rodovias radiais - que iniciam a sua numeração pelo 0 (zero);
- Rodovias longitudinais - que iniciam a sua numeração pelo 1 (um);
- Rodovias transversais - que iniciam a sua numeração pelo 2 (dois);
- Rodovias diagonais - que iniciam a sua numeração pelo 3 (três);
- Ligações - que iniciam a sua numeração pelo 4 (quatro);

As rodovias federais apresentam traçados coincidentes entre si e com as rodovias distritais, a maioria conectada à DF-001 (Estrada Parque Contorno – EPCT), que assume o papel de anel rodoviário de contorno do Distrito Federal, circundando o Parque Nacional (área de preservação ambiental federal) e os núcleos urbanos centrais: Plano Piloto, Cruzeiro, Núcleo Bandeirante, Candangolândia, Riacho Fundo, Águas Claras, Vicente Pires, Guarará, Paranoá, Lago Sul e Lago Norte. A DF-001 é a origem de todas as rodovias federais radiais: BR-010, BR-020, BR-030, BR-040, BR-050, BR-060, BR-070 e BR-080.

Todas as demais rodovias que ligam a DF-003 (EPIA) à DF-001 (anel viário) são consideradas rodovias estaduais radiais. Estas rodovias que tocam a DF-001 têm também a denominação de Estradas Parque, criadas na época da edição do Plano Rodoviário do Distrito Federal (1964). A numeração, a denominações e as siglas das Estradas Parque são:

- DF-001 – Estrada Parque Contorno (EPCT);
- DF-003 – Estrada Parque Indústria e Abastecimento (EPIA);
- DF-004 – Estrada Parque das Nações (EPNA);
- DF-005 – Estrada Parque Paranoá (EPPR);
- DF-006 – Estrada Parque Centro de Atividades (EPCA);
- DF-007 – Estrada Parque Torto (EPTT);
- DF-008 – Estrada Parque Universidade de Brasília (EPUB);

- DF-009 – Estrada Parque Península Norte (EPPN);
- DF-015 – Estrada Parque Tamanduá (EPTM);
- DF-025 – Estrada Parque Dom Bosco (EPDB);
- DF-027 – Estrada Parque Juscelino Kubitschek (EPJK);
- DF-035 – Estrada Parque Cabeça do Veado (EPCV);
- DF-047 – Estrada Parque Aeroporto (EPAR);
- DF-051 – Estrada Parque Guará (EPGU);
- DF-055 – Estrada Parque Vargem Bonita (EPVB);
- DF-065 – Estrada Parque Ipê (EPIP);
- DF-075 – Estrada Parque Núcleo Bandeirante (EPNB);
- DF-079 – Estrada Parque Vicente Pires (EPVP);
- DF-081 – Estrada Parque Interbairros (EPIB);
- DF-085 – Estrada Parque Taguatinga (EPTG);
- DF-087 – Estrada Parque Vale (EPVL);
- DF-095 – Estrada Parque Ceilândia (EPCL);
- DF-097 – Estrada Parque Acampamento (EPAC).

Salienta-se ainda que a DF-003 (Estrada Parque Indústria e Abastecimento – EPIA) é caracterizada como via de ligação entre todas as rodovias, sendo também conectora de rotas nacionais, ligando o sudeste ao norte-nordeste do país. Fato semelhante ocorre na DF- 075 (Estrada Parque Núcleo Bandeirantes – EPNB), que estabelece a ligação do centro-oeste com o sudeste e o norte-nordeste do país. O volume diário de passageiros transportados por ônibus destaca a importância dessas vias no sistema viário do Distrito Federal, caracterizando-as como corredores principais do sistema de circulação, juntamente com a DF-085 (Estrada Parque Taguatinga – EPTG).

Além das suas funções voltadas para o tráfego privado e de carga, as rodovias do Distrito Federal são de suma importância para a rede viária utilizada por seu Sistema de Transporte Público Coletivo (STPC) e pelo Transporte Semiurbano da



Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno – PDTU/DF

região do Entorno, destacando-se as BR-020, BR-040, BR-060, BR-070, DF-002, DF-003, DF-075, DF-085 e DF-095. A Figura 57 apresenta as principais rodovias existentes no Distrito Federal.

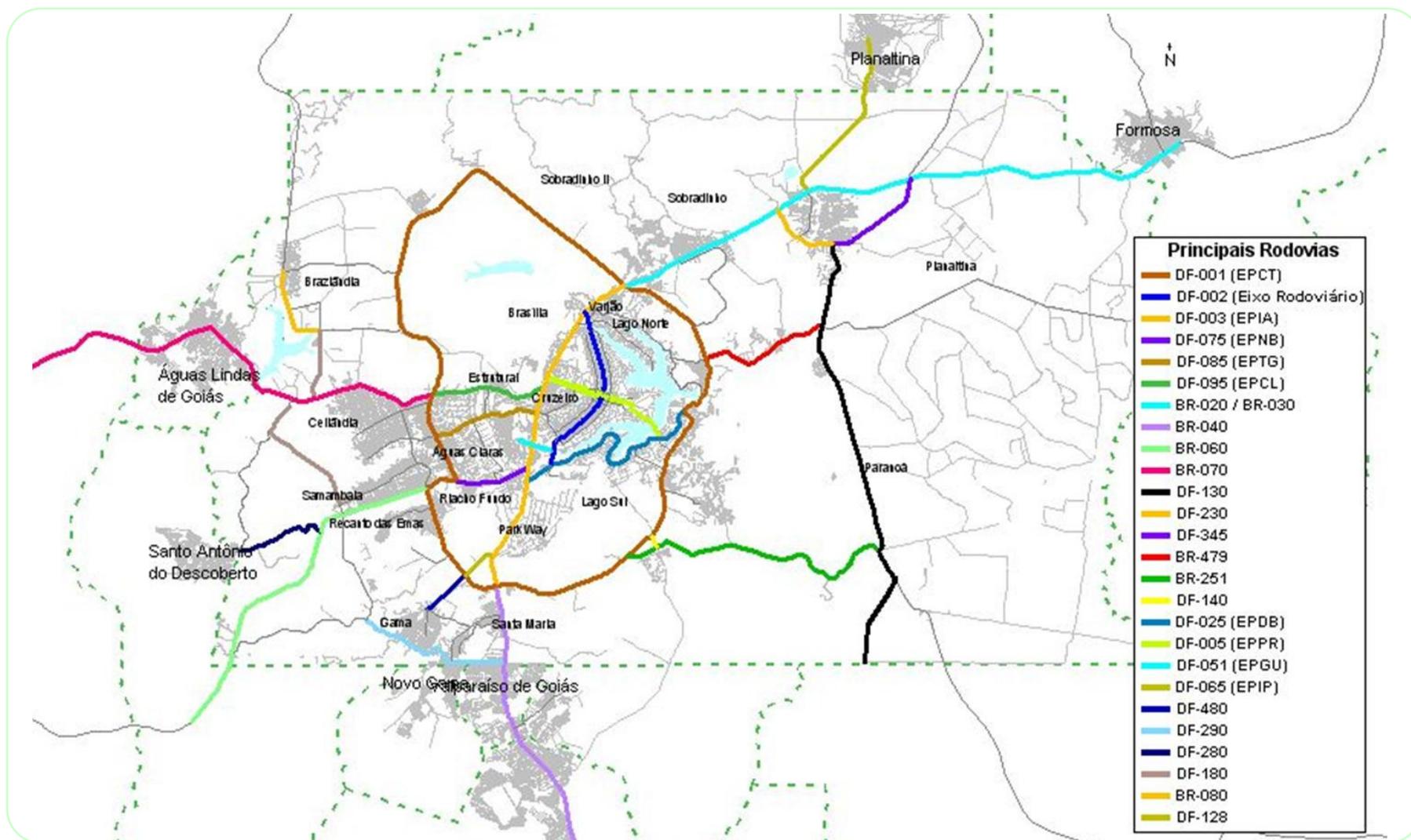


Figura 57: Malha rodoviária, DF e Entorno

b) Hierarquização Viária

A hierarquização viária trata do ordenamento das vias com base em suas características geométricas, nas atividades a elas lideiras e em suas condições de circulação e acessibilidade, buscando racionalizar os deslocamentos de pessoas e bens. Uma hierarquização viária bem definida contribui para descongestionar as áreas urbanas principais, potencializar uma maior fluidez de tráfego e assumir um papel importante na definição de uma política de transportes e de gestão de tráfego.

De acordo com o Decreto Distrital nº 26.048, de 20 de julho de 2005, que dispõe sobre as normas viárias, conceitos gerais e parâmetros para dimensionamento de sistema viário urbano, o Sistema Viário é um “conjunto de vias e logradouros que constitui a malha estruturadora da cidade em conformidade com o Sistema de Circulação, o Sistema de Transporte Público e com o uso e a ocupação do solo”. As vias urbanas, de acordo com a função que exerçam na malha viária, podem ser classificadas como:

- Via de Trânsito Rápido - via de grande abrangência e fluidez de tráfego, caracterizada por acessos especiais, pela ausência de interseções e de travessia de pedestre em nível e por não permitir acessibilidade direta aos lotes lindeiros;
- Via Principal ou Arterial - via de grande abrangência que estrutura a malha urbana, possibilita o trânsito interno da cidade, concilia a fluidez do tráfego, o transporte coletivo, a acessibilidade às atividades lindeiras e às vias secundárias e é caracterizada por interseções em nível. Pode ser Avenida de Atividades e Avenida de Circulação;
 - Avenida de Atividades: via principal ou arterial que tem como função predominante a acessibilidade às atividades lindeiras, prioriza o transporte coletivo ou de massa e a circulação de pedestres e não propicia o desenvolvimento de velocidade;
 - Avenida de Circulação: via principal ou arterial que têm como função predominante o tráfego contínuo ou de passagem;
- Via Secundária ou Coletora - via de abrangência intermediária destinada a coletar e distribuir o trânsito entre as vias principais e as locais;
- Via Local - via de abrangência limitada, destinada ao acesso às unidades imobiliárias e a logradouros públicos de caráter local;

- Via Especial – via especializada em um determinado modo de circulação como ciclovias, canaletas para ônibus, via de pedestres, entre outras;
- Via Marginal - pista auxiliar de uma via de maior hierarquia, localizada em trecho ou região urbana, podendo promover acesso às atividades lindeiras.

O Código de Trânsito Brasileiro, em seu Anexo I – Dos Conceitos e Definições, descreve a tipologia de vias e rodovias brasileiras:

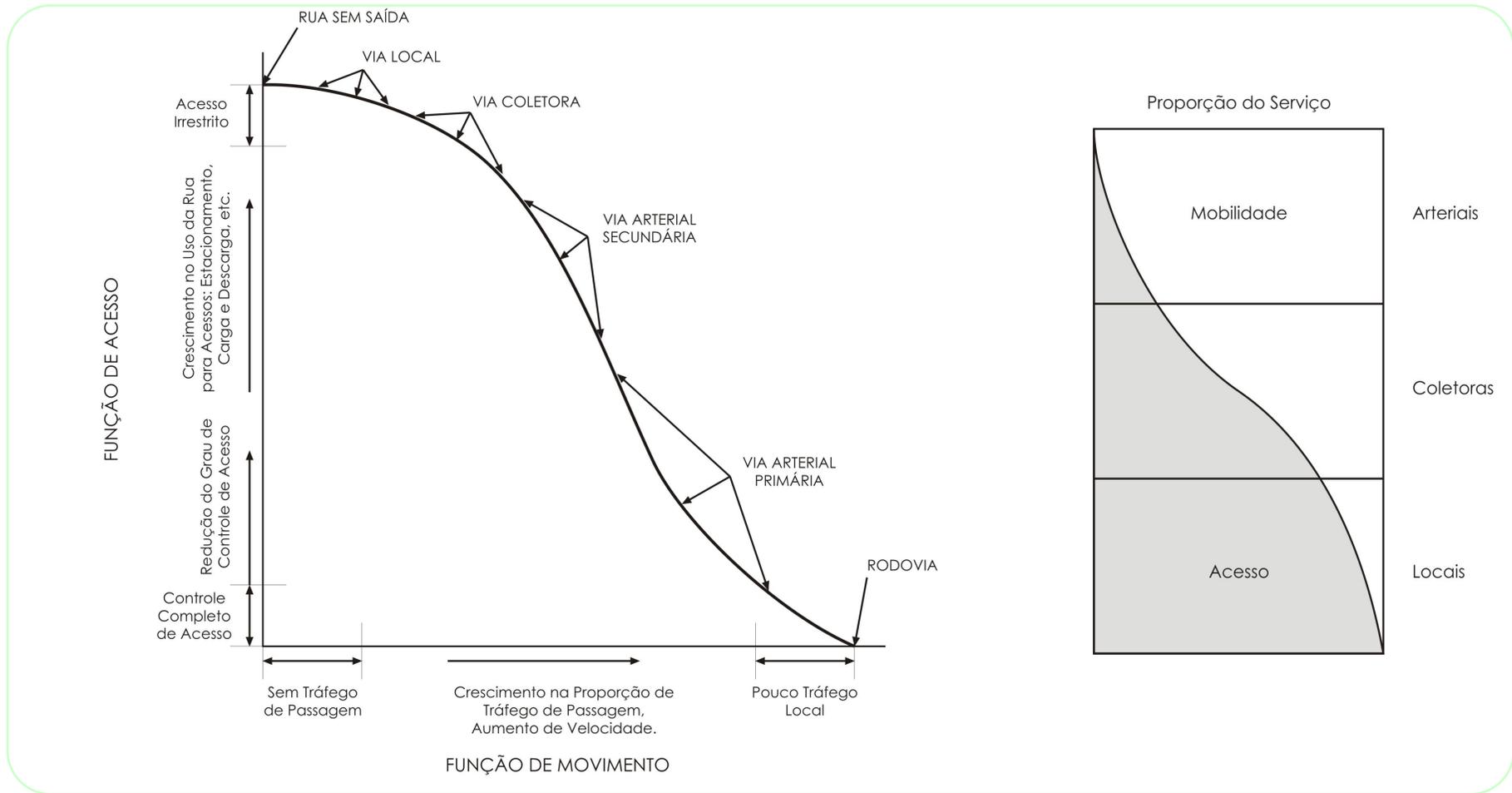
- Via Expressa ou Via de Trânsito Rápido - caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.
- Via Arterial - caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.
- Via Coletora - destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.
- Via local - caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinadas apenas ao acesso local ou a áreas restritas

No tecido urbano polinucleado do Distrito Federal, as localidades são interligadas por rodovias, inicialmente, com a função de conectar os núcleos urbanos. Entretanto, como o passar dos anos, esses núcleos começaram a se consolidar, dando início a um processo de ocupação da área lindeira às rodovias, especialmente da DF-003 (EPIA).

A procura pelas atividades lindeiras fez com que determinados trechos das rodovias adquirissem caráter essencialmente urbano, aumentando a necessidade de acesso, alterando sua função.

Assim, o conflito dos movimentos de entrada e saída nas vias e os volumes de passagem vêm provocando grandes retenções, que, frequentemente, necessitam de intervenções como ampliações viárias, acréscimo de marginais etc.

A Figura 58 explica como a função da via define a sua classificação viária, ressaltando que o trânsito de passagem busca as funções de deslocamento e circulação (maior mobilidade) e o trânsito local busca as funções de acesso ao ambiente urbano.



Fontes: AASHO, A policy on design of urban highways and arterial streets, 1973, e ITE, Transportation and traffic engineering handbook, 1976

Figura 58: Gráficos de acesso x mobilidade

c) Eixos viários

De forma a se ter uma melhor organização do sistema viário da área de estudo, identificaram-se os principais eixos viários de ligação. As viagens de ligação entre as Cidades do Entorno, as regiões administrativas e o Plano Piloto podem ser distribuídas em cinco eixos, conforme a região em que ele se encontra. Estes eixos foram agrupados conforme a sua localização, a relação entre si, os vetores de crescimento e a demanda por transporte coletivo. Cada um deles é formado pelas vias estruturadoras de um conjunto de cidades. A seguir, descrevem-se as principais vias e identificam-se as cidades que compõem cada um dos eixos.

- Eixo Norte: formado pela BR-010/020/030, DF 128 e a porção norte da DF-003 (Estrada Parque Indústria e Abastecimento -EPIA). Funciona como ligação das cidades do Entorno Norte (Planaltina e Formosa, todas no Estado de Goiás), assim como das RA que margeiam estas vias (Sobradinho, Sobradinho II, Varjão e Planaltina), com o Plano Piloto.
- Eixo Oeste: compreendido pela DF-095 (Estrada Parque Ceilândia – EPCL), BR-070, DF-085 (Estrada Parque Taguatinga -EPTG). Essas vias absorvem o fluxo gerado pelas cidades do Entorno Oeste (Águas Lindas de Goiás) e pelas RA que as margeiam (Taguatinga, Águas Claras, Ceilândia, Samambaia, Brazlândia, Guará, SIA, SCIA, Sudoeste/Octogonal e Cruzeiro) e os conectam ao Plano Piloto.
- Eixo Sudoeste: compreendido pela DF-075 (Estrada Parque Núcleo Bandeirante -EPNB) e a BR-060. Estas vias absorvem o fluxo gerado em cidade do Entorno Sudoeste (Santo Antônio do Descoberto) e nas RA Recanto das Emas, Riacho Fundo I e II, Núcleo Bandeirante e Candangolândia, e os liga ao Plano Piloto.
- Eixo Sul: formado pelo trecho sul da DF-003 (Estrada Parque Indústria e Abastecimento - EPIA), BR-040/050, DF-065, DF-480 e DF-290. Funciona como ligação das cidades do Entorno Sul (Novo Gama, Valparaíso de Goiás, Cidade Ocidental e Luziânia, todas no Estado de Goiás), assim como, das RA Gama, Parkway e Santa Maria, como o Plano Piloto.
- Eixo Leste: formado pela DF-025 (Estrada Parque Dom Bosco -EPDB) e a Estrada Parque Paranoá (EPPR). Funciona como ligação das Regiões Administrativas que margeiam estas vias (Lago Norte, Lago Sul, Paranoá, Itapoã, Jardim Botânico e São Sebastião com o Plano Piloto.

As vias que compõem o Plano Piloto fazem parte da área de eixos comuns, aonde todos os eixos convergem. A Figura 59 ilustra estes eixos.

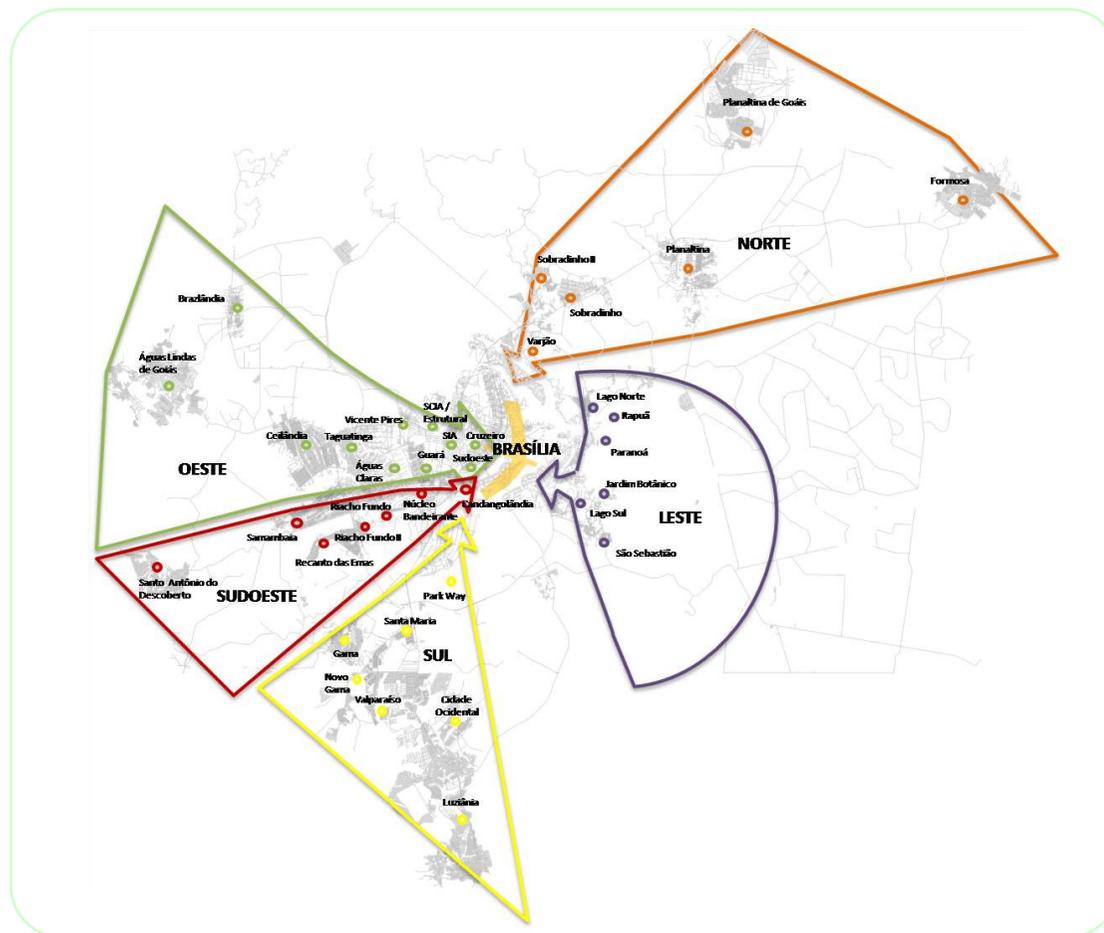


Figura 59: Eixos viários

Para analisar o sistema viário da área de estudo, a malha viária foi dividida em dois grupos: Sistema Viário Regional e Sistema Viário Urbano. Essa divisão apoia a identificação das conectividades viárias existentes e necessárias entre as diversas regiões do Distrito Federal e o Entorno.

2.5.2 Sistema Viário Regional

O Sistema Viário Regional é formado pelas vias e rodovias que atendem às viagens:

- entre as áreas urbanas do DF e dos municípios do Entorno com o Plano Piloto e entre si;
- entre outros Estados e o Distrito Federal, e
- que passam pelo território do DF, mas a ele não se destinam.

Dada a distribuição espacial dos núcleos urbanos do DF e do Entorno e a configuração da rede viária, há situações em que se manifesta um conflito entre o tráfego de passagem e o tráfego local, sobretudo nos trechos que margeiam áreas habitacionais ou de atividade econômica, com repercussões na fluidez e na segurança de trânsito.

A malha formada pelo Sistema Viário Regional apresenta grande disponibilidade de espaço para trafegar. A demanda nos principais elementos da rede vem aumentando continuamente, sendo comum ocorrerem situações em que as relações entre volume e capacidade de tráfego chegam àquelas de saturação. Os congestionamentos já são parte da rotina urbana, sobretudo nos horários de pico e nos trechos de ligação com as RA: pela manhã, no sentido periferia-Plano Piloto; ao final do dia, no sentido inverso.

As vias que compõem o Sistema Viário Regional, em sua maioria, apresentam pavimento em bom estado de conservação. Entretanto, alguns trechos necessitam de manutenção e o espaço destinado ao acostamento precisa de tratamento adequado ao seu uso. Por receber um grande fluxo de veículos, estas vias necessitam constantemente de manutenção de pavimento e de sinalização.

Observa-se que na grande maioria das vias, o tratamento de escoamento das águas pluviais apresenta deficiências devido à falta de dispositivos de drenagem, o que repercute diretamente na condição do pavimento e na segurança viária.

A rodovia DF 001 (EPCT) forma o anel viário do Distrito Federal. Dentro dele está localizada a DF003 (EPIA). A ligação do anel com a DF003 é feita através de rodovias estaduais, as chamadas Estradas Parque.

Devido a esta configuração viária, a EPIA recebe diariamente grandes volumes de tráfego, tanto daqueles que a utilizam como via de passagem, como aqueles que desejam chegar ao Plano Piloto. Os cruzamentos desta rodovia com as demais geram grandes pontos de retenção do tráfego.

Percebe-se que em algumas vias existem interseções em nível e acessos perigosos. Algumas soluções geométricas neles adotadas não atendem mais aos volumes de tráfego dos diversos movimentos nos horários de pico.

A seguir é feita uma descrição das principais vias que compõem este sistema.

- BR-010/020/030 – é a rodovia de continuação norte da EPIA, sentido nordeste do Distrito Federal, cujo limite é a interseção com a Estrada Parque Contorno (EPCT), no Balão do Colorado. É uma rodovia federal com 57,9Km dentro do território do Distrito Federal, classificada como de trânsito rápido, com pista dupla no trecho compreendido entre o km 0 e o km 26,6, na entrada de Planaltina. O trecho de acesso a Planaltina até a divisa de Goiás encontra-se em duplicação. Esta é a principal rodovia de acesso ao Distrito Federal pela região norte. Ela liga o DF às cidades de Planaltina de Goiás e Formosa;
- BR-040/050 - é a rodovia da continuação sul da EPIA, sentido sudeste do Distrito Federal, cujo limite é a interseção com a EPCT. É uma rodovia federal com 8,4 km dentro do território do Distrito Federal, classificada como de trânsito rápido, com pista dupla no trecho compreendido entre o km 0 e a divisa com o Estado de Goiás. É a principal via de ligação das cidades do Entorno Sul (Valparaíso de Goiás, Cidade Ocidental, Luziânia e Novo Gama);
- BR-060 - é a via de continuação da Estrada Parque Núcleo Bandeirantes (EPNB), sentido sudoeste do Distrito Federal, cujo limite é a interseção com a EPCT, no viaduto de Taguatinga. É uma rodovia federal, com 31,3 km dentro do território do Distrito Federal, classificada como de trânsito rápido, com pista dupla no trecho compreendido entre km 0 e a divisa com o Estado de Goiás;
- BR-070 – é a via de continuação da EPCL, sentido oeste do Distrito Federal, cujo limite é a interseção com a EPCT. É uma rodovia federal, com 19,8 km dentro do território do Distrito Federal, classificada como de trânsito rápido, com pista dupla no trecho entre o km 0 e a divisa com o Estado de Goiás;
- DF-001, Estrada Parque Contorno (EPCT) - tem uma extensão de 132 km e circunda toda a região da bacia hidrográfica do Lago Paranoá, percorrendo os núcleos urbanos de Taguatinga, Samambaia, Riacho Fundo, Recanto das Emas, Lago Sul e Lago Norte. Em sua porção noroeste, existe um trecho não pavimentado de aproximadamente 13,8 km que faz limite com o Parque Nacional de Brasília, atravessando-o inclusive. A DF-001 tem dentre as suas funções o papel de ligação entre as rodovias federais, BR-040, BR-060 e BR-020, absorvendo parte do tráfego de veículos pesados da Estrada Parque Indústria e Abastecimento – EPIA. Em sua maior parte, a rodovia encontra-se em condições regulares de trafegabilidade, com o pavimento deteriorado e sinalização e acostamentos inadequados. A Figura 60 e a Figura 61 a seguir ilustram como estão partes da DF-001:



Figura 60: DF-001, Pistão Norte



Figura 61: DF-001, entre a DF-480 e a BR-060

■ DF-002, Eixo Rodoviário (Eixão) - é uma rodovia urbana, de trânsito rápido, com pista única com três faixas de tráfego por sentido, separada por uma faixa central de 3,5 m de largura. Possui uma extensão de 13,8 km e limite de velocidade de 80 km/h. A DF-002, junto com suas pistas marginais concebidas no Plano Piloto original, são importantes vias de ligação entre as regiões sul e norte da cidade. A Figura 62 mostra trecho próximo à Rodoviária do Plano Piloto;



Figura 62: DF-002, trecho próximo à Rodoviária

- DF-003, Estrada Parque Indústria e Abastecimento (EPIA) - tem início no entroncamento com a EPCT, próximo à divisa sul do Distrito Federal, e término no balão do Colorado, em outro entroncamento com a EPCT. A EPIA serve de passagem aos veículos de carga vindos de outros estados, que se misturam ao fluxo interno do Distrito Federal, o que lhe impõe elevado volume de tráfego. O adensamento urbano das áreas adjacentes à EPIA trouxe um impacto importante sobre a rodovia, que, além do tráfego de passagem, passou também a atender a importante tráfego localmente gerado. Recentemente, a via passou por obras de aumento da capacidade viária, com melhorias no pavimento e na sinalização, entre o entroncamento com a Estrada Parque Guará (EPGU) e o Balão do Torto. A Figura 63 a seguir ilustra um trecho da via EPIA, no acesso ao Núcleo Bandeirante;



Figura 63: Via EPIA, acesso ao Núcleo Bandeirante

- DF-004, Estrada Parque das Nações (EPNA) - contorna os eixos norte e sul de Brasília, auxiliando no escoamento do trânsito e dando acesso às principais pontes – Juscelino Kubitschek, Presidente Costa e Silva e Presidente Médici, além de acesso ao Eixo Monumental, à Vila Planalto e às saídas Norte e Sul de Brasília;
- DF-085, Estrada Parque Taguatinga (EPTG)- localiza-se entre a Estrada Parque Contorno (EPCT) e a Estrada Parque Indústria e Abastecimento (EPIA); têm extensão aproximada de 11,60 km, conectando-se àquelas vias por meio de interseções em desnível. A rodovia possui características físicas homogêneas, com duas pistas separadas por canteiro central, com três faixas por sentido, além de acostamento. No trecho ao longo da Colônia Agrícola Vicente Pires existem vias marginais, com pista nos dois sentidos. A EPTG é um importante corredor de transporte de passageiros, absorvendo o fluxo de veículos que partem de Taguatinga, Ceilândia, Águas Claras e Samambaia, sendo as duas primeiras grandes centros urbanos do Distrito Federal. Por esse motivo, a EPTG vem apresentando grandes congestionamentos nos horários de pico, tornando os tempos de viagem muito elevados entre essas cidades e o Plano Piloto. O volume diário de passageiros transportados por ônibus destaca a importância dessas vias no sistema viário do Distrito Federal, caracterizando-as como corredores principais do

sistema de circulação. A EPTG encontra-se em obras de ampliação da capacidade, com a implantação de vias marginais e de faixas exclusivas para ônibus;

- DF-095, Estrada Parque Ceilândia (EPCL)- é a continuidade da BR-070 e liga as cidades de Brazlândia, Ceilândia e Taguatinga ao Plano Piloto, passando ao longo da Colônia Agrícola Vicente Pires, da Cidade Estrutural, do Setor Complementar de Indústria e Abastecimento – SCIA e do Setor de Inflamáveis – SIN. A EPCL, mostrada na Figura 64 e na Figura 65, funciona como importante corredor de transporte coletivo e individual, ligando cidades do Eixo Oeste ao Plano Piloto. Por dar continuidade à BR-070, serve também de entrada aos veículos advindos de cidades do Entorno. Atualmente, possui duas pistas separadas por um estreito canteiro central. Cada pista tem três faixas de tráfego por sentido e acostamentos laterais que, no período de pico, funcionam em sentido único. Existem trechos de vias marginais ao longo do SCIA, no lado norte da via, e ao longo do SIN, no lado sul da via.



Figura 64: DF-095, Estrada Parque Ceilândia (EPCL)



Figura 65: DF-095, Estrada Parque Ceilândia (EPCL)

- DF-075, Estrada Parque Núcleo Bandeirante (EPNB)- juntamente com um trecho da DF 001 (EPCT), a DF-075 conecta-se à BR-060, passando ao longo de Arniqueiras, Riacho Fundo I, Parkway e Núcleo Bandeirante. A EPNB possui um importante papel como corredor de transporte coletivo, fazendo a conexão entre as cidades do eixo sudoeste com o Plano Piloto. Por dar conexão à BR-060, serve de passagem aos veículos de carga vindos de cidades de Goiás. Assim como a BR-003, o tráfego rodoviário se mistura ao tráfego local, tornando as condições de trânsito mais complicadas. A via tem início na interseção com a Estrada Parque Indústria e Abastecimento

(EPIA) e término na Estrada Parque Contorno (EPCT), no chamado Pistão Sul. Tem extensão de 7,7 km e encontra-se em com pavimento em condições regulares;

- DF-047, Estrada Parque Aeroporto (EPAR)- liga o Balão do Aeroporto à DF 002 - Eixo Rodoviário, possuindo um elevado volume de tráfego, principalmente nos horários de pico. Possui duas pistas separadas por canteiro central; cada pista tem três faixas de tráfego por sentido e acostamentos laterais, com exceção do trecho de 0,6 km, próximo à ponte do Córrego do Guará, onde existem duas faixas por sentido até o início do Eixo Rodoviário Sul. Atualmente, obras de alargamento de ponte do Riacho Fundo e do acesso à EPGU estão sendo empreendidas e devem melhorar o trânsito nos horários de pico;
- DF-205 - margeia o limite do Distrito Federal com Goiás na Região Norte. Trechos pavimentados são: uma extensão de 21,0 km, que se inicia próximo ao Catingueiro e termina próximo a Sonhem de Cima; e outra, de 7 km, próximo a Monjolo, ambos os segmentos em condições ruins de pavimentação. O restante da rodovia não é pavimentado. A ocupação lindeira não é significativa, como pode ser observado na Figura 66. No trecho próximo ao Engenho Velho há algumas indústrias de cimento, o que atrai um grande volume de veículos pesados;



Figura 66: DF-205, ocupação lindeira à rodovia

- DF-290 - margeia a fronteira sul do Distrito Federal, junto aos núcleos urbanos do Novo Gama, Pedregal, Céu Azul e Cidade Jardim, todos situados no Estado de Goiás e pertencentes aos municípios do Entorno Sul. A rodovia faz conexão também com as BR-040 e BR-060, conectando-se ao tráfego oriundo do sul e sudeste do país, e que se destina à região norte do país. No trecho entre a BR-060 e o final da Região Administrativa do Gama, apresenta condições ruins de pavimentação e sinalização. No trecho de Santa Maria, a rodovia apresenta boa e alguns trechos em ótimas condições de uso;

- DF-180 - localizada na região oeste do Distrito Federal, a rodovia dá continuidade à BR-080, passando pelas cidades de Brazlândia e Samambaia, e margeando toda a divisa do DF com o Estado de Goiás. É uma importante rota de cargas que se destinam ao norte do país. A DF-180 encontra-se em condições regulares de pavimentação e de sinalização no trecho ao longo de Brazlândia. Entre a BR-070 a DF-290 observa-se um processo rápido de deterioração do pavimento, mas em condições regulares de trafegabilidade;
- DF-051, Estrada Parque Guará (EPGU) - liga o acesso e saída do Guará à DF-006 (EPNA) e Avenida da Nações. Possui duas pistas separadas por canteiro central de largura variável. Cada pista tem três faixas de tráfego por sentido e mais acostamentos laterais. Sua face sul margeia a Área de Proteção do Córrego do Guará, que inclui o Jardim Zoológico de Brasília em seus limites. A EPGU apresenta uma extensão de aproximadamente 4,4 km. O trecho entre a EPIA e o trevo com a EPAR, com extensão aproximada de 3,4 km, apresenta condições ruins de pavimentação. No restante, as condições de conservação são boas;
- DF-025, Estrada Parque Dom Bosco (EPDB)- é a mais importante ligação entre a EPIA e o Eixo Leste do DF, definida pela EPJK e pelos acessos as RA Lago Sul, São Sebastião e Paranoá. A EPDB apresenta uma extensão de 26,4 km e possui duas pistas separadas por canteiro central de largura variável. Cada pista tem duas faixas de tráfego por sentido e acostamentos laterais, e conta com pavimento em condições regulares;
- DF-250 - corta o Distrito Federal na direção leste-oeste, em sua porção leste. A rodovia não é pavimentada em aproximadamente 8 km de extensão. Dispõe de pista simples com uma faixa de tráfego por sentido e acostamentos laterais, como mostra a Figura 67. Em alguns trechos, apresenta condições ruins de pavimento, exceto no trecho entre a DF-120 e a DF-130, que está em boas condições de uso.
- DF-140 – localiza-se na porção sul do Distrito Federal, sendo uma das saídas para a cidade de Luziânia. A via está implantada em pista simples, com uma faixa por sentido e sem acostamentos. O pavimento e a sinalização estão em condições regulares de uso;



Figura 67: DF-250, trecho próximo ao Itapoã

- DF-130 - liga as regiões norte e sul do Distrito Federal, tendo início na DF-230 e indo até a divisa, sendo uma importante via para o escoamento da produção agrícola da região leste do DF e uma alternativa à BR-020/EPIA/BR-040 ligando direto Planaltina a Cristalina. No trecho entre a DF-250 e a DF-355, de aproximadamente 13,7 km, a rodovia está em condições de tráfego ruins. No restante da rodovia as condições são ótimas. As fotos a seguir ilustram dois trechos da DF-130;
- DF-065, Estrada Parque do Ipê, e DF-480 - está situada entre as DF-003 (EPIA) e a DF-001 (EPCT), num trecho de 4,0 km. A DF-480 dá continuidade à Estrada Parque do Ipê (EPIP), ligando o Balão do Gama à área central da Região Administrativa do Gama. As duas rodovias apresentam duas pistas separadas por canteiro central com duas faixas por sentido e acostamentos. A DF-480 possui ciclovia. Há proposta do DER-DF para implantar obra de arte especial no cruzamento da DF-480 com a DF-001 (no Balão do Gama), para melhorar a fluidez do trânsito em horário de pico. As condições de trafegabilidade das rodovias são regulares. Há defeitos no pavimento; em alguns pontos falta sinalização;
- DF-150 - situada entre a DF-003 (EPIA) e a DF-205, a rodovia margeia o núcleo urbano Sobradinho II e dirige-se para a região norte do Distrito Federal. Possui uma extensão de 13,4 km, com pista única, sendo uma faixa de rolamento por sentido e acostamento nos dois sentidos. No trecho que margeia Sobradinho II, a via apresenta intenso uso por pedestres. A DF-150 tem elevado tráfego de veículos pesados que se dirigem às indústrias cimenteiras localizadas na DF-205 e que acarretam problemas em sua infraestrutura. Ver a Figura 68.



Figura 68: DF-150

A seguir, na Figura 69, a rede do Sistema Viário Regional:

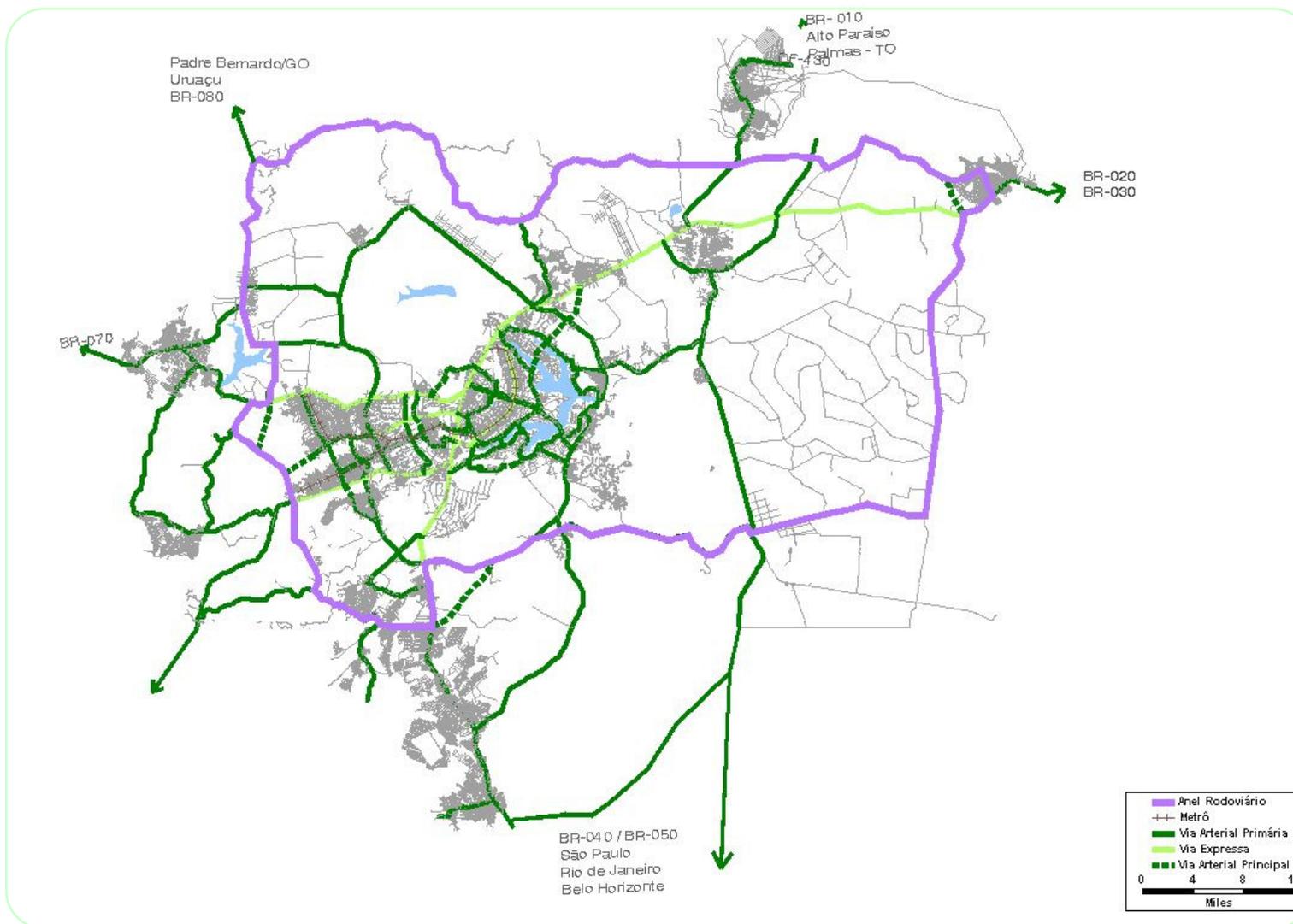


Figura 69: Sistema Viário Regional

2.5.3 Sistema Viário Urbano

O Sistema Viário Urbano é formado pelas vias internas das aglomerações ou núcleos urbanos. São, em sua maioria, vias estruturantes dessas áreas, nas quais se concentram os maiores fluxos de viagens. Essas vias são classificadas, do ponto de vista funcional, como vias arteriais secundárias, vias parque e coletoras, e têm o papel de interligar locais de grande demanda ou centros urbanos dentro do eixo.

Este sistema é fortemente condicionado pelo projeto urbanístico das cidades, cujo conceito assume a setorização dos usos e atividades e a estruturação dos espaços urbanos por intermédio desse sistema viário, tendo em vista as funções previstas no planejamento urbano.

As localidades se desenvolvem às margens do Sistema Viário Regional e, desta forma, faz uso dessas vias tanto para deslocamento interno, quanto para deslocamento para outras localidades, principalmente para o Plano Piloto.

a) Distrito Federal

No Plano Piloto, o sistema viário principal é composto na sua maioria por eixos longitudinais sentido sul-norte. O sistema viário do Plano Piloto não apresenta eixos de ligação transversais de maior capacidade. As ligações transversais nas Asas são feitas por intermédio das vias coletoras do comércio local. Como ligação transversal, destaca-se o Eixo Monumental, que vai da Esplanada dos Ministérios até a DF-003 (EPIA) e as vias paralelas S-2, S-3 e N-2 que permitem a ligação entre a W3 e L2.

Os eixos W-Sul/Norte e L-Sul/Norte (“eixinhos”), que margeiam a DF-002 (Eixo Rodoviário), são vias arteriais com características de vias expressas. Possuem poucas interferências laterais, interseções em desnível e restrições de acessibilidade às vias de tráfego local. Este modelo favorece a acessibilidade do transporte individual à área central, atraindo elevados volumes de tráfego e provocando congestionamentos localizados em função da sobrecarga do tráfego e da saturação do espaço viário.

O eixo formado pela W-3 Sul e Norte assume o papel de via arterial com outras características. Possui uso lindeiro comercial/habitacional, interferências laterais e interseções semaforizadas em nível, gerando grande movimentação de pedestres, retardamentos no tráfego e congestionamentos nos horários de pico. É na W-3 que existe maior solicitação pelo transporte coletivo urbano, pela sua proximidade às áreas produtivas do Plano Piloto, como comércio, escolas e equipamentos públicos e pelo acesso aos Setores Comercial Sul e Norte. As L-2 Sul e Norte também são importantes como eixos longitudinais, com uso lindeiro de habitação e usos institucionais. Apresenta interseções em nível e poucas interferências laterais. A L-2 Sul ainda agrega o tráfego proveniente das pontes das Garças e Costa e Silva, que interligam o Lago Sul ao Plano Piloto.

A Ponte JK, inaugurada em 2002, agrega o tráfego proveniente do Paranoá, últimas quadras do Setor de Mansões do Lago Norte, Lago Sul, Setor Habitacional São Bartolomeu e condomínios adjacentes, assim como parte do tráfego de São Sebastião. O sistema viário de acesso à ponte conecta-se à DF-025 (EPDB), à DF-001 (EPCT) e ao Plano Piloto na via L-4 Norte.

Do ponto de vista do uso do solo lindeiro, percebe-se que nas porções central e sudoeste do Distrito Federal, as principais rodovias sob jurisdição do DER/DF, se já não são, estão se tornando vias urbanas, com tráfego cotidiano de automóveis e ocupação contínua e densa de suas faixas de domínio.

A utilização das vias dessa forma promove a consolidação de áreas urbanas centrais e imediações, utilizando os corredores viários como eixos preferenciais para adensamento do tecido urbano, o que deverá transformar essas rodovias em vias cada vez mais carregadas de um tráfego de pessoas essencialmente cotidiano, sem necessariamente retirar delas a função de eixos preferenciais para escoamento de cargas. Tal situação tende a intensificar o trânsito de passagem e também o trânsito local, inclusive de pedestres e ciclistas, por conta do acesso às residências, serviços e comércio lindeiros.

A Avenida Central de Taguatinga agrega o tráfego local da área central, o tráfego de passagem na ligação com Ceilândia, e o transporte coletivo, gerando uma condição de operação precária para o sistema, conflitos com pedestres, congestionamentos e retardamentos no tráfego geral. O cruzamento das Avenidas Central e Comercial de Taguatinga, na Praça do Relógio, é um dos pontos de maior concentração de veículos de todo o Distrito Federal.

A Avenida Hélio Prates em Ceilândia, principal via arterial urbana da cidade, apresenta-se como corredor do transporte coletivo. Esta avenida faz conexão com as avenidas SAMDU e Comercial de Taguatinga e com o Pistão Norte, formando um importante eixo de transportes entre as cidades, com grande demanda de transporte.

Estas vias possuem interseções em nível e apresentam grandes interferências laterais, de acessos locais e usos comerciais, causando retardamentos no tráfego e impactos negativos na operação do transporte coletivo.

As demais Regiões Administrativas do Distrito Federal passam pelos mesmos problemas citados. E o elevado número de veículos em circulação vem ocasionando congestionamentos nas principais vias, fato observado, em praticamente, todo o dia, como se constata nos gráficos apresentados.

A seguir são apresentados tabelas e mapas com a descrição de todas as vias que compõem cada um dos sistemas, agrupados por eixo.

b) Cidades do Entorno

■ Águas Lindas do Goiás

O acesso ao município de Águas Lindas de Goiás é feito pela BR-070, que cruza a cidade em pista simples, com uma faixa de tráfego por sentido, sem calçadas e sem pavimentação no acostamento. A principal via urbana da cidade é a Avenida JK, que abriga significativo comércio e que liga a BR-070 à área utilizada como ponto final das linhas de ônibus. Nas poucas vias asfaltadas da cidade, não existe sinalização vertical, horizontal ou semafórica. Não há tratamento para pedestres e em muitas vias não existem calçadas nem áreas para ciclistas. As vias locais não são pavimentadas. A Figura 70 e a Figura 71 ilustram o sistema viário da cidade.



Figura 70: BR-070, Águas Lindas de Goiás



Figura 71: Avenida Primeira, Águas Lindas de Goiás

■ Cidade Ocidental

O município de Cidade Ocidental localiza-se ao sul do Distrito Federal, a 58 km de Brasília. O acesso à cidade é feito pela BR-040.

A maioria das vias urbanas é pavimentada. As principais, a via de entrada e a via de comércio, operam em mão dupla, com duas faixas por sentido e canteiro central. Na via de comércio existe estacionamento no canteiro central, como pode ser observado na Figura 72.

Há calçada para a circulação de pedestre, mas não existe nenhum tratamento para ciclista em todo o município. Não existe sinalização horizontal ou vertical, como se verifica na Figura 73.



Figura 72: Estacionamento, Cidade Ocidental



Figura 73: Sinalização inexistente, Cidade Ocidental

■ Formosa

O município de Formosa está localizado na região nordeste do estado de Goiás, fazendo divisa com a parte leste do Distrito Federal. O acesso à área urbana da cidade, vindo de Brasília, é feito pela DF-110 e pela BR-030. A sede municipal dista 79 km de Brasília.

As vias urbanas são pavimentadas e apresentam sinalização horizontal, vertical e semafórica. A circulação viária é bem definida, com vias de mão única, formando binários no centro da cidade. Existem calçadas para a circulação de pedestres, mas não existem ciclovias.

A Figura 74 apresenta a sinalização vertical e semafórica existente na cidade. A Figura 75 mostra a configuração viária.



Figura 74: Detalhe da sinalização, Formosa



Figura 75: Detalhe da configuração viária, Formosa

■ Luziânia

Luziânia, município localizado na região leste do estado de Goiás, fica a 58 km de Brasília. O acesso à cidade é feito pela BR-040. As vias urbanas da área central do município são pavimentadas e possuem, em grande parte, sentido único de tráfego, com estacionamento à esquerda e calçada para pedestres. Algumas avenidas são dotadas de canteiro central ou separadores de fluxos, como pode ser visualizado na Figura 76. As vias internas são, em sua maioria, pavimentadas, em pista simples e com duas faixas por sentido.

Há sinalização vertical e semafórica. A sinalização horizontal, quando existe, está praticamente toda apagada, como pode ser verificado na Figura 77.



Figura 76: Configuração viária, Luziânia



Figura 77: Sinalização, Luziânia

■ Novo Gama

Novo Gama, também localizado na região leste do estado de Goiás, dista 46 km de Brasília. O acesso à cidade é feito pela GO-520.

As vias são pavimentadas. A via principal opera em pista dupla, com canteiro central com duas faixas por sentido e estacionamento à esquerda, e calçada para pedestres. As vias locais (internas) são em sua maioria pavimentadas e operam em pista simples, com duas faixas por sentido.

Não existe sinalização vertical, horizontal ou semafórica e nem ciclovias no município (Figura 78 e Figura 79).



Figura 78: Configuração viária, Novo Gama



Figura 79: Circulação dos ciclistas, Novo Gama

■ Planaltina

O município de Planaltina, localizado ao norte do Distrito Federal e dista 56 km de Brasília. O acesso à cidade é feito pela DF-128.

As vias coletoras, que abrigam significativo comércio, são pavimentadas, possuem pista dupla com duas faixas por sentido, calçadas e estacionamentos junto ao canteiro central. As vias urbanas locais são, em grande parte, pavimentadas, em pista simples e com duas faixas de tráfego por sentido. A sinalização viária (horizontal e vertical) é deficiente. As vias urbanas implantadas no município, mesmo que não pavimentadas, são geralmente amplas e regulares. No entanto, uma melhor hierarquização do sistema viário se faz necessária.

A Figura 80 ilustra a configuração viária, enquanto que a Figura 81 mostra os estacionamentos junto ao canteiro central.



Figura 80: Configuração viária, Planaltina (GO)



Figura 81: Estacionamentos, Planaltina (GO)

■ Santo Antônio do Descoberto

O município de Santo Antônio do Descoberto está localizado a sudoeste do Distrito Federal, distando 44 km de Brasília. O acesso à cidade é feito pela DF-280 e pela GO-225.

As vias coletoras (vias principais) são pavimentadas e operam em pista dupla, com duas faixas por sentido, calçadas e estacionamentos à esquerda. A Figura 82 ilustra a configuração viária. Há sinalização vertical, horizontal e semafórica.

As vias locais (internas) são em sua maioria pavimentadas e operam em pista simples, com duas faixas por sentido, sem canteiros e com a sinalização vertical e horizontal precária. A Figura 83 mostra uma via interna da cidade.



Figura 82: Configuração viária, Santo Antônio do Descoberto



Figura 83: Vias locais, Santo Antônio do Descoberto

■ Valparaíso de Goiás

O município de Valparaíso de Goiás localiza-se ao sul do Distrito Federal e dista 35 km de Brasília. O acesso à cidade é feito pela BR-040 que, nas proximidades da cidade, possui pista dupla, com três faixas por sentido e vias marginais em ambos os lados. Apresenta um grande volume de veículos, pedestres e ciclistas.

As vias urbanas principais da cidade são em pista dupla, com duas faixas por sentido e canteiro central. Elas são pavimentadas e dispõem de sinalização horizontal e vertical. A Figura 84 mostra uma das principais vias da cidade. Na maioria das vias pavimentadas há calçadas, mas não existem ciclovias.

A BR-040 e a linha férrea dificultam a integração e a circulação interna no município. A BR-040 apresenta um grande volume de pedestres e o principal pólo comercial se encontra no seu entorno. Apesar disso, existe apenas uma passarela para a travessia com segurança, e mesmo essa não é utilizada devidamente pelos pedestres. A Figura 85 apresenta a situação da BR-040.



Figura 84: Configuração viária, Valparaíso de Goiás



Figura 85: Pedestres atravessando a BR-040 para acesso ao ponto de embarque e desembarque, Valparaíso de Goiás

2.6 Trânsito

A correta gestão da circulação viária, com atuação de forma integrada nas áreas de engenharia de tráfego, operação viária, educação de trânsito e preservação ambiental, é essencial para o funcionamento das médias e grandes cidades. Essa gestão deve ser feita buscando-se alcançar os seguintes objetivos:

- fluidez do tráfego: alcançada pelo correto gerenciamento dos elementos físicos e da operação das vias, permite que os usuários da via alcancem seus destinos de acordo com suas programações de tempo, sem congestionamentos;
- segurança: traduzida pela eficaz operação das vias, pela adequação e exata instalação da sinalização, bem como dos demais elementos físicos da via, busca, de maneira contínua, a redução dos acidentes;
- Preservação ambiental: alcançada mediante a prevenção e o controle adequados das externalidades ambientais, consequentes da circulação viária de veículos automotores;

- conforto: traduzido pela manutenção das vias e da sinalização vertical, horizontal e semafórica dentro dos parâmetros definidos pelo órgão gestor, de forma a assegurar a comodidade dos usuários da malha viária.

Com vistas a alcançar os objetivos acima no Distrito Federal, são considerados neste trabalho aspectos selecionados da engenharia de tráfego, operação viária e educação de trânsito. Aqui, operação viária é entendida como as rotinas operacionais realizadas de modo programado no sistema viário, incluindo a fiscalização do trânsito e outras ações para propiciar a mobilidade de pessoas e bens com segurança e fluidez.

A seguir, apresentam-se informações referentes à frota de veículos automotores e aos acidentes de trânsito. Em seguida, considerações sobre engenharia de tráfego, operação viária, transporte de cargas e educação de trânsito. Por fim, dois temas que, embora abrigados nas áreas de engenharia e operação, merecem, por sua relevância, tratamento em separado: estacionamentos e pólos geradores de tráfego.

2.6.1 Frota e taxa de motorização

De acordo com o Departamento de Trânsito do Distrito Federal – DETRAN/DF, o Distrito Federal, no final de 2009, contava com 1.138.127 veículos registrados. Conforme a Tabela 15, a frota do Distrito Federal aumentou 74% de 2001 a 2009. Na área de estudo, Novo Gama foi o local de maior crescimento da frota no mesmo período, 723%; Planaltina de Goiás, o que mais cresceu entre 2008 e 2009 (9,7%). Apesar do significativo aumento da frota no Entorno, esta corresponde a apenas 10% dos veículos registrados da área de estudo.

Tabela 15: Frota veicular no Distrito Federal e nas cidades do Entorno, 2001 a 2009

	Ano										2009/ 2008	2009/ 2001	Participação na Frota
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009				
Distrito Federal	651.342	688.746	732.138	775.112	821.352	883.676	964.534	1.046.638	1.138.127	8,7%	74,7%	90,2%	
Águas Lindas de Goiás	1.480	2.207	2.500	3.126	4.172	5.553	7.586	9.054	9.686	7,0%	554,5%	0,8%	
Cidade Ocidental	1.138	1.376	1.604	1.868	2.249	2.794	3.382	4.065	4.260	4,8%	274,3%	0,4%	
Formosa	14.833	17.133	19.163	21.410	24.737	27.583	31.715	36.431	37.846	3,9%	155,1%	3,1%	
Luziânia	14.486	15.879	17.420	19.129	21.418	23.443	26.530	30.665	31.941	4,2%	120,5%	2,6%	
Novo Gama	766	1.094	1.393	1.934	2.529	3.411	4.689	6.002	6.305	5,0%	723,1%	0,5%	
Planaltina	2.479	2.931	3.341	3.964	4.647	5.410	6.661	8.765	9.619	9,7%	288,0%	0,8%	
Santo Antônio do Descoberto	1.412	1.693	2.127	2.510	2.977	3.500	4.201	4.864	5.113	5,1%	262,1%	0,4%	
Valparaíso de Goiás	3.983	5.129	5.963	6.541	7.183	8.714	10.738	13.511	14.688	8,7%	268,8%	1,2%	

Fontes: Dados do DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito (dados de maio de 2009) e do DETRAN/DF – Departamento de Trânsito do Distrito Federal (dados do final de 2009)

É importante analisar os dados da frota em relação ao número de habitantes da cidade. Esta relação é obtida por meio da *taxa de motorização*, que reflete o número de veículos para cada 100 habitantes, mostrando proporcionalmente a frota veicular e a população existente. A taxa de motorização, obtida dividindo-se a frota de veículos da cidade pela população existente, multiplicado por 100, é apresentada na Tabela 16 para o DF e Entorno.

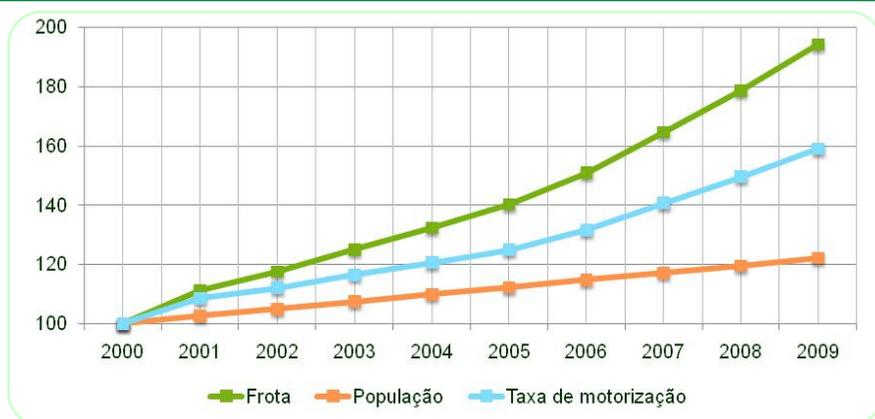
$$\text{Taxa de motorização} = \frac{\text{frota veicular}}{\text{número de habitantes}} \times 100$$

Tabela 16: Taxa de motorização no Distrito Federal e nas cidades do Entorno, 2009

Município	Frota	População	Taxa de motorização (veic./100 hab.)
Distrito Federal	1138127	2606885	43,65
Águas Lindas de Goiás	9686	143179	6,76
Cidade Ocidental	4260	52380	8,13
Formosa	37846	96284	39,31
Luziânia	31941	210064	15,21
Novo Gama	6305	88835	7,10
Planaltina	9619	79651	12,08
Santo Antônio do Descoberto	5113	58474	8,74
Valparaíso de Goiás	14688	123444	11,90

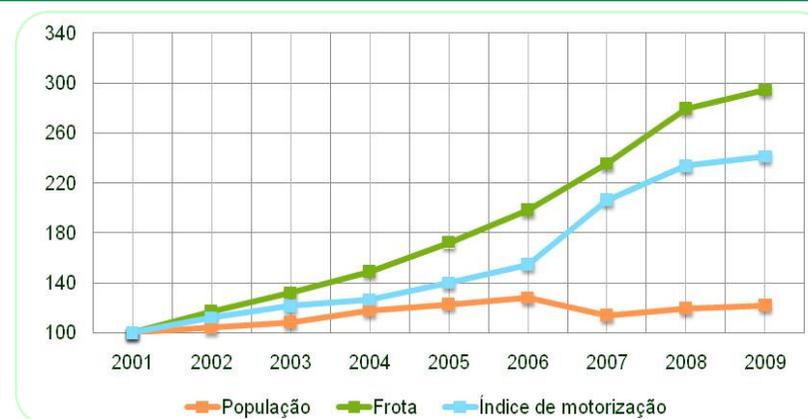
Fonte: a partir de dados do Denatran, Detran-DF e IBGE

Os Gráficos 65 e 66, e a Tabela 17 mostram a evolução da frota, população e taxa de motorização para, respectivamente, Distrito Federal e Entorno, em que, para ambas as regiões, se verifica a tendência de crescimento da frota e da taxa de motorização.



Fonte: DETRAN/DF

Gráfico 65: População, frota e taxa de motorização do Distrito Federal, 2000 a 2009



Fonte: DETRAN/DF

Gráfico 66: População, frota e taxa de motorização das cidades do Entorno, 2001 a 2009

Tabela 17: População, frota e taxa de motorização, DF e cidades do Entorno, 2001 a 2009

		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Distrito Federal	População (hab.)	2.129.951	2.180.279	2.231.101	2.282.049	2.332.948	2.383.614	2.433.853	2.483.505	2.606.885
	Frota (veíc.)	651.342	688.746	732.138	775.112	821.352	883.676	964.534	1.046.638	1.138.127
	Taxa de motorização (veíc./100 hab.)	30,58	31,59	32,82	33,97	35,21	37,07	39,63	42,14	43,66
Cidades do Entorno	População (hab.)	699.058	727.443	758.417	823.439	859.425	895.139	796.777	835.130	852.311
	Frota (veíc.)	42.578	49.444	55.514	62.486	71.917	82.414	97.509	115.365	119.458
	taxa de motorização (veic./100 hab.)	6,09	6,80	7,32	7,59	8,37	9,21	12,24	13,81	14,02

Apesar de a taxa de motorização do Distrito Federal ser alta, ela ainda é inferior à de muitas cidades brasileiras, conforme pode ser verificado na Tabela 18. Assim, considerando a elevada renda do DF, a taxa de motorização tenderá a

crescer ainda mais, acarretando impactos cada vez maiores, tais como aumento dos congestionamentos, poluição do ar e sonora, aumento da área destinada a estacionamento, ocorrência de acidentes etc.

Tabela 18: Taxa de motorização de cidades brasileiras

	Frota	População	Taxa de motorização (veíc/100 hab.)
Curitiba	1.154.438	1.851.215	62,4
Goiânia	769.165	1.281.975	60,0
Campinas	623.001	1.064.669	58,5
São Paulo	5.951.686	11.037.593	53,9
Belo Horizonte	1.149.737	2.452.617	46,9
Porto Alegre	653.329	1.436.123	45,5
Distrito Federal	1.138.127	2.606.885	43,7
Rio de Janeiro	1.882.679	6.186.710	30,4
Brasil	55.937.035	191.480.630	29,2
Fortaleza	609.312	2.505.552	24,3
Manaus	383.933	1.738.641	22,1
Salvador	568.148	2.998.056	19,0
Belém	246.777	1.437.600	17,2

Fontes: DENATRAN (maio, 2009); DETRAN/DF (dezembro/2009); IBGE (junho/2009)

2.6.2 Fluidez do tráfego e congestionamentos

A avaliação da fluidez do tráfego requer analisar a relação entre o volume de veículos e a capacidade da via ou da interseção (v/c), que mostra o carregamento do sistema viário. Esta relação quantifica o volume de tráfego que a via pode receber, ou seja, é a relação da demanda de veículos (taxa de fluxo) pela oferta de espaço na via (capacidade da interseção ou segmento de via). A relação v/c mostra, em termos numéricos, se a via está ou não congestionada.

Da Figura 86 à 89 são apresentados mapas de carregamento da rede viária e de relações v/c para trechos rodoviários e urbanos do Distrito Federal.

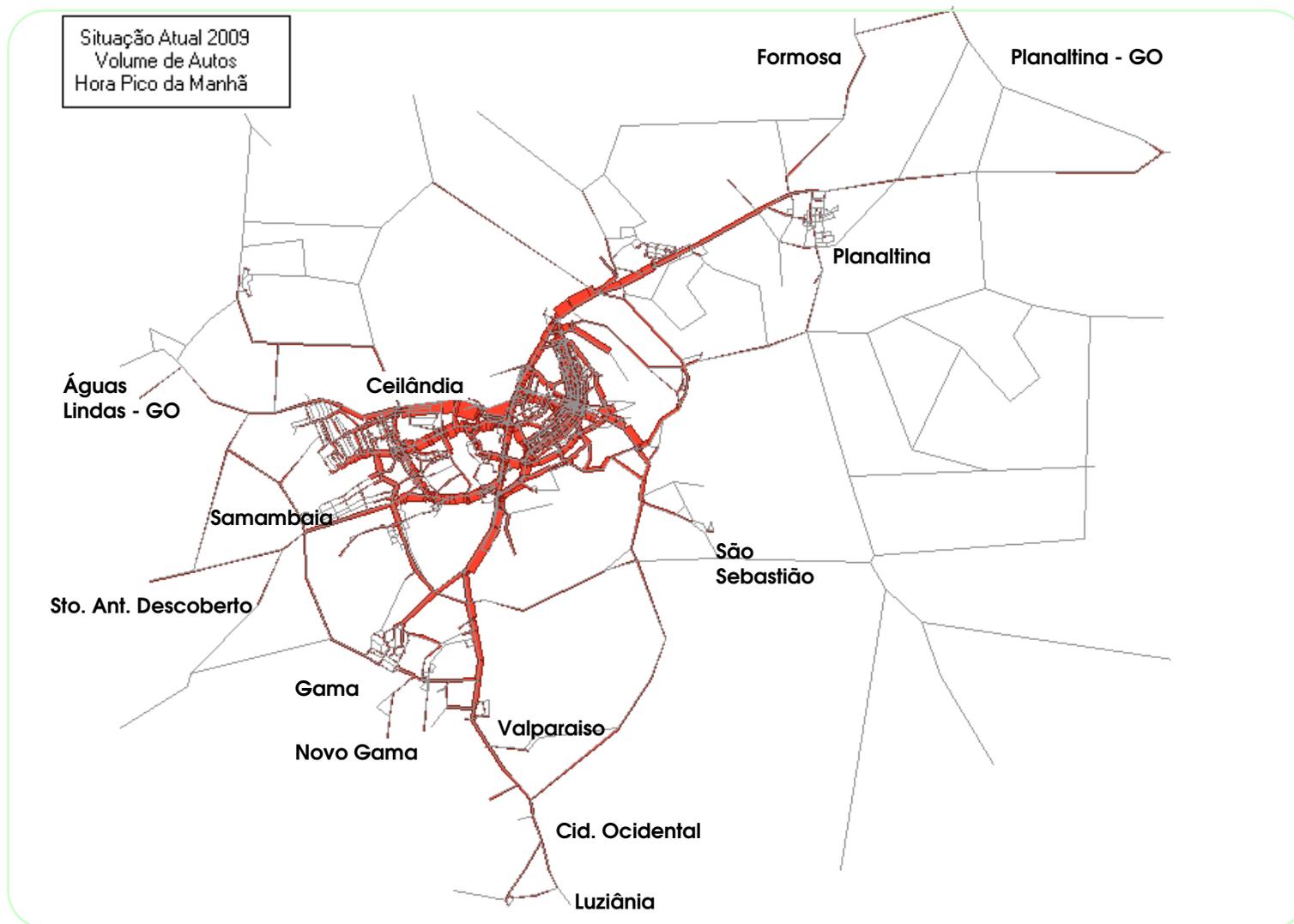


Figura 86: Mapa de Carregamento – Vista 01

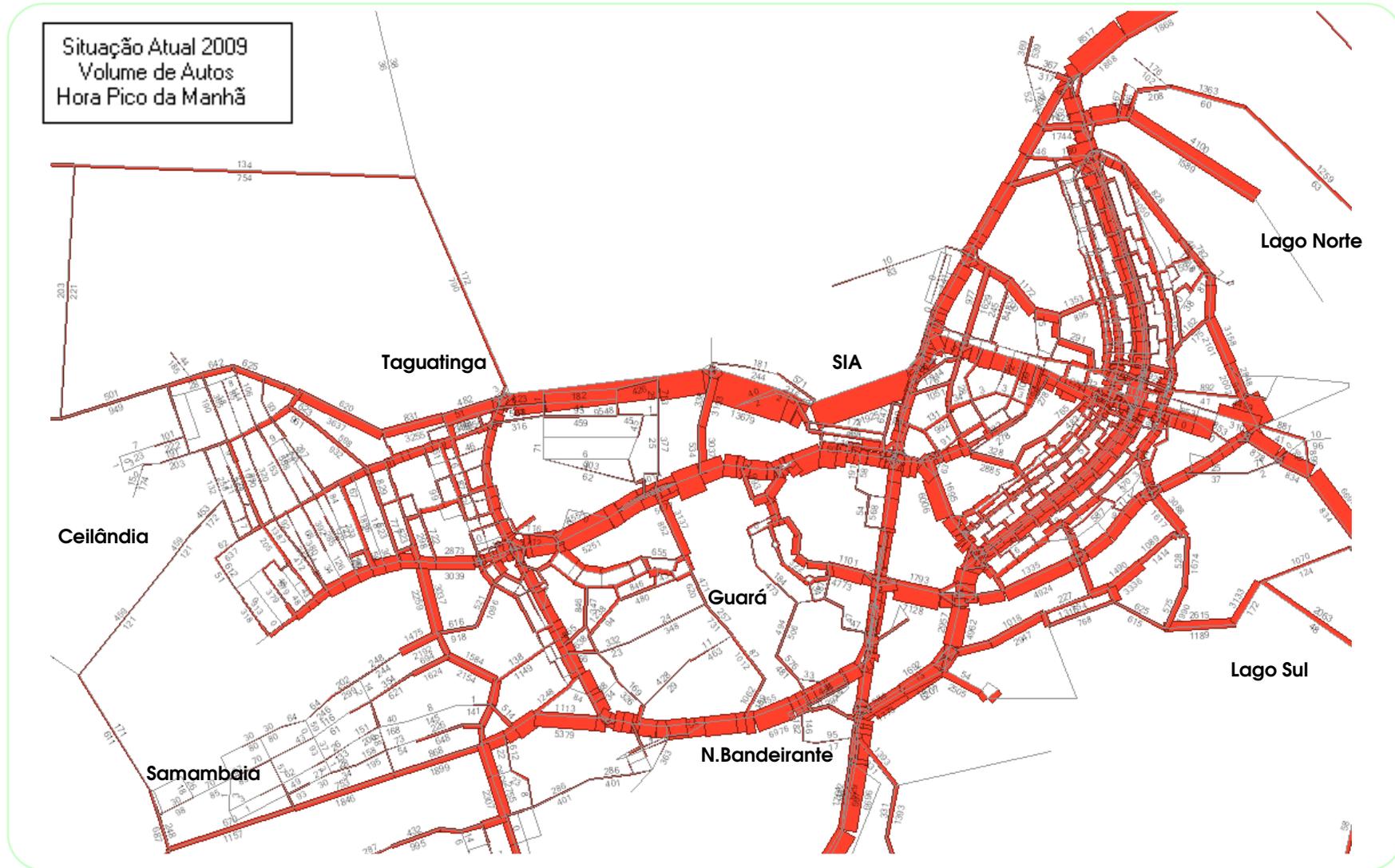


Figura 87: Mapa de Carregamento – Vista 02

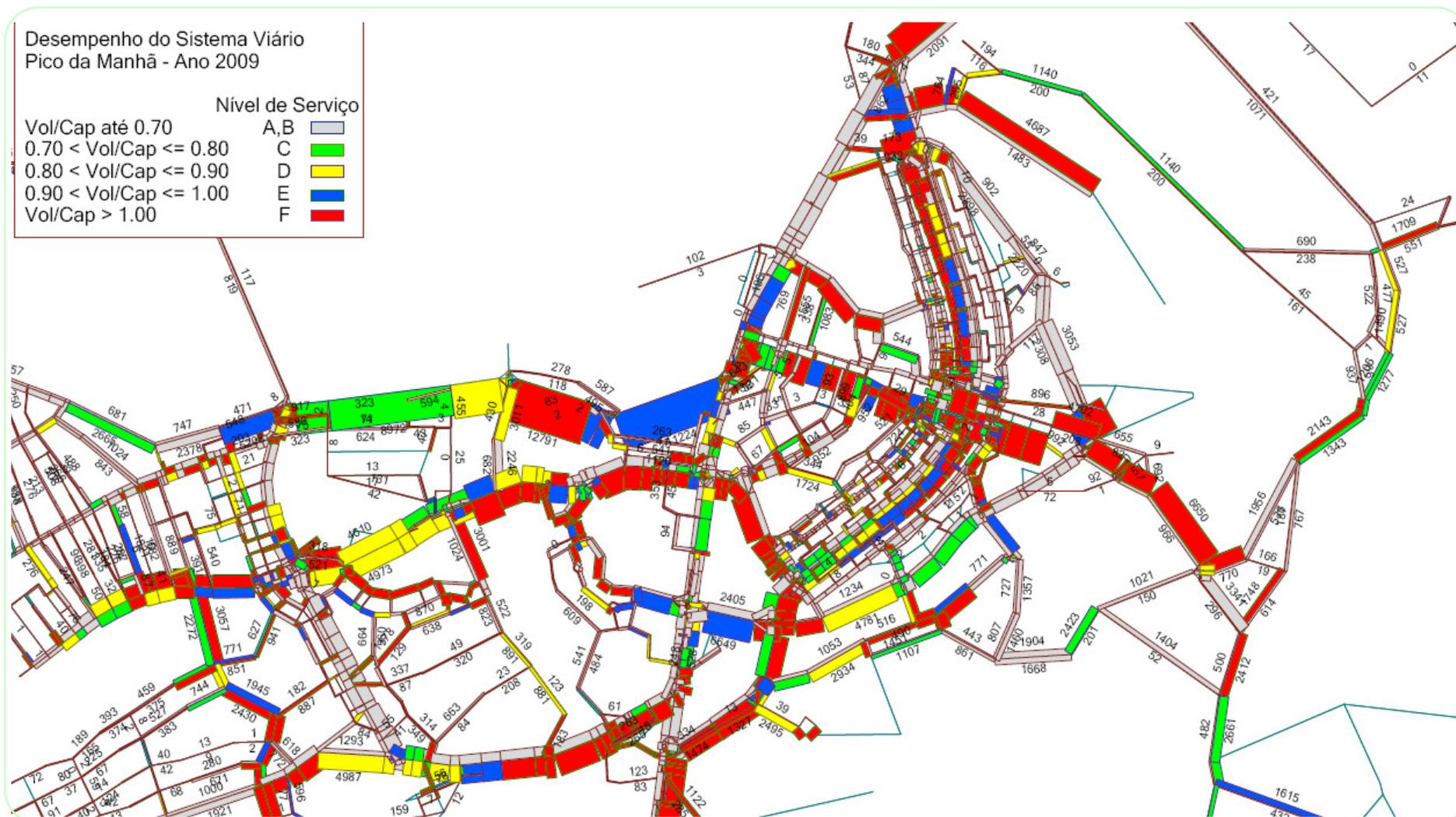


Figura 88: Mapa de relações volume/capacidade das vias – Vista 01

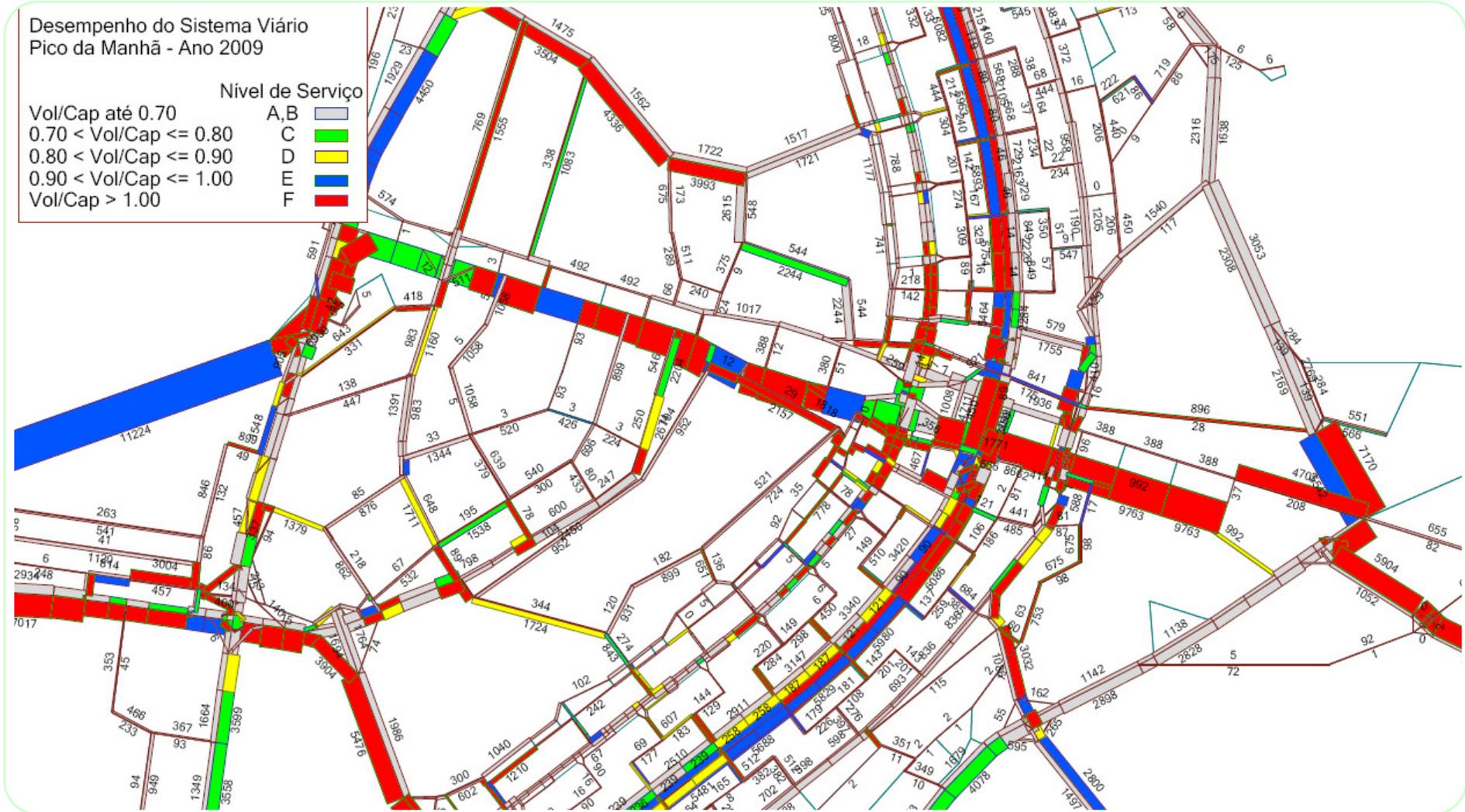
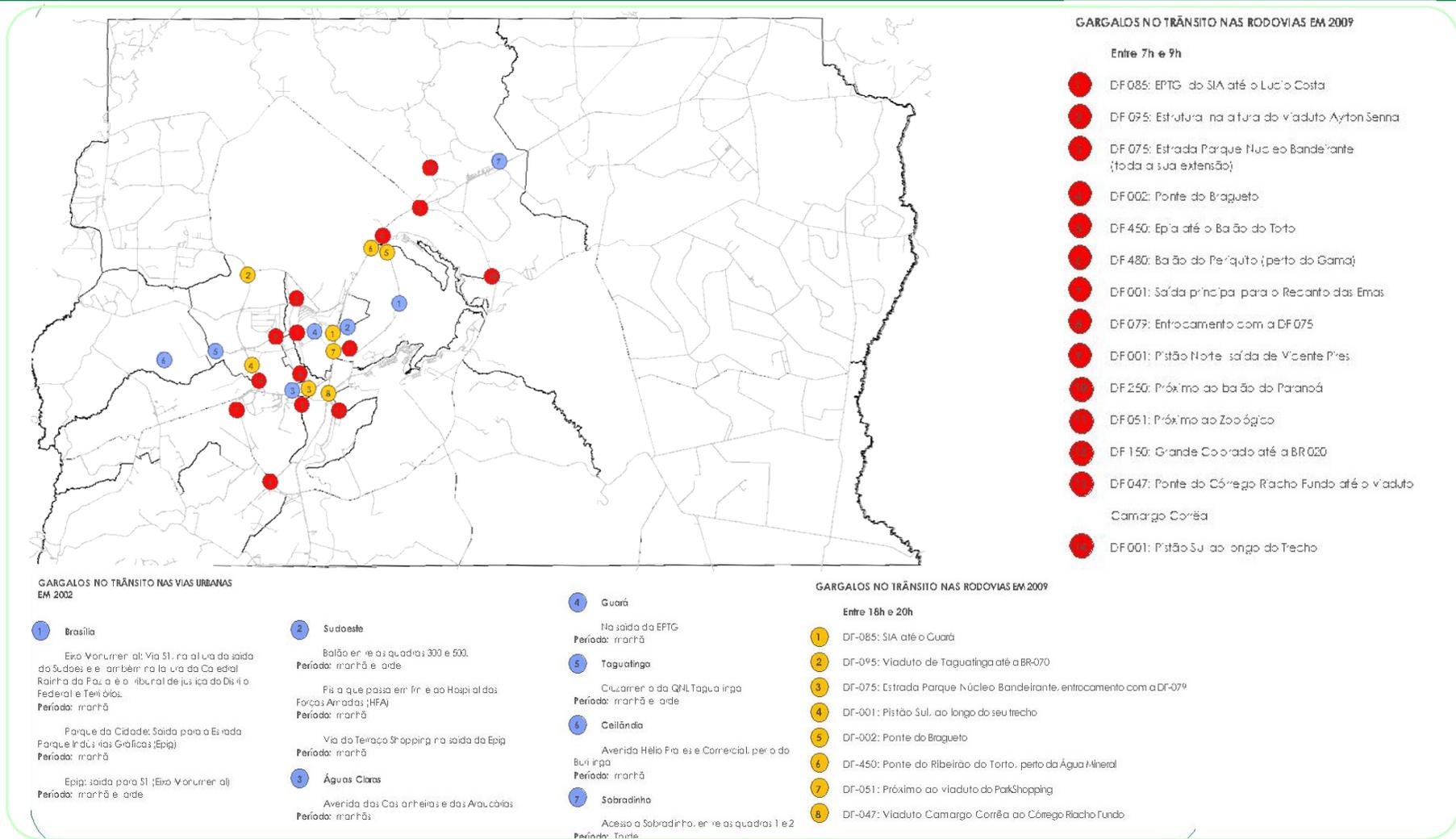


Figura 89: Mapa de relações volume/capacidade das vias - Vista 02

A Figura 90 evidencia o crescimento do número de pontos de congestionamento no sistema viário: são 14 pontos no pico da manhã e 8 no pico da tarde. A grande maioria deles ocorre em rodovias; 2 pontos acontecem no sistema viário urbano. Na maioria dos pontos levantados pelo DETRAN, constata-se que, apesar boa capacidade das vias principais, estas tendem a concentrar um volume elevado de veículos, uma vez que são poucas as alternativas de ligação com o a área central expandida – Plano Piloto, SIA, corredor de atividades em torno da EPIA— em que se situa a maioria dos empregos.



Fonte: Diretoria de Segurança do DETRAN/DF – Apresentação: Correio Braziliense
Figura 90: Pontos de congestionamento viários no Distrito Federal

Os congestionamentos podem ocorrer por diferentes motivos. Por exemplo, pelo desejo de muitos usuários de alcançar o mesmo destino, devido a polos geradores de viagens ou por razão de algum evento que estrangule ou seccione o fluxo de tráfego em determinado ponto. As razões dos congestionamentos no Distrito Federal são aprofundadas a seguir.

a) Congestionamento nos principais corredores de tráfego em horários de pico

Os congestionamentos no Distrito Federal são, naturalmente, mais graves nos períodos de pico. Nestes, há grandes volumes de tráfego em função dos movimentos pendulares que determinam a predominância de maiores fluxos no sentido Plano Piloto, na parte da manhã, e em sentido oposto, no período da tarde. Nas figuras apresentadas anteriormente, neste item, as relações v/c permitem vislumbrar os principais trechos urbanos e rodoviários com problemas de congestionamento.

b) Congestionamentos devido a polos geradores de viagens

Outra razão para os congestionamentos é a setorização de polos geradores de viagens como, por exemplo, o Setor Hospitalar Sul. Pensando neste exemplo, pode-se analisar da seguinte forma: este setor é formado por muitos hospitais particulares, clínicas e laboratórios que, em conjunto, atraem muitas viagens diariamente, causando congestionamentos em diversos horários ao longo do dia. O problema é agravado pela falta de coordenação de semáforos e de planos semaforicos mais apurados, bem como pela operação de tráfego insuficiente, com falta de rotinas operacionais planejadas.

Outro grande problema é a implantação de polos geradores de viagens sem os estudos de impacto na circulação viária exigidos pela legislação. Tal fato acarreta a implantação de empreendimentos muitas vezes sem os acessos adequados e sem o correto dimensionamento das vagas de estacionamento, o que contribui para os congestionamentos. Os pólos geradores e os respectivos estudos de impacto no trânsito são tratados à parte, em outro item.

c) Congestionamentos devido à insuficiência de capacidade do sistema viário

Além das causas de congestionamentos elencadas acima e de outras existentes, a causa principal dos congestionamentos no Distrito Federal parece ser simplesmente a insuficiência de capacidade dos corredores viários diante do crescente aumento da frota de veículos e dos fluxos de tráfego nas vias urbanas e rodovias. A situação tende a se agravar devido à impossibilidade de se aumentar a capacidade no mesmo ritmo do aumento dos volumes de tráfego nas vias. No sistema viário, para se evitar situações críticas de congestionamentos, é preciso atuar principalmente na melhoria de trechos e interseções críticas dos corredores viários, sem perder de vista a necessidade da prioridade total ao transporte massivo.

d) Interseções

As interseções viárias constituem, muitas vezes, locais onde ocorrem substanciais restrições de capacidade nos corredores viários. No Distrito Federal, são diversas as interseções urbanas e rodoviárias com problemas de geometria e de sinalização. A não identificação e tratamento de locais críticos, sejam esses referentes à fluidez ou à segurança, dificultam ainda mais a situação. Em muitos casos, intervenções localizadas contemplando adequação da geometria viária e da sinalização de trânsito produzem resultados a baixo custo e curto prazo, o que deveria constituir uma prática dos órgãos de gestão.

2.6.3 Segurança de trânsito

A Organização Mundial da Saúde (OMS) considera os acidentes de trânsito como um dos maiores problemas de saúde pública do mundo, especialmente em países em desenvolvimento, consequência direta dos altos níveis de urbanização e motorização, não acompanhados na mesma proporção com a provisão de infraestrutura adequada (IBGE, 2004).

Os problemas com acidentes tendem a se agravar caso não sejam implementadas políticas de segurança adequadas. Segundo a OMS²³ (2004), a previsão é que o número de acidentes irá crescer ainda mais, atingindo a marca de 2 milhões de óbitos no ano de 2020, dos quais 80% ocorrerão em países não desenvolvidos.

Os acidentes de trânsito causam perdas humanas inestimáveis, além de impactos financeiros. Estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA avaliam os impactos econômicos desses acidentes levando em conta a perda de produção, as despesas médico-hospitalares e os danos materiais. Os valores médios dos custos por tipo de acidente obtidos nesse estudo estão indicados na Tabela 19.

Tabela 19: Custos médios por acidentes de trânsito

Discriminação	Custo médio por acidente urbano^A em 2003 (R\$)	Custo médio por acid. rodov.^B em 2008 (R\$)
Acidentes sem vítimas	4.274,00	18.733,00
Acidentes com feridos	22.882,00	95.705,00
Acidentes com mortos	188.902,00	465.377,00
Todos os tipos de acidentes	11.509,00	65.500,00
Total anual (bilhões/ano)	6,95	24,47

Fonte: (A) Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas – Ipea – 2003 (B) Ipea – 2008

²³ “World Report on Road Traffic Injury Prevention”, World Health Organization, Genebra, 2004

Seguem-se informações de base para a identificação dos problemas existentes e a definição de diretrizes para a melhoria da segurança viária no Distrito Federal e cidades do Entorno.

a) Dados de mortes em acidentes

No Distrito Federal, os dados de acidentes de trânsito são obtidos junto ao DETRAN/DF, e provêm dos registros da Polícia Civil, do Instituto Médico Legal (IML) e da Secretaria de Saúde.

A taxa de mortes por 10 mil veículos indica, em média, o potencial de letalidade dos veículos de uma região específica, enquanto a taxa de mortes por 100 mil habitantes mede o risco de morte que o trânsito oferece para a sociedade, possibilitando a comparação com outras causas de morte.

Apesar de a frota estar crescendo anualmente, o número de mortes em acidentes no Distrito Federal, em números absolutos, apresenta certa estabilidade. A queda na taxa de mortes por 10 mil veículos, entre 2000 e 2008, foi de 47,73%, passando de 6,5 para 4,4 entre 2000 e 2008. Em relação à taxa de mortes por 100 mil habitantes, houve redução de 7,68%. Vale lembrar que a população, nesse mesmo período, cresceu 16,6%. A Tabela 20 mostra a evolução dos indicadores de mortalidade no trânsito para o Distrito Federal.

Tabela 20: Indicadores de mortalidade no trânsito para o DF

Ano	Frota	Número de mortes em acidentes	Taxa de mortes em acidentes por 10 mil veículos	População	Taxa de mortes em acidentes por 100 mil habitantes
2001	651.342	421	6,5	2.129.951	19,77
2002	688.746	444	6,4	2.180.279	20,36
2003	732.138	512	7,0	2.231.101	22,95
2004	775.112	423	5,5	2.282.049	18,54
2005	821.352	442	5,4	2.332.948	18,95
2006	883.676	414	4,7	2.383.614	17,37
2007	964.534	464	4,8	2.433.853	19,06
2008	1.046.638	456	4,4	2.483.505	18,36

Fonte: DETRAN/DF – Departamento de Trânsito do Distrito Federal

O Gráfico 67 ilustra a evolução dessas taxas entre 2001 e 2008, onde está mais clara a redução desses indicadores.



Fonte: DETRAN/DF – Boletim Anual Preliminar

Gráfico 67: Taxas de mortalidade por acidentes de trânsito no DF, 2001 a 2009

Para melhor avaliar os indicadores, a Tabela 21, o Gráfico 68 e o Gráfico 69 mostram, para países e cidades brasileiras selecionados, as taxas de motorização e de mortes por veículos e por habitantes.

Tabela 21: Taxas de motorização e de mortalidade em alguns países, cidades e no Distrito Federal

	Taxa de motorização (veíc/100 hab.)	Taxa de mortes em acidentes por 100 mil habitantes	Taxa de mortes em acidentes por 10 mil veículos
Suíça ^A	68,5	5,0	0,73
Suécia ^A	57,5	4,9	0,85
Japão ^A	64,8	5,7	0,88
Alemanha ^A	66,6	6,2	0,93
Brasil^B	22,8	19,4	8,5
Colômbia ^D	6,3	16,8	26,8
Bangladesh ^D	0,22	2,8	124,93
Etiópia ^D	0,17	2,6	155,32
Distrito Federal^C	42,14	18,68	4,43
São Paulo ^E	49,54	14,33	2,89
Belo Horizonte ^F	42,21	11,48	2,72
Porto Alegre ^G	42,35	10,91	2,58

Fontes:

^A – Dados de 2006 – International Road Traffic and Accident Database (IRTAD)

^B – Dados de 2005 – Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET)

^C – Dados de 2008 – DENATRAN e DETRAN-DF

^D – Dados de 1999 – Elvik, R., Vaa, T. The Handbook of Road Safety Measures. Ed. ELSEVIER. 2004.

^E – PBH. BHTRANS. 2007.

^F – Companhia de Engenharia de Tráfego de S/CET - 2004

^G – Empresa Pública de Transporte e Circulação de Porto Alegre – EPTC -2008

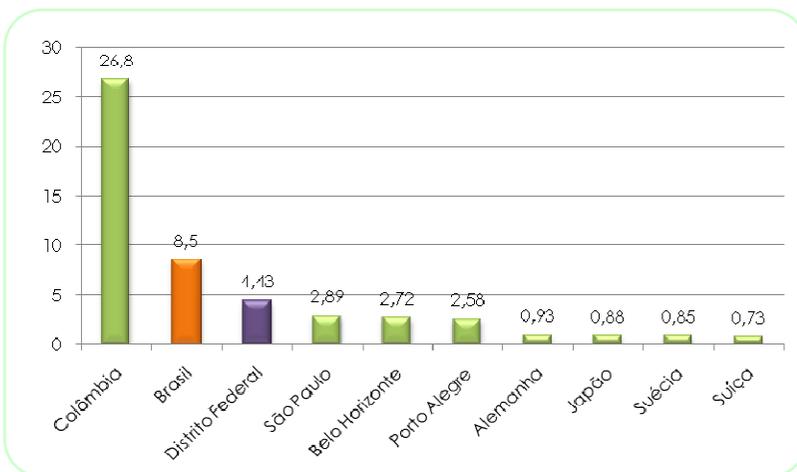


Gráfico 68: Taxa de mortes em acidentes por 10 mil veículos em alguns países, cidades e no Distrito Federal

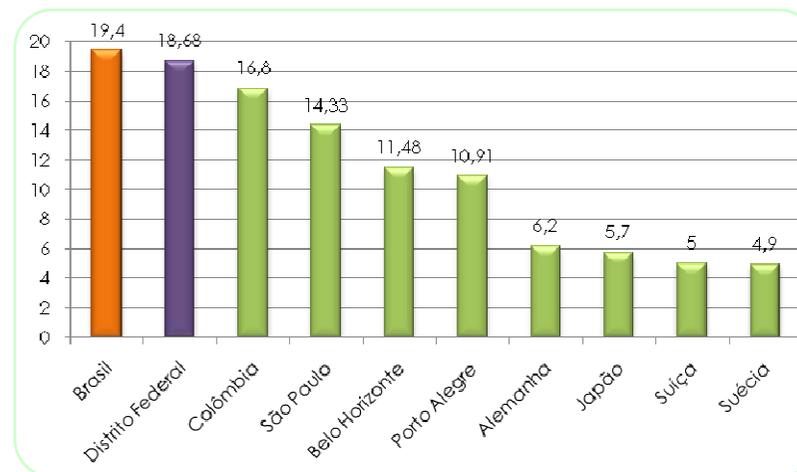


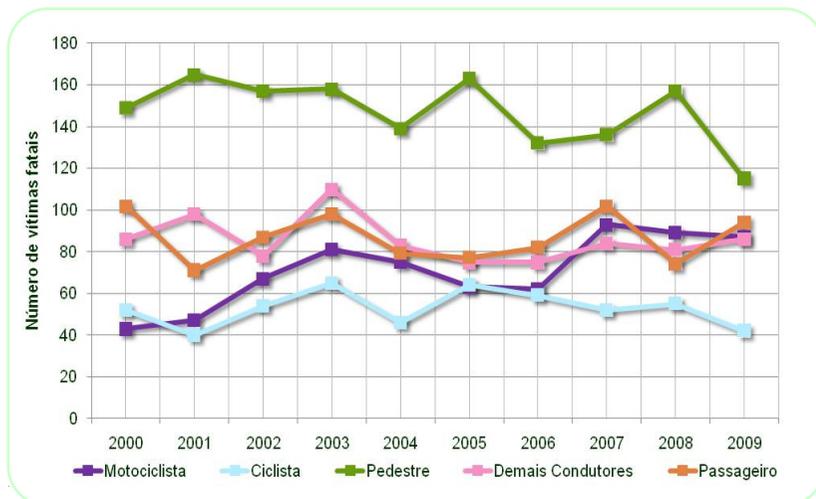
Gráfico 69: Taxa de mortes em acidentes por 100 mil habitantes em alguns países, cidades e no Distrito Federal

Observa-se na Tabela 22 que as taxas de mortalidade por acidentes de trânsito no DF são superiores àquelas de cidades brasileiras com motorização equivalente. A Tabela 22, o Gráfico 70 e 71 mostram os tipos de vítimas em acidentes com mortes no período de 2001 a 2009, em que se constata a condição de vulnerabilidade do pedestre.

Tabela 22: Número de mortes em acidentes de trânsito para pedestres, passageiros e condutores, 2001a 2009

Tipo de Vítima	Ano								
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 (em conferência final pelo DETRAN/DF)
Pedestre	165	157	158	139	163	132	136	157	115
Passageiro	71	87	98	79	77	82	102	74	94
Motociclista	47	67	81	75	63	62	93	89	87
Ciclista	40	54	65	46	64	59	52	55	42
Demais Condutores	98	78	110	83	75	75	84	81	86
Outros	-	1	-	1	-	4	-	-	-
Total	421	444	512	423	442	414	467	456	424

Fonte: DETRAN/DF



Fonte: DETRAN/DF – Boletim anual preliminar

Gráfico 70: Número de mortes em acidentes de trânsito, 2000 a 2009

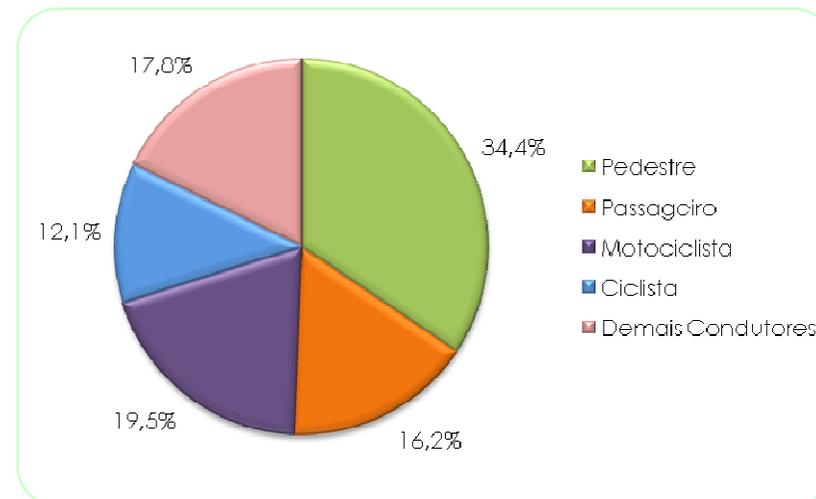


Gráfico 71: Distribuição percentual das mortes em acidentes de trânsito, 2008

Mostra-se igualmente relevante o número de motociclistas envolvidos em acidentes com morte, que cresce a cada ano. Esse crescimento é devido ao aumento da frota de motocicletas, aliado a outros fatores, como a prática de altas velocidades e a imprudência no trânsito. O Gráfico 71 apresenta a proporção de ocorrência de mortes (ciclistas, motociclistas, passageiros e demais condutores), para o ano de 2008.

Também em relação aos acidentes de trânsito, é importante observar os locais em que estes ocorrem. A maior incidência de acidentes em um determinado local mostra a necessidade de intervenções pontuais. Por exemplo, deve-se verificar se o local possui condições adequadas de geometria viária, sinalização, pavimentação, iluminação, entre outras.

De acordo com dados estatísticos do DETRAN/DF, em 21 Regiões Administrativas ocorreram acidentes com mortes em 2008. Dentre as RAS, Ceilândia foi o local com maior incidência de acidentes, seguida pela RA Brasília (considerou-se também o Sudoeste e o Octogonal). Taguatinga foi a terceira RA em número de acidentes.

Destacam-se, entre as vias urbanas, pela grande ocorrência de acidentes de trânsito em 2008, a via MN1 (Hélio Prates) em Ceilândia, com 7 acidentes com vítimas fatais; a Avenida Recanto das Emas, no Recanto das Emas, com 6 acidentes com morte; e, com 4 acidentes cada uma, a Avenida Alagado, em Santa Maria, as Avenidas Elmo Serejo e Comercial Norte, em Taguatinga, a 1ª Avenida Norte, em Samambaia, e a Avenida São Sebastião, em São Sebastião.

Dentre as rodovias federais, aquela que apresentou o maior número de acidentes fatais no ano de 2008 foi a BR-020, com 36 acidentes, o que representa mais da metade (51,4%) dos acidentes fatais nas rodovias federais que cortam o Distrito Federal. A BR-070 também apresentou um número elevado, com 14 acidentes (20%). Já nas rodovias distritais, na DF-001 (EPCT) ocorreram 33 acidentes (18,4% dos acidentes fatais nas rodovias distritais), seguida pela DF-290, com 17 acidentes (9,5%), a DF-003 (EPIA) e a DF-180, com 14 acidentes (7,8%).

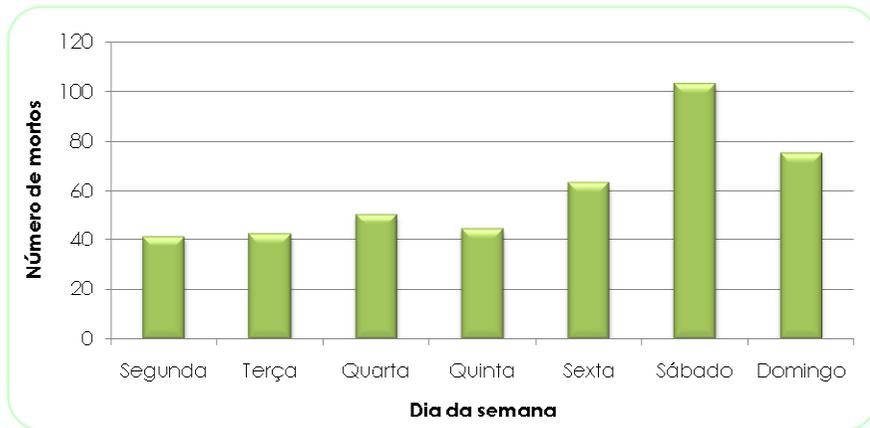
A Tabela 23 apresenta uma análise considerando a extensão das rodovias distritais, por meio do número de acidentes com vítimas fatais por quilômetro, para o ano de 2007, além da classificação das rodovias em relação a esse índice.

Tabela 23: Classificação das rodovias do DF de acordo com o número de acidentes com vítimas fatais por quilômetro, 2007

Rodovia	Quantidade de acidentes com vítimas		Extensão (km)	Acidentes com mortes km	Classificação
	Fatais	Não fatais			
DF-002	14	112	13,8	1,01	1
DF-075	8	266	8,1	0,99	2
DF-095	9	108	15,7	0,57	3
DF-085	6	316	11,2	0,54	4
DF-015	2	17	3,9	0,51	5
DF-003	17	439	36,9	0,46	6
DF-280	5	24	12,6	0,40	7
DF-290	13	108	34,0	0,38	8
DF-009	4	49	10,7	0,37	9
DF-150	5	58	13,5	0,37	10
DF-087	1	11	3,1	0,32	11
DF-463	1	11	3,9	0,26	12
DF-079	2	38	8,2	0,24	13
DF-001	32	615	131,8	0,24	14
DF-035	1	3	4,2	0,24	15
DF-025	5	153	27,8	0,18	16
DF-005	3	42	18,0	0,17	17
DF-180	11	96	70,0	0,16	18
DF-128	4	27	25,6	0,16	19
DF-004	3	102	20,0	0,15	20
DF-130	7	39	47,8	0,15	21
DF-440	3	10	21,6	0,14	22
DF-475	1	20	7,4	0,14	23
DF-230	5	18	46,0	0,11	24
DF-250	4	28	53,1	0,08	25
DF-140	1	14	14,8	0,07	26
DF-445	1	2	15,6	0,06	27
DF-345	1	4	20,6	0,05	28
DF-100	1	2	52,8	0,02	29

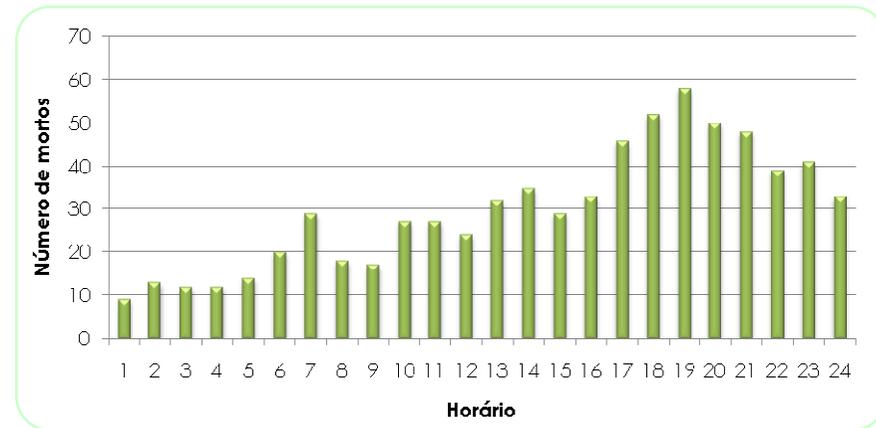
Rodovia	Quantidade de acidentes com vítimas		Extensão (km)	Acidentes com mortes km	Classificação
	Fatais	Não fatais			
DF-205	1	7	78,7	0,01	30
DF-006	0	0	2,1	0,00	31
DF-007	0	7	2,1	0,00	32
DF-027	0	0	1,8	0,00	33
DF-047	0	25	5,1	0,00	34
DF-051	0	41	3,9	0,00	35
DF-055	0	8	7,2	0,00	36
DF-065	0	9	4,0	0,00	37
DF-105	0	0	28,3	0,00	38
DF-120	0	0	43,3	0,00	39
DF-125	0	0	26,2	0,00	40
DF-190	0	6	22,7	0,00	41
DF-240	0	10	10,6	0,00	42
DF-285	0	4	25,6	0,00	43
DF-320	0	1	27,2	0,00	44
DF-326	0	0	9,9	0,00	45
DF-355	0	0	20,9	0,00	46
DF-430	0	4	11,3	0,00	47
DF-435	0	1	12,0	0,00	48
DF-442	0	0	0,5	0,00	49
DF-451	0	0	6,1	0,00	50
DF-465	0	0	4,3	0,00	51
DF-473	0	4	3,0	0,00	52
DF-480	0	34	5,3	0,00	53
DF-483	0	14	4,4	0,00	54
DF-495	0	2	11,6	0,00	55

Os Gráficos 72 e 73 apresentam os dias da semana e os horários do dia de maior ocorrência de mortes em acidentes de trânsito. Já as Figuras 91 a 93 mostram esses dados separados em vias urbanas, rodovias distritais e rodovias federais.



Fonte: a partir de dados do DETRAN/DF

Gráfico 72: Distribuição das mortes em acidentes de trânsito por dia da semana, 2008



Fonte: a partir de dados do DETRAN/DF

Gráfico 73: Distribuição das mortes em acidentes de trânsito por hora de ocorrência, 2008

Dia da Semana	Faixa Horária																							Total	
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22		23
Segunda	1	-	2	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	7	-	-	1	1	-	15
Terça	1	-	-	1	1	-	-	1	-	1	2	2	1	2	4	1	1	1	1	-	-	-	1	2	23
Quarta	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	1	1	1	3	1	2	2	1	-	3	-	1	2	-	20
Quinta	-	-	-	-	-	2	2	3	-	1	1	1	-	-	1	-	-	1	3	1	2	-	1	3	22
Sexta	1	-	-	-	2	1	-	2	-	2	3	-	1	-	2	2	1	4	-	-	-	2	3	1	27
Sábado	-	-	2	1	-	-	2	1	-	-	1	2	-	2	2	3	3	1	-	3	4	4	5	1	37
Domingo	1	1	1	-	2	1	-	1	1	1	1	-	1	1	2	1	-	2	1	4	-	2	-	1	25
Total	4	1	5	2	5	6	4	9	2	5	9	6	4	8	12	9	7	11	12	11	6	10	13	8	169

Fonte: DETRAN/DF

Figura 91: Matriz de ocorrência de mortes em acidentes nos horários e dias da semana nas vias urbanas, 2008

Dia da Semana	Faixa Horária																							Total	
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22		23
Segunda	1	-	1	-	-	-	1	-	1	-	1	2	-	1	-	-	2	2	1	1	-	1	-	-	15
Terça	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	-	1	-	-	3	1	1	2	-	1	-	13
Quarta	-	1	-	-	-	-	1	2	2	2	1	1	-	-	-	1	-	2	1	3	1	1	-	-	19
Quinta	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2	1	2	1	1	1	-	3	1	1	4	1	-	-	19
Sexta	-	3	-	2	1	1	-	2	2	-	1	3	-	2	-	-	2	1	4	3	1	2	-	-	30
Sábado	-	2	1	2	1	1	-	3	2	1	1	-	1	1	1	1	2	2	5	8	3	6	2	3	49
Domingo	1	1	2	-	-	-	4	3	-	-	1	-	-	1	2	-	-	2	4	3	4	2	1	3	34
Total	3	7	4	4	2	2	6	10	8	3	8	8	4	6	5	3	6	15	17	20	15	13	4	6	179

Fonte: DETRAN/DF

Figura 92: Matriz de ocorrência de mortes em acidentes nos horários e dias da semana nas rodovias distritais, 2008

Dia da Semana	Faixa Horária																							Total	
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22		23
Segunda	-	-	1	1	-	-	-	1	-	-	-	-	1	2	1	-	-	1	1	-	-	1	-	1	11
Terça	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	1	-	1	1	-	-	-	6
Quarta	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1	-	1	-	-	1	2	1	-	1	11
Quinta	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	3
Sexta	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	3	-	1	-	-	-	6
Sábado	1	-	-	1	-	-	3	1	-	-	-	-	-	1	1	-	1	1	1	4	1	1	-	1	17
Domingo	-	-	-	1	1	1	-	-	-	-	-	1	1	2	-	-	3	-	-	2	2	1	-	1	16
Total	2	0	2	3	1	1	4	3	0	0	0	2	4	5	4	2	4	3	5	8	9	4	0	4	70

Fonte: DETRAN/DF

Figura 93: Matriz de ocorrência de mortes em acidentes nos horários e dias da semana nas rodovias federais, 2008

Observa-se uma maior concentração de mortes em acidentes de trânsito nos finais de semana (sexta-feira, sábado e domingo), no período entre 17 e 21h.

b) Dados de feridos em acidentes

O DETRAN/DF conceitua acidente com ferido qualquer acidente de trânsito em que uma ou mais pessoas sofram lesões, sem que cause a morte de nenhuma delas até 30 dias após o acidente.

A Tabela 24 mostra o número de acidentes de trânsito com feridos em vias urbanas, rodovias distritais e federais, e o Gráfico 74 mostra as taxas de acidentes com feridos em relação à frota e ao número de habitantes, entre os anos de 2001 e 2008.

Tabela 24: Feridos em acidentes de trânsito com feridos no DF, 2001 a 2008

Ano	Via Urbana	Rodovia Distrital	Rodovia Federal	Total	Frota	População	Taxa de feridos em acidentes de trânsito por 10 mil veículos	Taxa de feridos em acidentes de trânsito por 100 mil habitantes
2001	4663	1951	348	6962	651342	2129951	106,9	326,9
2002	5193	2081	386	7660	688746	2180279	111,2	351,3
2003	5261	2226	398	7885	732138	2231101	107,7	353,4
2004	5669	2343	422	8434	775112	2282049	108,8	369,6
2005	6173	2302	475	8950	821352	2332948	109,0	383,6
2006	6026	2527	436	8989	883676	2383614	101,7	377,1
2007	6641	2845	560	10046	964534	2433853	104,2	412,8
2008	6536	2902	537	9975	1046638	2483505	95,3	401,7

Fonte: Departamento de Trânsito do Distrito Federal – DETRAN/DF

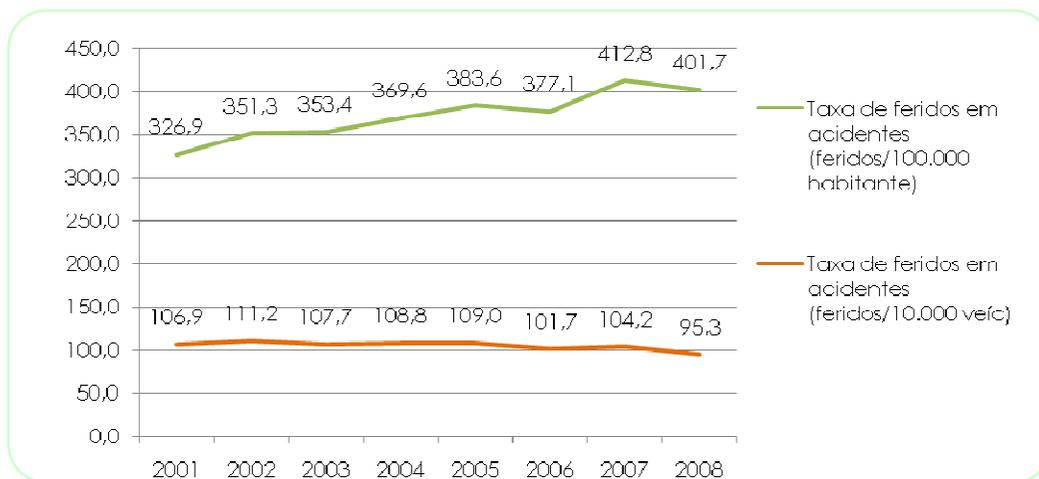


Gráfico 74: Taxas de acidentes com feridos por veículos e por habitantes, 2001 a 2008

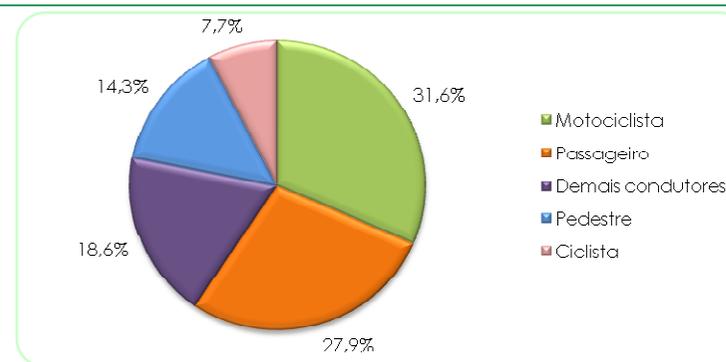
Apesar de a taxa de mortes apresentar uma tendência de redução, observa-se no Gráfico 74 que a taxa de feridos em acidentes de trânsito por 10 mil veículos praticamente se manteve estável no decorrer dos últimos anos enquanto a taxa de feridos em acidentes de trânsito por 100 mil habitantes vem crescendo no decorrer dos anos.

A Tabela 25 apresenta os dados de feridos em acidentes de trânsito no ano de 2008 por tipo de envolvimento e o Gráfico 75 mostra a distribuição do total de feridos em acidentes de trânsito por tipo de envolvimento em 2008 (vias urbanas, rodovias distritais e rodovias federais).

Tabela 25: Feridos em acidentes de trânsito por tipo de envolvimento, 2008

	Vias Urbanas	Rodovia Distrital	Rodovia Federal	Total
Motociclista	2750	1252	191	4193
Passageiro	1742	1506	448	3696
Demais condutores	1220	1005	246	2471
Pedestre	1514	323	54	1891
Ciclista	801	192	24	1017
Outros	2	1	2	5

Fonte: DETRAN, 2009



Fonte: a partir de dados do DETRAN, 2009

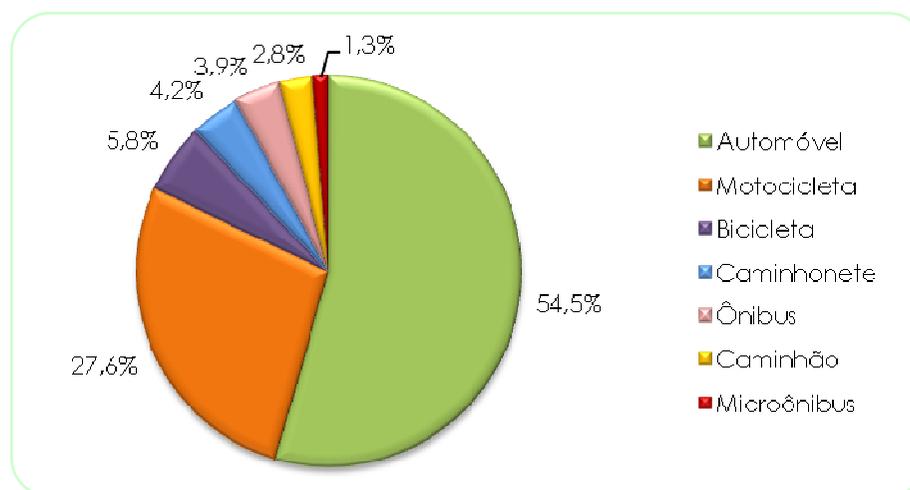
Gráfico 75: Porcentagens de feridos em acidentes de trânsito por tipo de envolvimento, 2008

Enquanto os pedestres constituem o maior grupo entre os mortos por acidentes de trânsito, no caso dos acidentes com feridos os motociclistas têm maior participação – 31,6%. Na Tabela 26 e no Gráfico 76, apresenta-se o envolvimento de veículos em acidentes com feridos, distribuídos por tipo de veículo e jurisdição da via, no ano de 2008.

Tabela 26: Tipos de veículos envolvidos em acidentes com feridos, de acordo com a jurisdição da via, 2008

	Vias Urbanas	Rodovia Distrital	Rodovia Federal	Total
Automóvel	6027	3020	580	9627
Motocicleta	3257	1412	206	4875
Bicicleta	809	193	25	1027
Caminhonete	436	261	37	734
Ônibus	479	184	35	698
Caminhão	217	209	65	491
Microônibus	176	44	6	226
Não informado	71	33	10	114
Carroça	17	5	2	24
Outros	10	9	2	21

Fonte: DETRAN/DF – 2009



Fonte: DETRAN/DF, 2009

Gráfico 76: Porcentagens de tipos de veículos envolvidos em acidentes com feridos no DF, 2008

Tanto nos acidentes fatais quanto nos acidentes com feridos, o automóvel, em 2008, foi o tipo de veículo que se encontrou envolvido na maioria dos casos, seguido pela motocicleta.

Nos acidentes com feridos, 82,1% tiveram a participação de motocicleta ou de automóvel. Entretanto, ao analisar separadamente os acidentes envolvendo esses dois tipos de veículo, fica evidente a severidade dos acidentes envolvendo motocicletas. Isto porque, enquanto os automóveis, correspondentes a 75,4% da frota, estão presentes em 54,5% dos acidentes com feridos, as motocicletas, equivalentes a 10,3% da frota, participam em 27,6% dos acidentes com feridos. A Tabela 27 apresenta a distribuição da ocorrência de acidentes com feridos pelos dias da semana, segundo a jurisdição da via, no ano de 2008. O Gráfico 77, a distribuição percentual do total dessas ocorrências.

Tabela 27: Número de acidentes com feridos por dia da semana, 2008

	Vias Urbanas	Rodovia Distrital	Rodovia Federal	Total
Segunda	905	388	67	1360
Terça	967	419	62	1448
Quarta	919	399	83	1401
Quinta	855	391	70	1316
Sexta	985	454	64	1503
Sábado	1057	458	94	1609
Domingo	848	393	97	1338

Fonte: DETRAN/DF

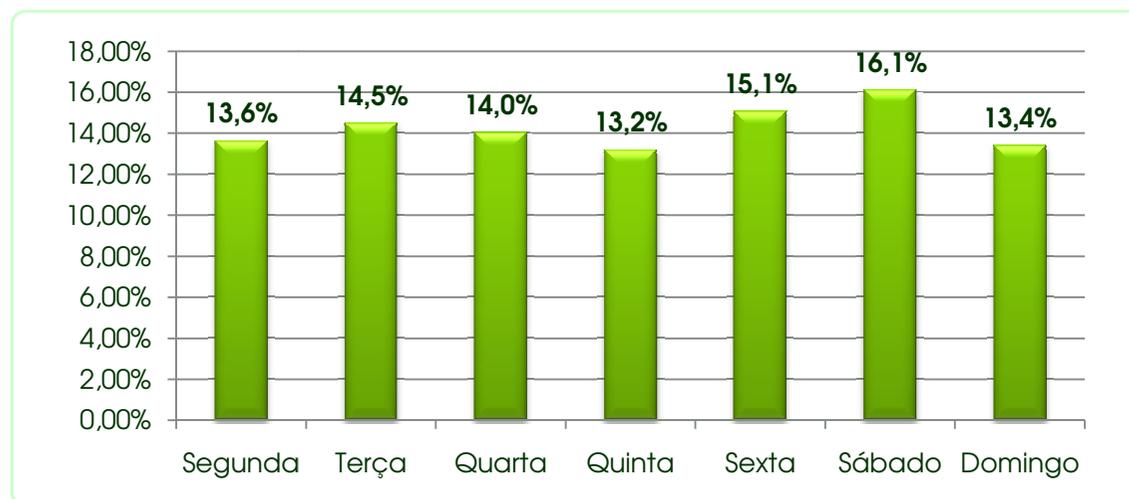


Gráfico 77: Porcentagem das ocorrências dos acidentes com feridos nos dias da semana, 2008

Enquanto as mortes por acidentes de trânsito ocorrem em maior número de sexta a domingo, os acidentes com feridos são distribuídos de forma quase equivalente por todos os dias da semana.

2.6.4 Sinalização viária

A sinalização viária tem importância fundamental para a segurança e conforto dos usuários, bem como para a fluidez do tráfego. Os condutores que trafegam por vias mal sinalizadas ou mal conservadas sentem-se confusos e inseguros, e, em muitas situações, não conseguem visualizar com antecedência as marcações no pavimento, como as faixas de pedestres.

A sinalização viária é composta, basicamente, por: sinalização vertical, sinalização horizontal, sinalização semafórica e sinalização de obras. A sinalização vertical subdivide-se em sinalização de regulamentação, de advertência e de indicação. Do ponto de vista legal, a matéria está regulamentada por resoluções do CONTRAN, não havendo no Distrito Federal dúvidas ou questionamentos quanto à aplicação dos sinais de trânsito.

A seguir são feitas considerações diversas sobre a situação da sinalização de trânsito no Distrito Federal, segundo cada tipo.

a) Sinalização horizontal

Os órgãos responsáveis pela sinalização horizontal no DF, o DETRAN, nas vias urbanas, e o DER, nas rodovias, não dispõem de equipe técnica em quantidade suficiente para o planejamento e execução das atividades e projetos necessários, incluindo a manutenção da sinalização horizontal. São comuns projetos insuficientemente detalhados, como a delimitação incorreta de vagas de estacionamento e de carga e descarga (tratado em outro item), bem como a insuficiência de projetos de canalização de tráfego, mediante marcações no pavimento, que poderiam melhorar as condições de segurança de trânsito. Há também dificuldades quanto a procedimentos regulamentados para a fiscalizar a execução de serviços de sinalização horizontal contratados. O DER, que executa diretamente parte dos serviços de manutenção da sinalização, nem sempre dispõe de material apropriado (tintas e películas) em termos de facilidade de aplicação e durabilidade.

Ademais, a manutenção da sinalização horizontal não é vista como atividade preventiva e normalmente se faz apenas após o aparecimento dos problemas. É comum encontrar no DF sinalização desgastada em locais perigosos como rotatórias e passagens de pedestres, fato que contribui para a ocorrência de acidentes. De maneira geral, nas diversas regiões administrativas, a sinalização horizontal encontra-se em situação regular nas vias principais e apresenta desgaste decorrente da ação do tempo nas vias secundárias.

Nas Figuras 94 e 95 adiante são apresentados exemplos de problemas de sinalização horizontal na Área de Estudo.



Figura 94: Sinalização horizontal desgastada em Recanto das Emas

Figura 95: Sinalização horizontal desgastada em São Sebastião

b) Sinalização vertical

A sinalização vertical das vias urbanas e rodovias no Distrito Federal, composta pela sinalização de regulamentação, de advertência e indicativa, normalmente apresenta melhor situação de conservação que a sinalização horizontal. Os problemas principais de manutenção referem-se às placas deterioradas devido à ação do tempo ou às danificadas por pichações.

Da mesma forma que para a sinalização horizontal, o DETRAN e o DER não dispõem de equipe técnica em quantidade suficiente para o planejamento e execução das atividades e projetos necessários. O DER, além de executar a sinalização vertical por meio de contratações com o setor privado, implanta também diretamente parte dos serviços. Para isto, possui instalação própria para a fabricação e recuperação de placas de sinalização. Há grande carência de sinalização indicativa destinada à orientação de tráfego no sistema viário principal do Distrito Federal.

A Figura 96 exemplifica problemas de conservação da sinalização vertical em Samambaia (uma placa provavelmente arrancada por ato de vandalismo e outra desgastada pela ação do tempo). A Figura 97 registra a ausência de sinalização vertical junto a uma ondulação transversal, no Jardim Botânico. Cabe salientar que a sinalização das ondulações transversais é de extrema importância por conta da segurança viária.



Figura 96: Sinalização vertical em Samambaia



Figura 97: Ondulação transversal sem sinalização vertical no Jardim Botânico

c) Sinalização Semafórica

A sinalização semafórica é uma das principais ferramentas de controle de tráfego em um sistema viário. Esse instrumento tem como objetivo controlar o trânsito em uma interseção, em uma passagem de pedestres ou em outras situações, para possibilitar maior fluidez ao tráfego e maior segurança aos usuários da via.

Em 2008 operavam no Distrito Federal semáforos em 435 aproximações, sendo 30 em vias de responsabilidade do DER e o restante em vias de responsabilidade do DETRAN. A Figura 98 mostra a localização dos semáforos em operação no ano de 2008.

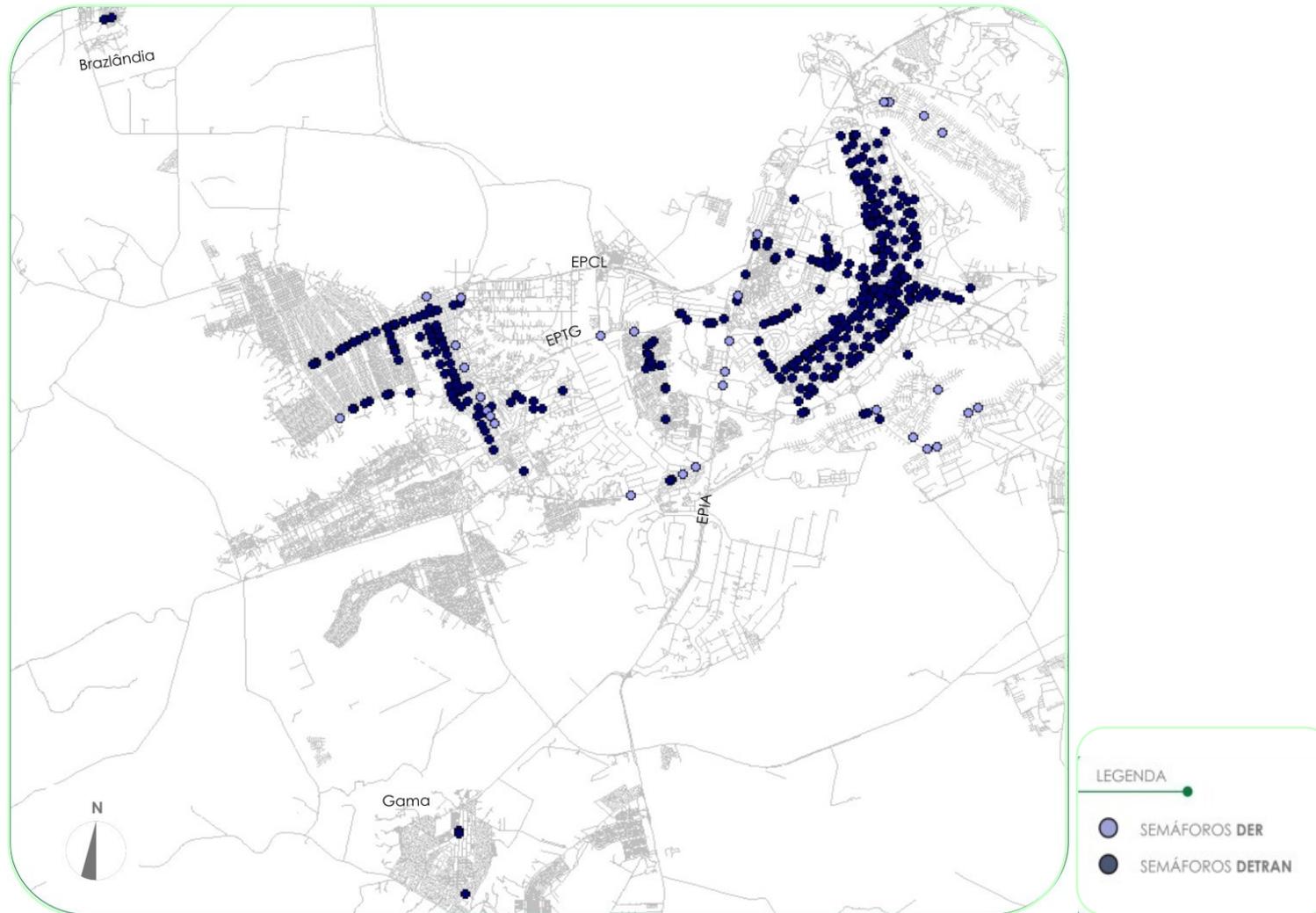


Figura 98: Localização dos semáforos no Distrito Federal, 2008

Os órgãos responsáveis pela sinalização semafórica no DF são o DETRAN, nas vias urbanas, e o DER, nas rodovias. Esses órgãos, na mesma forma mencionada para a sinalização horizontal e vertical, não dispõem de equipe técnica em quantidade suficiente para o planejamento e elaboração dos projetos necessários. Os projetos de sinalização semafórica e a operação dos equipamentos são feita de forma descentralizada, mediante contratação de empresa privada.

Apesar da grande quantidade de semáforos no Distrito Federal, principalmente na área urbana, o DETRAN ainda não dispõe de um Centro de Controle Operacional (CCO) que possibilite a integração dos semáforos e a elaboração de planos e programações semafóricas dentro de um padrão tecnológico avançado. Cabe considerar que o DETRAN já desenvolveu estudos detalhados para o referido CCO, bem como para controladores de tráfego modernos que deverão ser instalados para possibilitar um real avanço no controle de tráfego do Distrito Federal.

d) Sinalização de Obras

Os sinais e dispositivos para a sinalização de obras viárias estão regulamentados pela Resolução do CONTRAN 160/2004.

Os órgãos responsáveis pela sinalização de obras viárias no DF são aqueles que contratam as empresas executoras, normalmente a NOVACAP e o DER. As empresas executoras das obras viárias são obrigadas por lei e pelas exigências dos contratos firmados com os órgãos do Distrito Federal a implantar a sinalização de obras de forma a garantir a segurança dos usuários.

Embora as exigências estejam bem definidas a respeito da sinalização de obras, o que se observa em campo é que nos diversos trechos em obras a sinalização específica era escassa e pouco objetiva, dificultando a orientação dos motoristas e deixando o usuário confuso com as alterações e desvios de tráfego. A situação é considerada mais grave no período noturno e em momentos de chuva.

Como registro da gravidade do problema, vale considerar o aumento dos acidentes de trânsito com vítimas fatais ocorridos na DF-003 (EPIA), que foi de 14, no ano de 2008, para 33, no ano de 2009. Este aumento, de 135%, é extremamente alto e injustificável.

Constitui uma dificuldade para a correta utilização das placas de sinalização, da sinalização horizontal e dos dispositivos auxiliares para sinalização de obras a inexistência de procedimentos padronizados, em forma de um manual, que possam basear a sinalização de obras viárias, incluindo as medidas referentes ao desenvolvimento de velocidades moderadas e as recomendações para a construção de desvios de tráfego.

Outra questão relevante é que a responsabilidade maior para a correta sinalização das obras viárias deve ser do Governo do DF, através dos órgãos contratantes e responsáveis pela fiscalização das obras. A fiscalização pelos órgãos do DF, normalmente DER e NOVACAP, deve ser atuante junto às empresas executoras, de forma a garantir a segurança dos usuários. Também de responsabilidade do Governo devem ser as informações prévias ao usuário sobre aspectos diversos da obra, como período e modo de funcionamento da via durante a execução.

2.6.5 Operação de trânsito

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, a operação de trânsito é o “monitoramento técnico baseado nos conceitos de engenharia de tráfego, das condições de fluidez, de estacionamento e parada na via, de forma a reduzir as interferências tais como veículos quebrados, acidentados, estacionados irregularmente atrapalhando o trânsito, prestando socorros imediatos e informações aos pedestres e condutores”.

As operações de trânsito podem tratar problemas como a organização diária do tráfego em vias e corredores importantes; o acompanhamento do desempenho do tráfego para remoção de interferências (veículos quebrados, acidentes); o acompanhamento de eventos especiais; o acompanhamento de circulação de veículos e cargas especiais; a monitoração do desempenho do tráfego em situações típicas e em projetos especiais.

A operação de trânsito pode ser classificada²⁴ em:

- Operações rotineiras: são as atividades que caracterizam o trabalho diário de campo, com o objetivo de minimizar os impactos dos problemas gerados pelo trânsito diário: canalizações e desvios de tráfego, operação de semáforos e acessos, remoção de interferências, orientação de fluxos de veículos e pedestres, fiscalização de obras nas vias etc.;
- Operações programadas: organizadas por ocasião de eventos programados com antecedência e com grande impacto sobre o trânsito como jogos de futebol, volta às aulas, eventos cívicos e religiosos e grandes apresentações artísticas;
- Operações de emergência: necessárias em eventos como enchentes, incêndios e passeatas. Por sua imprevisibilidade quanto à ocorrência, efeitos e duração, exigem grande capacidade de mobilização e coordenação.

²⁴ Transporte Humano: cidades com qualidade de vida. Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), 1977

Para que ocorra uma gestão eficiente do trânsito duas ações devem ser constantes: o monitoramento e a fiscalização do sistema. Os aspectos referentes a cada uma delas são apresentados a seguir.

a) Monitoramento

A etapa de monitoramento do trânsito e sistema viário é importante para se garantir uma boa mobilidade de pessoas e bens com segurança e fluidez, evitando que interferências possam causar danos à circulação.

Durante a realização de obras viárias o monitoramento do trânsito no local é muito importante uma vez que estas podem causar transtornos ao usuário, como grandes congestionamentos. O monitoramento de obras viárias em execução permite identificar as interferências que podem ocorrer no sistema viário e prevenir que estas causem impactos negativos no trânsito. Por exemplo, deve-se verificar se a sinalização indicativa ao usuário foi instalada no local e se esta contém informações suficientes. A sinalização indicativa deve alertar o usuário do sistema viário sobre a existência de uma obra, a respeito de caminhos alternativos, quanto a tempo de execução. Cabe ressaltar que antes da realização de uma obra, deve ser feito um planejamento adequado do funcionamento do sistema viário, considerando os desvios a adotar, a época do ano em que a obra será realizada, a necessidade de interdição de vias importantes na área urbana.

Não apenas as vias devem ser objeto de inspeção, mas também as calçadas. Quaisquer problemas que possam prejudicar o deslocamento de pedestres (como a presença de entulhos nas calçadas, calçadas quebradas em função de rompimento de redes pluviais) devem ser solucionados, seja pelo autor da obra seja pelo órgão gestor do sistema.

Uma rotina diária de inspeção permite aos agentes em campo monitorar o sistema viário como um todo, observando aspectos que possam trazer transtornos no trânsito: inexistência de sinalização nas aproximações, sinalização colocada de forma equivocada, tempos de semáforos não compatíveis com o fluxo de veículos.

Nas operações de campo os agentes podem evitar que veículos quebrados em pontos estratégicos do sistema viário e acidentes em horários de pico causem grandes congestionamentos; uma vez identificado o problema, eles devem acionar o sistema de guincho ou até mesmo promover a remoção dos veículos das vias para permitir a fluidez do trânsito.

Durante a ocorrência de eventos programáveis e não programáveis podem ocorrer congestionamentos. As passeatas, manifestações, comemorações e passeios ciclísticos são exemplos desses eventos. Cabe aos agentes em campo orientar o fluxo de veículos e pessoas, verificando quais as melhores alternativas para desviar o trânsito local.

b) Fiscalização

A fiscalização é o exercício do poder de polícia administrativa. Pode ser exercida por agentes credenciados pelo órgão ou entidade de trânsito. A fiscalização do trânsito tem como objetivo fazer o cidadão cumprir as normas e leis existentes.

Os agentes de fiscalização têm como função primária a operação do trânsito, orientando condutores e pedestres, priorizando vias com grande fluxo viário. A fiscalização e o monitoramento são atividades que ocorrem simultaneamente, uma vez que as duas atividades têm o mesmo objetivo: a garantia de uma boa fluidez do trânsito e segurança dos usuários.

Com base em um diagnóstico dos problemas encontrados na cidade, as ações de fiscalização devem ser direcionadas aos fatores que efetivamente trazem danos à circulação e às pessoas. Por exemplo, em locais com alto número de acidentes de trânsito, as ações de fiscalização devem ser voltadas a comportamentos que favoreçam a ocorrência de acidentes: velocidades acima das permitidas, uso de álcool, manobras não permitidas etc. No que se refere à circulação, as ações devem estar voltadas para infrações como estacionamento em áreas proibidas (filas duplas), ultrapassagem de semáforo vermelho, remoção de veículos quebrados nas vias, remoção de veículos envolvidos em acidentes, realização de retornos não permitidos, carga e descarga em locais (e horários) irregulares etc.

A fiscalização também deve atuar em obras em execução. Deve ser observado se a sinalização (para orientação dos condutores e pedestres) está adequada, evitando, assim, a ocorrência de acidentes. Deve-se fiscalizar ainda a ocorrência constante de transtornos causados pelas obras: infiltrações, areia na pista etc. Cabe aos agentes notificar o responsável pela obra e acompanhar a solução dos problemas causados.

A operação viária voltada à solução desses problemas com agilidade é quase inexistente no Distrito Federal, salvo as operações de fiscalização de trânsito destinadas à autuação de infratores.

2.6.6 Fiscalização eletrônica

A fiscalização eletrônica constitui importante ferramenta na área de operação viária para reduzir os acidentes de trânsito.

No Distrito Federal, os equipamentos de fiscalização eletrônica têm sido utilizados pelo DETRAN e pelo DER para registrar as infrações de excesso de velocidade e de avanços de sinal. São mais de 600 equipamentos instalados nas vias urbanas e rodovias com tal finalidade.

Dos problemas detectados e das reclamações dos usuários referentes à fiscalização eletrônica no DF, destacam-se os seguintes:

- Equipamentos mal localizados ou parcialmente escondidos;
- Equipamentos mal sinalizados ou não sinalizados;
- Radares móveis usado sem critérios claramente voltados à segurança viária e mal sinalizados;
- Uso do equipamento eletrônico do tipo fixo ostensivo (barreira eletrônica), que destinado ao controle da velocidade em locais perigosos (em frente a uma escola, por exemplo), tem sido utilizado para controlar velocidades em trechos viários, onde devem ser instalados equipamentos do tipo fixo não ostensivo (pardais).

Nos últimos anos, entretanto, estudos e ações desenvolvidos pelo DETRAN e pelo DER permitiram a redução desses problemas. O radar móvel não tem sido utilizado e os estudos técnicos contratados por esses órgãos, de forma a atender as exigências constantes das resoluções do CONTRAN, trouxeram melhorias tanto na localização mais correta dos equipamentos quanto na sua sinalização. Os estudos contratados pelo DER incluíram análises detalhadas da localização dos acidentes, de modo a embasar tecnicamente a alocação dos equipamentos eletrônicos.

Embora tenham ocorrido avanços na fiscalização eletrônica nas vias urbanas e principalmente nas rodovias do DF, muito ainda precisa ser feito em termos de planejamento e de estudos técnicos para alcançar uma fiscalização eletrônica realmente eficiente no Distrito Federal.

2.6.7 Educação de trânsito

A educação de trânsito constitui uma atividade de transmissão de informações que visa a modificar a atitude de condutores, passageiros e pedestres e melhorar a atuação dos profissionais da área de trânsito. São três as suas áreas básicas de atuação: educação no ensino regular; formação e aperfeiçoamento de pessoal e campanhas educativas.

No Distrito Federal, os órgãos com maiores responsabilidades na área de educação de trânsito são o DETRAN e o DER.

A atuação do DER se faz presente com a Escola Vivencial de Trânsito – a Transitolândia, situada no Parque Rodoviário do DER, em Sobradinho. O objetivo da escola é ensinar às crianças do Ensino Fundamental (de escolas públicas e particulares) como ser um bom pedestre, aquele que colabora com o trânsito e não põe sua vida em risco. Na escola, as crianças participam de um teatro em que os atores ensinam as regras de trânsito. Depois de aprender como atravessar na faixa de pedestres, como utilizar o semáforo e o cinto de segurança, seguem para a mini-cidade construída na escola para vivenciar e consolidar os ensinamentos. Para facilitar as visitas à Transitolândia, o DER disponibiliza, gratuitamente, dois ônibus que fazem o transporte de até 92 crianças.

O DETRAN, por sua vez, atua prioritariamente na capacitação de condutores infratores que tiveram suas carteiras de habilitação suspensas, bem como com o acompanhamento dos trabalhos das escolas de formação de condutores e com campanhas educativas.

Cabe destacar como ação educativa de trânsito desenvolvida no Distrito Federal o Programa Paz no Trânsito, realizado na década de 1990. A razão para o desenvolvimento do Programa foram os elevados índices de acidentes registrados na época. O Programa envolveu a mobilização global da sociedade civil, mídia e governo em prol da segurança de trânsito, que resultou na ampla disseminação do respeito à faixa de pedestres, hoje um exemplo do DF de cidadania para todo o país.

No Distrito Federal, os pontos relevantes para serem considerados pela área de educação de trânsito são:

- Não desenvolvimento pelos condutores e pedestres, a exemplo do que ocorre nas demais unidades da Federação, de boas atitudes frente ao trânsito, fato que se reflete em sua qualidade e segurança. O êxito do Programa Paz no Trânsito, mencionado anteriormente, permite inferir que comportamentos corretos no trânsito podem ser alcançados no DF, caso ações amplas de educação conjugadas com a fiscalização e engenharia sejam efetivamente implantadas;
- Carência de campanhas educativas voltadas às principais causas dos acidentes (ingestão de álcool pelo condutor e excesso de velocidade) e ao uso do cinto de segurança, inclusive no banco traseiro;
- Deficiência no ensino das escolas de formação de condutores;
- Insuficiente capacitação de condutores que tiveram suas carteiras de habilitação suspensas. Essa capacitação deve abranger um número maior de condutores, considerando os envolvidos em acidentes graves e todos aqueles que ultrapassaram a pontuação prevista no sistema de pontos (artigos 259 e 261 do Código de Trânsito Brasileiro).

2.6.8 Estacionamentos

A demanda por vagas de estacionamento tem aumentado, acompanhando o crescimento da frota e dos volumes de tráfego nas vias. A oferta de vagas não acompanha o aumento da demanda e o problema do estacionamento torna-se mais grave a cada ano. Ademais, no Distrito Federal e Entorno, o estacionamento irregular ocorre com frequência. A Figura 99 registra ocorrência em Águas Claras, comum no DF: sem nenhum tipo de autorização, particulares delimitam a área para carga e descarga, reduzindo as faixas de rolamento da via. Além de ilegal, o procedimento traz problemas à circulação.

A Figura 100 mostra veículos estacionados em locais não apropriados no centro de Brasília. É grande a demanda por vagas de estacionamento nas regiões que mais concentram empregos.



Figura 99: Irregularidades de estacionamento em Águas Claras



Figura 100: Imagem de irregularidades de estacionamento em Brasília

A Figura 101 e Figura 102 adiante mostram situações irregulares de estacionamento de veículos, como a ocupação calçadas e de faixa de rolamento.



Figura 101: Imagens de irregularidades de estacionamento em Samambaia



Figura 102: Imagens de irregularidades de estacionamento em São Sebastião

O problema de estacionamento no DF e Entorno, parcialmente ilustrado pelas fotos apresentadas, pode ser mais bem compreendido pelas considerações seguintes.

No Plano Piloto, constata-se a insuficiência de oferta de estacionamento em praticamente todas as entrequadras comerciais. Isto tem provocado a invasão das quadras residenciais por veículos cujos ocupantes dirigem-se às áreas comerciais, provocando, não raro, conflitos entre moradores e ocupantes de veículos. Ainda no Plano Piloto, a demanda por estacionamento assume proporções maiores nas áreas que atraem grande número de viagens, a saber: Esplanada dos Ministérios, Setores Bancários Sul e Norte, Setor de Autarquia Sul, Setores Comerciais Sul e Norte, Setores Hoteleiros Sul e Norte, Setores Médico Hospitalar Sul e Norte, Complexos do Buriti e Tribunais do DF.

Este problema, fora do Plano Piloto, é mais relevante em Águas Claras e Taguatinga. Em Águas Claras, a população residente apresenta alta taxa de motorização e há pouca disponibilidade de espaço público para estacionamento. Isso tende a se agravar com o crescimento da cidade e a implantação de novos empreendimentos comerciais. Em Taguatinga, as dificuldades de estacionamento se fazem mais presentes na área central, nas Avenidas Comercial, Samdu e Hélio Prates. Nas demais cidades - Guará I, por exemplo - há uma demanda mais intensa em algumas áreas, onde se concentram serviços, tais

como agências bancárias, escritórios e clínicas. À exceção do mencionado, essa questão tem menor importância, a menos dos pólos geradores de tráfego e de algumas áreas com características especiais – SIA e Cidade dos Automóveis.

Não bastasse o desequilíbrio entre oferta e demanda, a questão se agrava pela insuficiência da fiscalização visando a coibir o estacionamento irregular ou o uso irregular de vagas de estacionamento. Observa-se, com frequência, estacionamento em fila dupla, sobre calçadas e em outros locais proibidos.

Os estudos e projetos de engenharia, elaborados basicamente pelo DETRAN, de forma direta ou indireta, mostram-se insuficientes e, muitas vezes, não corretamente detalhados. Assim, verifica-se ao longo das vias que a sinalização vertical e horizontal que define as vagas de estacionamento não permite ao condutor entender claramente onde pode ou não estacionar, devido à existência de placas de regulamentação de proibição de estacionamento que não definem exatamente o trecho onde a sinalização se aplica, bem como em decorrência da demarcação imprecisa de vagas de estacionamento para idosos, portadores de necessidades especiais, além de vagas para carga e descarga. Por outro lado, a insuficiência de estudos/projetos executivos de estacionamento ao longo das vias, devido, principalmente, à enorme carência de técnicos de nível superior na área de engenharia de tráfego do DETRAN, impede a identificação de trechos viários onde existe hoje a proibição para estacionar, mas que poderiam ser liberados para tal, por não prejudicar a segurança nem a circulação viária.

A inexistência de uma política ou de um programa para a melhoria do estacionamento público no DF constitui outra grande dificuldade para a solução dos problemas no setor. Há que se desenvolver uma política neste sentido, que considere a ampliação da oferta de estacionamento, pensada de forma articulada com a prioridade para o transporte coletivo e de forma a evitar que a ampliação dos estacionamentos gere maior demanda que, por sua vez, acarrete maiores retenções de tráfego.

2.6.9 Polos geradores de tráfego

Existem diversas definições sobre polos geradores de tráfego (PGT), também chamados de polos geradores de viagens (PGV).

A Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo – CET/SP²⁵ assim considera o empreendimento de grande porte que atrai ou produz grande número de viagens, causando reflexos negativos na circulação de seu entorno imediato, podendo prejudicar a acessibilidade de toda uma região, ou agravar condições de segurança de veículos e pedestres; ou, ainda, a edificação ou instalação que exerce grande atratividade sobre a população, mediante a oferta de bens ou serviços, gerando elevado número de viagens, com substanciais interferências no tráfego do entorno e a necessidade de grandes espaços para estacionamento ou carga e descarga.

²⁵ CET (1983) Pólos geradores de viagens. Boletim Técnico nº 32. Companhia de Engenharia de Tráfego. Prefeitura de São Paulo, São Paulo.

Para o Denatran²⁶, PGT é o empreendimento de grande porte que atrai ou produz grande número de viagens, causando reflexos negativos na circulação viária em seu entorno imediato e, em alguns casos, prejudicando a acessibilidade da região, além de agravar as condições de segurança de veículos e pedestres.

Para a Rede Iberoamericana de estudos²⁷, pólos geradores de tráfego são locais ou instalações de distintas naturezas que têm em comum o desenvolvimento de atividades em um porte e escala capazes de exercer grande atratividade sobre a população, produzir um contingente significativo de viagens, necessitar de grandes espaços para estacionamento, carga e descarga e embarque e desembarque, promovendo, conseqüentemente, potenciais impactos. Os *shopping centers*, hipermercados, hospitais, universidades, estádios, terminais de carga, estações de transportes público e mesmo áreas protegidas do tráfego de passagem com múltiplas instalações produtoras de viagens são alguns tipos de PGT.

No Distrito Federal, o Decreto nº 26.048, de 20/07/05, conceitua pólo gerador de tráfego como a edificação ou o conjunto de edificações cujo porte, natureza e oferta de bens ou serviços criam uma situação de complexidade, com interferências no tráfego do entorno e grande demanda por vagas de estacionamento ou de garagem.

O Anexo I do Decreto nº 26.048 estabelece o número de vagas de estacionamento para cada tipo de empreendimento considerado pólo gerador de tráfego e para o empreendimento que não é assim considerado. Indica também a necessidade de áreas de carga e descarga, e embarque e desembarque e para táxis.

A Figura 103, mais adiante, apresenta os principais pólos geradores de tráfego situados no Distrito Federal e nas cidades do Entorno. A Figura 104 mostra de forma mais detalhada os PGT do Plano Piloto e das Regiões Administrativas. Nela, pode-se verificar a predominância de duas áreas polarizadoras do Distrito Federal: a área central de Brasília e a área central de Taguatinga.

O Plano Piloto é o grande atrator de viagens, seguido pelas áreas urbanas de Taguatinga, Ceilândia, Guará, Gama e Sobradinho. Essa configuração confirma os vetores de crescimento que predominam para as regiões oeste, sul e nordeste do DF.

Na região central de Brasília, destacam-se como pólos geradores de tráfego empreendimentos localizados junto ao Eixo Monumental, entre os setores do Buriti/SGON/SIG até a Praça dos Três Poderes. Também se destacam as faculdades e escolas concentradas ao longo das vias W4 e W5, na Asa Sul, prédios comerciais da via W3 Norte e Sul, o campus da UNB, na Asa Norte, às margens da via L2 Norte, e os setores hospitalares, nas extremidades das Asas Norte e Sul.

²⁶ Denatran (2001) Manual de Procedimentos para o Tratamento de Pólos Geradores de Tráfego. Departamento Nacional de Trânsito, Brasília: Denatran/FGV

²⁷ Rede Iberoamericana de Estudo em Pólos Geradores de Viagens (2010). Disponível em: <http://redpgv.coppe.ufrj.br/>. Acesso em: 22 de janeiro de 2010

A área central de Taguatinga abrange a região compreendida desde o setor comercial da EPCT (Pistão) até a Avenida Hélio Prates e a região entre a Avenida Comercial e a Avenida SAMDU. Taguatinga apresenta-se, então, como centro polarizador alternativo, constatado pela aglomeração de diversos pólos geradores de tráfego (saúde, educação, comércio e serviços) densamente ocupados, próximos às principais vias de tráfego: Avenida Hélio Prates, Avenida Central, Avenida Comercial, Avenida SAMDU e o Pistão. A porção sul de Taguatinga é onde ocorre a maior densidade de PGT, principalmente junto às vias SAMDU, Comercial e Pistão. Sua centralidade regional estabelece a função da distribuição dos fluxos oriundos da área oeste do território em direção ao Plano Piloto.

A RA Ceilândia possui grande quantidade de pólos geradores de tráfego, com destaque para a atividade de educação (escolas de 1º e 2º graus) e, de forma dispersa, alguns hospitais e universidades. A região ainda apresenta o comércio junto às vias Hélio Prates e Elmo Serejo, compondo um macropolo regional. A recente expansão da linha do metrô permite novas oportunidades para o adensamento de PGT, principalmente ao longo das vias N1 e Elmo Serejo. Existem atividades de serviço, de pequeno e médio porte, agrupadas no setor de indústrias e oficinas, porém com necessidade de maior incentivo para melhorar a demanda.

Ao Sul, o Gama se destaca como região de apoio a Santa Maria e às cidades do Entorno Sul (Valparaíso de Goiás, Novo Gama e Cidade Ocidental), com PGT das mais variadas atividades, como saúde, educação, comércio, serviços e esportes.

A Nordeste, Sobradinho aparece como apoio aos inúmeros assentamentos e condomínios localizados nessa região.

Planaltina e Brazlândia, com comércio e serviço de expressão apenas local, possuem PGT representativos somente de educação e saúde. Essas regiões administrativas têm sua importância como apoio às áreas rurais limdeiras.

Uma ocorrência relevante é a existência de grandes PGT de comércio e serviço ao longo da via DF-003 (EPIA). Essa região caracteriza-se como um importante eixo de ligação entre as regiões norte e sul do Distrito Federal, e ainda concentra os fluxos oriundos das vias Estrada Parque Ceilândia (EPCL), Estrada Parque Taguatinga (EPTG), Estrada Parque Núcleo Bandeirantes (EPNB), Estrada Parque Guará (EPGU), e de vias dos municípios limítrofes do Distrito Federal em direção a área central do Plano Piloto.

Há também, na região da EPIA, aglomerações de pequenos empreendimentos do tipo serviço, com ênfase para o setor automobilístico, constituindo um polo relevante para o Distrito Federal e um macropolo regional.

As regiões do Parkway, Vicente Pires, São Sebastião, Jardim Botânico e Arniqueiras são estritamente residenciais, não apresentando PGT representativos.

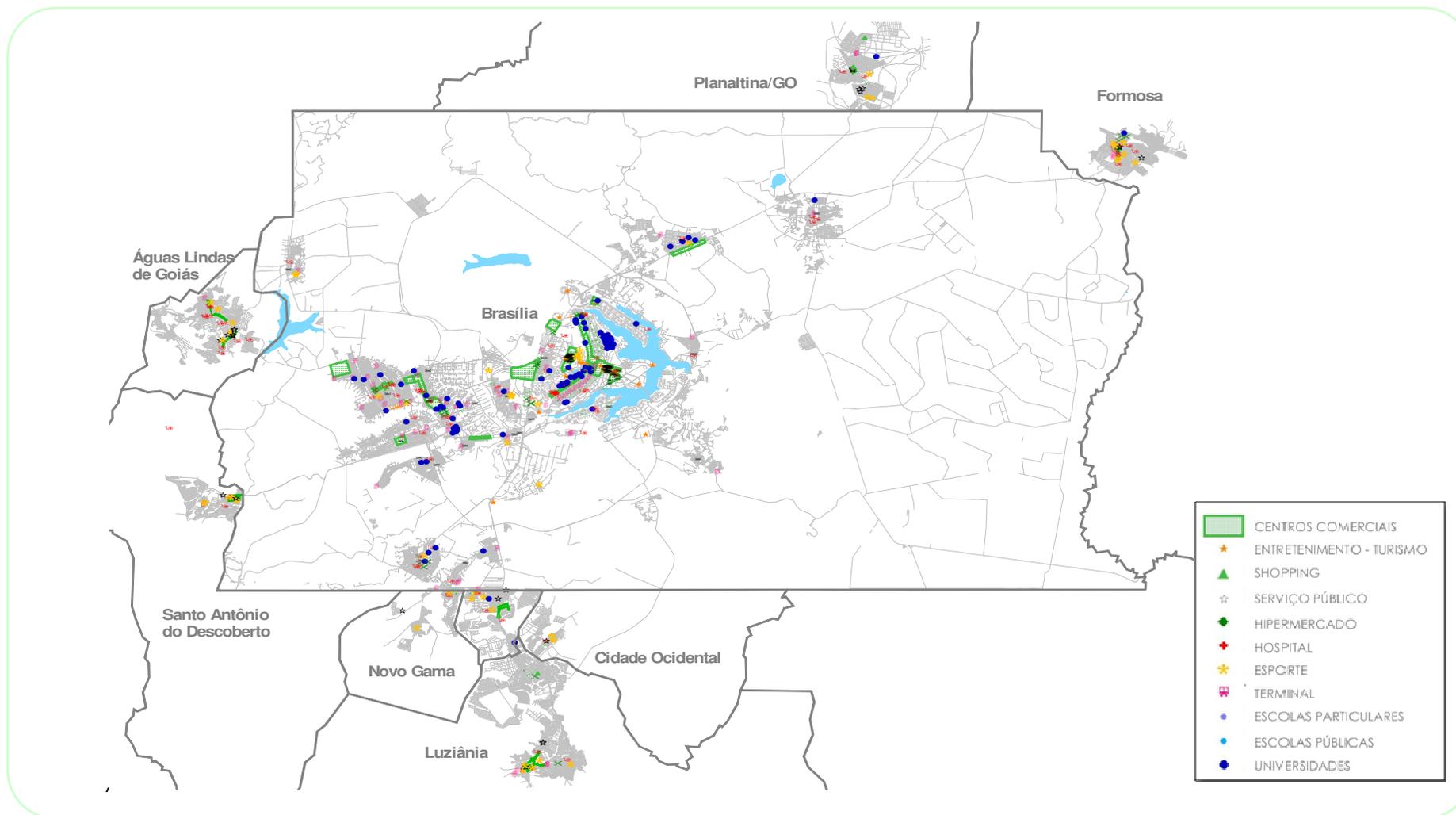


Figura 103: Polos geradores de tráfego no Distrito Federal e Cidades do Entorno

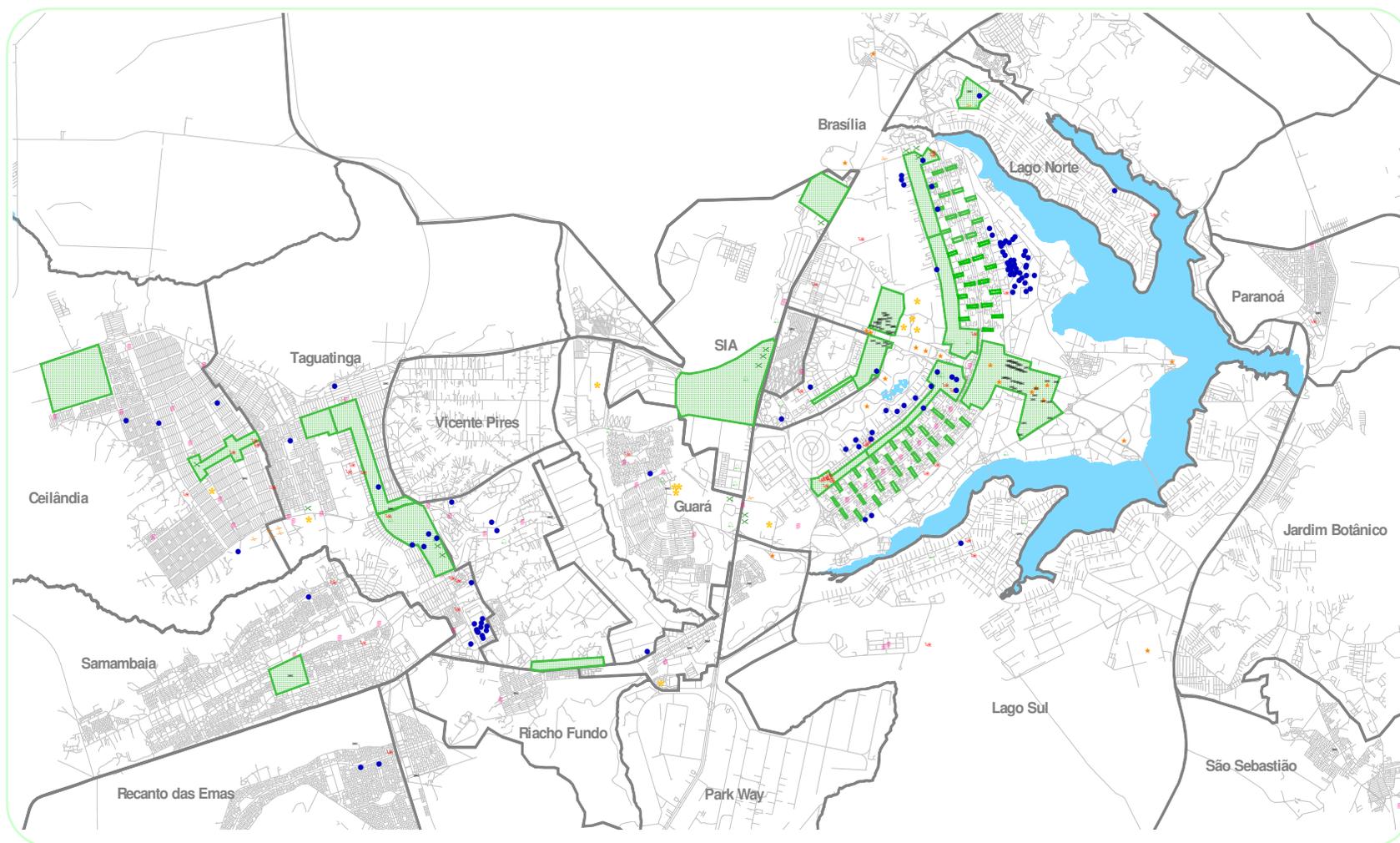


Figura 104: Pólos geradores em regiões administrativas do Distrito Federal

Os impactos de um pólo gerador de tráfego na circulação viária ocorrem, normalmente, quando os volumes de tráfego nas vias adjacentes e de acesso aumentam de modo significativo, devido ao acréscimo de viagens geradas pelo empreendimento. Os principais problemas causados pelos PGT são:

- Congestionamentos e conflitos de tráfego;
- Deterioração das condições ambientais na área de influência, com aumento dos índices de poluição atmosférica e sonora e, muitas vezes, intrusão visual;
- Aumento do número de acidentes;
- Aumento da demanda de estacionamento, com conseqüente uso irregular da via pública, quando a oferta de vagas de estacionamento proporcionada pelo PGT é insuficiente, o que reduz mais a fluidez do tráfego devido à ocupação de espaços antes destinados à circulação. Em muitas situações, as áreas de carga e descarga mal projetadas agravam este problema.

Para prevenir os impactos negativos decorrentes da implantação de empreendimentos considerados pólos geradores de tráfego, os órgãos responsáveis pela gestão da circulação viária são obrigados por lei a analisar os projetos de PGT e conceder anuência para sua implantação. No Distrito Federal, tal incumbência cabe ao DETRAN, com relação àqueles situados na área urbana e ao DER, no caso de PGT situados ao longo de rodovias.

A obrigatoriedade da análise de pólos geradores de tráfego é prevista no Art. 93 do Código de Trânsito Brasileiro: “Nenhum projeto de edificação que possa transformar-se em pólo atrativo de trânsito poderá ser aprovado sem prévia anuência do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e sem que do projeto conste área para estacionamento e indicação das vias de acesso adequadas.”

No Distrito Federal, o DETRAN e o DER estabeleceram procedimentos específicos para análise de impactos na circulação viária devidos à implantação de pólos geradores de tráfego, a serem identificados em estudos elaborados pelos empreendedores, que são responsáveis pelas obras e serviços destinados a minimizá-los.

2.7 Institucional

2.7.1 Arranjo institucional vigente

A caracterização do ambiente institucional demandada para elaboração do PDTU/DF partiu de algumas premissas, dentre as quais:

- A adoção do conceito de mobilidade, em substituição ao enfoque restrito de planejamento do transporte e do trânsito, priorizando, dentre as políticas de transporte e circulação, a mobilidade das pessoas e não somente dos veículos, de forma a possibilitar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano e aos meios coletivos e não motorizados de transporte;
- O emprego de metodologias e procedimentos científicos de planejamento de transportes urbanos e dos princípios de mobilidade urbana sustentável;
- A consideração do que preconiza a Lei Federal do Estatuto das Cidades: (i), transporte urbano como serviço público, (ii) a competência da União para o estabelecimento de diretrizes para o seu desenvolvimento; (iii) a obrigatoriedade de um plano integrado de transportes urbanos para cidades com mais de quinhentos mil habitantes ou situadas em regiões metropolitanas;
- A adoção no PDTU de instrumentos urbanísticos que propiciem maior controle sobre a expansão urbana e melhor aproveitamento da infraestrutura existente;
- A necessidade de deslocamento vista como consequência da distribuição e da densidade de ocupação e do uso da malha urbana e o sistema viário e de transporte tidos como fortes indutores dessa distribuição, fazendo com que a mobilidade urbana seja, ao mesmo tempo, causa e consequência do desenvolvimento econômico e social.

O estudo das questões de natureza institucional no bojo do Plano Diretor de Transporte Urbano do Distrito Federal exige, a partir dessas premissas, a ampliação de seu escopo para considerar, para caracterização da realidade, o arranjo atual para gestão e execução das políticas de (i) planejamento urbano e de uso e ocupação do solo, (ii) de meio ambiente, (iii) de mobilidade urbana sustentável, (iv) de transporte, trânsito e sistema viário, no DF e no Entorno do DF. Neste sentido, o arranjo institucional vigente para a gestão integrada de tais políticas constitui a base para a caracterização e análise do ambiente institucional que permeia o PDTU/DF. O Diagrama 1 e Diagrama 2 a seguir representam tal arranjo e localizam os atores envolvidos.

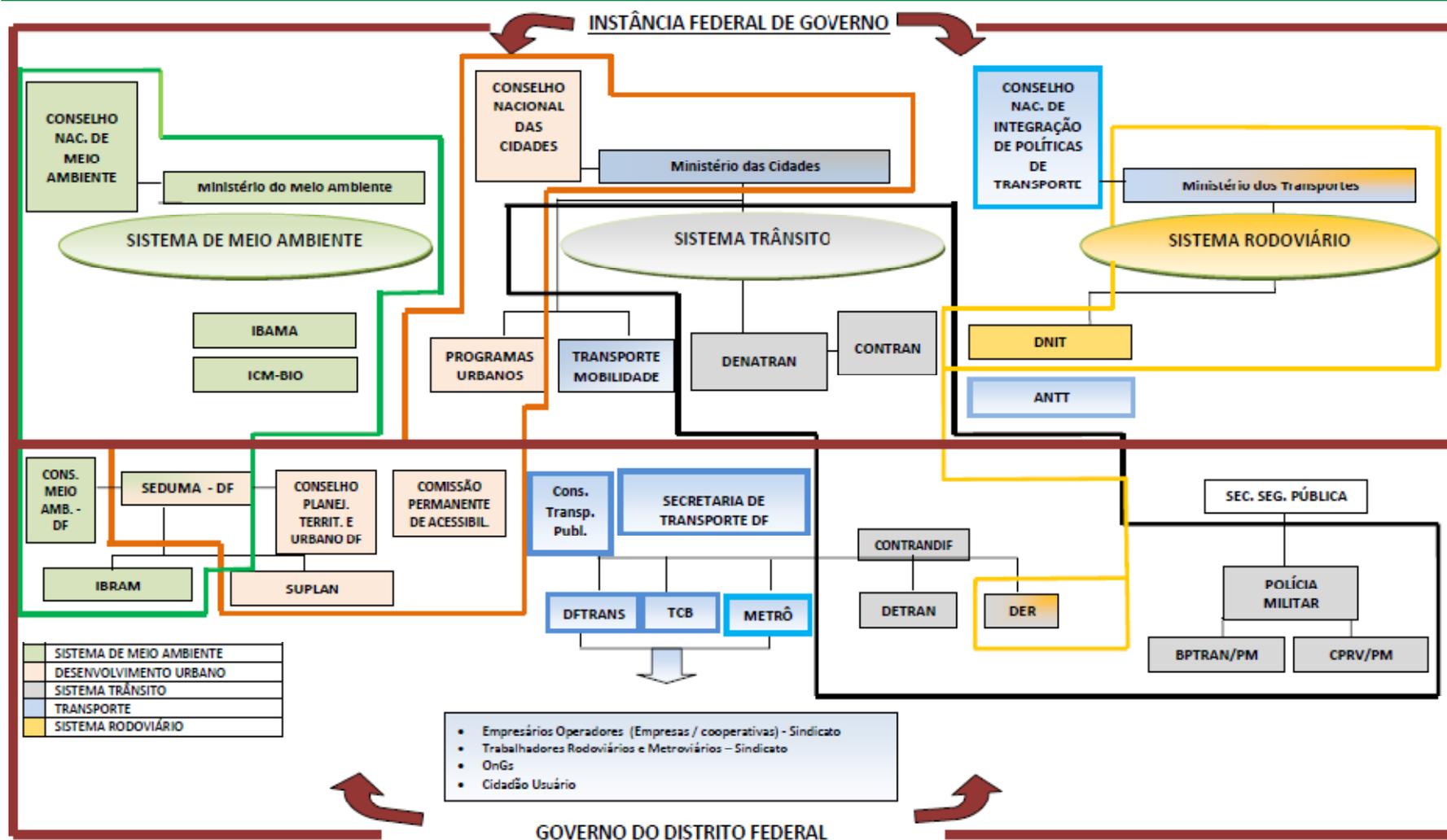


Diagrama 1: Desenho institucional da gestão do transporte no Distrito Federal, situação 2010

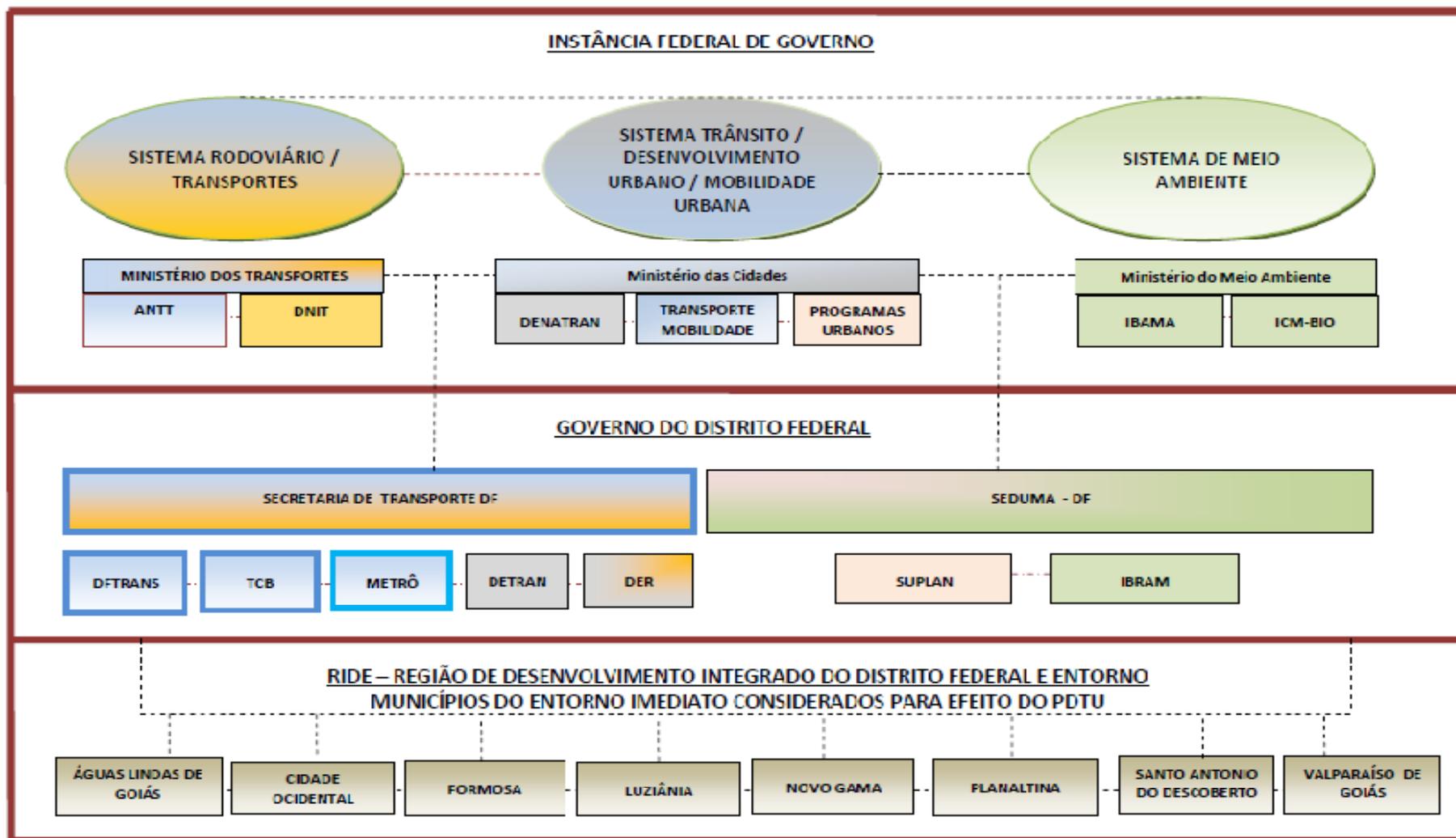


Diagrama 2: Instâncias políticas da gestão do transporte no Distrito Federal

Nos diagramas apresentados pode-se notar, com clareza, a complexidade do arranjo institucional hoje em vigor relativo à gestão do transporte no Distrito Federal. Três níveis de poder encontram-se envolvidos:

- A instância federal de governo, por meio de organismos voltados para a concepção e gestão das políticas públicas de âmbito nacional;
- O Governo do Distrito Federal, como ente federativo de natureza especial;
- Os Governos Municipais – municípios do entorno imediato do Distrito Federal considerados para efeito do Plano Diretor de Transporte e Mobilidade em elaboração, componentes da RIDE – Região Integrada de Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal.

a) A Instância Federal de Governo

Três grandes Sistemas podem ser considerados neste Arranjo, a partir da instância federal de governo: o Sistema Trânsito, o Sistema Rodoviário e o Sistema de Meio Ambiente. Os três ressoam, de formas diferenciadas, na estrutura do Governo do Distrito Federal.

Como o Plano Diretor de Transporte direciona-se para o transporte e a mobilidade no meio urbano, pode-se iniciar a compreensão do arranjo em questão pela figura organizacional do Ministério das Cidades.

O Ministério das Cidades direciona-se para o tratamento da política de desenvolvimento urbano e das políticas setoriais de habitação, saneamento ambiental, trânsito, transporte urbano e mobilidade urbana.

- Quanto ao trânsito, o Ministério das Cidades passa a ser o organismo coordenador do Sistema Nacional de Trânsito, orientado pelo Código de Trânsito Brasileiro e tendo o DENATRAN como órgão máximo executivo de trânsito e o CONTRAN como órgão deliberativo ao qual cabe estabelecer as normas regulamentares e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito.
- Quanto ao transporte urbano e à mobilidade, o Ministério das Cidades conta com uma Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade, que tem, dentre outras competências, formular e implementar a política de mobilidade urbana sustentável. Uma das linhas estratégicas pertinentes à atuação da Secretaria refere-se à promoção da cidadania e da inclusão social, por meio da universalização do acesso aos serviços públicos urbanos de transporte coletivo e do aumento da mobilidade urbana.

Já no âmbito do Ministério dos Transportes, o segmento do transporte volta-se para o Sistema Rodoviário, Ferroviário, Aeroviário e Hidroviário, não contemplando diretamente o sistema de transporte no meio urbano, nas cidades brasileiras,

instância cuja gestão e operação direcionam-se, pelas orientações emanadas da Constituição Brasileira, às instâncias de governo do Distrito Federal e dos Municípios brasileiros.

- No Ministério dos Transportes, a gestão do sistema rodoviário federal encontra-se a cargo do DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. À ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres cabe implementar as políticas nacionais voltadas para o transporte, atuando, dentre outras áreas, no transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. Cabe à ANTT harmonizar sua esfera de atuação com a de órgãos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios encarregados do gerenciamento de seus sistemas viários e das operações de transporte intermunicipal e urbano.

A ANTT assume papel importante no arranjo institucional de gestão do transporte do DF e de seu Entorno, na medida em que, por suas finalidades, exerce diretamente a competência de órgão gestor e concessionário do transporte público coletivo de passageiros entre os municípios dos estados de Goiás e de Minas Gerais que compõem a RIDE – Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno. Dentre tais municípios, oito são considerados área de influência para os estudos pertinentes ao Plano Diretor de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal.

Assim, o deslocamento dos cidadãos entre o Distrito Federal e cada um dos oito municípios assim destacados, se dá com fluxo intenso e constante, motivado por acesso ao trabalho, ao estudo, aos serviços, atividades que se concentram em Brasília e nas demais regiões administrativas do DF. A qualidade dos serviços, a confiabilidade, a frequência, os itinerários e todos os demais aspectos da gestão do transporte interestadual (chamado, por suas características especiais, de semiurbano) estão a cargo da ANTT.

Nas esferas do Planejamento e do Desenvolvimento Urbano e do Meio Ambiente, áreas de interface evidente com a gestão do sistema de transporte e da mobilidade nas cidades brasileiras, o Governo Federal comparece, novamente, com o Ministério das Cidades, por meio de sua Secretaria de Programas Urbanos e com a base legal pertinente à Lei Federal do Estatuto das Cidades, e com o Ministério do Meio Ambiente, órgão máximo coordenador do Sistema Nacional do Meio Ambiente, por meio do IBAMA e do ICM-BIO.

b) O Arranjo de Gestão do Transporte no Governo do Distrito Federal

Centrando a análise na área específica de gestão do transporte no Distrito Federal, tem-se a Secretaria de Transportes como órgão coordenador da política de transportes no Distrito Federal, com as seguintes competências principais:

- formular políticas e diretrizes para o sistema de transporte do Distrito Federal; política tarifária para o transporte público de passageiros; propostas para o sistema viário;

- planejar e gerenciar a sinalização indicativa e de endereçamento;
- formular diretrizes para o transporte de cargas e para a infraestrutura de passageiros;
- promover e realizar processo licitatório e outorgar permissões e concessões, quando da prestação indireta dos serviços de transporte público de passageiros e de sua infraestrutura.

Como órgãos vinculados à ST tem-se, por um lado, a DFTRANS – autarquia, órgão gestor do STPC/DF, a TCB – empresa operadora pública do STPC/DF, operando reduzido número de linhas de transporte por ônibus; o METRÔ – empresa pública operadora do Sistema Metroviário no DF. No que concerne ao Sistema Trânsito e ao Sistema Rodoviário, vinculam-se à ST o DETRAN – órgão executivo de trânsito do DF e o DER, órgão executivo rodoviário de trânsito do DF, que também responsabiliza-se pela gestão e operação do Sistema Rodoviário do DF. Há que se considerar, quanto à atuação do DETRAN e do DER enquanto órgãos executivos de trânsito (o primeiro em vias urbanas e o segundo em rodovias) uma intensa interface e mesmo superposições de funções, na medida em que, no território do Distrito Federal, as rodovias perpassam, em grande número e extensão, as áreas urbanas, algumas densamente povoadas.

No âmbito do Sistema Trânsito do DF desempenha ainda função de importância na área de segurança e fiscalização do trânsito, em linha com o DETRAN, a Polícia Militar do Distrito Federal, vinculada à Secretaria de Segurança Pública, pelo Batalhão de Policiamento de Trânsito – BPTRAN e pela Companhia de Policiamento Rodoviário - CPRV.

Há que se considerar ainda, outros segmentos que fazem parte do arranjo institucional do transporte, quais sejam: os delegatários do STPC (empresas operadoras e cooperativas – sistema ônibus), organizados em Sindicatos de empresários e de trabalhadores rodoviários. Aos trabalhadores metroviários também corresponde um Sindicato. A esses segmentos somam-se as organizações não governamentais representativas da comunidade do Distrito Federal – associação de moradores, de pedestres, de ciclistas, dentre outras, chegando até ao cidadão, fim último da prestação de serviços de transporte.

Resta ainda citar, no âmbito do Governo do Distrito Federal, a SEDUMA – Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente. No campo do Desenvolvimento Urbano, cabe à SEDUMA a função de órgão coordenador do Sistema de Planejamento Urbano do DF – o SISPLAN, composto pelos diversos segmentos de governo e por instâncias de participação da sociedade, dentre as quais o CONPLAN – Conselho de Planejamento Territorial e Urbano do DF, do qual faz parte a Secretaria de Transportes. À SEDUMA estão postas competências complementares relativas às questões de acessibilidade, por meio de uma Comissão Permanente de Acessibilidade, e de mobilidade no território do DF, para o que se encontra em elaboração o Plano Diretor de Mobilidade do DF.

No campo do meio ambiente, dadas as interfaces evidentes entre o planejamento e a operação do transporte e do trânsito com as questões ambientais, cita-se o IBRAM como órgão executivo do sistema de meio ambiente, vinculado à SEDUMA.

c) Os municípios do Entorno Imediato e o transporte semiurbano que os liga ao Distrito Federal

Ao Arranjo Institucional voltado para o transporte, o trânsito e a mobilidade nas instâncias federal e do Distrito Federal, somam-se os municípios do Entorno do Distrito Federal, que compõem a RIDE – Região de Desenvolvimento Integrado do Distrito Federal e Entorno, com destaque para os oito municípios considerados como área de influência direta dos estudos do Plano Diretor de Transporte e Mobilidade do DF, quais sejam: Águas Lindas de Goiás, Luziânia, Santo Antônio do Descoberto, Planaltina de Goiás, Novo Gama, Valparaíso de Goiás e Formosa de Goiás.

Em cada município que compõe esse conjunto deve-se considerar o Governo Municipal, como instância gestora e de delegação do transporte público coletivo e do trânsito no território local, exercida, em sua maioria, por unidades organizacionais da administração pública. Considere-se que alguns desses municípios não mantêm serviços locais de transporte formalizados, sob sua coordenação; poucos não têm municipalizada a gestão do trânsito local.

O principal mote que faz desses municípios instâncias parâmetros do arranjo institucional considerado para o PDTU/DF refere-se ao transporte coletivo de passageiros interestadual, ou seja, de ligação entre o Distrito Federal e o entorno, denominado semiurbano e sob gestão da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, vinculada ao Ministério dos Transportes.

Os serviços de transporte semiurbano, assim caracterizado, constituem o principal meio coletivo de locomoção entre o DF e a região, e muitas vezes a única opção de transporte coletivo também no território municipal.

2.7.2 Principais instrumentos legais relativos à gestão do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal

No Anexo 2 encontram-se referenciados, em ordem temporal de instituição, os principais instrumentos legais em vigor relativos à gestão do STPC/DF. Encontra-se em elaboração a regulamentação específica destinada ao transporte de vizinhança.

3 DIAGNÓSTICO

3.1 Transporte não motorizado

O Transporte não motorizado possui grande importância frente aos demais deslocamentos realizados na área de estudo. Como visto, ele corresponde a 23% dos deslocamentos no Distrito Federal e a 47% no Entorno. Dentre os meios não motorizados, destaca-se o deslocamento a pé, que corresponde a aproximadamente 90% dos deslocamentos não motorizados no DF e Entorno.

Mesmo com a tendência de queda no número de acidentes no DF, ainda há grande envolvimento e morte de ciclistas e principalmente pedestres em acidentes. Estes são os usuários mais frágeis do sistema de transporte. Pode-se atribuir esse quadro, em parte, à baixa conscientização de pedestres, ciclistas e condutores quanto à segurança no trânsito e à alta velocidade do tráfego. Vias como o Eixo Rodoviário (Eixão) são exemplos disso. Quando foi implantado, o Programa Pare na Faixa, do DETRAN, reduziu sensivelmente o número de atropelamentos no DF, o que mostra a importância de medidas educacionais em segurança de trânsito para pedestres e ciclistas.

Não existem dados de acidentes de pedestres para os municípios do Entorno que fazem parte da área de Estudo, pelo que, não se sabe com exatidão a situação destes municípios neste aspecto. Entretanto, devido ao grande número de pedestres e ciclistas na região, acredita-se que o número de acidentes envolvendo esses usuários seja alto.

A ausência de infraestrutura para pedestres e ciclistas (notadamente calçadas e ciclovias) interfere sobremodo em sua segurança. Muitas vias urbanas e trechos urbanizados de rodovias não possuem calçadas ou elas são descontínuas, o que causa acidentes envolvendo pedestres. A estes só resta transitar na faixa de rolamento ou no acostamento. Para os ciclistas, é grande a carência de ciclovias, sobretudo no Entorno, não sendo usual prever espaços a eles destinados em projetos de vias. Além disso, as travessias seguras são insuficientes ou mal localizadas, principalmente em trechos de rodovias urbanizados, o que responde também pelo grande número de acidentes registrados.

Os problemas encontrados na infraestrutura, tanto para pedestres como para ciclistas, são, em larga medida, determinantes de acidentes, sobretudo as quedas em calçadas. Estas, em muitos casos, são de má qualidade, com buracos e trincas, estão mal conservadas; apresentam degraus e desníveis entre lotes. A acessibilidade é ainda prejudicada pelas calçadas estreitas, pela falta de padronização e pela ocupação irregular, principalmente em áreas residenciais. Constatam-se, ainda, a má conservação das faixas de pedestres, sendo comum pinturas totalmente desgastadas, o inadequado posicionamento de mobiliário urbano de serviço, como postes e lixeiras, por vezes no meio das calçadas, a ausência de rebaixos nas calçadas para a travessia nas faixas etc. Para ciclistas, registra-se a falta de manutenção periódica nas ciclovias.

Existem problemas de acessibilidade no espaço urbano, envolvendo calçadas, travessias, pontos de parada e terminais de ônibus. Não há formulações — estudos e projetos — para muitos deles; ainda em termos de planejamento, inexistem normas para projetos cicloviários no DF, ocorrendo implantação de projeto para a segurança do ciclista em desacordo com o projeto e normas técnicas mais gerais. Inexiste estudo de monitoramento da opinião do ciclista e avalie a durabilidade e adequação dos materiais e soluções técnicas empregadas nos projetos cicloviários. Falta incentivo ao uso da bicicleta, assim como inexistem ou são insuficientes as atividades de operação de tráfego no DF para privilegiar pedestres e ciclistas. Cabe finalmente, registrar as dificuldades locais de elaboração de projetos de acessibilidade universal, em especial, pela insuficiência de pessoal técnico no DETRAN e no DER.

3.2 Transporte coletivo

A cobertura geográfica da rede de transporte coletivo alcança praticamente toda a área urbana do Distrito Federal. No entanto, há locais em que a frequência de atendimento é insuficiente. Os quadros de horários das linhas mostram que algumas delas só possuem uma viagem em horários determinados, o que prejudica o atendimento ao longo do dia. Isto acontece, especialmente, nos domingos e feriados, quando linhas com destino a setores do Plano Piloto deixam de operar.

A demanda média mensal do transporte público da área de estudo é de 31,2 milhões de passageiros. O serviço semiurbano corresponde a 15% desse total (4,9 milhões de passageiros). Inexistem dados confiáveis sobre oferta ou demanda das linhas urbanas e semiurbanas por parte de seus gestores (ANTT, DFTrans ou prefeituras).

Um dos grandes problemas da rede atual é a falta de prioridade do transporte público sobre o privado. A falta de vias exclusivas para os coletivos e o compartilhamento das vias com o trânsito normal reduzem o desempenho do sistema. São comuns a redução da velocidade comercial e o conseqüente aumento do tempo de viagem, em decorrência dos constantes congestionamentos nas principais vias em horários de pico.

A baixa produtividade do modo rodoviário do STPC/DF contribui para excluir a população de baixa renda do acesso ao transporte público coletivo, uma vez que seu impacto recai diretamente sobre a tarifa. Por outro lado, a característica pendular das viagens, as grandes distâncias percorridas, assim como as demandas concentradas, favorecem a implantação de corredores troncoalimentados, em que se utiliza de veículos de maior capacidade (articulados ou biarticulados) que trafegam em vias exclusivas. Tais soluções, mais eficientes, são capazes de afetar favoravelmente os preços dos serviços.

A rede de transporte público coletivo do Distrito Federal evoluiu para uma configuração que privilegia o chamado atendimento “porta a porta”. Resulta daí um grande número de linhas em operação. Muitas delas superpostas de forma não racional e sem integração, e operando com material rodante inadequado. Veículos menores podem alcançar, com mais facilidade, segurança e conforto, locais cujo sistema viário seja deficiente. Por outro lado, é insuficiente o número de veículos

específicos para operar em corredores de maior capacidade, como articulados do tipo piso baixo, em especial para as linhas de grande demanda, que fazem a ligação com o Plano Piloto.

O elevado número de linhas do Serviço Básico dificulta o controle e fiscalização dos serviços, assim como a divulgação de informações aos usuários. As disparidades entre os operadores exigem que a entidade gestora possua um eficiente controle do serviço prestado, do volume de passageiros transportados, das quilometragens rodada e admitida e dos custos por quilômetro de cada uma.

O DFTrans necessita equipar-se para bem fiscalizar a frota. Há necessidade de se adquirirem equipamentos modernos de inspeção veicular que permitam vistorias mais rigorosas, inclusive no tocante ao nível de emissões. É importante, também, avaliar a adoção de novas tecnologias rodantes. Em especial, as que utilizem combustíveis alternativos, menos poluentes e mais eficientes, a exemplo dos veículos híbridos movidos a gás natural.

É necessário um controle efetivo da oferta por meio de sistema automático de controle das viagens e de monitoramento da frota em tempo real, principalmente nos futuros corredores exclusivos. O controle baseado no simples preenchimento diário de Boletins de Controle Operacional (BCO) já demonstrou ser ineficiente e inadequado. Ele não assegura a regularidade da oferta ou a confiabilidade das informações operacionais. Vale ressaltar que, a entidade gestora vem passando por reformas estruturais e dificuldades administrativas que a têm impossibilitado de desempenhar adequadamente suas atribuições legais e regimentais.

Ponto a destacar é a falta de manutenção adequada dos veículos do STPC/DF, importante causa de acidentes e paralisações dos serviços.

No Serviço Complementar, constata-se a necessidade de renovação da frota do Transporte de Vizinhança. Entende-se que para ele se deve adotar tecnologia mais moderna; que ofereça mais conforto e segurança e seja mais atrativa aos usuários.

O modo metroviário, que, com a inauguração das estações em Ceilândia, a partir de 2008, teve um significativo aumento da demanda — de 50 mil para 150 mil passageiros/dia —, apresenta superlotação dos trens nos horários de pico, principal reclamação de seus usuários. Com a chegada das novas composições, adquiridos em 2009, a expectativa é de se aumentar em 50% o número de lugares ofertados, melhorando substancialmente a qualidade do serviço.

Um aspecto de grande importância para os usuários é a comunicação visual do sistema de transporte, que lhe permite identificar o ônibus que ele deve pegar. Dados da Pesquisa de Satisfação mostram que o passageiro reconhece a linha pelo número, pela cor, ou pelo letreiro. Cerca de 70% deles reconhece seu ônibus pelo letreiro. Pouco mais da metade, pelo número da linha. O STPC/DF carece de uma identidade visual própria, assim como, de programação visual aprimorada, tanto para

veículos como para pontos de parada. Em adição, como nenhum destes possui qualquer tipo de informação ao usuário, é necessário que se indiquem, pelo menos, quais são as linhas ou os atendimentos que operam em cada um. É recomendável também que o DFTrans implante um sistema mais eficiente de cadastro e controle de pontos de parada.

Os terminais necessitam de imediata revitalização e adequação, para conformar-se à acessibilidade universal e aos requisitos do novo modelo previsto para o Sistema Integrado de Transporte. Reformas realizadas há mais de dez anos não foram suficientes. Permanece a necessidade de sua ampla reestruturação, não só nos aspectos operacionais, quando, por exemplo, devem ser revistas diversas linhas de ligação e circulares internas para operação nos terminais das pontas (Terminal Asa Sul e Asa Norte), como nos aspectos comerciais, com a retirada do elevado número de unidades comerciais neles indevidamente instaladas. Assim, alivia-se a sobrecarga local e, conseqüentemente, possibilita-se um melhor nível de serviço dos equipamentos.

Uma medida também necessária é a reorganização das linhas que operam na Rodoviária do Plano Piloto. Como as linhas interestaduais que atualmente operam na Rodoferroviária serão transferidas para a nova Rodoviária (próxima à estação Shopping do metrô), é recomendável que as linhas provenientes do Entorno passem a operar na Rodoferroviária. Dessa forma, diminui-se o fluxo de veículos e de passageiros ao centro do Plano Piloto e se permite a utilização de veículos de grande capacidade nos principais eixos.

Alguns municípios do Entorno possuem terminais para as linhas interestaduais ou semiurbanas (Luziânia, Novo Gama, Santo Antônio do Descoberto, Formosa e Planaltina). Mas, praticamente, nenhum deles tem infraestrutura adequada.

Faz-se necessária uma revisão ampla da metodologia de apropriação dos custos da planilha do modo rodoviário do STPC/DF, bem como de seus fatores de utilização de pessoal, de operação e administração, assim como, dos índices utilizados para consumo de combustível, de lubrificantes etc.

Para uma futura integração física e tarifária entre o STPC/DF e o serviço semiurbano, serão necessários estudos que visem à compatibilização dos modelos de remuneração e delegação adotados. Deverão ser instituídos mecanismos eficientes de rateio da receita arrecadada na busca do equilíbrio econômico-financeiro entre os operadores e os sistemas. Uma questão importante a ser aprofundada é a cobertura dos benefícios de gratuidades e descontos introduzidos mediante legislação distrital, a exemplo do ocorrido com o benefício concedido aos estudantes.

3.3 Serviço de táxi

De um serviço de interesse público como o de táxi espera-se disponibilidade, conforto, conveniência, urbanidade e preço justo. O serviço deve ter identidade própria, utilizar veículos adequados e ter operadores treinados. Nem sempre é o que ocorre no DF.

Não há serviço pré-pago para as principais localidades no aeroporto ou nos terminais rodoviários, a exemplo do que existe em outras capitais. É grande o número de casos em que os operadores demonstram não possuir qualquer treinamento, atuando de forma amadorística, fato que provoca muitas reclamações. Esta situação deve ser corrigida com urgência. Sobretudo, não poderá ser admitida na implementação do serviço de táxi adaptado, que deverá ser executado por profissional previamente treinado e capacitado, cadastrado junto à unidade gestora, comprovada sua participação em curso específico sobre transporte de pessoas com deficiência, idosos, gestantes, obesos e outros. Na opinião dos usuários, a tarifa do serviço de táxi no Distrito Federal é elevada.

Nos municípios do Entorno, as estruturas orgânicas responsáveis pelos táxis ainda são incipientes, necessitando ser reestruturadas para planejar, controlar e fiscalizar, efetivamente, o serviço prestado. Os municípios praticamente não dispõem de infraestrutura de apoio específica para os veículos autorizados, que se utilizam dos locais de maior concentração de pessoas como pontos ou circulam pela cidade em busca de passageiros.

O reduzido número de permissionários têm dificultado sua organização em associações ou sindicatos, bem como, a realização de cursos ou atividades de treinamento. Apesar da existência de política de isenção de IPI e ICMS para o taxista, a maioria dos permissionários não consegue adquirir veículo novo. Acredita-se que a baixa renda da população seja o principal inibidor do crescimento desta atividade no Entorno, ainda que a tarifa cobrada seja bem inferior ao do DF.

Mototáxi ou motofrete, quando existentes, não são regulamentados no Distrito Federal ou no Entorno. Inexiste cadastro confiável sobre essas atividades.

3.4 Sistema viário

As viagens originadas no Entorno com destino à região de Brasília, Sudoeste e SIA correspondem a 28% das viagens realizadas no pico manhã; 40% das viagens originadas no Distrito Federal têm como origem a região de Brasília. Isso ressalta o fato de que principalmente nos horários de pico as principais vias de acesso a Brasília apresentam pontos de retenção do tráfego.

O Sistema Viário Regional é formado por vias com boa capacidade e observa-se, em virtude do crescimento acelerado do tráfego, a saturação nos horários de pico em vários trechos da rede que liga o Plano Piloto às demais áreas do DF ou do Entorno. Este quadro requer não apenas o aumento da capacidade viária, mas também um melhor aproveitamento da malha existente.

A rede viária urbana apresenta, principalmente nas cidades do Entorno, problemas na infraestrutura viária — defeitos no pavimento, falta de sinalização e drenagem precária. Nas regiões administrativas estes problemas acontecem de forma pontual.

Na maioria das regiões administrativas a malha viária implantada é compatível com o desenho urbano da cidade, apresentando alguns pontos de descontinuidade.

3.5 Trânsito

No período de 2000 a 2009, o crescimento estimado da população do DF foi de 22% enquanto a frota apresentou um crescimento de 94%. Nas cidades do Entorno, no período de 2001 a 2009, o crescimento estimado da população foi de 21% enquanto a frota apresentou um crescimento de 222%. Ressalte-se que as cidades de Águas Lindas de Goiás e Formosa tiveram no último ano um crescimento da frota superior a 20%.

O número de morte em acidentes de trânsito no DF cresceu 8% entre 2001 e 2008; o de feridos, 43%. As taxas de mortalidade apresentaram nesse período um decréscimo de 32% para mortos por 10 mil veículos e de 7% para mortos por 100 mil habitantes. Embora o número de mortes em acidentes de trânsito no DF tenha crescido menos que a população, o número de acidentes com feridos apresentou um crescimento expressivo de 43%.

Os acidentes de trânsito com mortes ocorrem principalmente de sexta a domingo, sobretudo entre 17 e 21h e os acidentes com feridos apresentam uma distribuição uniforme ao longo da semana, com leve prevalência no período de 18 a 21h.

As motocicletas constituem 11% da frota; entretanto, participam em 21% dos acidentes com mortes e em 28% dos acidentes com feridos. As mortes de motociclistas apresentam tendência de alta, o que pode se agravar devido ao aumento da participação das motocicletas na frota de veículos.

As mortes por acidentes de trânsito ocorrem nas rodovias distritais – 39% –, nas rodovias federais – 37% –, e nas vias urbanas – 24%. Os acidentes ocorridos nas rodovias distritais e federais apresentam maior letalidade, respondendo por 76% das mortes. Quanto aos acidentes de trânsito com feridos, 66% ocorreram em vias urbanas, 29% em rodovias distritais e 5% em rodovias federais.

A tendência de queda das taxas de mortalidade por acidentes de trânsito é neutralizada pelo elevado crescimento da taxa de motorização, o que se reflete no crescimento de número de mortes e de feridos.

No Distrito Federal, o transporte individual responde por 52% das viagens motorizadas. Adicionalmente, a frota de veículos, seja no DF, seja no Entorno, vem experimentando um crescimento acelerado. A demanda por vagas de estacionamento também tem aumentado, acompanhando o crescimento da frota e dos volumes de tráfego nas vias. A oferta de vagas de estacionamento não acompanha o aumento da demanda e o problema do estacionamento torna-se, dessa forma, mais grave a cada ano.

A falta de áreas regularizadas para estacionamento e de uma fiscalização eficiente e contínua faz com que muitos condutores utilizem o sistema viário para estacionar (fila dupla, acostamentos, recuos das esquinas), o que reduz a capacidade viária de algumas vias.

Problemas de estacionamento irregular e oferta insuficiente são verificados também nas proximidades de alguns polos geradores de tráfego. Embora, nos últimos anos, a anuência para a construção de polos geradores de tráfego esteja sendo procedida pelo órgãos competentes do Distrito Federal em conformidade com a legislação, algumas dificuldades ou deficiências impedem ou dificultam a implantação de PGT com soluções viárias, de estacionamento e outras capazes de atenuar corretamente os impactos negativos de sua construção. São elas:

- Ausência de normatização - apesar de existirem diretrizes do DETRAN e do DER para orientar os empreendedores quanto aos estudos de impacto na circulação, a matéria não foi normatizada, fato que dificulta a aceitação das diretrizes pelo empreendedor;
- Liberação sem consulta - as Administrações Regionais, muitas vezes, liberam licenças para construção de empreendimentos considerados polos geradores de tráfego sem ouvir o DETRAN ou DER;
- Resistência local - empreendedores resistem em elaborar os estudos e em arcar com os serviços e obras decorrentes, devido à falta de tradição desses estudos no Distrito Federal e pelo fato de que a exigência do estudo no DF é ainda recente, não consolidada;
- Burla a projeto - são relatadas situações em que o projeto é aprovado, mas o empreendedor posteriormente restringe a área de estacionamento para utilizar o espaço de forma não prevista pelo projeto;
- Insuficiência de equipe - O DETRAN e o DER não dispõem de equipes com técnicos em quantidade suficiente para as análises dos estudos feitos pelos empreendedores.

Operação de carga e descarga inapropriada;

Os veículos de carga afetam o sistema viário pelo fato de contribuírem de forma relevante para aumento do congestionamento, redução dos tempos de viagem e, conseqüentemente, elevação do custo desse transporte.

As rotas de passagem atualmente utilizadas na área de estudo são basicamente duas: uma representada pelas BR-010/020/030 e BR-040/050, que atende a demanda de transporte no sentido norte-sul, e outra caracterizada pelas BR-060 e 070, que atende a demanda de transporte advindo da região oeste.

A maioria dos problemas diagnosticados se refere a operações de carga e descarga de veículos fazendo o abastecimento dos estabelecimentos comerciais.

A localização do Setor de Indústria e Abastecimento também é fator relevante para o transporte de cargas. Por estar localizado em uma região adensada faz-se com que os caminhões tenham que se deslocar em vias com características urbanas, causando transtornos neste ambiente.

3.6 Institucional

Para compreender o quadro institucional do transporte do Distrito Federal é preciso delinear, ainda que em termos muito gerais, as condições atuais de funcionamento do sistema. Isto é, o processo de análise institucional deve ter como referência uma compreensão de como, concretamente, acontece a prestação de serviços de transportes para a população usuária.

Foi tomada como referência a compreensão (aparentemente generalizada) de que o sistema de transportes do Distrito Federal esteja funcionando com deficiências importantes e não recentes, do ponto de vista do atendimento efetivamente prestado aos usuários.

As limitações na qualidade dos serviços de transporte são reconhecidas como existentes desde longa data. Nas informações apuradas e nas avaliações realizadas neste processo de análise, fica clara a dificuldade de encontrar algum momento na história dos serviços de transportes oferecidos à população que se possa considerar como tendo tido boa qualidade.

As deficiências nos serviços de transportes são compreendidas como resultado de vários aspectos do desenvolvimento do serviço. É provável que a marca mais significativa da gestão do transporte no Distrito Federal refira-se à ausência de um projeto de longo prazo para a organização do sistema. A par de uma histórica de insuficiência dos investimentos na melhoria do transporte coletivo realizados por diferentes governos, a interrupção de iniciativas e a sucessão de projetos de curto prazo resultam em dificuldades no atendimento das necessidades da população.

Nos dias atuais há a compreensão de que ainda não foi possível fazer surtir, na prática cotidiana da oferta de serviços, os efeitos dos investimentos que estão sendo feitos e articulados para a organização do sistema.

Assim, na busca de compreender os vetores de força capazes de estabelecer um sistema com as características atuais, alguns aspectos foram selecionados para análise. Por meio do conjunto de tais aspectos, pretende-se caracterizar esses vetores, bem como a organização das relações estabelecidas entre eles.

3.6.1 Nível de organização dos atores institucionais do sistema de transporte coletivo e seu reflexo na liderança do Sistema

O sistema de transporte público de passageiros no Distrito Federal conta com atores institucionais com diferentes níveis de organização, o que reflete na possível liderança exercida por esses atores sobre o sistema. Assim, são analisados a seguir aqueles atores cujo nível de organização influencia no destaque de seu papel na gestão do transporte coletivo do DF.

É possível observar que, atualmente, a estrutura central da Secretaria de Transportes do Distrito Federal parece ter crescente nível de organização e interferência nos processos de planejamento e gestão do sistema. No atual governo foram estabelecidos grupos de trabalho voltados à busca de sincronia e energia entre os diferentes organismos do Distrito Federal que afetam de forma direta ou indireta o funcionamento do sistema de transportes. Esses grupos de trabalho visam a atuação coordenada e têm sido importantes para incrementar a atenção às proposições técnicas da Secretaria.

Um exemplo do incremento dessa racionalidade técnica refere-se à incorporação das Vans ao sistema regular de transporte coletivo. A regularização dos serviços oferecidos pelas Vans consistia em necessidade do sistema e da qualidade do serviço prestado aos usuários. Esse processo foi fortemente marcado pela liderança do próprio Secretário de Transportes, o qual, porém, buscou fundamento nas soluções técnicas apontadas pelo corpo técnico da Secretaria.

A Companhia do Metropolitano do Distrito Federal - Metrô - é reconhecida como um ator marcado pelo alto nível de organização tanto interna quanto do serviço prestado à população. Embora conte com reduzido corpo técnico voltado ao exame das variáveis contextuais ao serviço prestado pela instituição, o Metrô dispõe de equipe profissional em condições de assumir tarefas que vão além de sua finalidade institucional. Por outro lado, o alto nível de independência tanto do ponto de vista administrativo, quanto no que diz respeito ao seu papel no sistema, faz com que esse alto nível de organização da Companhia repercuta pouco sobre o conjunto dos serviços de transporte prestados à população.

Outro exemplo de organização de ator institucional do sistema refere-se à associação cível sem fins lucrativos Fácil, formada por empresários de transporte do Distrito Federal, com base na Portaria 98 de 27/10/07 da Secretaria de Transportes, com a finalidade de operacionalizar a bilhetagem eletrônica em todo o sistema. Essa empresa coleta, sistematiza e detém as informações operacionais de todo o sistema, com exceção daquelas referentes à operação do Metrô. Inclusive o acesso do órgão gestor DFTRANS aos dados operacionais é gerenciado pela Fácil.

A existência de comitês de transportes em cada uma das Regiões Administrativas é também exemplo de organização, muito embora a maioria deles não esteja em funcionamento efetivo. Esses comitês prevêem a participação de usuários e técnicos de transportes, além dos responsáveis pela gestão do sistema, o que os tornaria, se atuantes, atores importantes no funcionamento do sistema.

3.6.2 O reflexo da alternância de governos no sistema de transporte coletivo do DF

Do ponto de vista da evolução histórica do tratamento da política de transportes, pode ser constatado que a máquina administrativa vem sofrendo instabilidade relacionada à alternância de governos no Distrito Federal. Ocorre uma significativa variação nos papéis de cada ator institucional e a força dos diferentes organismos para realizar suas atribuições sofre importante variação quando da mudança de gestão.

Uma fonte de instabilidade refere-se à definição dos ocupantes de cargos diretivos no âmbito do transporte. Ainda que se compreenda o caráter político das nomeações para os cargos diretivos como algo inerente ao processo democrático de sucessão dos governantes, por vezes pode ocorrer um distanciamento entre o perfil do nomeado e o perfil desejável dos ocupantes de postos de direção e gerência na área de transportes. Esse distanciamento, por vezes, leva a dificuldades para garantir que a política pública de transporte possa ser aprimorada e implementada. Além disso, um grande número de postos de gerência média são ocupados perante indicação de caráter político quando, neste nível, poderiam compor uma carreira de gestores de transporte composto por pessoal técnico do quadro permanente.

Assim, ainda que na atual gestão possa ser percebido um crescimento na participação do corpo técnico nos direcionamentos implementados, não chega a acontecer algum processo de formalização que permita vislumbrar uma permanência desse tipo de padrão de gestão da máquina administrativa. Ao mesmo tempo, percebe-se uma permanente referência a decisões estratégicas tomadas no âmbito do gabinete do governador, que são entregues para operacionalização por parte do corpo técnico, para que sejam viabilizadas as formas de sua implementação.

No relato da evolução das iniciativas de gestão de transporte pode ser identificada ênfase na personalidade dos titulares dos cargos administrativos. Isto é, na caracterização dos processos de tomada e implementação de decisões sobre o sistema de transportes, a fonte de determinados direcionamentos está mais relacionada às características e atuação dos ocupantes dos cargos mais altos do que a algum aspecto da instituição que está sendo dirigida.

3.6.3 A articulação administrativa no sistema de transportes

Ocorre no Distrito Federal um processo que é caracterizado como de descentralização administrativa, mas levada a tal ponto de radicalidade que ganha contornos de autonomização. Assim, há iniciativas de organismos da própria Secretaria de Transportes que acabam contando com reduzida participação de outras áreas, mesmo que afetas ao tema. Essa situação leva a um processo de fragilização do papel da função técnica da ST, que deveria levá-la a atuar como cabeça do sistema de transportes.

A responsabilidade por sistematizar processos e elaborar contornos para o sistema de transportes é da Secretaria, por meio de sua Subsecretaria de Planejamento dos Transportes. Entretanto, a sua influência perante os organismos operacionais, que deveriam ser executores dos projetos estabelecidos no âmbito da Secretaria, ainda é insuficiente. Um exemplo consiste no tema em pauta de proposição da assunção, por parte do GDF, da responsabilidade sobre os sistemas de transporte de ligação do Distrito Federal com os municípios de seu entorno. Esse crescimento da responsabilidade do GDF, que recairia sobre a Secretaria e sobre a DFTRANS, caso ocorra sem uma significativa participação do corpo técnico no exame de suas conseqüências e necessidades estratégicas, envolvendo a Secretaria de forma orgânica, pode causar grande dificuldade para garantir a gestão dessas linhas de maneira a beneficiar a população usuária.

3.6.4 A situação do órgão de gestão do sistema de transporte

O ator institucional encarregado da gestão do transporte coletivo no DF é a DFTRANS. Criada há pouco mais de quinze anos, como Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos, o órgão passou por enorme variação de prestígio e momentos de fortalecimento e enfraquecimento institucional. Neste momento há iniciativas voltadas ao fortalecimento da organização (inclusive com a previsão de ações significativas em vias de ser iniciado), mas é reconhecido, de modo generalizado, que a DFTRANS não ocupa, ainda, o espaço que lhe cabe. Grande investimento voltado ao fortalecimento da organização precisa ainda ser ativado.

A fragilidade do órgão gestor de transporte transpareceu também no momento de composição de suas equipes de trabalho. Foi realizado concurso público (planejado pelo próprio órgão gestor) que não garantiu atendimento de necessidades da área de transportes. Além disso, os aprovados no concurso realizado, além de não serem da área do transporte, foram contratados e não receberam ainda a necessária capacitação.

Somada a essa dificuldade de compor seu corpo técnico, há medidas administrativas que causam conseqüências importantes para a DFTRANS. Ainda que esteja para ocorrer incremento de cento e cinquenta por cento no número de fiscais do GDF, o fato de a função de fiscal no não ser mais específica aos setores a serem fiscalizados tem causado instabilidades no grupo de fiscais do órgão gestor.

Hoje a DFTRANS tem ainda reduzido nível de controle sobre a operação do sistema. Esse pequeno controle atinge até mesmo a coleta e sistematização de informação relacionada à efetiva operação do sistema. A DFTRANS acessa relatórios de um sistema de informação que não está sob seu controle e, ainda assim, algumas vezes tem dificuldade para realizar esse acesso. O órgão não tem acesso à base de dados brutos, de modo a formular seus próprios relatórios.

É possível considerar que a maior fonte da atual fragilização da DFTRANS tenha sido criada por meio da Portaria 98/2007, que trata da criação e operação do Sistema de Bilhetagem Automática. Essa fragilização vai além do processo de

coleta e processamento de informações. A DFTRANS enfrenta sérias dificuldades de manutenção de suas finanças. Apesar de o cálculo da tarifa prever que quase quatro por cento da receita arrecadada (algo perto de dois milhões de reais por mês) seja dirigido à DFTRANS para manter a organização e fiscalização do sistema, ela perde pelo menos trinta por cento desse valor e padece de falta de recursos. Ocorre que a organização Fácil (que é responsável pela gestão das informações sobre a operação do sistema) retém com uma parte significativa dos recursos que seriam destinados à manutenção da DFTRANS, a título de ressarcimento das despesas realizadas na operacionalização da bilhetagem automática.

Nesse contexto, pode ser considerado um verdadeiro risco para a DFTRANS a assunção de responsabilidade pela gestão dos sistemas de transporte do entorno do Distrito Federal. Ainda que se considere as iniciativas da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT no sentido de organizar o sistema semiurbano, essa incorporação traria riscos significativos de aumento na presente fragilidade na gestão dos serviços à população usuária.

Mesmo frente ao interesse em que essa responsabilidade seja assumida pelo GDF (já que quase oitenta por cento das viagens semi-urbanas originadas no entorno e hoje atendidas pela ANTT estão na região do Distrito Federal), é fácil reconhecer que a própria ANTT mantém a perspectiva de que, para operar essa transferência, teriam que ser garantidos processos de pré-qualificação dos sistemas considerados e da própria DFTRANS. Sem essa preparação preliminar, a transferência significaria mais um repasse de ônus do que a construção de solução para as necessidades dos usuários, mais ainda se o repasse de atribuições ocorrer sem o respectivo repasse dos recursos financeiros necessários à gestão.

3.6.5 A organicidade das decisões e o processo de planejamento a longo prazo

A primeira constatação importante quando se trata de planejamento do sistema de transporte coletivo do DF é a ausência de um Plano Diretor para orientar ações de longo prazo e integrar as iniciativas num todo compreensível. Os elementos importantes de um plano para os transportes que existem no DF não estão oficializados como política pública e não foram consensados no debate entre cidadãos e atores sociais relacionados ao tema. Neste caso, tais elementos enfrentam o problema de não serem sustentáveis.

O Plano “Brasília Integrada” é considerado como oportunidade para o resgate de planos, propostas e iniciativas desde muitos anos discutidas pela sociedade, pelos técnicos e pelos setores com interesse econômico nos serviços de transporte. Nesse sentido, esse Plano ocupa hoje o lugar de um plano estratégico para o sistema.

Nesse cenário de ausência de um plano de longo prazo é que se compreende que muitas decisões importantes sobre projetos a serem implantados fiquem concentradas nos níveis decisores mais altos, que têm força para fazer avançar suas propostas. As iniciativas deixam de ser escolhidas entre possibilidades organicamente definidas com apoio do conhecimento técnico sobre o assunto. As possibilidades de financiamento influenciam significativamente a decisão em relação a algumas

novas iniciativas, a par de seu impacto nas outras dimensões dos serviços de transporte ou da dinâmica da cidade. Entretanto, a consideração sobre as interferências entre essas dimensões somente ocorrerá quando da implantação das propostas, ocasião em que a flexibilidade para mudanças já é diminuta.

A cultura política brasileira valoriza governantes que tomam iniciativas de grande porte e são capazes de implementá-las imediatamente e não cabe considerar correta ou não essa avaliação. O problema é que, não havendo planejamento para médio e longo prazo, como no caso do setor de transporte, seria necessário existir algum mecanismo ou organismo que compatibilizasse as diferentes políticas implementadas pelo conjunto de órgãos públicos. Essa compatibilização teria que ser dirigida tanto em relação à integração dessas políticas, quanto em relação à sua perenidade na vida da sociedade. Um exemplo da falta dessa organicidade pode ser observado no momento em que se encontra em elaboração, no Distrito Federal, um Plano de Mobilidade, sendo que a Secretaria de Transportes e mesmo outros setores correlatos não estão devidamente envolvidos nesse processo.

Talvez o maior problema da ausência de um Plano de longo prazo esteja relacionado ao caráter sempre adiado, ainda que eminente, dos resultados das iniciativas que estão sendo tomadas. No discurso sobre o sistema, transparece uma lógica de que sempre será preciso aguardar a implantação de alguma dimensão do projeto para que, então, seja possível apreciar resultados para a população. A elaboração e implantação de novos projetos resultam em continuado adiamento das medidas imediatas de melhoria do serviço prestado à população e que poderiam ser tomadas a qualquer tempo.

Outra decorrência da reduzida organicidade e planejamento de longo prazo consiste na criação de soluções que desorganizam o sistema. Por um lado, atores institucionais ganham atribuições que não seriam compatíveis com o seu papel, por outro lado, e ao mesmo tempo, medidas importantes deixam de ser tomadas devido à ausência ou insuficiência de mecanismos e atores capazes de atender a demandas postas no sistema.

A ocorrência de um tipo de burocratização e politização nas relações entre os atores componentes do sistema também é resultado de escassez de organicidade. Algumas vezes, a busca de justificativas para a situação instalada ocupa o espaço da produção de uma visão mais clara sobre o serviço prestado à população e sobre as medidas que poderiam resultar em sua melhoria. No caso do sistema de transporte que serve ao entorno, por exemplo, é considerado urgente que haja uma solução que garanta melhoria nos serviços prestados aos usuários, mas essa solução corre o risco de ser pouco coadunada com as condições concretas de gestão existentes no Distrito Federal. Neste caso, pode haver dificuldades em fazer com que a área de atuação de um governo abranja territórios que não estão sob a sua jurisdição. Os cidadãos que não são do Distrito Federal passariam a ter dimensões de suas vidas decididas por governantes eleitos por outros cidadãos. A diferenciação entre a base territorial administrativa e a base territorial eleitoral pode ter conseqüências importantes para a organização da cidadania.

3.6.6 A estabilidade dos atores institucionais do sistema de transporte

Ao considerar o funcionamento do sistema de transportes, dois atores são apontados como muito relevantes: o governo e o grupo de empresários das empresas operadoras do sistema ônibus. Em algumas situações o governo é considerado mais influente, em outras os empresários ganham essa posição. Parece claro que a atuação dos atuais dirigentes do GDF fez com que a influência do governo crescesse nos últimos anos.

De todo modo, o empresariado, mesmo que tenha sofrido alguma redução em sua capacidade de influência, consiste no ator com maior longevidade na organização e preparação para intervir no sistema. Do ponto de vista da organização da oferta de serviços de transportes, o ator mais estável e permanente consiste no grupamento de proprietários de empresas de ônibus. De fato, ocorre alternância de governos, há momento de fluxo e refluxo de movimentos sociais relacionados ao tema, ocorre variação na forma de organização do aparelho de estado e da força institucional de cada ator institucional. Mas, o grupo de proprietários das empresas de transporte se mantém com pouca alteração e com capacidade para intervenção permanente nos debates e decisões.

Isto não ocorre de forma isolada no Distrito Federal. Nos últimos vinte anos o Brasil assistiu a um impressionante processo de organização do empresariado dos transportes. A criação de organizações como o SEST / SENAT significou um avanço na organização dos proprietários das empresas de ônibus. No caso do Distrito Federal essa organização tem dupla consequência, devido à proximidade entre o sindicato local e a Confederação Nacional do Transporte – CNT. A instituição tem assento no Conselho de Transporte Coletivo do Distrito Federal, ao lado do sindicato local de empresários. Parece compreensível que a permanência e a sofisticação organizacional dos empresários de transportes resultem em um tipo de prevalência das suas proposições no Conselho do Transporte Coletivo do Distrito Federal.

Essa prevalência do setor empresarial no Conselho e nas decisões gerais sobre o sistema pode ser compreendida também em virtude do nível de preparação desse ator para o debate sobre transportes urbanos. Trata-se do único ator da sociedade civil preparado e atuante de forma continuada no sistema de transportes, excetuando-se o grupo dos técnicos de transportes, o qual não tem participação nas instâncias deliberativas do sistema.

Outro ator que, no Distrito Federal, mantém estabilidade no tema consiste na Universidade de Brasília - UnB. Diferentes professores e pesquisadores mantêm a atenção ao tema do Transporte Urbano e, na organização do Conselho de Transportes Coletivos, há previsão de um assento para representação da UnB. Vale lembrar que a indicação não se refere a um representante da comunidade acadêmica, o que seria razoável devido ao grande número de instituições universitárias no Distrito Federal. A referência da lei é diretamente à UnB, provavelmente como reconhecimento dessa continuidade de atenção ao tema.

O último ator a ser referido como estável consiste no Sindicato dos Rodoviários. Contudo, por sua atuação ser focada na defesa dos interesses dos trabalhadores do transporte, não surgiu alguma indicação de que seja um ator preparado para tratar de forma mais geral da política pública de transporte.

Verifica-se ainda reduzida presença do debate sobre políticas de transportes urbanos na sociedade brasiliense. Os partidos políticos não têm uma tradição de atuação no tema a não ser em temas específicos, quase nos moldes dos grupos de pressão social. A sociedade civil organizada insere o tema em sua pauta somente em situações limite e com reduzido nível de atenção à lógica do sistema.

No caso do Distrito Federal, ocorre um crescimento na dificuldade para que outros atores se organizem. A definição da representação da população usuária (com alguma exceção) é feita pelo próprio Governo. Isto resulta em que os movimentos sociais mais organizados e as entidades mais representativas da sociedade civil tenham reduzido acesso ao debate e aos espaços de deliberação sobre o sistema de transportes.

Assim, a despeito de o Conselho contar muitos anos de criação e, desde o seu surgimento, ser uma instância deliberativa, sua pauta dedica-se quase sempre a detalhes operacionais e menos sobre as grandes questões estratégicas da condução da política de transportes no Distrito Federal.

3.6.7 A efetividade da interlocução com a sociedade civil

Em todo o contexto examinado, chama atenção a escassa informação sobre o que pensa a população usuária do transporte coletivo. Percebe-se no Distrito Federal que os usuários exercem pouca influência tanto sobre a organização quanto sobre a operação do sistema. Também é escassa a informação sobre o que pensa sobre o transporte a sociedade civil não vinculada às atividades econômicas relacionadas aos serviços de transportes.

Não há movimento social significativo para acompanhamento estável e continuado das ações relacionadas à gestão dos transportes. Trata-se de tema que sofre de espaços de esquecimento no seio da sociedade. Por outro lado, é baixo o nível de informação e de formação da sociedade para tratar do sistema de transporte. Mesmo as informações operacionais são pouco oferecidas à população usuária. Isso faz com que, na ausência de capacidade técnica para compreender e discutir o assunto, muitas demandas da sociedade ganhem feição personalista e parcial, muitas vezes ficando marcadas pela impossibilidade de sua realização.

O possível papel dos movimentos sociais para a efetivação de controle social sobre a gestão dos transportes é pouco valorizado pelos governantes e técnicos de transportes. Ao que parece, a sociedade civil e a população usuária não chegam a

ser consideradas como possível ator que necessitaria estar organizado e participante do processo de gestão do sistema de transporte público.

3.6.8 A política de transporte no conjunto das políticas urbanas e regionais do Distrito Federal

O debate sobre transporte acontece focado no funcionamento do sistema. O que importa é reconhecer características do sistema, identificar pontos de estrangulamento, formas de aumentar a fluidez do trânsito dos veículos. É como se todos os aspectos importantes a serem considerados fossem internalidades desse sistema no momento presente. São raras as referências a uma perspectiva histórica do desenvolvimento dos serviços, do sistema, dos atores, da população usuária, da qualidade dos serviços prestados. Ademais, ocorre escassa referência a aspectos contextuais aos serviços de transportes. São pouco considerados elementos como uso e ocupação do solo, habitação, especulação imobiliária, desenvolvimento econômico, desenvolvimento regional e principalmente, impactos das medidas sobre a política regional.

Mesmo quando o horizonte se abre para tratar do problema do transporte no entorno do Distrito Federal, o foco permanece no tema dos transportes. As propostas quase sempre avançam no sentido de inserir os sistemas de transportes das cidades vizinhas na mesma gestão que está sendo realizada no GDF.

No entorno, a mesma coisa acontece com outras políticas públicas sob a gestão do Governo do Distrito Federal, como é o caso dos serviços de saúde, habitação e saneamento. As propostas de trabalho em colaboração com atores institucionais do entorno e as propostas que consideram que o entorno, se mal cuidado, poderá inviabilizar a vida no Distrito Federal recebem insuficiente atenção. As propostas que tentam inverter o sinal e mostrar que o entorno pode deixar de ser problema e passar à condição de solução para a organização da vida no Distrito Federal não conseguem ser alvo de atenção sistemática. Esse tipo de proposta recebe menor atenção ainda quando se trata dos envolvidos com o tema dos transportes. Isto é, o tema do transporte deixa de ser tratado no contexto dos problemas e potencialidades que estão criados pela existência de um grande número de cidadãos que vivem no entorno de Brasília.

A análise da situação institucional procedida leva a uma situação problema que exige identificar formas de garantir longevidade às iniciativas de organização do transporte coletivo do Distrito Federal e de sua integração com os demais setores de governo e com os municípios do entorno imediato do DF. É necessário definir uma equação organizativa que poderá aumentar a probabilidade de instalação dessa longevidade e dessa gestão integrada. Essa equação não pode ser mantida e garantida isoladamente pelo Governo do Distrito Federal e será viável na medida em que se conseguir a união dos esforços de todos os atores envolvidos, resultando em um modelo de gestão que não seja calcado em visões próprias dos governantes e em planos de governo que mudam a cada legislatura, já que baseados no exercício transitório do poder.

4 RECOMENDAÇÕES DE CURTO PRAZO

Tanto quanto possível, e, a menos de soluções em que o caráter espacial ou administrativo mais amplo se imponha, como as requeridas pelas redes de operação de transporte coletivo, essas recomendações deverão ser sistematizadas em planos específicos, a serem elaborados para cada região administrativa do Distrito Federal e cidade do Entorno, podendo agrupar áreas próximas de maior interação, como Gama e Santa Maria, ou São Sebastião e Jardim Botânico, ou de interesse regional como regiões centrais, de serviços ou de usos específicos.

4.1 Transporte não motorizado

4.1.1 Pedestres

Quadro 3: Problemas e ações para pedestres

Problemas	Ações
<ul style="list-style-type: none"> • Ausência de calçadas e travessias em vias urbanas e trechos urbanizados de rodovias; • Má qualidade das calçadas e das travessias: <ul style="list-style-type: none"> ○ má execução e falta de manutenção ou recuperação; ○ circulação impedida; ○ ausência de normas e padrões. • Uso ou ocupação inadequados das calçadas; • Alto índice de acidentes envolvendo pedestres. 	Elaborar manual de calçadas, travessias e pontos de parada.
	Definir áreas prioritárias para implantação de calçadas e travessias.
	Implantar calçadas e travessias para pedestres na área de estudo.
	Fiscalizar o uso e ocupação das calçadas.
	Recuperar ou manter calçadas e travessias.
	Segurança do pedestre
	Tratar locais críticos para pedestres: <ul style="list-style-type: none"> ○ medidas moderadoras de tráfego – <i>traffic calming</i>, voltadas à redução de velocidade dos veículos e à melhoria ambiental do espaço urbano; ○ implantação de passarelas, semáforos de pedestres ou faixas de pedestres.
Lançar programas educativos voltados para a segurança do pedestre.	

4.1.2 Ciclistas

Quadro 4: Problemas e ações para ciclistas

Problemas	Ações
<ul style="list-style-type: none"> • Ausência de ciclovias em vias urbanas e em cidades do Entorno; • Ausência de normas e padrões para projetos de ciclovias; • Invasão de veículos motorizados e pedestres nas ciclovias; • Alto índice de acidentes envolvendo ciclistas. 	Implantação de infraestrutura
	Elaborar manual para uniformização dos projetos cicloviários.
	Identificar e implantar trechos cicloviários de ligação com terminais de ônibus.
	Implantar paraciclos ou bicicletários em terminais de ônibus.
	Realizar programa de manutenção da infraestrutura cicloviária.
	Segurança do ciclista
	Complementar projetos de sistema cicloviário com sinalização específica.
	Promover programas educacionais de respeito ao ciclismo.
	Monitoração
	Realizar pesquisas de satisfação do usuário.
	Avaliar condições da infraestrutura.
	Avaliar condições de segurança do ciclista.
	Fiscalizar o respeito à ciclovia.
Fiscalizar realização de manutenção da infraestrutura.	

4.2 Transporte Coletivo

O mapa da Figura 105 identifica os principais eixos de transporte que serão a base de nova rede integrada. O Quadro 5 apresenta a lista de problemas e ações mitigadoras propostas.

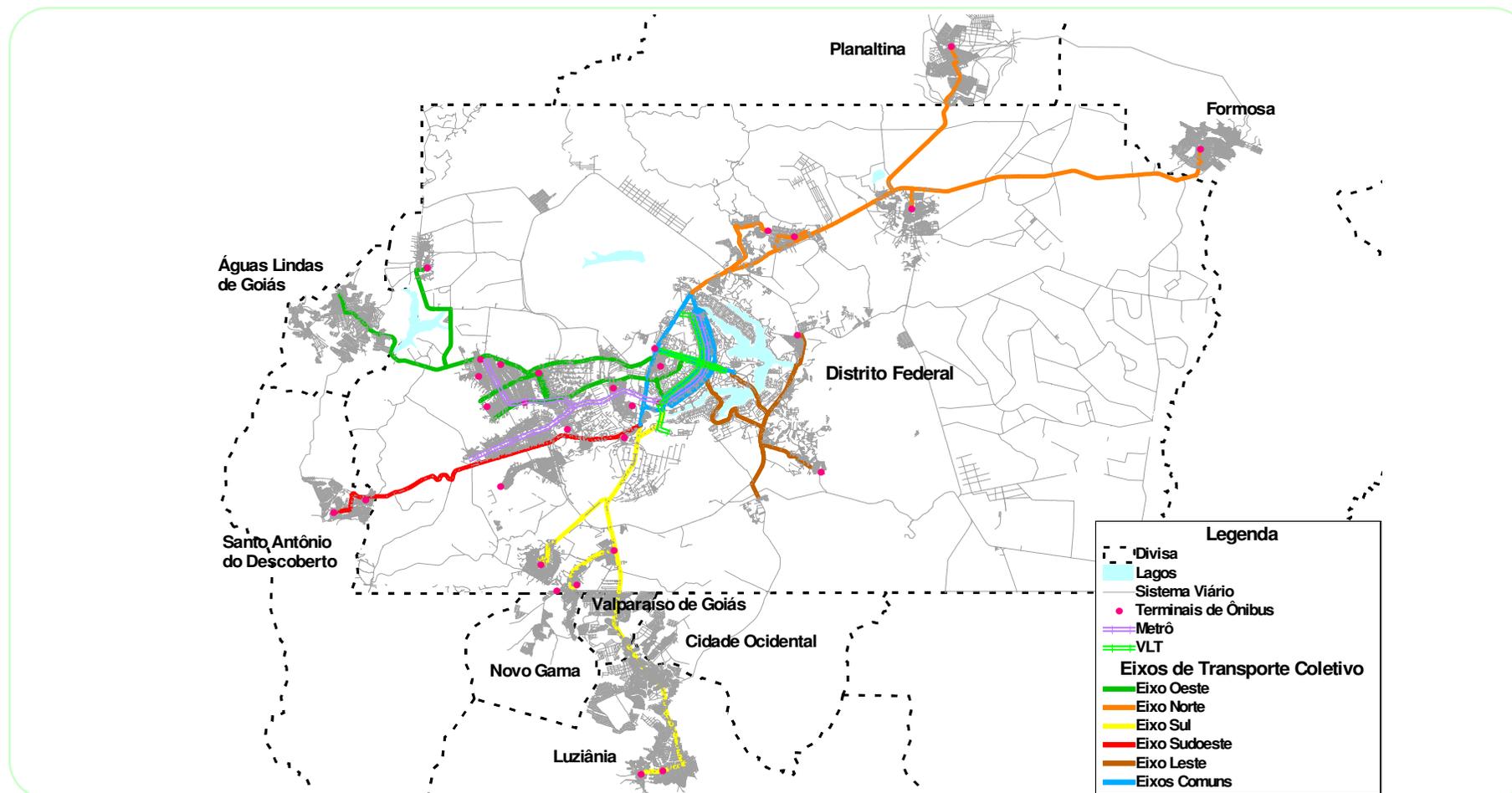


Figura 105: Mapa dos principais eixos de transporte coletivo propostos para a rede integrada

Quadro 5: Problemas e ações para transporte coletivo

Área	Problemas	Ações
Operacional	<p>Questões relacionadas com a operação cotidiana:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Baixa produtividade; • Falta de qualidade; • Baixa confiabilidade; • Baixa regularidade. 	Elaborar procedimentos para regularização dos serviços atuais.
		Estabelecer ações de controle e fiscalização.
		Realizar ajustes para racionalização da rede regularizada.
		Monitorar continuamente a oferta e a demanda dos serviços.
Gestão	<p>Deficiências nas ações de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fiscalização; • Controle operacional e cadastral; • Atendimento ao usuário; • Controle do sistema de bilhetagem. <p>Deficiências em recursos humanos e materiais:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Falta de mão de obra especializada; • Falta de infraestrutura para gerenciamento; • Falta de recursos financeiros. 	Realizar programa de capacitação da equipe técnica do órgão gestor e promover sua dotação de recursos financeiros e materiais.
		Implantar sistema de controle operacional, cadastral, de bilhetagem e de informação ao usuário.
		Realizar programas de fiscalização e vistoria de frota e de manutenção de pontos de parada e terminais.

Área	Problemas	Ações
Infraestrutura de apoio à operação	Terminais, estações e pontos de parada com problemas de manutenção, conforto, segurança e limpeza.	Estruturar setor específico no órgão gestor para manutenção, administração e operação dos terminais, estações e pontos de parada.
		Adotar padrões de acessibilidade universal (rampas, piso tátil etc.) em projetos de terminais, estações e pontos de parada.
		Elaborar projeto de sistema padronizado de informação ao usuário em terminais, estações e pontos de parada.
		Definir tipologia e características dos pontos de parada.
Frota	Controle insuficiente da frota; Elevada idade média da frota.	Implantar sistema de controle e cadastro da frota de veículos em operação e reserva.
		Intensificar renovação e adequação da frota.

4.3 Serviço de Táxi

Quadro 6: Problemas e ações para serviço de táxi

Área	Problemas	Ações
Infraestrutura	Falta de infraestrutura de apoio	Implantar infraestrutura de apoio em locais especiais, contendo identificação do ponto, cobertura, banheiro, banco para descanso etc.
Pessoal	Insuficiente capacitação profissional	Desenvolver programa para treinamento e aperfeiçoamento dos profissionais prestadores dos serviços
Operação	Falta de serviço de taxi pré-pago nos principais pontos de acesso ao Distrito Federal	Implantar serviço pré-pago no aeroporto e em terminais rodoviários
Frota	Falta de serviço com acessibilidade universal	Avaliar possibilidade de adaptação de parte da frota para uso preferencial por pessoas com restrição de mobilidade
		Licitar permissões específicas para taxi com acessibilidade universal
	Elevada idade média da frota	Desenvolver plano de renovação, redução da idade média e atualização tecnológica da frota de táxis
Gestão	Insuficiência dos instrumentos de regulação e administração dos serviços	Desenvolver sistema de informação e controle dos serviços (táxi, mototáxi e motofrete) englobando permissões, condutores e frota
		Revisar planilha de custos, atualizando elementos como veículo padrão, utilização média do serviço, coeficientes de consumo etc.
		Desenvolver e implementar programa de fiscalização e vistoria periódicas do serviço, dos permissionários e da frota

4.4 Sistema viário e trânsito

4.4.1 Segurança viária

Quadro 7: Problemas e ações para segurança viária

Problemas	Ações
Elevados índices de ocorrência e de severidade de acidentes.	Identificar principais pontos críticos de acidentes.
	Coletar, analisar e sistematizar dados estatísticos de acidentes.
	Propor e tratar locais críticos de acidentes.
	Definir procedimentos de fiscalização de obras rodoviárias.
	Intensificar manutenção do uso de dispositivos eletrônicos de controle de infrações de trânsito.
	Implantar e manter ondulações transversais, em consonância com normas do DER/DF.
	Implantar programa de inspeção veicular, em atendimento ao art. 104 do Código de Trânsito Brasileiro.
	Promover a aplicação da suspensão do direito de dirigir para os infratores contumazes.
	Promover gestões governamentais para dotar o DETRAN e o DER de pessoal técnico qualificado em quantidade suficiente.

Insuficiente conscientização da sociedade quanto aos problemas de trânsito.	Promover campanhas educativas para sensibilização de condutores, passageiros e pedestres com relação ao comportamento no trânsito.
	Incentivar a mobilização da sociedade em prol da segurança de trânsito.
	Promover atuação mais intensa do DETRAN no aprimoramento das escolas de formação de condutores.
	Promover a reciclagem dos condutores com CNH suspensa.
	Intensificar, apoiar e melhorar as atividades da Escola Vivencial de Trânsito do DER – Transitolândia.

4.4.2 Circulação viária

Quadro 8: Problemas e ações para circulação viária

Problemas	Ações
Corredores congestionados, baixa segurança e limitada fluidez do trânsito.	Desenvolver e implementar planos de mobilidade e circulação locais, com medidas como hierarquização viária, revisão da circulação, adequação da geometria, sinalização, articulação com sistema viário principal, e de proteção aos pedestres e ciclistas.
	Revisar a circulação viária, com indicação dos sentidos de circulação das vias e proposta de alterações na mão direcional, de forma a eliminar descontinuidades e gargalos.
	Adequar a hierarquia viária, de forma a consolidar um sistema viário com características físicas compatíveis com a função de cada via.
	Identificar pontos com problemas no desenho viário e propor melhorias na geometria viária, evitando pontos de conflito nas interseções e melhorias nos acessos.

	Desenvolver sistema de orientação de tráfego, de forma a que usuários evitem rotas congestionadas.
	Realizar intervenções viárias urbanas para eliminar descontinuidades e gargalos.
	Adotar políticas de desestímulo ao uso do automóvel nas áreas centrais.
	Estabelecer parâmetros urbanísticos mais restritivos em áreas com problemas de congestionamentos.
	Elaborar manual para estudo de impactos de pólos geradores de tráfego na circulação viária.

4.4.3 Operação de trânsito

Quadro 9: Problemas e ações em operação de trânsito

Problemas	Ações
Falta de procedimentos de campo rotineiros que constatem e corrijam fatores de interferência na fluidez do trânsito.	Estabelecer e executar plano de ação para inspeção diária nos pontos de maior movimento e em horários de pico, identificando e corrigindo interferências no sistema viário e em suas condições de segurança.
	Implantar centro de controle operacional que auxilie os técnicos na identificação de problemas em tempo real.
Execução de obras e realização de eventos.	Desenvolver plano de ação com diretrizes para a execução de obras e realização de eventos que interfiram na circulação viária, que abranja: <ul style="list-style-type: none"> • procedimentos para autorização de execução de obras e realização de eventos definindo início, duração, itinerários de acesso e alternativos e proposta de sinalização; • monitoramento de obras e eventos autorizados e quanto à ocorrência daqueles irregulares.

4.4.4 Estacionamento

Quadro 10: Problemas e ações para estacionamento

Problemas	Ações
<p>Deficiências nas áreas de estacionamentos existentes e práticas irregulares de estacionamento.</p>	<p>Revisar projetos de demarcação de áreas públicas de estacionamento, alterando a sinalização horizontal, visando ao ordenamento e ao aumento no número de vagas.</p>
	<p>Elaborar projeto de sinalização vertical, com a regulamentação das áreas de estacionamento (proibições, horários, carga e descarga, vagas para idosos e pessoas portadoras de deficiências).</p>
	<p>Intensificar operações de fiscalização de estacionamento irregular, principalmente das infrações que afetem a circulação viária: veículos estacionados em curvas, em filas duplas etc.</p>
<p>Desequilíbrio entre a demanda e a oferta de áreas de estacionamento.</p>	<p>Identificar áreas com problemas na relação entre oferta e demanda por estacionamento.</p>
	<p>Elaborar estudo para solucionar problemas da demanda por estacionamento: limitação de estacionamento, implantação de estacionamentos rotativos nas vias públicas, implantação de estacionamentos privados etc.</p>
	<p>Elaborar estudo para regulamentar as operações de carga e descarga.</p>

4.4.5 Polos geradores de tráfego

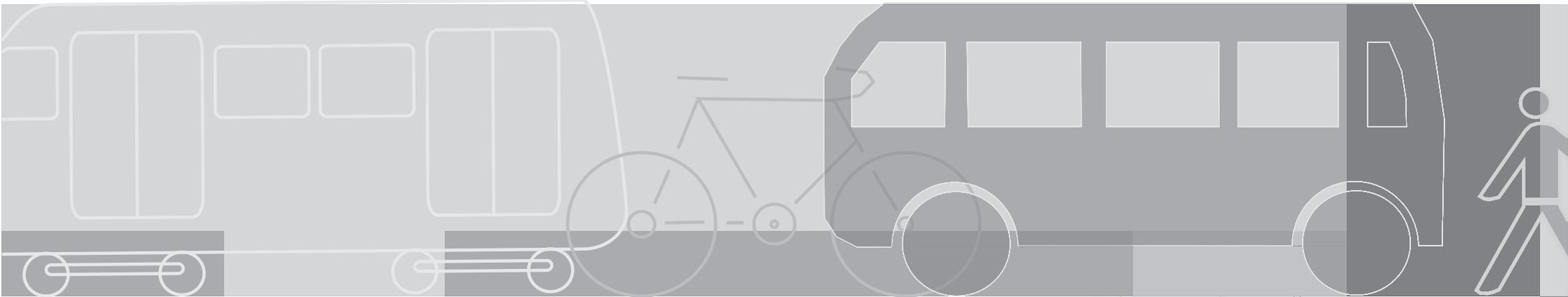
Quadro 11: Problemas e ações para pólos geradores de tráfego

Problemas	Ações
Impacto no sistema viário devido à implantação inadequada de pólos geradores de tráfego.	Revisar diretrizes do DETRAN e do DER para os estudos de impactos na circulação viária devido à implantação de pólos geradores de tráfego.
	Promover ações junto às administrações regionais para que não se liberem licenças para a construção de pólos geradores de tráfego sem ouvir o DETRAN ou o DER
	Realizar operações de fiscalização da observância das exigências do DETRAN e do DER para polos geradores de tráfego quanto às vagas de estacionamento ofertadas.
	Aumentar e capacitar equipes técnicas do DETRAN e do DER para análise de propostas de pólos geradores de tráfego.

4.5 Institucional

Quadro 12: Problemas e ações no âmbito institucional

Problemas	Ações
Carência de sistematização e atualização das competências dentro das novas estruturas da Secretaria de Estado de Transportes e da DFTRANS, assim como desatualização, desintegração, falta de racionalização e, em alguns casos, inexistência de processos, procedimentos e instrumentos de trabalho relativos às funções da gestão dos transportes e à gestão organizacional em ambas as instituições.	Monitorar, avaliar e promover melhorias relativas à organização da Secretaria de Estado de Transportes e da DFTRANS e reformular, implantar e estabelecer manuais de processos, procedimentos e instrumentos de trabalho.
Lacunas e falta de pertinência da composição e da qualificação do quadro de pessoal da ST e da DFTRANS.	Adequar o quadro de pessoal permanente e de cargos comissionados da Secretaria de Estado de Transportes e da DFTRANS, de acordo com as exigências de gestão do STPC.
Sérias carências relacionadas ao domínio de competências por parte dos funcionários e ocupantes de cargos comissionados da Secretaria de Estado de Transportes e da DFTRANS.	Capacitar gerencial, técnica e administrativamente as equipes da Secretaria de Estado de Transportes e da DFTRANS.



ANEXO I

CARACTERIZAÇÃO DOS ATORES ENVOLVIDOS — GOVERNO FEDERAL



ÍNDICE

1	MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES.....	244
1.1	ÁREAS DE ATUAÇÃO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES.....	245
1.2	ÓRGÃOS COLIGADOS.....	245
1.3	O CONSELHO NACIONAL DE INTEGRAÇÃO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE.....	245
1.4	DNIT - DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES.....	247
1.4.1	Fundamentação legal.....	247
1.4.2	Natureza e finalidades do DNIT.....	247
1.4.3	O Sistema Nacional de Viação, o Plano Nacional de Viação e o Sistema Rodoviário Nacional.....	247
1.5	ANTT - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES.....	248
1.5.1	Fundamentação legal.....	248
1.5.2	Natureza e finalidades da ANTT.....	249
1.5.3	Competências da ANTT.....	249
1.5.4	Áreas de atuação.....	250
1.5.5	Macroestrutura administrativa da ANTT.....	250
2	MINISTÉRIO DAS CIDADES.....	251
2.1.1	Órgãos coligados:.....	252
2.2	SEMOB – SECRETARIA NACIONAL DE MOBILIDADE E TRANSPORTES.....	252
2.2.1	Conselho das Cidades.....	253
2.3	DENATRAN – DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO.....	254
2.3.1	Fundamentação legal, natureza e finalidades do DENATRAN.....	254
2.3.2	Competências do DENATRAN.....	254
2.3.3	Estrutura do DENATRAN.....	256
2.3.4	O Sistema Nacional de Trânsito.....	256
2.3.5	O Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.....	257
2.4	DPRF - DEPARTAMENTO DE POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL.....	258

1.1 Áreas de atuação do Ministério dos Transportes

No âmbito da política nacional de transportes, constituem áreas de atuação do Ministério:

- a. política nacional de transportes ferroviário, rodoviário e aquaviário;
- b. marinha mercante, portos e vias navegáveis; e
- c. participação na coordenação dos transportes aeroviários.

Quanto ao transporte ferroviário, rodoviário e aquaviário, são competências do Ministério:

- a formulação, a coordenação e a supervisão das políticas respectivas;
- a participação no planejamento estratégico, o estabelecimento de diretrizes para sua implementação e a definição das prioridades dos programas de investimentos;
- a aprovação dos planos de outorgas;
- o estabelecimento de diretrizes para a representação do Brasil nos organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados referentes aos meios de transportes.

1.2 Órgãos coligados

- Autarquias:
 - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT;
 - Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT;
 - Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ.
- Empresas Públicas:
 - Companhia de Navegação do São Francisco S.A. - FRANAVE (Liquidada);
 - VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

1.3 O Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte

A Lei 10.233, 05 de junho de 2001 instituiu o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte que, vinculado à Presidência da República, tem a atribuição de propor as políticas nacionais de integração dos diferentes modos de transporte de pessoas e bens, em conformidade com:

- as políticas de desenvolvimento nacional, regional e urbano, de meio ambiente e de segurança das populações, formuladas pelas diversas esferas de governo;

- as diretrizes para a integração física e de objetivos dos sistemas viários e das operações de transporte sob jurisdição da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;
- a promoção da competitividade, para redução de custos, tarifas e fretes, e da descentralização, para melhoria da qualidade dos serviços prestados;
- as políticas de apoio à expansão e ao desenvolvimento tecnológico da indústria de equipamentos e veículos de transporte;
- a necessidade da coordenação de atividades pertinentes ao Sistema Federal de Viação e atribuídas pela legislação vigente aos Ministérios dos Transportes, da Justiça e das Cidades.

O CONIT é presidido pelo Ministro de Estado dos Transportes e tem como membros os Ministros de Estado da Defesa, da Justiça, da Fazenda, do Planejamento, Orçamento e Gestão, do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior e das Cidades.

No exercício de suas atribuições, cabe ao CONIT:

- a. propor medidas que propiciem a integração dos transportes aéreo, aquaviário e terrestre e a harmonização das respectivas políticas setoriais;
- b. definir os elementos de logística do transporte multimodal a serem implementados pelos órgãos reguladores dos transportes terrestre e aquaviário, vinculados ao Ministério dos Transportes, conforme estabelece esta Lei, e pelo órgão regulador do transporte aéreo, vinculado ao Ministério da Defesa, conforme estabelece a Lei Complementar no 97, de 9 de junho de 1999;
- c. harmonizar as políticas nacionais de transporte com as políticas de transporte dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, visando à articulação dos órgãos encarregados do gerenciamento dos sistemas viários e da regulação dos transportes interestaduais, intermunicipais e urbanos;
- d. aprovar, em função das características regionais, as políticas de prestação de serviços de transporte às áreas mais remotas ou de difícil acesso do País, submetendo ao Presidente da República e ao Congresso Nacional as medidas específicas que implicarem a criação de subsídios;
- e. aprovar as revisões periódicas das redes de transporte que contemplam as diversas regiões do País, propondo ao Poder Executivo e ao Congresso Nacional as reformulações do Sistema Nacional de Viação que atendam ao interesse nacional.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
DNIT - DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

1.4 DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

1.4.1 Fundamentação legal

Lei 10.233, 05 de junho de 2001 - dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT.

Decreto 4.749, de 17 de julho de 2003 - Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções Gratificadas do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT.

1.4.2 Natureza e finalidades do DNIT

Constitui objetivo do DNIT, como Autarquia vinculada ao Ministério dos Transportes, implementar, em sua esfera de atuação, a política formulada para a administração da infraestrutura do Sistema Federal de Viação, compreendendo sua operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade, e ampliação mediante construção de novas vias e terminais, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos em Lei.

A esfera de atuação do DNIT corresponde à infraestrutura do Sistema Federal de Viação, sob a jurisdição do Ministério dos Transportes, constituída de:

- vias navegáveis;
- ferrovias e rodovias federais;
- instalações e vias de transbordo e de interface intermodal;
- instalações portuárias.

1.4.3 O Sistema Nacional de Viação, o Plano Nacional de Viação e o Sistema Rodoviário Nacional

O Sistema Nacional de Viação – SNV é constituído pela infraestrutura viária e pela estrutura operacional dos diferentes meios de transporte de pessoas e bens, sob jurisdição da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. É regido pelos princípios e diretrizes estabelecidos em consonância com o disposto nos incisos XII, XX e XXI do art. 21 da Constituição Federal. Abrange a malha arterial básica do Sistema Nacional de Viação, formada por eixos e terminais relevantes do ponto de vista da demanda de transporte, da integração nacional e das conexões internacionais.

O Sistema Nacional de Viação sob a jurisdição da União compreende os elementos físicos da infraestrutura viária existente e planejada, definidos pela legislação vigente. Tem como objetivos essenciais (i) dotar o País de infraestrutura viária adequada; (ii) garantir a operação racional e segura dos transportes de pessoas e bens, e (iii) promover o desenvolvimento social e econômico e a integração nacional.

O Sistema Nacional de Viação é constituído pelo conjunto dos Sistemas Nacionais: Rodoviários, Ferroviários, Portuários, Hidroviário e Aeroviário e compreende: (i) infraestrutura viária, que abrange as redes correspondentes às modalidades de transporte citadas, inclusive suas instalações acessórias e complementares; (ii) estrutura operacional, compreendendo o conjunto de meios e atividades estatais, diretamente exercidos em cada modalidade de transporte e que são necessários e suficientes ao uso adequado da infraestrutura viária.

O **Plano Nacional de Viação**, aprovado pela Lei 5.917, de 10 de setembro de 1973, diz respeito ao conjunto de princípios e normas fundamentais aplicáveis ao Sistema Nacional de Viação, em geral, bem como o conjunto particular das infraestruturas viárias explicitadas nas Relações Descritivas constantes da citada Lei.

O **Sistema Rodoviário Nacional** é constituído pelo conjunto dos Sistemas Rodoviários Federal, Estaduais e Municipais.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
ANTT - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

1.5 ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres

1.5.1 Fundamentação legal

- Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 - Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências.
- Decreto nº 4.130 de 13 de fevereiro de 2002 - Aprova o Regulamento e o Quadro Demonstrativo dos Cargos Comissionados e dos Cargos Comissionados Técnicos da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, e dá outras providências.
- Resolução nº 1, de 20 de fevereiro de 2002 (*) - Aprova o Regimento Interno e a Estrutura Organizacional da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

1.5.2 Natureza e finalidades da ANTT

A ANTT é entidade integrante da Administração Federal indireta, submetida ao regime autárquico especial e vinculada ao Ministério dos Transportes. O regime autárquico especial conferido à ANTT é caracterizado pela independência administrativa, autonomia financeira e funcional e mandato fixo de seus dirigentes.

São objetivos da Agência Nacional de Transportes Terrestres:

I – implementar as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte e pelo Ministério dos Transportes, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos em Lei;

II – regular ou supervisionar, em suas respectivas esferas e atribuições, as atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes, exercidas por terceiros, com vistas a:

- garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas;
- harmonizar, preservado o interesse público, os objetivos dos usuários, das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, arbitrando conflitos de interesses e impedindo situações que configurem competição imperfeita ou infração da ordem econômica.

1.5.3 Competências da ANTT

Constituem a esfera de atuação da ANTT:

- a. o transporte ferroviário de passageiros e cargas ao longo do Sistema Nacional de Viação;
- b. a exploração da infraestrutura ferroviária e o arrendamento dos ativos operacionais correspondentes;
- c. o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;
- d. o transporte rodoviário de cargas;
- e. a exploração da infraestrutura rodoviária federal;
- f. o transporte multimodal;
- g. o transporte de cargas especiais e perigosas em rodovias e ferrovias.

A ANTT harmoniza sua esfera de atuação com a de órgãos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios encarregados do gerenciamento de seus sistemas viários e das operações de transporte intermunicipal e urbano.

1.5.4 Áreas de atuação

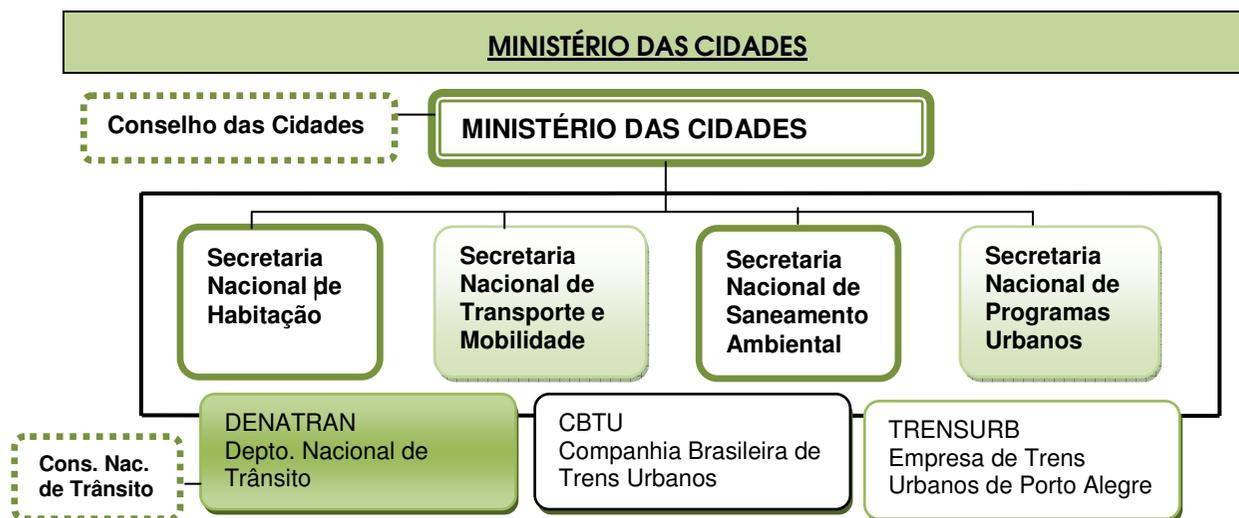
- Modo ferroviário
 - exploração da infraestrutura ferroviária;
 - prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas;
 - prestação do serviço público de transporte ferroviário de passageiros.
- Modo rodoviário
 - exploração da infraestrutura rodoviária;
 - prestação do serviço público de transporte rodoviário de passageiros;
 - prestação do serviço de transporte rodoviário de cargas.
- Modo dutoviário
 - cadastro de dutovias.
- Multimodal
 - habilitação do Operador de Transportes Multimodal.
- Terminais e vias
 - exploração.
- Concessão: ferrovias, rodovias e transporte ferroviário associado à exploração da infraestrutura.
- Permissão: transporte coletivo regular de passageiros pelos meios rodoviário e ferroviário não associados à exploração da infraestrutura.
- Autorização: transporte de passageiros por empresa de turismo e sob regime de fretamento, transporte internacional de cargas, transporte multimodal e terminais.

1.5.5 Macroestrutura administrativa da ANTT

- Superintendência de Regulação Econômica e Fiscalização Financeira
- Superintendência de Estudos e Acompanhamento de Mercado
- Superintendência de Serviços de Transporte de Passageiros
- Superintendência de Serviços de Transporte de Cargas
- Superintendência de Logística e Transporte Multimodal
- Superintendência de Exploração da Infraestrutura

- Superintendência de Planejamento e Gestão Financeira
- Superintendência de Administração e Recursos Humanos
- Unidades Regionais sediadas nos Estados do RJ, MG, SP, RS, CE e MA

2 MINISTÉRIO DAS CIDADES



O Ministério das Cidades foi instituído por meio da Lei nº 10.683, de 28 de maio de 1993, tendo a sua estrutura regimental aprovada pelo Decreto nº 4665, de 3 de abril de 2003.

Ao Ministério compete tratar da política de desenvolvimento urbano e das políticas setoriais de habitação, saneamento ambiental, transporte urbano e trânsito.

A estrutura do Ministério das Cidades é formada pelas seguintes secretarias:

- **Secretaria Nacional de Habitação** - Desenvolvimento Institucional e Cooperação Técnica, Produção Habitacional, Urbanização e Assentamentos Precários
- **Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade** - Regulação e Gestão, Cidadania e Inclusão Social, Mobilidade Urbana

- **Secretaria Nacional de Saneamento Ambiental** - Água e Esgotos, Desenvolvimento e Cooperação Técnica, Articulação Institucional
- **Secretaria Nacional de Programas Urbanos.** - Assuntos Fundiários Urbanos e Prevenção de Riscos, Planejamento Urbano, Apoio à Gestão Municipal e Territorial

2.1 Órgãos coligados:

- Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN)
- Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN)
- Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU)
- Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A.

MINISTÉRIO DAS CIDADES

SEMOB – SECRETARIA NACIONAL DE MOBILIDADE E TRANSPORTES

2.2 SEMOB – Secretaria Nacional de Mobilidade e Transportes

A Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana tem por finalidade formular e implementar a política de mobilidade urbana sustentável, entendida como “a reunião das políticas de transporte e de circulação, e integrada com a política de desenvolvimento urbano, com a finalidade de proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os modos de transporte coletivo e os não-motorizados, de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável”. As atuais condições de mobilidade e dos serviços de transporte público no Brasil direcionam a atuação da SEMOB em três eixos estratégicos que agrupam as questões a serem enfrentadas, quais sejam:

- a. Promover a cidadania e a inclusão social por meio da universalização do acesso aos serviços públicos de transporte coletivo e do aumento da mobilidade urbana;
- b. Promover o aperfeiçoamento institucional, regulatório e da gestão no setor; e
- c. Coordenar ações para a integração das políticas da mobilidade e destas com as demais políticas de desenvolvimento urbano e de proteção ao meio ambiente.

Os Programas Estratégicos e as Ações da SEMOB, integrados com as demais Políticas Urbanas, visam aliar a atuação do Governo Federal aos Estados e Municípios para desenvolver e implementar uma Política Nacional de Mobilidade Urbana

Sustentável, centrada no desenvolvimento sustentável das cidades e na priorização dos investimentos federais nos modos coletivos e nos meios não motorizados de transporte.

MINISTÉRIO DAS CIDADES
CONSELHO DAS CIDADES

2.3 Conselho das Cidades

A criação do Conselho das Cidades no ano de 2004 representa um instrumento de gestão democrática da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano – PNDU. Trata-se de um órgão colegiado de natureza deliberativa e consultiva, integrante da estrutura do Ministério das Cidades e tem por finalidade estudar e propor diretrizes para a formulação e implementação da PNDU, bem como acompanhar a sua execução.

O Conselho viabiliza o debate em torno da política urbana de forma continuada, respeitando a autonomia e as especificidades dos segmentos que o compõem, tais como: setor produtivo; organizações sociais; ONGs; entidades profissionais, acadêmicas e de pesquisa; entidades sindicais; e órgãos governamentais. É instância de negociação em que os atores sociais participam do processo de tomada de decisão sobre as políticas executadas pelo Ministério das Cidades, nas áreas de habitação, saneamento ambiental, transporte e mobilidade urbana e planejamento territorial.

A origem plural desses órgãos e entidades e sua tradição de atuação diante da temática de desenvolvimento urbano possibilitam aos segmentos uma atuação caracterizada pela articulação e negociação política, ação propositiva e qualidade técnica nos debates, possibilitando a construção de políticas públicas que favoreçam o acesso a todos os cidadãos, tendo como referência as deliberações advindas das Conferências Nacionais das Cidades.

Atualmente, o Conselho é constituído por 86 titulares – 49 representantes de segmentos da sociedade civil e 37 dos poderes públicos federal, estadual e municipal – além de 86 suplentes, com mandato de dois anos. A composição do ConCidades inclui, ainda, 09 observadores representantes dos governos estaduais, que possuem Conselho das Cidades, em sua respectiva unidade da Federação.

MINISTÉRIO DAS CIDADES
DENATRAN – DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO

2.4 DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito

2.4.1 Fundamentação legal, natureza e finalidades do DENATRAN

O DENATRAN formata-se como organismo autárquico vinculado ao Ministério das Cidades, cumprindo as competências de Órgão Máximo Executivo de Trânsito, conforme o Código de Trânsito Brasileiro. O CTB, instituído por meio da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1977, constitui assim a principal fundamentação legal do Sistema Nacional de Trânsito e da atuação do Departamento.

2.4.2 Competências do DENATRAN

De acordo com o Artigo 19 do Código de Trânsito Brasileiro, cabe ao DENATRAN, como órgão máximo executivo de trânsito da União:

- cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito e a execução das normas e diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN, no âmbito de suas atribuições;
- proceder à supervisão, à coordenação, à correição dos órgãos delegados, ao controle e à fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
- articular-se com os órgãos dos Sistemas Nacionais de Trânsito, de Transporte e de Segurança Pública, objetivando o combate à violência no trânsito, promovendo, coordenando e executando o controle de ações para a preservação do ordenamento e da segurança do trânsito;
- apurar, prevenir e reprimir a prática de atos de improbidade contra a fé pública, o patrimônio, ou a administração pública ou privada, referentes à segurança do trânsito;
- supervisionar a implantação de projetos e programas relacionados com a engenharia, educação, administração, policiamento e fiscalização do trânsito e outros, visando à uniformidade de procedimento;
- estabelecer procedimentos sobre a aprendizagem e habilitação de condutores de veículos, a expedição de documentos de condutores, de registro e licenciamento de veículos;
- expedir a Permissão para Dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação, os Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal;
- organizar e manter o Registro Nacional de Carteiras de Habilitação - RENACH;
- organizar e manter o Registro Nacional de Veículos Automotores - RENAVAM;

- organizar a estatística geral de trânsito no território nacional, definindo os dados a serem fornecidos pelos demais órgãos e promover sua divulgação;
- estabelecer modelo padrão de coleta de informações sobre as ocorrências de acidentes de trânsito e as estatísticas do trânsito;
- administrar fundo de âmbito nacional destinado à segurança e à educação de trânsito;
- coordenar a administração da arrecadação de multas por infrações ocorridas em localidade diferente daquela da habilitação do condutor infrator e em unidade da Federação diferente daquela do licenciamento do veículo;
- fornecer aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito informações sobre registros de veículos e de condutores, mantendo o fluxo permanente de informações com os demais órgãos do Sistema;
- promover, em conjunto com os órgãos competentes do Ministério da Educação e do Desporto, de acordo com as diretrizes do CONTRAN, a elaboração e a implementação de programas de educação de trânsito nos estabelecimentos de ensino;
- elaborar e distribuir conteúdos programáticos para a educação de trânsito;
- promover a divulgação de trabalhos técnicos sobre o trânsito;
- elaborar, juntamente com os demais órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, e submeter à aprovação do CONTRAN, a complementação ou alteração da sinalização e dos dispositivos e equipamentos de trânsito;
- organizar, elaborar, complementar e alterar os manuais e normas de projetos de implementação da sinalização, dos dispositivos e equipamentos de trânsito aprovados pelo CONTRAN;
- expedir a permissão internacional para conduzir veículo e o certificado de passagem nas alfândegas, mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal;
- promover a realização periódica de reuniões regionais e congressos nacionais de trânsito, bem como propor a representação do Brasil em congressos ou reuniões internacionais;
- propor acordos de cooperação com organismos internacionais, com vistas ao aperfeiçoamento das ações inerentes à segurança e educação de trânsito;
- elaborar projetos e programas de formação, treinamento e especialização do pessoal encarregado da execução das atividades de engenharia, educação, policiamento ostensivo, fiscalização, operação e administração de trânsito, propondo medidas que estimulem a pesquisa científica e o ensino técnico-profissional de interesse do trânsito, e promovendo a sua realização;
- opinar sobre assuntos relacionados ao trânsito interestadual e internacional;
- elaborar e submeter à aprovação do CONTRAN as normas e requisitos de segurança veicular para fabricação e montagem de veículos, consoante sua destinação;
- estabelecer procedimentos para a concessão do código marca-modelo dos veículos para efeito de registro, emplacamento e licenciamento;

- instruir os recursos interpostos das decisões do CONTRAN, ao ministro ou dirigente coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito;
- estudar os casos omissos na legislação de trânsito e submetê-los, com proposta de solução, ao Ministério ou órgão coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito;
- prestar suporte técnico, jurídico, administrativo e financeiro ao CONTRAN.

2.4.3 Estrutura do DENATRAN

Em sua estrutura organizacional o DENATRAN conta com Coordenações voltadas para o Planejamento Normativo e Estratégico do Sistema Nacional de Trânsito, para a Informatização e Estatística, para o Instrumental Jurídico e de Fiscalização, para o Planejamento Operacional do SNT, para a Infraestrutura de Trânsito e para a Educação no Trânsito.

2.4.4 O Sistema Nacional de Trânsito

O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:

- a. estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento;
- b. fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;
- c. estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema.

Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades:

- a. o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo;
- b. os Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE, órgãos normativos, consultivos e coordenadores;
- c. os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

- d. os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;
- e. a Polícia Rodoviária Federal;
- f. as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal; e
- g. as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI.

Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios organizarão os respectivos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários, estabelecendo os limites circunscricionais de suas atuações.

O Presidente da República designará o ministério ou órgão da Presidência responsável pela coordenação máxima do Sistema Nacional de Trânsito, ao qual estará vinculado o CONTRAN e subordinado o órgão máximo executivo de trânsito da União.

2.4.5 O Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN

O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, presidido pelo dirigente do órgão máximo executivo de trânsito da União, tem a seguinte composição: um representante do Ministério da Ciência e Tecnologia; um representante do Ministério da Educação e do Desporto; um representante do Ministério do Exército; um representante do Ministério do Meio Ambiente e da Amazônia Legal; um representante do Ministério dos Transportes; um representante do ministério ou órgão coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito.

Compete ao CONTRAN, dentre outros itens, estabelecer as normas regulamentares e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito; coordenar os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, objetivando a integração de suas atividades; estabelecer seu regimento interno e as diretrizes para o funcionamento dos CETRAN e CONTRANDIFE; estabelecer as diretrizes do regimento das JARI; zelar pela uniformidade e cumprimento das normas contidas no CTB e nas resoluções complementares; estabelecer e normatizar os procedimentos para a imposição, a arrecadação e a compensação das multas por infrações cometidas em unidade da Federação diferente da do licenciamento do veículo; normatizar os procedimentos sobre a aprendizagem, habilitação, expedição de documentos de condutores, e registro e licenciamento de veículos; aprovar, complementar ou alterar os dispositivos de sinalização e os dispositivos e equipamentos de trânsito; apreciar os recursos interpostos contra as decisões das instâncias inferiores; avocar, para análise e soluções, processos sobre conflitos de competência ou circunscrição, ou, quando necessário, unificar as decisões administrativas; e dirimir conflitos sobre circunscrição e competência de trânsito no âmbito da União, dos Estados e do Distrito Federal.

As Câmaras Temáticas, órgãos técnicos vinculados ao CONTRAN, são integradas por especialistas e têm como objetivo estudar e oferecer sugestões e embasamento técnico sobre assuntos específicos para decisões daquele colegiado.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA
DPRF - DEPARTAMENTO DE POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL

2.5 DPRF - Departamento de Polícia Rodoviária Federal

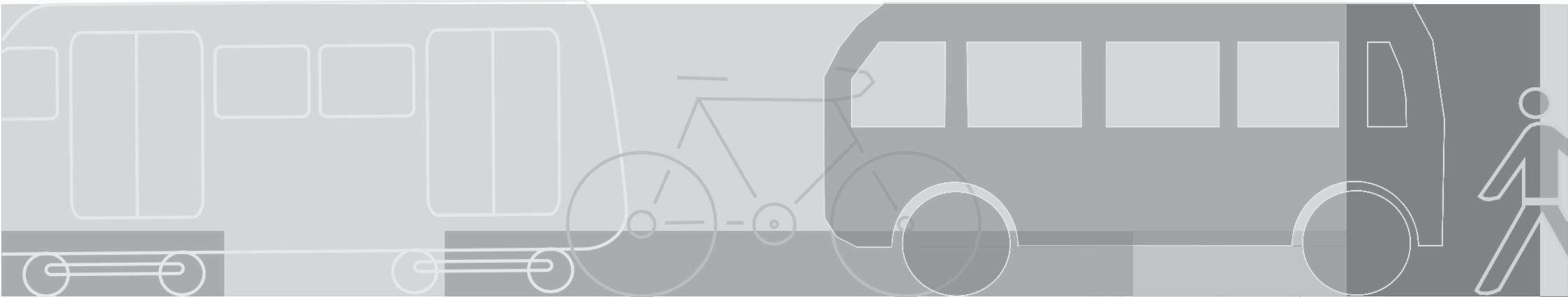
O Departamento de Polícia Rodoviária Federal tem suas competências definidas pela Constituição Federal (Art. 144), pela Lei nº 9. 503 - Código de Trânsito Brasileiro em seu Artigo 20, pelo Decreto nº 1.655, de 03 de outubro de 1995, e pelo seu Regimento Interno, aprovado em 1997.

O DPRF integra a estrutura regimental da Secretaria de Planejamento de Ações Nacionais de Segurança Pública do Ministério da Justiça e é responsável pelo policiamento ostensivo das rodovias federais, exercendo poder de polícia.

Enquanto organização, a Polícia Rodoviária Federal encontra-se presente em todo o território nacional, atualmente encontra-se estruturada através da unidade administrativa central, em Brasília, e das unidades administrativas regionais, representadas pelas 22 superintendências (GO, MT, MS, MG, RJ, SP, ES, PR, SC, RS, BA, PE, AL, PB, RN, CE, PI, MA, PA, SE, RO e TO) e pelos 5 Distritos (DF, AC, AM, AP e RR), além das 156 sub-unidades administrativas, denominadas delegacias, 390 postos de fiscalização, totalizando 550 pontos de atendimento em todo o Brasil.

O efetivo atual é de 8.338 policiais rodoviários federais, responsáveis pelo patrulhamento ostensivo, em regime de escala, da malha rodoviária federal, composta por cerca de 61 mil quilômetros de rodovias e estradas.

Compete à Polícia Rodoviária Federal, no âmbito das rodovias e estradas federais, em atuação harmônica com o DNIT/Ministério dos Transportes, dentre outros itens: cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições; realizar o patrulhamento ostensivo, executando operações relacionadas com a segurança pública, com o objetivo de preservar a ordem, incolumidade das pessoas, o patrimônio da União e o de terceiros; aplicar e arrecadar as multas impostas por infrações de trânsito, as medidas administrativas decorrentes e os valores provenientes de estada e remoção de veículos, objetos, animais e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas; efetuar levantamento dos locais de acidentes de trânsito e dos serviços de atendimento, socorro e salvamento de vítimas; assegurar a livre circulação nas rodovias federais, podendo solicitar ao órgão rodoviário a adoção de medidas emergenciais, e zelar pelo cumprimento das normas legais relativas ao direito de vizinhança, promovendo a interdição de construções e instalações não autorizadas; coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas, adotando ou indicando medidas operacionais preventivas e encaminhando-os ao órgão rodoviário federal; implementar as medidas da Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito.



ANEXO II

CARACTERIZAÇÃO DOS ATORES ENVOLVIDOS — GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL



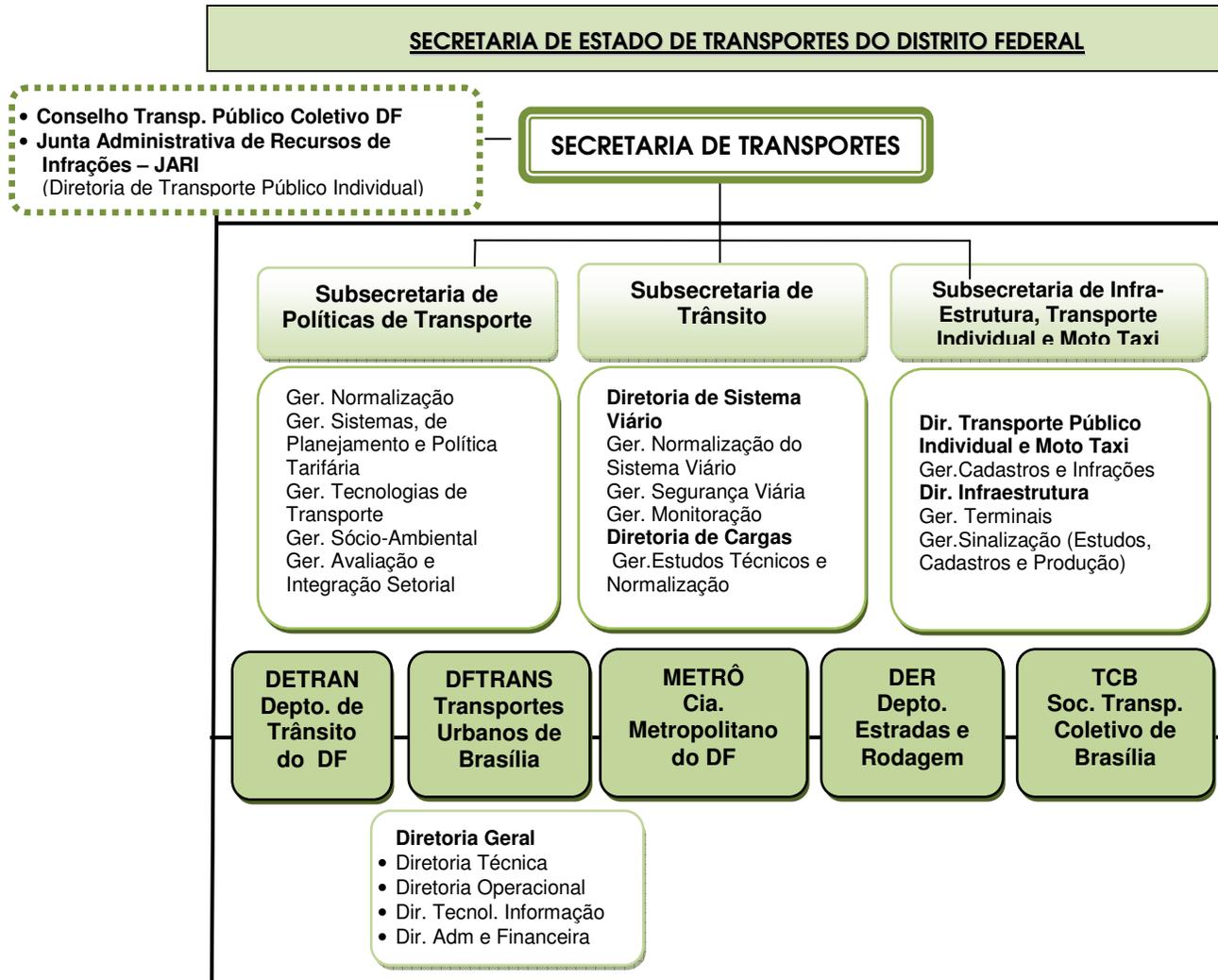
INDICE

1	O CONSELHO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DO DF – CTPC/DF	263
2	SECRETARIA DE TRANSPORTES	264
2.1	FORÇA DE TRABALHO ALOCADA À SECRETARIA DE TRANSPORTES	264
2.2	DFTRANS – TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL	265
2.2.1	Competências gerais da DFTRANS	265
2.2.2	Força de trabalho alocada à DFTRANS	267
2.2.3	Informatização de processos administrativos e serviços de escritório	267
2.2.4	Manualização/normatização efetiva e atualizada dos processos de trabalho	268
2.2.5	Sistemas de informações gerenciais para a gestão do transporte	268
2.2.6	Eficácia do relacionamento com o usuário	268
2.3	METRÔ – COMPANHIA DO METROPOLITANO	269
2.3.1	Finalidade da Companhia do Metrô/DF	269
2.3.2	Competências	269
2.3.3	Atuação da Companhia no Sistema de Transporte do DF	270
2.3.4	Estrutura organizacional	270
2.4	TCB – SOCIEDADE DE TRANSPORTES COLETIVOS DE BRASÍLIA LTDA.	271
2.4.1	Finalidade	271
2.4.2	Atuação	271
2.5	DER – DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM DO DISTRITO FEDERAL	272
2.5.1	Natureza jurídica e base Legal	273
2.5.2	Finalidades e competências do DER	273
2.5.3	Composição orgânica	275
2.5.4	Objetivos estratégicos do DER / DF	276
2.6	DETRAN – DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DO DISTRITO FEDERAL	277
2.6.1	Competências	277
2.6.2	Estrutura organizacional	278
2.7	SECRETARIA DE ESTADO DE SEGURANÇA PÚBLICA E DEFESA SOCIAL	278
2.7.1	Competências	279
2.7.2	Órgãos vinculados	279
3	SEDUMA – SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E MEIO AMBIENTE	280

3.1	CRIAÇÃO E FINALIDADE	280
3.2	ESTRUTURA ORGANIZACIONAL	281
3.3	ÓRGÃOS VINCULADOS	281
3.4	O PDOT – PLANO DE ORDENAMENTO TERRITORIAL DO DISTRITO FEDERAL O SISPLAN	281
3.5	IBRAM – INSTITUTO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS HÍDRICOS DO DISTRITO FEDERAL – BRASÍLIA AMBIENTAL COMO ÓRGÃO VINCULADO À SEDUMA	285
3.6	CODEPLAN – COMPANHIA DE PLANEJAMENTO DO DISTRITO FEDERAL	286
3.6.1	Finalidade e competências	286
3.6.2	Órgão vinculado	287
3.6.3	Estrutura organizacional	287

ANEXO 2

CARACTERIZAÇÃO DOS ATORES ENVOLVIDOS — GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL



Em 1989, por meio da Lei nº 49, de 25 de outubro de 1989, a então Secretaria de Serviços Públicos foi transformada em Secretaria de Estado de Transportes. Sua estrutura foi reformulada pelo Decreto GDF no. 27.770 de 12 de março de 2007, que a definiu como órgão de assistência direta e imediata ao Governador do Distrito Federal, tem por competência básica a administração superior das seguintes funções de governo:

- formular políticas e diretrizes para o sistema de transporte do Distrito Federal; política tarifária para o transporte público de passageiros; propostas para o sistema viário;
- planejar e gerenciar a sinalização indicativa e de endereçamento;
- formular diretrizes para o transporte de cargas e para a infraestrutura de passageiros;
- promover e realizar processo licitatório e outorgar permissões e concessões, quando da prestação indireta dos serviços de transporte público de passageiros e de sua infraestrutura.

1 O CONSELHO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DO DF – CTPC/DF

O Conselho é um órgão colegiado deliberativo de 2º grau que tem por finalidade formular políticas e decidir sobre questões institucionais, operacionais, econômico-financeiras, tarifárias, administrativas e de planejamento relativas ao Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF). Criado pelo Decreto 9.269, de 13 de fevereiro de 1986, tem as seguintes competências:

- formular as linhas gerais da política para o Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, observadas a Política Nacional de Transportes, as diretrizes da política de desenvolvimento econômico e social do Distrito Federal e as conclusões dos estudos realizados pela Comissão Técnica de Transportes Públicos, criada pelo Decreto nº 9.107, de 06 de dezembro de 1985;
- estabelecer estratégias para a implementação da política de transportes;
- remitir parecer conclusivo sobre matérias relativas ao transporte público coletivo que lhe forem submetidas com vistas à decisão do Governador;
- aprovar os planos e programas anuais para o Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal;
- aprovar os planos de expansão e de melhoria do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal;
- opinar sobre legislação proposta que trate de assuntos relacionados com o transporte público coletivo;
- baixar normas sobre a exploração dos serviços de transporte público coletivo no Distrito Federal;
- opinar sobre a permissão, autorização ou adjudicação, pelo Secretário de Transportes, da exploração dos serviços de transporte público coletivo do Distrito Federal;

- apreciar e decidir sobre matérias de qualquer natureza, relativas ao Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, excetuadas aquelas de decisão privativa do Governador;
- conhecer e julgar os recursos interpostos pelas empresas operadoras ou seus prepostos;
- convidar servidores do Governo do Distrito Federal, representantes ou prepostos de empresas operadoras do transporte público coletivo, ou qualquer outro cidadão para prestar esclarecimentos a respeito de matéria de sua competência;
- zelar pelo cumprimento das normas que regem o transporte público coletivo no Distrito Federal.

Sua composição atual inclui um representante dos seguintes organismos: Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal; Secretaria de Estado de Infraestrutura e Obras do Distrito Federal; Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano – SEDUMA, Secretaria de Estado de Desenvolvimento Social e Trabalho, Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTRANS, Departamento de Trânsito do Distrito Federal - DETRAN, Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – METRÔ/DF; Cooperativas Operadoras do STPC, Confederação Nacional dos Transportes – CNT, Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros e das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do DF – SETRANSP, Federação das Indústrias de Brasília – FIBRA, Universidade de Brasília – UnB; Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Terrestres de Passageiros Urbanos, Interestaduais, Especiais, Escolares, Turismo e de Cargas do Distrito Federal; Além desses acima, dois representantes da comunidade, um representante de entidades dos portadores de doenças crônicas, um representante de pessoas com deficiências e um representante do idoso.

2 SECRETARIA DE TRANSPORTES

2.1 Força de trabalho alocada à Secretaria de Transportes

- No. de Funcionários Efetivos
 - Em exercício: 64
 - Cedidos de outros órgãos: 240
 - Cedidos para outros órgãos: 02
 - Total de funcionários efetivos: 306
- No. de Pessoas Comissionadas (sem vínculo efetivo): 108
- Total de pessoas alocadas na secretaria: 414

- No. de Ocupantes de funções de chefia (chefes, gerentes e diretores): 68
- No. de Ocupantes de cargos que exigem nível superior: 18 (16 fiscais e 2 analistas)
- No. de Ocupantes de cargos operacionais: 240

- No. de Ocupantes de cargos administrativos: 116

2.2 DFTrans – Transporte Urbano do Distrito Federal



A DFTRANS - Transporte Urbano do Distrito Federal –, denominação dada pelo Decreto nº 23.902, de 11 de julho de 2003, na forma publicada na edição nº. 140, de 23 de julho de 2003, do Diário Oficial do Distrito Federal, Autarquia criada pela Lei nº 241, de 28 de fevereiro de 1992, submetida ao regime autárquico, entidade gestora do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, vinculada à Secretaria de Estado de Transportes, com personalidade jurídica de direito público e autonomia administrativa, patrimonial e financeira

2.2.1 Competências gerais da DFTRANS

- planejar, gerir, controlar e fiscalizar os serviços de transporte coletivo, público e privado;
- planejar, gerir, controlar e fiscalizar a infraestrutura de apoio ao sistema de transporte público coletivo;
- executar políticas, programas e estudos definidos pela Secretaria de Estado de Transportes, referentes ao transporte público coletivo do Distrito Federal;

- cumprir e fazer cumprir a legislação referente aos serviços de transporte público coletivo do Distrito Federal, bem como supervisionar, controlar e fiscalizar a sua prestação;
- assegurar a estabilidade nas relações entre o Poder Público, concessionários, permissionários e usuários;
- assegurar a prestação adequada dos serviços de transporte público coletivo do Distrito Federal quanto à qualidade, regularidade, eficiência, segurança, conforto e modicidade da tarifa;
- exigir o cumprimento de critérios e parâmetros operacionais, tecnológicos e demais normas e instrumentos, legalmente estabelecidos;
- assessorar a Secretaria de Estado de Transportes sempre que solicitada;
- elaborar e promover a aplicação de normas e procedimentos operacionais referentes ao funcionamento dos serviços de transporte público coletivo do Distrito Federal, da Câmara de Compensação de Receitas e Créditos e do Fundo do Transporte Público Coletivo do Distrito Federal;
- gerir e operacionalizar o funcionamento da Câmara de Compensação de Receitas e Créditos;
- gerir o Fundo do Transporte Público Coletivo do Distrito Federal;
- promover a eficiência técnica e econômica dos serviços de transporte público coletivo delegados, submetidos à sua competência de gestão, controle e fiscalização;
- acompanhar o desempenho dos delegatários e demais contratados, tornando públicos os relatórios de atividades dos serviços prestados;
- celebrar convênios e contratos com entidades públicas ou privadas destinados à implementação de melhorias na prestação de serviços de transporte público coletivo no Distrito Federal;
- analisar e se manifestar sobre propostas de legislação e normas relativas ao controle, fiscalização e gestão dos serviços de transporte público coletivo do Distrito Federal;
- estabelecer critérios para obter informações referentes aos delegatários e prestadores de serviços terceirizados;
- promover, quando necessário, a realização de auditoria técnico-operacional e econômico-financeira nos delegatários;
- fixar normas complementares e disciplinares da prestação e utilização dos serviços de transporte público coletivo, determinando, inclusive, prazos para o cumprimento de obrigações;
- definir procedimentos e rotinas de fiscalização dos elementos componentes do sistema de transporte coletivo do Distrito Federal;
- propor alterações em seu regimento interno;
- aplicar, na forma da lei, as sanções regulamentares ou penalidades para infrações previstas nos regulamentos e códigos disciplinares do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal;
- elaborar sua proposta orçamentária;

- promover a integração entre a DFTRANS, órgãos do Distrito Federal e entidades representativas da sociedade e empresarial, visando ações que promovam a melhoria do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal;
- relacionar-se com outros organismos públicos federais ou distritais no planejamento ou avaliação de planos, programas ou projetos de interesse da DFTRANS que envolvam participação comunitária;
- promover a gestão da qualidade dos serviços de transporte público coletivo e do atendimento prestados pelos delegatários e pela DFTRANS.

2.2.2 Força de trabalho alocada à DFTRANS

- Funcionários Efetivos:
 - Em exercício: 168
 - Cedidos de outros órgãos: 79 - da TCB
 - Cedidos para outros órgãos: 02
 - Total de funcionários efetivos: 247
- Pessoas Comissionadas (sem vínculo efetivo): 59
- Total de pessoas alocadas na DTtrans: 308

- Ocupantes de funções de chefia (chefes, gerentes e diretores): 23
- Ocupantes de cargos que exigem nível superior: 124 (fiscais e analistas)
- Ocupantes de cargos operacionais: 197 (Diretoria Técnica e Diretoria Operacional)
- No. de Ocupantes de cargos administrativos: 111

2.2.3 Informatização de processos administrativos e serviços de escritório

São disponibilizados micro computadores, impressoras, servidores de aplicação, internet e rede para todos os servidores da área. Estão disponíveis ferramentas de automação de escritório (planilha eletrônica e editor de texto), bem como sistema para as áreas de recursos humanos, financeira e orçamentária, patrimônio e almoxarifado.

Considera-se que o nível atual de informatização dos processos administrativos e serviços de escritório na DFTRANS seja de 80% em relação às necessidades do órgão neste quesito.

2.2.4 Manualização/normatização efetiva e atualizada dos processos de trabalho

A existência de manuais e normas relativas aos processos e procedimentos de trabalho, por exemplo, fiscalização e vistoria de veículos, planejamento e programação operacional, gestão de recursos humanos, dentre outros, constitui um ponto crítico no âmbito organizacional. A descrição de processos, o detalhamento de procedimentos, o desenho dos fluxos correspondentes e a indicação e orientação de uso de instrumentos de planejamento, controle, execução, acompanhamento e avaliação de funções típicas da DFTRANS não são generalizadas e usuais. Quando existentes, nem sempre encontram-se atualizadas. Assim, pode-se considerar o percentual de cobertura de 40% como índice de manualização e normatização de processos administrativos e operacionais próprios da gestão do sistema de transporte do DF pela DFTRANS.

As atividades atualmente são executadas conforme a experiência do servidor de cada área, que, com base em algumas instruções normativas, portarias, decretos e leis, passam sua experiência aos novos colaboradores que ingressam nas áreas. Não há nenhum trabalho mais profundo e sistemático de modelagem de processos e normas e procedimentos em cada área.

2.2.5 Sistemas de informações gerenciais para a gestão do transporte

Os sistemas de informações existentes subsidiam de maneira direta ou indireta todas as atividades executadas no órgão, a exemplo do sistema de informação de Transporte – SIT, cujas funcionalidades atendem as Diretorias Técnica e Operacional, que têm por competência o planejamento, o controle e a fiscalização do STPC/DF. Contudo, este sistema permeia as atividades operacionais e disponibiliza relatórios consolidados para o nível tático. O Órgão carece de sistemas para Tomada de Decisões Estratégicas. Note-se que as informações sobre a operação do STPC/DF disponíveis para a DFTRANS por vezes encontram-se defasadas e pouco confiáveis, à medida em que são, em certas circunstâncias, coletadas e tratadas pelas próprias empresas operadoras do Sistema.

2.2.6 Eficácia do relacionamento com o usuário

Os processos e práticas de relacionamento da DFTRANS, enquanto órgão gestor do STPC/DF, nem sempre são as mais adequadas e eficazes. O atendimento por telefone se dá a partir do “156”, que abrange todas as informações e serviços relativos ao Governo do Distrito Federal. O fornecimento de informações sobre itinerários, tabelas horárias e outras é limitado e nem sempre confiável. A recepção de reclamações e denúncias dos cidadãos com relação ao Sistema centra-se no processo de registro da mensagem e encaminhamento para os setores específicos, mas é raro o retorno ao cidadão reclamante com a solução do problema apontado.

O registro da sugestão/reclamação por meio de formulário é também adotado pelo GDF, mas também peca pela falta de retorno em tempo hábil. Reuniões com os Comitês de Transporte por vezes mantidos no âmbito das Administrações Regionais são também realizadas, de acordo com a demanda, mas não seguem uma programação continuada e antecipada.

SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES DO DF
METRÔ - COMPANHIA DO METROPOLITANO

2.3 METRÔ – Companhia do Metropolitano

Empresa Pública, de direito privado, sob a forma de sociedade por ações, criada pelo Decreto Nº 15.308, de 15 de dezembro de 1993, conforme autorização da Câmara Legislativa, pela Lei 513, de 28 de junho de 1993. Integra a Administração Indireta do Distrito Federal, como Empresa Pública de Direito Privado.

2.3.1 Finalidade da Companhia do Metrô/DF

De acordo com o seu Estatuto Social, a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal tem por objetivos:

- planejar, projetar, construir, operar e manter o sistema de transporte público coletivo sobre trilhos no Distrito Federal, assim como explorar comercialmente marcas, patentes, tecnologia e serviços técnicos especializados, vinculados ou decorrentes de sua atividade produtiva;
- organizar, fiscalizar, administrar e explorar as áreas limdeiras às vias metroviárias, absorvendo os recursos provenientes de atividades comerciais e imobiliárias nelas desenvolvidas.

2.3.2 Competências

A Companhia possui uma estrutura organizacional cujas competências de cada departamento estão descritas no seu Estatuto atendendo os objetivos citados acima. No âmbito das diretorias, as competências são:

- Diretoria de Operação e Manutenção: aprovar o planejamento de sua área, em consonância com o da Companhia, e comandar as atividades de operação e manutenção do sistema de transporte metroviário; propor políticas e filosofia de trabalho para a execução dos serviços de operação e de manutenção do sistema de transporte metroviário; garantir a prestação de serviços metroviários; e atender às necessidades e expectativas dos usuários por meio dos serviços prestados.

- Diretoria Técnica: aprovar o planejamento de sua área, em consonância com o da Companhia, e comandar as atividades de estudos e planejamento de transportes, de engenharia civil e de sistemas, tecnologia, controle de qualidade e de gestão de materiais e equipamentos operacionais; promover estudos para expansão do sistema; e representar a Companhia, junto aos órgãos responsáveis pela definição da Política de Transporte do Distrito Federal.
- Diretoria Financeira e Comercial: aprovar o planejamento de sua área, em consonância com o da Companhia, e comandar as atividades econômico-financeiras e comerciais da Companhia; propor a política e estabelecer as diretrizes para o desenvolvimento das atividades econômico-financeiras e comerciais; analisar, acompanhar e avaliar o desempenho econômico-financeiro e comercial; propor e promover a captação e a aplicação de recursos financeiros necessários à implementação dos programas da Companhia; e representar a Companhia junto aos órgãos responsáveis pela definição da Política Tarifária de Transporte no Distrito Federal.
- Diretoria de Administração: aprovar o planejamento de sua área, em consonância com o da Companhia, e comandar as atividades de gestão administrativa, de suprimentos, de recursos humanos e de relações trabalhistas.

2.3.3 Atuação da Companhia no Sistema de Transporte do DF

Atuação direta, como organismo gestor e operador do sistema metroviário, tendo também a expansão do sistema como foco de sua atuação.

2.3.4 Estrutura organizacional

A estrutura da Companhia do Metropolitano delinea-se da seguinte forma:

- Unidades Colegiadas de Administração Superior: Assembléia Geral; Conselho de Administração; Conselho Fiscal; Diretoria Colegiada.
- Unidades de Direção Superior: Presidência, Diretoria de Operação e Manutenção, Diretoria Técnica, Diretoria Financeira e Comercial, Diretoria de Administração.
- Unidades de Assessoramento: Gabinete da Presidência, Auditoria, Procuradoria Jurídica, Coordenação de Comunicação Social, Coordenação de Tratamento da Informação, Assessoria de Relações Trabalhistas.

SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES DO DF
TCB - SOCIEDADE DE TRANSPORTES COLETIVOS DE BRASÍLIA LTDA.

2.4 TCB – Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília Ltda.

Fundada em 8 de maio de 1961 e iniciando as operações em 1º de junho daquele ano, a TCB foi a primeira empresa de transportes coletivos criada em Brasília.

Na década de 70 viveu seu apogeu, considerada modelo nacional, sendo pioneira na implantação de transmissão automática em ônibus.

2.4.1 Finalidade

A Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília Ltda - TCB, Empresa Pública, instituída sob a forma de Sociedade por Cotas de Responsabilidade Limitada, tem por objetivo a exploração dos serviços de transportes coletivos urbanos na área do Distrito Federal.

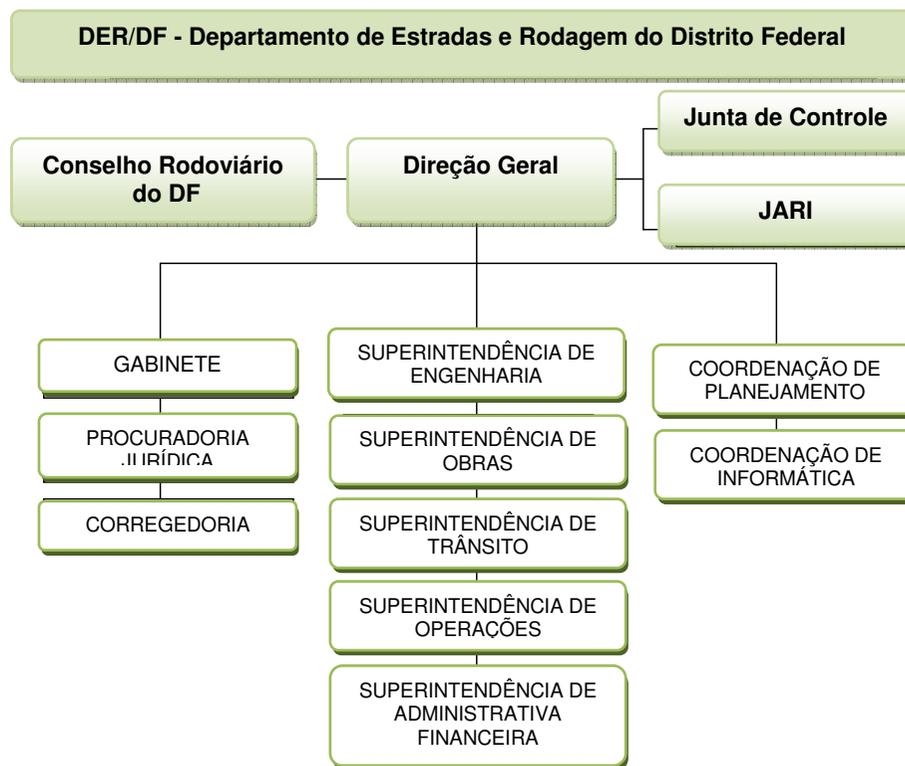
2.4.2 Atuação

Atua como empresa pública operadora de um conjunto limitado de linhas no sistema de transporte coletivo por ônibus do Distrito Federal.

Com sede no Setor de Garagens Oficiais Norte (SGON), quadra 6, bloco A, hoje a TCB tem suas linhas concentradas no Plano Piloto. Presta ainda serviço de aluguel de ônibus.

SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES / DF
DER – DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO DISTRITO FEDERAL

2.5 DER – Departamento de Estradas e Rodagem do Distrito Federal



2.5.1 Natureza jurídica e base Legal

O Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER-DF, criado pelo Decreto nº 6, de 09 de junho de 1960, e nos termos do art. 16 da Lei nº 4.545, de 10 de dezembro de 1964, é uma entidade autárquica de administração superior integrante da estrutura administrativa do Distrito Federal, do Sistema Rodoviário Nacional e do Sistema Nacional de Trânsito, com personalidade jurídica de direito público, com autonomia administrativa e financeira, vinculada à Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal.

O Decreto nº 25.735, de 06 de abril de 2005 instituiu o atual Regimento Interno do DER/DF, fixa suas finalidades e competências.

2.5.2 Finalidades e competências do DER

- proporcionar a infraestrutura viária adequada para o deslocamento de veículos, pessoas e animais;
- construir, manter, conservar, operar e fiscalizar as vias do SRDF;
- promover segurança e fluidez do trânsito e conforto dos usuários do SRDF;
- contribuir para a educação no trânsito; e
- julgar infrações de trânsito e aplicar penalidades.
- exercer, em caráter privativo, todas as atividades relacionadas com o planejamento, a expansão, a manutenção, a conservação, a operação, a fiscalização e o monitoramento do Sistema Rodoviário do Distrito Federal;
- implementar ou supervisionar a execução das políticas e diretrizes rodoviárias estabelecidas pelo GDF;
- executar obras rodoviárias no Distrito Federal, nos Estados e Municípios limítrofes, mediante delegação, convênio e acordo;
- providenciar para que o Sistema Rodoviário do Distrito Federal se mantenha permanentemente integrado e compatibilizado com o Sistema Rodoviário Nacional;
- manter entendimentos e colaborar com os órgãos rodoviários do Governo Federal, dos Estados e Municípios limítrofes do Distrito Federal para a consecução harmoniosa dos objetivos comuns, notadamente no que diz respeito à expansão e melhoria da rede rodoviária nacional;
- assistir tecnicamente e com equipamentos às populações e unidades agrícolas de produção ao longo das estradas sob sua responsabilidade, de acordo com a política do GDF;
- executar a política de tráfego e fiscalizar a sua implementação nas rodovias do Sistema Rodoviário do Distrito Federal e nas rodovias federais delegadas;

- desenvolver atividades industriais inerentes ou relacionadas com a construção, conservação e sinalização de vias, rodovias e obras de engenharia rodoviária e civil;
- elaborar a previsão de recursos para a execução das obras e dos serviços rodoviários do GDF;
- administrar o Sistema Rodoviário do Distrito Federal, mediante o seu disciplinamento, imposição de pedágio, de taxas de utilização, de contribuição de melhoria, de servidões, de limitações de uso e de acesso a propriedades lindeiras, e praticando atos inerentes do poder de polícia administrativa, de trânsito e de tráfego;
- administrar as faixas de domínio das rodovias do Sistema Rodoviário do Distrito Federal, mediante fiscalização, exploração comercial, concessão de licença, cobrança do preço público e de taxas e aplicação e cobrança de multas, bem como praticar todos os atos inerentes à sua ocupação e desocupação;
- cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;
- planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de ciclistas, de pedestres e de animais nas rodovias do Sistema Rodoviário do Distrito Federal;
- implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;
- coletar dados e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;
- estabelecer, em conjunto com os órgãos de policiamento, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
- executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar, de acordo com as normas estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro – CTB;
- arrecadar valores provenientes de estada, remoção de veículos e objetos, emissão de autorização especial de trânsito e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou de produtos perigosos;
- implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
- promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
- fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruídos produzidos pelos veículos auto-motores ou pela sua carga, além de dar apoio às ações específicas dos órgãos ambientais locais, quando solicitado;
- integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação; e
- executar outras atividades relacionadas com a política de transporte rodoviário no Distrito Federal.

O DER/DF, enquanto órgão executivo rodoviário de trânsito, assume, dentre as suas competências, aquelas estipuladas pelo Código de Trânsito Brasileiro em seu Art. 21 – Competências dos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição.

2.5.3 Composição orgânica

A lei 3.555, de 18 de janeiro de 2005, que reestrutura o DER, apresenta a seguinte composição orgânica:

- Conselho Rodoviário do Distrito Federal – CRDF
 - Junta de Controle – JC
 - Junta Administrativa de Recursos de Infrações de Trânsito – JARI,
- Superintendência de Engenharia: I. planejar, dirigir e supervisionar as atividades relativas a estudos, pesquisas e projetos de caráter técnico-científico orientados para as áreas de engenharia civil, rodoviária, tecnologia, controle de qualidade, licenciamento e monitoramento ambiental; II. coordenar a elaboração de normas e tabelas de preços para serviços e obras de engenharia rodoviária; III. prestar apoio técnico às demais unidades do DER-DF e IV. emitir certidões e atestados de execução de projetos de engenharia.
- Superintendência de Obras: I. planejar, organizar, coordenar, acompanhar, controlar e avaliar a execução de obras de construção, conservação e melhoramento de rodovias; II. coordenar e supervisionar os trabalhos ligados ao acompanhamento sistemático e estatístico de obras de engenharia realizadas; III. coordenar e supervisionar os trabalhos ligados à elaboração de medições de obras e serviços; IV. efetuar conferência de medições de obras; V. coordenar e orientar as atividades relacionadas com o controle físico e financeiro e a fiscalização da execução das obras contratadas; VI. emitir certidões e atestados de execução de obras e serviços de engenharia; VII. programar, coordenar e promover o remanejamento e a distribuição de equipamentos, visando ao desenvolvimento de suas atividades operacionais e VIII. coordenar e promover estudos de aperfeiçoamento e padronização de técnicas de construção e conservação de rodovias.
- Superintendência de Trânsito: I. fiscalizar o cumprimento da legislação e das normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições; II. estabelecer as diretrizes para planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres, de ciclistas e de animais; III. estabelecer políticas e diretrizes para o policiamento ostensivo e para a fiscalização de trânsito em conjunto com órgãos de policiamento e fiscalização; IV. implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito; V. promover a integração do DER-DF com órgãos e entidades do Sistema

Nacional de Trânsito para fins de cobrança e compensação de multas impostas na área de sua competência; VI. autorizar a realização de competições esportivas e outros eventos, de acordo com o que estabelece o CTB; VII. interagir com órgãos relacionados ao planejamento urbano, ao transporte coletivo de passageiros e ao meio ambiente para a elaboração de políticas públicas de transporte; VIII. estabelecer as diretrizes do sistema de gerenciamento de tráfego, do sistema de gerenciamento da mobilidade e demanda, do programa de moderação do tráfego, do programa de redução de acidentes e do sistema de informações de tráfego; IX. estabelecer, junto com a Companhia de Polícia Rodoviária do DF, as diretrizes para a execução das metas estabelecidas nos programas de trabalho definidos para as áreas de gerência de tráfego, fiscalização de trânsito e de educação para o trânsito; X. promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito e XI. conceder Autorização Especial de Trânsito – AET, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN.

- Superintendência de Operações: I. planejar, dirigir e supervisionar as atividades de produção industrial do Departamento e os serviços de demarcação viária e sinalização horizontal no Sistema Rodoviário do DF; II. planejar, disciplinar e controlar a ocupação e utilização das faixas de domínio do sistema rodoviário do DF; III. solicitar o lançamento em dívida ativa de valores devidos ao DER-DF de taxas e multas cobradas referentes a autorizações concedidas pela ocupação e/ou utilização de Faixa de Domínio e IV. planejar, coordenar e controlar os serviços de transportes e de manutenção preventiva ou corretiva de veículos, máquinas e equipamentos.

2.5.4 Objetivos estratégicos do DER / DF

- Controle efetivo das faixas de domínio das rodovias do DF.
- Fortalecimento da imagem institucional da Autarquia junto aos públicos interno e externo.
- Integração com outros Órgãos públicos para a consecução de programas e atividades que concorram para a melhoria da infraestrutura rodoviária do DF.
- Valorização e motivação dos servidores.

2.6 DETRAN – Departamento de Trânsito do Distrito Federal

2.6.1 Competências

Ao DETRAN/DF, como órgão executivo de trânsito do Distrito Federal, cabem, de acordo com o Artigo 22 do Código de Trânsito Brasileiro, as seguintes competências:

- cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições;
- realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente;
- vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão federal competente;
- estabelecer, em conjunto com as Polícias Militares, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
- executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas relacionadas nos incisos VI e VIII do art. 24, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;
- aplicar as penalidades por infrações previstas neste Código, com exceção daquelas relacionadas nos incisos VII e VIII do art. 24, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;
- arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos;
- comunicar ao órgão executivo de trânsito da União a suspensão e a cassação do direito de dirigir e o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;
- coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas;
- credenciar órgãos ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida em norma do CONTRAN;
- implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
- promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

- integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;
- fornecer, aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários municipais, os dados cadastrais dos veículos registrados e dos condutores habilitados, para fins de imposição e notificação de penalidades e de arrecadação de multas nas áreas de suas competências;
- fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações específicas dos órgãos ambientais locais;
- articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN.

2.6.2 Estrutura organizacional

Para cumprimento de suas atribuições o DETRAN/DF organiza-se em Diretorias, dentre as quais se destacam:

- Diretoria de Atendimento ao Usuário – Núcleos de Cadastro e Habilitação de Condutores, de Engenharia de Trânsito, de Registro e Licenciamento de Veículos e de Apoio Administrativo
- Diretoria de Controle de Veículos e Condutores – Gerências de Controle de Veículos, de Habilitação e Controle de Condutores e de Infrações e Penalidades.
- Diretoria de Educação no Trânsito – Núcleos de Apoio Pedagógico, de Campanhas Educativas de Trânsito e Escola Pública de Trânsito.
- Diretoria de Segurança de Trânsito – Gerência de Engenharia (Estudos e Elaboração de Projetos) - Núcleos de Sinalização e Equipamentos Eletrônicos, de Segurança e Prevenção de Acidentes, de Fiscalização de Engenharia; Gerência de Policiamento e Fiscalização do Trânsito (Operações Técnicas, Vistoria e Inspeção Veicular, Transporte Coletivo Escolar, Veículos Apreendidos); Centro de Controle Operacional de Trânsito e Núcleo de Operações Aéreas.

SECRETARIA DE ESTADO DE SEGURANÇA PÚBLICA E DEFESA SOCIAL

2.7 Secretaria de Estado de Segurança Pública e Defesa Social

A estrutura da SSP/DF tem origem no Decreto Distrital Nº 4.852, de 11 de de 1979, que a designou como órgão coordenador do Sistema de Segurança Pública.

Face à necessidade de adequação das atividades de Segurança Pública, o GDF reestruturou esta Secretaria, por meio da Lei 2.997, de 03 de julho de 2002. O órgão adotou a atual denominação de Secretaria de Estado de Segurança Pública e Defesa Social.

O Sistema de Segurança Pública do Distrito Federal, tendo a Secretaria como órgão central, é composto pelos seguintes órgãos: Secretaria de Estado de Segurança Pública do Distrito Federal; Polícia Civil do Distrito Federal; Polícia Militar do Distrito Federal e Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal.

2.7.1 Competências

À Secretaria de Estado de Segurança Pública e Defesa Social, órgão de direção superior da administração direta, subordinada diretamente ao Governador do Distrito Federal, compete:

- I – propor e implementar a política de segurança pública fixada pelo Governador do Distrito Federal;
- II – planejar, coordenar e supervisionar o emprego operacional dos órgãos que compõem o Sistema de Segurança Pública do Distrito Federal e do Departamento de Trânsito do Distrito Federal;
- III – integrar as ações dos órgãos que compõem o Sistema de Segurança Pública do Distrito Federal e do Departamento de Trânsito do Distrito Federal, objetivando a racionalização do emprego dos meios disponíveis e maior eficácia operacional.

2.7.2 Órgãos vinculados

À SSPDS vinculam-se a Polícia Militar - Comando de Policiamento de Trânsito, Batalhão da Polícia de Trânsito e Companhia de Polícia Rodoviária, que exercem junto ao DETRAN/DF e ao DER/DF o policiamento do trânsito urbano e rodoviário no DF.

O Comando de Policiamento de Trânsito do Distrito Federal, como parte da estrutura organizacional da Polícia Militar do DF, foi criado em 1996, subordinando-se ao Comandante Geral da Corporação. Gozando de autonomia administrativa, é responsável pelo planejamento, comando, coordenação, fiscalização e controle operacional do policiamento de trânsito metropolitano e rodoviário do Distrito Federal.

Ao **Batalhão da Polícia de Trânsito**, por delegação do DETRAN – como órgão executivo de trânsito do Distrito Federal - cabe executar a polícia ostensiva de trânsito urbano em todo o Distrito Federal, além de cumprir missões de educação para a segurança de trânsito.

A função de policiamento ostensivo do trânsito, no âmbito das rodovias do DF é delegada pelo DER – como órgão executivo rodoviário do Distrito Federal nos termos do Código de Trânsito Brasileiro - à **Companhia de Polícia Rodoviária – CPRV**, também abrigada na estrutura organizacional da Polícia Militar.

A esses organismos cabe cumprir o disposto CTB, em seu Artigo 23: “Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal:

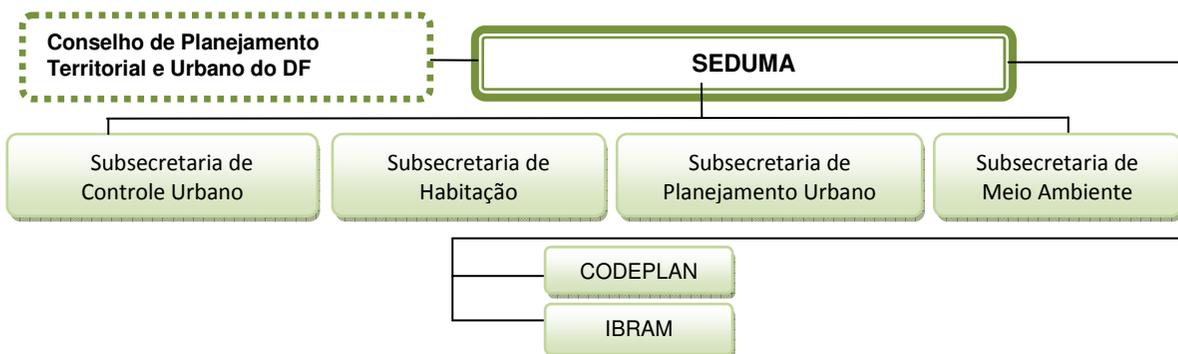
III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados”.

3 SEDUMA – SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E MEIO AMBIENTE

SEDUMA - Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente

3.1 Criação e finalidade

A SEDUMA, em sua configuração atual, foi instituída por meio do Decreto nº 27.591, de 1º de janeiro de 2007, que dispõe sobre a estruturação administrativa do Governo do Distrito Federal. Constitui órgão da Administração Direta com a finalidade de elaborar e gerir a política de desenvolvimento urbano, de meio ambiente e de habitação do Distrito Federal.



3.2 Estrutura organizacional

A estrutura organizacional da SEDUMA é composta por quatro Subsecretarias, quais sejam:

- Subsecretaria de Controle Urbano, voltada para o licenciamento urbano, articulação e a mobilidade urbana e parcelamentos urbanos;
- Subsecretaria de Planejamento Urbano;
- Subsecretaria de Meio Ambiente, voltada para a política ambiental e para a qualidade do meio ambiente;
- Subsecretaria de Habitação.

3.3 Órgãos vinculados

Instituto Brasília Ambiental - IBRAM; TERRACAP – Companhia Imobiliária de Brasília; Jardim Botânico de Brasília; Jardim Zoológico de Brasília; Serviço de Limpeza Urbana do DF - SLU; Agência Reguladora de Águas e Saneamento do Distrito Federal - ADASA.

3.4 O PDOT – Plano de Ordenamento Territorial do Distrito Federal o SISPLAN

A revisão do PDOT, como instrumento básico da política territorial e de orientação aos agentes públicos e privados que atuam na produção e gestão das localidades urbanas, de expansão urbana e rural foi aprovada por meio da Lei Complementar - LC nº 803, sancionada em 25 de abril de 2009.

Segundo a Lei Orgânica do DF, Art. 31, o PDOT abrange todo o espaço físico do DF e regula basicamente, a localização dos assentamentos humanos e das atividades econômicas e sociais da população do território do Distrito Federal.

A Lei Complementar no. 803, por seu artigo 213, instituiu o SISPLAN – Sistema de Planejamento Territorial e Urbano do Distrito Federal. Tal artigo dispõe: “o processo de planejamento e gestão do desenvolvimento territorial se dará por meio do Sistema de Planejamento Territorial e Urbano do Distrito Federal – SISPLAN, estruturado em órgãos e colegiados institucionais”.

O SISPLAN é objeto também da Lei Orgânica do Distrito Federal que em seu art. 326 estabelece:

Art. 326. O sistema de planejamento territorial e urbano do Distrito Federal, estruturado em órgão superior, central, executivo, setoriais e locais, tem por finalidade a promoção do desenvolvimento do território, mediante:

- I. articulação e compatibilização de políticas setoriais com vistas à ordenação do território, planejamento urbano, melhoria da qualidade de vida da população e equilíbrio ecológico do Distrito Federal;
- II. promoção das medidas necessárias à cooperação e articulação da ação pública e privada no território do Distrito Federal e região do entorno;
- III. distribuição espacial adequada da população e atividades produtivas;
- IV. elaboração, acompanhamento permanente e fiscalização da execução do Plano Diretor de Ordenamento Territorial, dos Planos de Desenvolvimento Local e do Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília (redação pela Emenda à Lei Orgânica nº 49, de 2007).

Conforme art. 214 do PDOT cabe ao SISPLAN a promoção de diversas ações, tais como:

- I. elaboração, acompanhamento permanente e fiscalização do PDOT, da Lei de Uso e Ocupação do Solo, do Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília e dos Planos de Desenvolvimento Locais;
- II. permanente articulação e compatibilização entre as diversas políticas setoriais e o ordenamento territorial;
- III. garantia da compatibilidade entre os instrumentos que compõem o planejamento governamental – o Plano Plurianual, a Lei de Diretrizes Orçamentárias, o Orçamento Anual, o Plano de Desenvolvimento Econômico e Social – e as diretrizes fixadas pelo PDOT, pelos Planos de Desenvolvimento Locais e pelo Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília;
- IV. cooperação e articulação das ações públicas e privadas no território do Distrito Federal e seus municípios limítrofes;
- V. aperfeiçoamento e modernização do instrumental técnico e legal e dos procedimentos administrativos, objetivando-se maior eficácia na execução da política de ordenamento territorial, urbano e ambiental;
- VI. articulação e cooperação entre o Distrito Federal e os Estados de Goiás e Minas Gerais para o encaminhamento de ações integradas com os municípios limítrofes do Distrito Federal, no que se refere às questões de ordenamento territorial;
- VII. fiscalização e acompanhamento da ocupação territorial e da gestão no Distrito Federal, de forma permanente, contínua e integrada;
- VIII. garantia da aplicação dos instrumentos de política urbana;

IX. promoção da participação da sociedade por meio de organizações representativas no ordenamento e na gestão territorial.

O SISPLAN atuará nos seguintes níveis (art. 215 do PDOT):

I – formulação de políticas, estratégias, programas e ações coordenadas;

II – gerenciamento e atualização dos instrumentos que o compõem;

III – fiscalização, controle e monitoramento do uso e da ocupação do parcelamento do solo e da aplicação da legislação urbanística no território do Distrito Federal;

IV – promoção do controle, monitoramento, avaliação e aperfeiçoamento da gestão urbana, realizada por meio do licenciamento urbanístico e ambiental e da fiscalização exercida pelos órgãos competentes.

Nos termos do art. 216 do PDOT o SISPLAN é composto pelos seguintes órgãos e colegiados:

I – como órgãos colegiados superiores:

a) o Conselho de Planejamento Territorial e Urbano do Distrito Federal – CONPLAN;

b) o Conselho de Meio Ambiente do Distrito Federal – CONAM;

c) o Conselho de Recursos Hídricos do Distrito Federal – CRH;

d) o Conselho de Desenvolvimento Rural do Distrito Federal – CDR;

e) o Conselho de Habitação;

f) o Conselho de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – CTPC;

II – como órgãos colegiados regionais e locais:

a) os Conselhos das Unidades de Planejamento Territorial – CUP;

b) os Conselhos Locais de Planejamento Territorial e Urbano – CLP;

c) as Comissões de Defesa do Meio Ambiente – COMDEMA;

d) os Conselhos Gestores das Unidades de Conservação;

e) os Comitês de Bacias Hidrográficas;

f) os Conselhos Locais de Desenvolvimento Rural;

III – como órgãos executivos centrais:

a) a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente – SEDUMA;

b) o Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos do Distrito Federal – Brasília Ambiental;

- c) a Secretaria de Estado de Agricultura;
- d) a Secretaria de Estado de Habitação;
- e) a Secretaria de Estado de Transportes;

IV – como órgãos executivos setoriais, as entidades da Administração Direta e Indireta do Distrito Federal que colaboram com o ordenamento territorial;

V – como órgãos executivos locais, as Administrações Regionais.

○ § 1º do art. 216 da Lei Complementar dispõe que o Poder Executivo regulamentará as competências, a autonomia de participação e a forma de articular os órgãos colegiados no SISPLAN, incluídos composição e processo de escolha de seus representantes.

○ **SISPLAN** atuará nos seguintes níveis (art. 215 do PDOT):

I – formulação de políticas, estratégias, programas e ações coordenadas;

II – gerenciamento e atualização dos instrumentos que o compõem;

III – fiscalização, controle e monitoramento do uso e da ocupação do parcelamento do solo e da aplicação da legislação urbanística no território do Distrito Federal;

IV – promoção do controle, monitoramento, avaliação e aperfeiçoamento da gestão urbana, realizada por meio do licenciamento urbanístico e ambiental e da fiscalização exercida pelos órgãos competentes.

Nos termos do art. 216 do PDOT o SISPLAN é composto pelos seguintes órgãos e colegiados:

I. como órgãos colegiados superiores:

- a) o Conselho de Planejamento Territorial e Urbano do Distrito Federal – CONPLAN;
- b) o Conselho de Meio Ambiente do Distrito Federal – CONAM;
- c) o Conselho de Recursos Hídricos do Distrito Federal – CRH;
- d) o Conselho de Desenvolvimento Rural do Distrito Federal – CDR;
- e) o Conselho de Habitação;
- f) o Conselho de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – CTPC;

II. como órgãos colegiados regionais e locais:

- a) os Conselhos das Unidades de Planejamento Territorial – CUP;
- b) os Conselhos Locais de Planejamento Territorial e Urbano – CLP;
- c) as Comissões de Defesa do Meio Ambiente – COMDEMA;
- d) os Conselhos Gestores das Unidades de Conservação;
- e) os Comitês de Bacias Hidrográficas;
- f) os Conselhos Locais de Desenvolvimento Rural;

III. como órgãos executivos centrais:

- a) a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente – SEDUMA;
- b) o Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos do Distrito Federal – Brasília Ambiental;
- c) a Secretaria de Estado de Agricultura;
- d) a Secretaria de Estado de Habitação;
- e) a Secretaria de Estado de Transportes;

IV. como órgãos executivos setoriais: as entidades da Administração Direta e Indireta do Distrito Federal que colaboram com o ordenamento territorial;

V. **como órgãos executivos locais,** as Administrações Regionais.

3.5 IBRAM – Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos do Distrito Federal – Brasília Ambiental como órgão vinculado à SEDUMA

O Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos do Distrito Federal - Brasília Ambiental, entidade autárquica com personalidade jurídica de direito público, com autonomia administrativa, financeira e patrimonial, vinculado à Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente do Distrito Federal, foi criado por meio da Lei nº 3.984, de 28 de maio de 2007 e tem como finalidades:

- (i) executar e fazer executar as políticas ambiental e de recursos hídricos do Distrito Federal;
- (ii) controlar e fiscalizar, com poder de polícia administrativa, o manejo e o uso dos recursos ambientais e hídricos do Distrito Federal e toda e qualquer processo, produto, atividade ou empreendimento que cause ou possa causar poluição ou degradação do meio ambiente e dos recursos hídricos.

Compete ao Instituto, dentre outros itens, proceder à avaliação de impactos ambientais e promover o licenciamento, a autorização, a fiscalização e o monitoramento de atividades, empreendimentos, produtos e processos considerados efetiva ou potencialmente poluidores, bem como daqueles capazes de causar degradação ambiental, em todo o território do Distrito Federal.

SEDUMA – SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO E MEIO AMBIENTE DO DF
CODEPLAN – COMPANHIA DE PLANEJAMENTO DO DISTRITO FEDERAL

3.6 CODEPLAN – Companhia de Planejamento do Distrito Federal

A Companhia de Planejamento do Distrito Federal – **CODEPLAN**, em sua criação teve como denominação social da **Companhia de Desenvolvimento do Planalto Central – CODEPLAN** foi autorizada pela alínea “c” do art. 15 da Lei nº 4.545, de 10 de dezembro de 1964, e constituída por escritura Pública, em 5 de dezembro de 1966 .

É uma Empresa pública de direito privado, sob a forma de sociedade por ações, regida pela Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976

A Companhia integra a administração indireta do Distrito Federal na forma do art. 3º inciso II e parágrafos, da Lei nº 4.545, de 10 de dezembro de 1964. Esta vinculada à Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente - SEDUMA, Segundo o Decreto nº 27.865, de 11 de abril de 2007.

3.6.1 Finalidade e competências

- I - coordenar e implementar atividades de tratamento de informações para o planejamento estratégico e de geoprocessamento do Governo do Distrito Federal, incluindo Administração Direta e Indireta, Autarquias e Fundações;
- II - coordenar, supervisionar e executar as parcerias do Governo do Distrito Federal, incluindo Administração Direta e Indireta, Autarquias e Fundações, na forma de Concessão, Parceria Público-Privada e todas as outras espécies que componham o gênero, inclusive projetos estratégicos e especiais;
- III - planejar, organizar, coordenar, avaliar, supervisionar e executar técnico e operacionalmente a situação demográfica e urbana, captando recursos e atraindo investimentos para viabilizar a implantação de planos, programas, projetos e obras, buscando a excelência em planejamento urbano no Distrito Federal e RIDE;

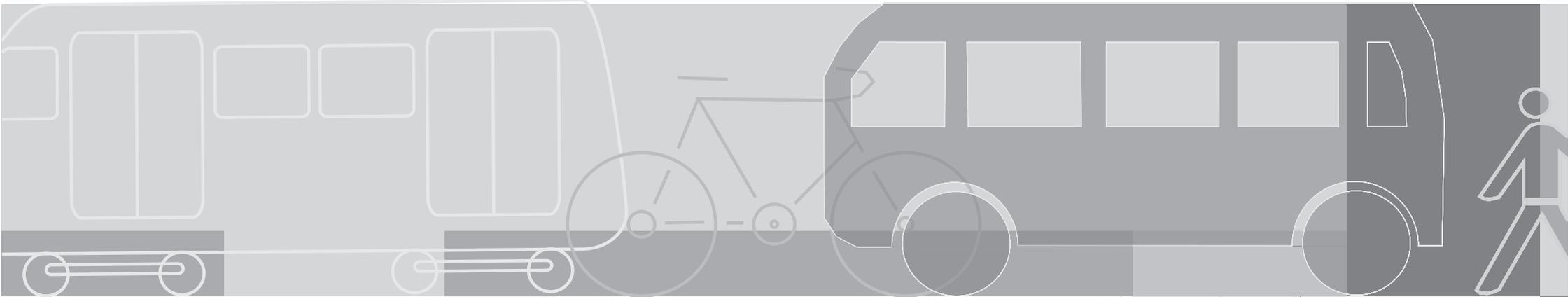
IV - apoiar o Governo do Distrito Federal, incluindo Administração Direta e Indireta, Autarquias e Fundações, outros governos e entidades públicas na promoção do desenvolvimento econômico e social, produzindo e disseminando informações de natureza estatística, demográfica, socioeconômica, geográfica, cartográfica, geodésica, territorial, ambiental e urbana, para o planejamento integrado do desenvolvimento do Distrito Federal e Região Integrada de Desenvolvimento – RIDE. Estrutura organizacional

3.6.2 Órgão vinculado

Congep - Conselho de Acompanhamento das Ações de Geoprocessamento e de informações para o Planejamento Estratégico do Governo do Distrito Federal

3.6.3 Estrutura organizacional

Presidência; Diretorias Administrativa e Financeira, de Desenvolvimento Urbano e Ambiental, de Gestão de Informações e de parcerias e Projetos Estratégicos



ANEXO III

CARACTERIZAÇÃO DOS ATORES ENVOLVIDOS — MUNICÍPIOS DO ENTORNO



ÍNDICE

1	A RIDE.....	291
2	MUNICÍPIO DE ÁGUAS LINDAS DE GOIÁS	295
2.1	IDENTIFICAÇÃO DOS ORGANISMOS DE GESTÃO DO TRANSPORTE E TRÂNSITO NO MUNICÍPIO DE ÁGUAS LINDAS DE GOIÁS.....	296
2.2	A GESTÃO DO TRANSPORTE EM ÁGUAS LINDAS DE GOIÁS	296
2.3	A GESTÃO DO TRÂNSITO EM ÁGUAS LINDAS DE GOIÁS.....	298
3	MUNICÍPIO DE CIDADE OCIDENTAL.....	300
3.1	IDENTIFICAÇÃO DOS ORGANISMOS DE GESTÃO DO TRANSPORTE E TRÂNSITO – PODER PÚBLICO MUNICIPAL	301
3.2	A GESTÃO DO TRANSPORTE NA CIDADE OCIDENTAL	301
3.3	A GESTÃO DO TRÂNSITO NA CIDADE OCIDENTAL.....	303
4	MUNICÍPIO DE FORMOSA.....	304
4.1	IDENTIFICAÇÃO DOS ORGANISMOS DE GESTÃO DO TRANSPORTE E TRÂNSITO – PODER PÚBLICO MUNICIPAL	305
4.2	A GESTÃO DO TRANSPORTE EM FORMOSA	306
4.3	O TRANSPORTE INTERESTADUAL.....	306
4.4	A GESTÃO DO TRÂNSITO EM FORMOSA.....	307
5	MUNICÍPIO DE LUZIÂNIA.....	310
5.1	IDENTIFICAÇÃO DOS ORGANISMOS DE GESTÃO DO TRANSPORTE E TRÂNSITO – PODER PÚBLICO MUNICIPAL	311
5.2	A GESTÃO DO TRÂNSITO EM LUZIÂNIA.....	313
6	MUNICÍPIO DE NOVO GAMA	314
6.1	IDENTIFICAÇÃO DOS ORGANISMOS DE GESTÃO DO TRANSPORTE E TRÂNSITO – PODER PÚBLICO MUNICIPAL	315
6.2	A GESTÃO DO TRANSPORTE EM NOVO GAMA	316
6.3	A GESTÃO DO TRÂNSITO EM NOVO GAMA.....	316
7	MUNICÍPIO DE PLANALTINA.....	318
7.1	IDENTIFICAÇÃO DOS ORGANISMOS DE GESTÃO DO TRANSPORTE E TRÂNSITO – PODER PÚBLICO MUNICIPAL	319
7.2	A GESTÃO DO TRANSPORTE EM PLANALTINA	319
7.3	A GESTÃO DO TRÂNSITO EM PLANALTINA.....	320
8	MUNICÍPIO DE SANTO ANTÔNIO DO DESCOBERTO.....	321
8.1	IDENTIFICAÇÃO DOS ORGANISMOS DE GESTÃO DO TRANSPORTE E TRÂNSITO – PODER PÚBLICO MUNICIPAL	322
8.2	A GESTÃO DO TRANSPORTE EM SANTO ANTÔNIO DO DESCOBERTO.....	322
8.3	A GESTÃO DO TRÂNSITO EM SANTO ANTÔNIO DO DESCOBERTO	323
9	MUNICÍPIO DE VALPARAÍSO DE GOIÁS.....	325
9.1	IDENTIFICAÇÃO DOS ORGANISMOS DE GESTÃO DO TRANSPORTE E TRÂNSITO – PODER PÚBLICO MUNICIPAL	326



9.2	A GESTÃO DO TRANSPORTE EM VALPARAÍSO DE GOIÁS.....	327
9.3	A GESTÃO DO TRÂNSITO EM VALPARAÍSO DE GOIÁS	327

ANEXO III: CARACTERIZAÇÃO DOS ATORES ENVOLVIDOS — MUNICÍPIOS DO ENTORNO

1 A RIDE

Os municípios da região do Entorno do Distrito Federal considerados para efeito do Plano Diretor de Transporte Urbano em questão, fazem parte da RIDE - Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno, criada pela Lei Complementar nº 94, de 19 de fevereiro de 1998 e regulamentada pelo Decreto nº 2.710, de 4 de agosto de 1998, alterado pelo Decreto nº 3.445, de 4 de maio de 2000.

A Lei Federal autorizou o Poder Executivo a criar, para para efeitos de articulação da ação administrativa da União, dos Estados de Goiás e Minas Gerais e do Distrito Federal, conforme previsto nos arts. 21, 43 e 48 da Constituição Federal, a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno - RIDE.

A RIDE é constituída pelo Distrito Federal e por municípios dos Estados de Minas Gerais e de Goiás, quais sejam: Abadiânia, Água Fria de Goiás, Águas Lindas de Goiás, Alexânia, Cabeceiras, Cidade Ocidental, Cocalzinho de Goiás, Corumbá de Goiás, Cristalina, Formosa, Luziânia, Mimoso de Goiás, Novo Gama, Padre Bernardo, Pirenópolis, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto, Valparaíso de Goiás e Vila Boa, no Estado de Goiás, e de Unaí e Buritis, no Estado de Minas Gerais.

Diz o texto legal que os Municípios que vierem a ser constituídos a partir de desmembramento de território de algum dos Municípios citados passarão, automaticamente, a compor a RIDE.

A seguir estão registrados outros pontos focais abordados pela Lei Federal de criação da RIDE:

- O Poder Executivo fica também autorizado, pela Lei:
 - a) a criar um Conselho Administrativo, formado por representantes dos Estados e Municípios abrangidos pela RIDE, para coordenar as atividades a serem desenvolvidas na Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno;
 - b) a instituir o Programa Especial de Desenvolvimento do Entorno do DF;
- O Programa Especial de Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal, ouvidos os órgãos competentes, estabelecerá, mediante convênio, normas e critérios para unificação de procedimentos relativos aos serviços públicos, abrangidos tanto os federais e aqueles de responsabilidade de entes federais, como aqueles de responsabilidade dos entes federados, especialmente em relação a:
 - (i) tarifas, fretes e seguros, ouvido o Ministério da Fazenda;

-
- (ii) linhas de crédito especiais para atividades prioritárias;
 - (iii) isenções e incentivos fiscais, em caráter temporário, de fomento a atividades produtivas em programas de geração de empregos e fixação de mão-de-obra.
 - São de interesse da RIDE os serviços públicos comuns ao Distrito Federal e aos Municípios que a integram, especialmente aqueles relacionados às áreas de infraestrutura e de geração de emprego, quais sejam:
 1. infraestrutura;
 2. geração de empregos e capacitação profissional;
 3. saneamento básico, em especial o abastecimento de água, a coleta e o tratamento de esgoto e o serviço de limpeza pública;
 4. uso, parcelamento e ocupação do solo;
 5. transportes e sistema viário;
 6. proteção ao meio ambiente e controle da poluição ambiental;
 7. aproveitamento de recursos hídricos e minerais;
 8. saúde e assistência social;
 9. educação e cultura;
 10. produção agropecuária e abastecimento alimentar;
 11. habitação popular;
 12. combate às causas de pobreza e aos fatores de marginalização;
 13. serviços de telecomunicação;
 14. turismo;
 15. segurança pública.
 - Os programas e projetos prioritários para a região, com especial ênfase para os relativos à infraestrutura básica e geração de empregos, serão financiados com recursos:
 - a. de natureza orçamentária, que lhe forem destinados pela União, na forma da lei;

- b. de natureza orçamentária que lhes forem destinados pelo Distrito Federal, pelos Estados de Goiás e de Minas Gerais, e pelos Municípios abrangidos pela Região Integrada de que trata esta Lei Complementar;
 - c. de operações de crédito externas e internas;
- A União poderá firmar convênios com o Distrito Federal, os Estados de Goiás e de Minas Gerais, e com os Municípios da RIDE, com a finalidade de atender o disposto na Lei Complementar.

O Decreto 2.710, de 04 de agosto de 1998, alterado pelo Decreto 3445, de 04 de maio de 2000, regulamenta a Lei Complementar no. 94, que criou a RIDE. Tal Decreto cria, efetivamente, a RIDE, no âmbito do Ministério da Integração Nacional e corrobora os municípios que a compõem. Cria também o COARIDE – Conselho Administrativo da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno, com a finalidade de coordenar as atividades a serem desenvolvidas na RIDE.

São competências do COARIDE:

- I - coordenar as ações dos entes federados que compõem a RIDE, visando ao desenvolvimento e à redução de suas desigualdades regionais;
- II - aprovar e supervisionar planos, programas e projetos para o desenvolvimento integrado da RIDE;
- III - programar a integração e a unificação dos serviços públicos que lhes são comuns;
- IV - indicar providências para compatibilizar as ações desenvolvidas na RIDE com as demais ações e instituições de desenvolvimento regional;
- V - harmonizar os programas e projetos de interesse da RIDE com os planos regionais de desenvolvimento;
- VI - coordenar a execução de programas e projetos de interesse da RIDE;
- VII - aprovar seu regimento interno.

O COARIDE tem a seguinte composição:

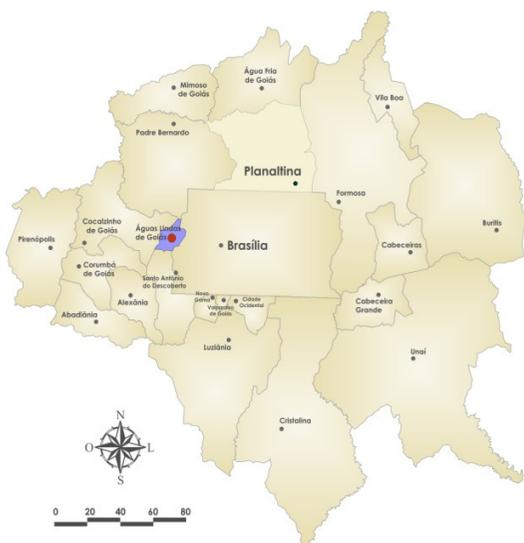
- o Ministro da Integração Nacional, que o preside
- um representante, de cada um dos seguintes Ministérios, indicados por seus titulares: do Planejamento, Orçamento e Gestão; da Fazenda; das Cidades;
- um representante da Casa Civil da Presidência da República, indicado por seu titular;
- dois representantes do Ministério da Integração Nacional, indicados por seu titular;

-
- um representante do Distrito Federal, um do Estado de Goiás e um do Estado de Minas Gerais, indicados pelos respectivos Governadores;
 - um representante dos Municípios que integram a RIDE, indicado pelos respectivos Prefeitos.

Segundo informações prestadas em julho de 2010 pela Secretaria de Desenvolvimento do Centro-Oeste, do Ministério da Integração Nacional, onde se localiza a Coordenação da RIDE, o COARIDE encontra-se desativado, não se reúne há aproximadamente dois anos. Ainda que o Governo Federal, por meio de recursos orçamentários do próprio Ministério, de outros Ministérios e de outras fontes, continua realizando investimentos prioritários no âmbito dos municípios que compõem a RIDE, notadamente para modernização e melhoria de rodovias, saneamento ambiental, dentre outros. Entretanto, o Programa Especial de Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal, criado por lei, também encontra-se desativado.

Apresenta-se, a seguir, breve caracterização do ambiente institucional do transporte e do trânsito nos oito municípios do Entorno considerados área de influência do PDTU/DF, quais sejam: Águas Lindas de Goiás, Cidade Ocidental, Formosa, Luziânia, Novo Gama, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto e Valparaíso de Goiás.

2 MUNICÍPIO DE ÁGUAS LINDAS DE GOIÁS



POPULAÇÃO	
Demais Cidades	675.232
Águas Lindas de Goiás	146.939
Total Entorno	822.171

Fonte: Contagem populacional IBGE 2007 e estimativa IBGE 2007; pesquisa domiciliar 2009.

O município de Águas Lindas de Goiás está localizado a 47 km de Brasília e a 5 km da divisa do Distrito Federal. Ele foi desmembrado de Santo Antônio do Descoberto em 1995 que, por seu lado, também fora criado a partir do desmembramento de Luziânia. Os dois municípios formam região do Entorno Oeste.

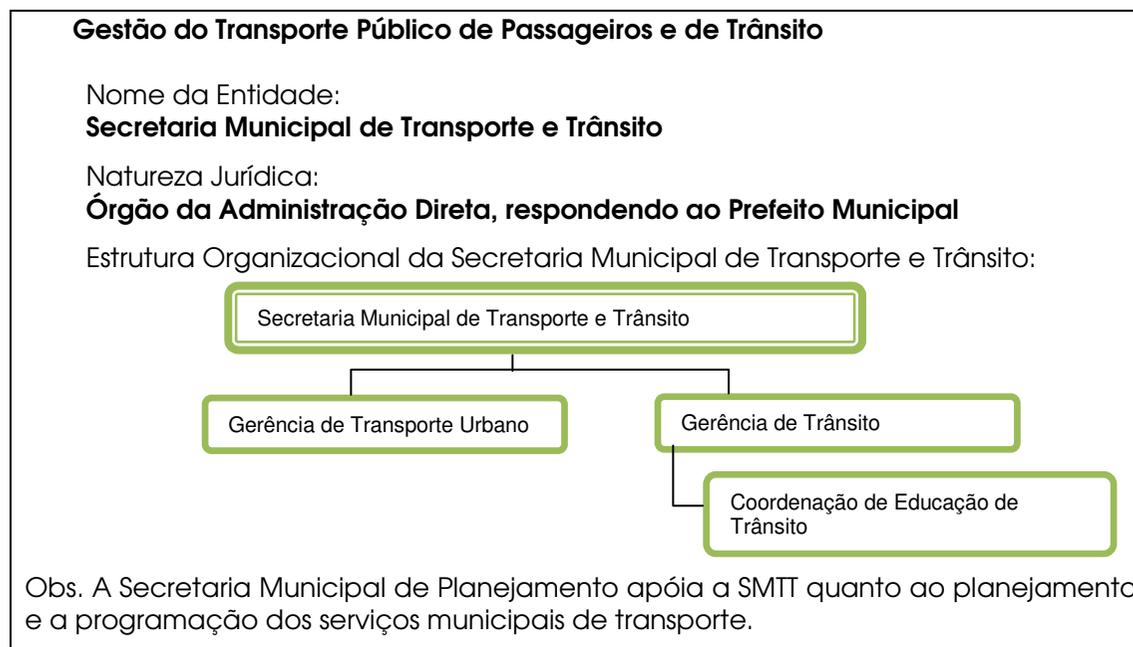
Abrangendo uma área de 191 km², Águas Lindas de Goiás contava, em 2007, com uma população de quase 147 mil habitantes, um dos maiores contingentes populacionais do Entorno.

Na década 2000/2009, sua taxa geométrica anual de crescimento populacional situava-se em 3,20% , a segunda mais elevada dentre os municípios da RIDE.

O Produto Interno Bruto do município alcançou em 2007 o montante de R\$ 399.113 milhões, (334 milhões em 2005, quando ocupava o 23º. lugar entre os 246 municípios do Estado de Goiás. O setor de serviços gerou naquele ano 81,3% da renda local).

O IDH-M de Águas Lindas de Goiás, de 0,717 , está abaixo da média do Entorno – 0,727.

2.1 Identificação dos Organismos de Gestão do Transporte e Trânsito no Município de Águas Lindas de Goiás



2.2 A Gestão do Transporte em Águas Lindas de Goiás

O Sistema Municipal de Transporte começou a ser implantado a partir do Transporte Alternativo. Em 11 de abril de 1977 foi aprovada a Lei nº 019/77 que regulamenta o Sistema de Transporte Alternativo de Passageiros. Foram abertas, inicialmente 60 vagas para credenciamento; hoje o município conta com 50 veículos de transporte alternativo (vans operadas por autônomos), dos quais 25 credenciados por meio de licitação, e 6 microônibus, operados pela Viação Águas Lindas – decisão por liminar. As linhas estabelecidas, no horário de pico, passam apenas por dois corredores principais do município e o restante da cidade fica sem atendimento. Os percursos e horários são determinados pela Secretaria de Transporte e Trânsito, mas não há fiscalização. A tarifa do transporte alternativo é de R\$ 1,70, sendo que algumas linhas percorrem até 50 km.

Em 11 de novembro de 1998 foi aprovada a Lei Municipal nº 165/98 que cria o Sistema de Transporte Público Coletivo do Município de Águas Lindas de Goiás e estabelece o seu regulamento. Além do transporte alternativo, o município

conta, no transporte individual de passageiros, com serviços de mototáxi – com cerca de 120 veículos não regularizados – e 50 licenças de taxi. A maior demanda interna ao município recai sobre as mototáxis, cabendo aos taxis uma pequena fatia.

O transporte escolar, regulamentado em 1977, conta com 30 veículos particulares e 21 veículos municipais.

As empresas Taguatur e Santo Antonio fazem o transporte por ônibus do município para o DF, vindo até a Rodoviária do Plano Piloto. A delegação das operadoras, que era válida por quinze anos, expirou em outubro/2008. A ANTT divulgou Portaria prorrogando-a por 180 dias a partir daquela data. Vindo do Distrito Federal, as linhas operadas por tais empresas adentram o município e o percorrem, sendo que uma delas atende à demanda proveniente do lado esquerdo da Rodovia Federal que corta o município ao meio, e a outra atende ao lado direito da BR. Transportam internamente cerca de 12.000 passageiros/dia. Dentro do município as linhas percorrem os setores mais organizados, ficando os demais sem atendimento direto.

A Prefeitura Municipal cogitou da instalação de um Terminal de ônibus na entrada da cidade mas a idéia continua embrionária.

À Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT cabe a fiscalização do transporte coletivo por ônibus – por este ter a característica de transporte interestadual (Distrito Federal - Goiás) – apenas enquanto os ônibus trafegam na Rodovia Federal. No percurso interno ao Município a fiscalização caberia ao governo municipal. Assim, a Prefeitura atua na gestão das linhas semi-urbanas dentro do município de Águas Lindas de Goiás. Fiscalizam os ônibus, o estado de manutenção e outros quesitos. Impõem penalidades, chegando até a denunciar junto ao Ministério Público. A ANTT já se pronunciou corroborando o papel do município na fiscalização do transporte nos percursos internos ao município. Entretanto, este esquema gera poucos resultados à medida que as empresas são concessionárias do governo federal, não tendo o município poder efetivo de mando sobre elas. Desta forma, as ocorrências no território municipal não são identificadas e nem fiscalizadas, a não ser por intervenção da Polícia Militar mediante ocorrências de trânsito.

De acordo com a lei vigente, todas as taxas relativas ao transporte interestadual são carregadas para a ANTT. Embora as respectivas linhas adentrem pelas vias do município (com sobe e desce de passageiros), provocando assim desgaste do pavimento e outros gastos com a manutenção dos equipamentos urbanos, nenhum recurso é transferido para a municipalidade.

Duas linhas de transporte intermunicipal saem de Águas Lindas de Goiás para Santo Antônio do Descoberto e para Pirinópolis (esta não é autorizada). O poder concedente corresponde ao Estado de Goiás, por meio da Agência Goiana de Transportes e Obras.

O município concede passe livre para idosos e portadores de necessidades especiais; no entanto, os operadores limitam-se a atender dois passageiros por viagem, enquanto a lei que institui o passe não estipula limites para atendimento. Não são concedidos passes para estudantes.

A Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito possui no seu quadro funcional, para atender a ambas as áreas, 28 servidores, além do secretário. O trabalho é desenvolvido com 1 gerente, 1 coordenador, 2 coordenadoras pedagógicas, 2 secretárias, 16 agentes (sendo 6 para o transporte), 6 vigias, 2 servidores e 2 chefes de pátio. Destes, 3 possuem nível superior. A fiscalização do transporte municipal (alternativos, mototaxis e taxis) é feita apenas mediante denúncias.

2.3 A Gestão do Trânsito em Águas Lindas de Goiás

O município encontra-se integrado ao Sistema Nacional de Trânsito. A Junta Administrativa de Recursos de Infração – JARI – está implantada e, segundo informações, funciona a contento.

Águas Lindas de Goiás tem uma característica que dificulta a gestão do trânsito e, em especial, a fiscalização pelos agentes municipais de trânsito e pela Polícia Militar. A cidade fica localizada à beira de uma BR, sendo que o território municipal divide-se em 190 setores (bairros) que se localizam nas duas margens da rodovia – observa-se crescimento desordenado do município. Esta não possui área de domínio, acostamento ou equipamentos para desaceleração. Até recentemente (2009), faltava manutenção da BR, a cargo do DNIT; o mau estado do pavimento tornava perigoso o embarque e desembarque no transporte por ônibus. Em 2010 a rodovia entrou em fase de ampla reforma e duplicação, com recursos do PAC; estão sendo implantadas vias paralelas e passarelas. Em função desse movimento, o comércio às margens da BR encontra-se em expansão, juntamente com a valorização dos imóveis. O município está também recebendo melhorias quanto ao saneamento ambiental (água, esgoto, drenagem, tratamento de resíduos sólidos).

A fiscalização na rodovia cabe à Polícia Rodoviária Federal que, historicamente, não se faz freqüentemente presente. Os eventos realizados na cidade são fiscalizados pelos agentes de trânsito e pela Polícia Militar. A intercessão de competências quanto ao gerenciamento do trânsito causa problemas e dificulta resultados.

Os recursos financeiros arrecadados com as multas de trânsito vão diretamente para o Fundo Municipal de Trânsito que é administrado pela Secretaria Municipal de Finanças. Observa-se, com freqüência, a utilização desses recursos em outros itens que não os pertinentes à gestão do trânsito. Dos veículos que circulam na cidade, cerca de 80% são emplacados no Distrito Federal; neste caso, o valor arrecadado com as multas é, portanto, direcionado em sua maior parte para o GDF.

Os serviços de emplacamento de veículos já estão sendo feitos no município, por meio de posto do CIRETRAN.

A recuperação de vias urbanas constitui grande necessidade. A sua sinalização é feita por órgão municipal que, inclusive, fabrica as próprias placas.

A Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito possui na sua estrutura uma Coordenação Educacional de Trânsito que atua com projetos educacionais junto às escolas da comunidade.

O município encontra-se em fase de expansão acelerada, principalmente quanto à venda de imóveis e construção civil. Os habitantes de cidades pertencentes ao Distrito Federal estão migrando para o município em função do preço ainda acessível de lotes e de aluguel.

O Governo do Estado de Goiás, por meio da Secretaria de Planejamento, ajudou o município a elaborar o seu Plano Diretor de Desenvolvimento. Entretanto, Águas Lindas de Goiás ressentem-se da falta e da desatualização de legislação urbanística complementar – uso e ocupação do solo, código de obras, de meio ambiente, de posturas. O Código Tributário precisa atualização.

3 MUNICÍPIO DE CIDADE OCIDENTAL



POPULAÇÃO	
Demais Cidades do Entorno do DF	776.835
Cidade Ocidental	45.336
Total Entorno	822.171

Fonte: Contagem populacional IBGE 2007 e estimativa IBGE 2007; pesquisa domiciliar 2009.

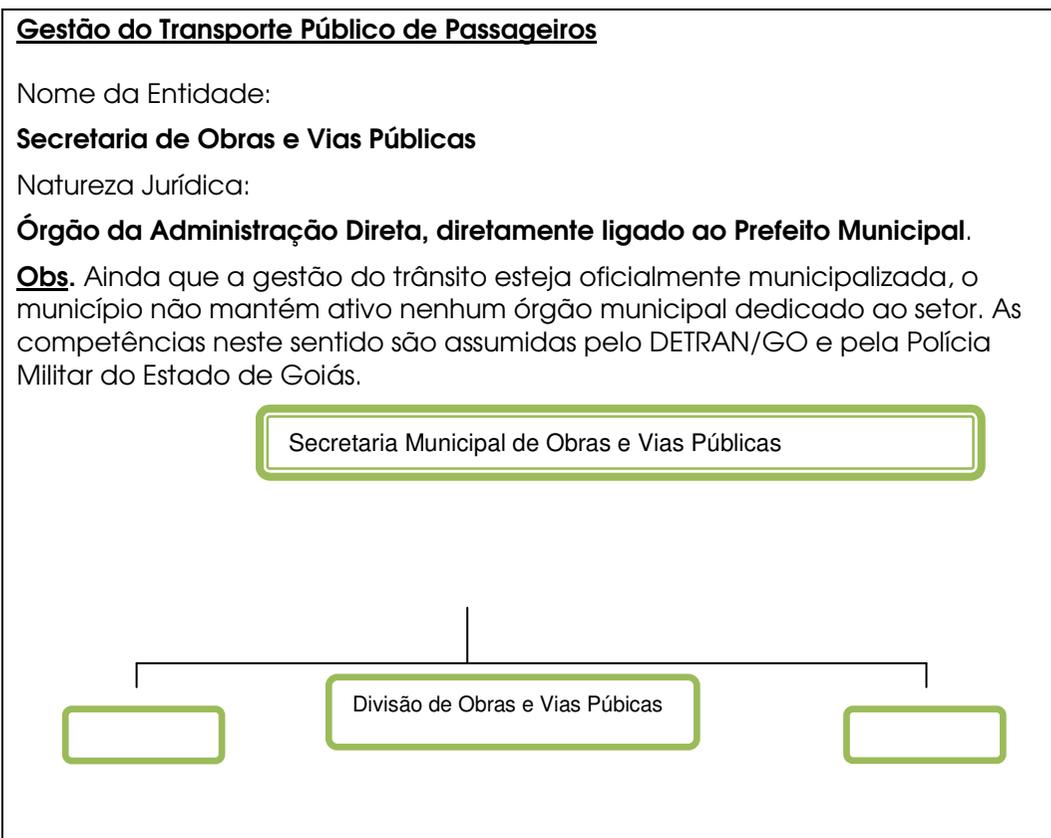
Situado a 42 km de Brasília, o município de Cidade Ocidental foi criado em 1991, desmembrado de Luziânia, após ter sido um Núcleo Habitacional e um Distrito daquela cidade. A área territorial municipal equivale a 388km² e, juntamente com Valparaíso de Goiás, Novo Gama e Luziânia formam o Entorno Sul do Distrito Federal.

Sua população em 2007 era de cerca de 45.000 habitantes, apresentando na década 2000/2009 uma taxa geométrica anual de crescimento de 2,68, próxima da média das oito cidades do Entorno que compõem a área de abrangência do PDTU/DF.

De acordo com o IBGE, o Produto Interno Bruto do município em 2007 foi da ordem de 175 milhões de reais (em 2005 foi de R\$ 156 milhões, o que o colocava no 55º. lugar dentre os 246 municípios do Estado de Goiás neste quesito).

O IDHM na Cidade Ocidental alcança 0,795 , o que o posiciona acima do nível nacional – 0,766 – e em 12º lugar dentre os município goianos. Os indicadores relativos à área educacional se destacam na medição da qualidade de vida no município.

3.1 Identificação dos Organismos de Gestão do Transporte e Trânsito – Poder Público Municipal



3.2 A Gestão do Transporte na Cidade Ocidental

O Sistema de Transporte Coletivo do Município de Cidade Ocidental foi instituído e regulamentado pela Lei nº 528/2003 que criou os Sistemas de Transporte Público Convencional e o Transporte Público Coletivo Alternativo. A Lei traz em si o Código Disciplinar do Transporte Público Coletivo de Passageiros.

Já o Decreto nº 4200/2008 regulamenta o Sistema de Transporte Público Alternativo, criado pela Lei 528/2003. Estabelece 20 vagas para operadores do Sistema e reza que os serviços serão desenvolvidos mediante a emissão de autorizações precárias e individuais, com validade para um ano. Em seu Artigo 4º o Decreto estabelece que o município de Cidade Ocidental exercerá a fiscalização sobre o transporte alternativo segundo Regulamento. Os autorizatários devem recolher anualmente seis UFCO pelo direito de explorar os serviços, sem prejuízo do ISSQN.

O transporte alternativo é o principal meio de transporte coletivo internamente ao município. Conta hoje com 20 vans em operação autorizadas pela Prefeitura, mas sem licitação. A autorização é dada por dois anos. Segundo informações da Prefeitura, um Edital de licitação vai ser em breve publicado. Os serviços são tidos como de baixa qualidade. Além do transporte alternativo, são mantidas apenas três linhas de ônibus para servir ao bairro ABC, populoso, que fica a 12 km. da sede do município.

O município não conta com terminal rodoviário; mantém 41 pontos de parada nas principais vias, 55% deles com abrigo e 30% sem identificação.

O transporte interestadual (da Cidade Ocidental para o Distrito Federal), operado pela Viação Anapolina e pela Viação Nova (ambas do mesmo grupo), trafega no território do município para sobe e desce de passageiros. A concessão das linhas é feita pela ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres - e o município não arrecada nenhum recurso desta operação.

Pelo menos 30% dos moradores da Cidade Ocidental trabalham no Distrito Federal, justificando o título de cidade dormitório e o grande fluxo de passageiros dos ônibus do município ao DF, com necessidade de maior número de ônibus para atendimento nos horários de pico.

O transporte de passageiros por mototáxi opera no município sem interveniência da Prefeitura, que exige apenas o uso identificado de coletes. Cabe à PM a fiscalização.

O transporte escolar é regulado pelas normas estipuladas na Lei 660/2007, também estabelecendo que a sua fiscalização cabe à Prefeitura. Complementarmente, o Decreto Municipal 4201/2008 institui, em março daquele ano, a autorização provisória para o transporte escolar, estabelecendo o mês de dezembro como termo final de vigência das autorizações emitidas.

O serviço de taxi (transporte individual) teve seu regulamento aprovado por meio da Lei nº 458/2001 e a autorização para sua exploração foi fixada para permissionários autônomos.

A Prefeitura mantém três fiscais de transporte em seu quadro. Não conta com outros profissionais para a gestão do transporte e nem com técnicos de nível superior. Os serviços de engenharia, quando necessários, são demandados à Secretaria de Obras.

3.3 A Gestão do Trânsito na Cidade Ocidental

Obras de melhoria do acesso à sede do município – Rodovia GO/521 - foram realizadas em 2008 por meio da AGETOP.

O Município já foi também beneficiado por recursos financeiros destinados à RIDE – Região de Desenvolvimento Integrado do Entorno do DF para manutenção de vias.

O grande gargalo do tráfego concentra-se no acesso DF/Cidade Ocidental, por meio da BR-040, principalmente nos horários de pico.

O trânsito foi municipalizado apenas no papel, na teoria. A Superintendência de Trânsito chegou a ser criada por lei municipal, mas não foi ativada. Hoje a gestão do trânsito é exercida precariamente, se consideradas as competências do município perante o Código de Trânsito Brasileiro. Não existe convênio delegando tais competências ao DETRAN/GO ou à Polícia Militar. O DETRAN/GO assume as funções que lhe são próprias e, assim, não é feita a fiscalização do tráfego, não são autuados os condutores. Dentro do possível, os fiscais de transporte, quando em campo, observam o tráfego e tomam alguma providência eventual.

4 MUNICÍPIO DE FORMOSA



POPULAÇÃO	
Demais Cidades	724.580
Formosa	97.591
Total Entorno	822.171

Fonte: Contagem populacional IBGE 2007 e estimativa IBGE 2007; pesquisa domiciliar 2009.

O município de Formosa está localizado a 79 km de Brasília e forma, juntamente com Planaltina de Goiás, o Entorno Norte. Sua formação aconteceu no século XVIII graças ao seu vigor comercial. Em 1877, foi elevado à condição de cidade, com a denominação de Vila Formosa da Imperatriz.

Dispondo de uma superfície de 5.806,1 km², Formosa conta com um contingente populacional de cerca de 98 mil habitantes (2007).

Na década 2000-2009, a taxa geométrica anual de crescimento do Município situava-se em 1,98% e era considerada mediana em relação aos municípios que compõem o Entorno da capital federal.

O Produto Interno Bruto de Formosa equivaleu, em 2007, a 561 milhões de reais (em 2005 chegou a cerca de 429 milhões, o que o colocava no 19º. lugar dentre os 246 municípios do Estado de Goiás neste quesito. 67,7% deste total foram gerados no setor de serviços.

O Índice de Desenvolvimento Humano - IDH-M - do município é de 0,75. Não há destaque especial para os componentes: renda, longevidade e educação. Para todos estes, Formosa apresenta resultados levemente superiores aos verificados na média dos municípios do Entorno.

4.1 Identificação dos Organismos de Gestão do Transporte e Trânsito – Poder Público Municipal

Gestão do Transporte Público de Passageiros

Secretaria Municipal de Transporte e Vias Públicas

O órgão não funciona como uma secretaria de transporte público de passageiros. O serviço executado é voltado para o gerenciamento dos veículos da prefeitura, transporte de pessoas e cargas atinentes ao poder público municipal, bem como gestão dos serviços públicos urbanos, tais como coleta e deposição do lixo, conservação de vias, iluminação, etc.

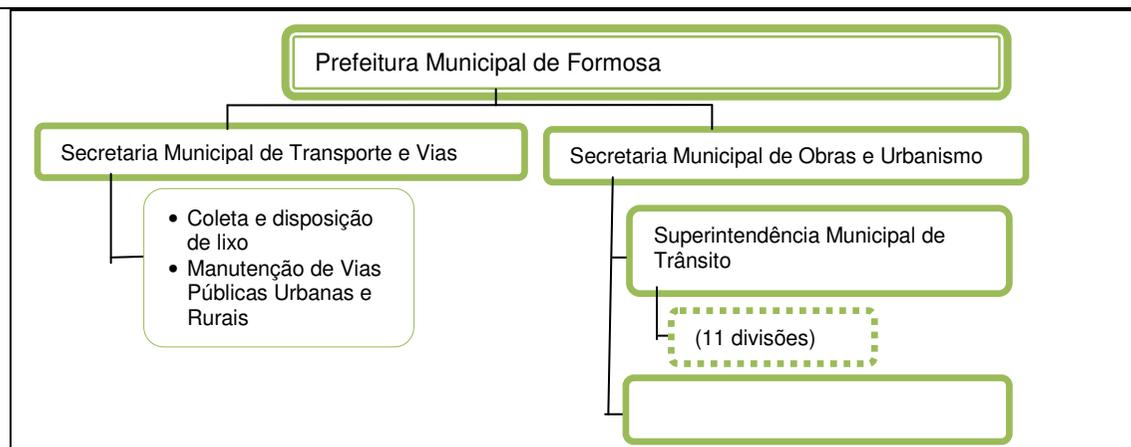
Gestão do Trânsito

Nome da Entidade:

Secretaria Municipal de Obras e Urbanismo / **Superintendência Municipal de Trânsito**

Natureza Jurídica:

Unidade da Secretaria Municipal de Obras e Urbanismo, respondendo diretamente ao Secretário Municipal



4.2 A Gestão do Transporte em Formosa

O Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de Formosa foi criado por Lei Municipal e sua fiscalização é assumida pela Superintendência Municipal de Trânsito, ainda que, na estrutura do poder executivo municipal, exista uma Secretaria de Transporte e Vias Públicas, que cumpre outras atribuições.

A cidade conta hoje com uma única empresa operadora de transporte coletivo por ônibus interna ao município – Viação Cidade de Formosa, que opera por meio de autorização concedida pelo poder público local, sem que tenha havido licitação.

Duas linhas são servidas por doze micro-ônibus que transportam aproximadamente 2000 passageiros/dia.

A frota de mototáxis autorizada pela prefeitura (motoristas cadastrados) é composta por 225 motos. Para seu melhor funcionamento foram determinados nove pontos fixos com 28 motos em cada um. A utilização da bicicleta também é comum em Formosa.

Para a comunicação com o usuário do transporte a SMT conta apenas com o seu número de telefone, de uso geral. São muito poucas as reclamações que chegam à Superintendência e, quando acontecem são verificadas e dado retorno ao reclamante. Foi feita recentemente, pela prefeitura uma enquete com os usuários dos transportes e a comunidade, para avaliar o transporte urbano, sendo o mesmo considerado bom.

As reivindicações de novas linhas pela comunidade são encaminhadas tanto para a SMT como para a empresa operadora, que repassa à Prefeitura análise de viabilidade.

A empresa encaminha à Prefeitura para apreciação e eventual aprovação os estudos técnicos de cálculo de tarifas quando julga serem elas merecedoras de revisão.

O município não possui vias nem faixas exclusivas para ônibus. Conta com um terminal rodoviário que opera linhas urbanas e semi-urbanas. O terminal é administrado pela Prefeitura e recebe os ônibus que interligam Formosa a Planaltina/DF e ao Plano Piloto/DF, pertencentes a duas empresas operadoras. São mantidos pela Prefeitura 15 pontos de parada nas principais vias, sendo 15% com abrigo e 20% sem identificação.

4.3 O Transporte Interestadual

Operam o transporte interestadual entre Formosa e o Distrito Federal duas empresas (que se encontram em processo de fusão).

Alguns ônibus que se destinam a Brasília passam por Planaltina-DF. Neste percurso o custo da passagem é de R\$3,50. De Planaltina-DF para a rodoviária do Plano Piloto são cobrados mais R\$3,00. Para o usuário que se destina a Brasília o valor das passagens via Planaltina, somados, fica aquém da cobrada pelo ônibus interestadual direto que é de R\$11,00. A opção de percurso via Planaltina-DF justifica-se também pela facilidade na obtenção do vale transporte no trecho de Planaltina-DF a Brasília, ida e volta. Os empregadores em Brasília não concedem o benefício do vale transporte em deslocamentos para cidades no entorno do DF.

Outras linhas fazem o percurso via Sobradinho, mas a grande maioria delas segue diretamente para o Plano Piloto.

Da cidade de Formosa partem diariamente 37 ônibus. A Empresa Anapolina opera com 7 ônibus com capacidade de 40 passageiros, diretamente para Planaltina-DF, transportando no percurso um total de 280 passageiros/dia. Para Brasília via Planaltina, pela linha executiva, partem 5 ônibus com lotação de 40 passageiros, sendo que alguns deles ficam em Planaltina-DF. Ainda para Brasília, partem 17 ônibus executivos transportando por viagem uma média de 20 passageiros, perfazendo um total de 340 pessoas.

A Empresa Aragarina, por sua vez, opera com oito ônibus na linha direta Formosa/Brasília.

A fiscalização da operação das linhas interestaduais GO – DF é de responsabilidade da ANTT.

A administração municipal desconhece a existência de reclamações quanto à qualidade dos serviços prestados.

No Terminal de Ônibus de Formosa, recentemente reformado, é cobrada pela Prefeitura uma taxa de embarque que está inclusa no preço da passagem. Outros passageiros embarcam fora da rodoviária, em um local chamado Formosinha, em terminal construído pela empresa operadora. Apenas cerca de 220 passageiros pagam diariamente a taxa de embarque, que custa R\$ 0,50.

4.4 A Gestão do Trânsito em Formosa

Para atendimento à Lei Federal 9503/97, que criou o Código de Trânsito Brasileiro – CTB o município de Formosa criou, por lei, e regulamentou pelo Decreto nº1.701-JGP, de 11 de janeiro de 2000, um Departamento Municipal de Trânsito, observando todas as competências exigidas pelo CTB. No próprio Decreto de regulamentação ficou estabelecido que as atribuições do Departamento relativas a trânsito seriam exercidas de per si e/ou em Convênio com o Estado, por meio do DETRAN, e da Polícia Militar. Na prática Formosa não estruturou nem implantou efetivamente aquele Departamento Municipal de Trânsito. O Departamento, como órgão da estrutura administrativa do município, ficaria subordinado à Secretaria de Obras e Urbanismo e exerceria as funções de planejamento e assessoramento, provendo a operacionalidade do trânsito de veículos, de pedestres e de animais, incentivando o desenvolvimento da circulação e da segurança do ciclista.

Já em 2001, pela Lei nº 055/01-SMG, foi criada a Secretaria Municipal de Obras e Urbanismo, contendo em sua estrutura, diferentes Superintendências, dentre elas a Superintendência Municipal de Trânsito. Pela citada Lei, o órgão criado compõe-se de 11 Divisões que operacionalizam o serviço de trânsito do município. Suas atribuições cobrem, de forma equivocada, desde a emissão de Carteira Nacional de Habitação – que, na realidade é assunto de competência do DETRAN/GO – passando pela vistoria de veículos, engenharia de tráfego, planejamento, assessoramento, operação do trânsito, fiscalização, arquivos e processos, educação e prevenção de acidentes de trânsito.

Apesar de a Lei datar de 2001, só em 2007, com a assinatura de convênio pela Prefeitura de Formosa com o Governo do Estado de Goiás, a municipalização da gestão do trânsito foi efetivada. No convênio são organismos intervenientes a Secretaria de Segurança Pública e a Polícia Militar do Estado de Goiás, representado pelo Departamento Estadual de Trânsito de Goiás-DETRAN/GO.

Atualmente, ainda que a Lei institua um quadro completo de atribuições para a SMT, o DETRAN-GO e a Polícia Militar assumem todas as funções de trânsito.

O Município de Formosa não tem controle das multas lavradas e dos valores arrecadados. As autuações são feitas pela PM e a emissão da multa e a arrecadação ficam a cargo do DETRAN/GO, que repassa os valores devidos ao Município. Tais valores são depositados no Fundo Municipal de Trânsito e administrados pelas unidades municipais de administração financeira, sem que a Superintendência tenha controle das operações. Atualmente os valores depositados giram em torno de R\$17.000,00/ano. A Prefeitura estima que, com a estruturação da Superintendência e provimento do seu quadro de pessoal, a arrecadação da municipalidade, para 2009, pode chegar a R\$50.000,00.

Os recursos para a manutenção da SMT vêm do Tesouro Municipal. No que diz respeito aos investimentos, que poderiam ser feitos com os recursos de multas, foram postergados por insuficiência de recursos.

Hoje a SMT/Formosa não conta com quadro de pessoal técnico, sendo os recursos humanos hoje a ela alocados destinados apenas a funções administrativas. Além do superintendente, ali estão alocadas duas secretárias e três auxiliares de rua que se dedicam à colocação de faixas e placas.

Quando a SMT necessita dos serviços de técnicos especializados nas áreas de planejamento e engenharia de trânsito recorre ao DETRAN/GO. Para outros serviços recorre à Secretaria Municipal de Obras.

A Polícia Militar realiza também, com base no Convênio firmado, além das ações de fiscalização e operação do trânsito municipal, ações relativas à Educação de Trânsito, abrangendo a rede escolar municipal e particular por meio de palestras e blitz educativas, contando ainda com a participação ativa do Corpo de Bombeiros e do SAMU. O bom relacionamento da administração municipal com o Comandante da PM, facilita estas ações.

Desde a municipalização do trânsito, as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações foram criadas, e continuam atuando a contento. Atualmente contam com a participação de servidores do DETRAN/GO e todos os processos de autuação represados no decorrer dos anos já foi julgado.

A atual frota de veículos – emplacados em Formosa - é composta por, aproximadamente, 40.000 veículos automotores (automóveis, caminhões e outros) e 8.000 motos. A dinâmica do município de Formosa gravita em torno de Brasília, que exerce muito mais influência sobre a cidade do que Goiânia. Observa-se que, dentre os professores das escolas públicas do DF, um grande número mora em Formosa e desloca-se diariamente para o trabalho por ônibus ou praticando a carona solidária. Outros tantos funcionários públicos do GDF, bem como profissionais liberais são moradores de Formosa, trabalham em Brasília e para lá se deslocam diariamente.

A operação do trânsito em Formosa está melhorando. A sinalização é feita com recursos oriundos das autuações de trânsito e é considerada boa. A educação para o trânsito é feita por meio de palestras em escolas de todos os níveis de ensino.

Formosa apresenta baixos índices de acidentes de trânsito (uma morte em 2009). O maior número de acidentes ocorre com bicicletas e motos.

5 MUNICÍPIO DE LUZIÂNIA



POPULAÇÃO	
Demais Cidades	649.451
Luziânia	172.720
Total Entorno	822.171

Fonte: Contagem populacional IBGE 2007 e estimativa IBGE 2007; pesquisa domiciliar 2009.

A cidade de Luziânia está situada a 58 km da capital federal. Ao longo da década de 90, o município sofreu desmembramentos, dando origem a três novos municípios: Valparaíso de Goiás, Novo Gama e Cidade Ocidental. Juntas, essas quatro municipalidades formam o Entorno Sul do Distrito Federal.

Contando, atualmente, com uma área de 3.962 km², Luziânia possuía em 2007 uma população de 172.720 habitantes. Na década de 2000 a 2009, sua taxa geométrica anual de crescimento populacional alcançou 4,82%, a mais elevada dentre as oito cidades do Entorno que compõem a área de abrangência do PDTU-DF.

O Produto Interno Bruto de Luziânia em 2007 foi de 1.628.876,00 (em 2005 alcançou R\$ 1.380.833,00, o que o colocou no 7º. Lugar dentre os 246 municípios do Estado de Goiás). A participação majoritária foi do setor de serviços (45,2%). Em 2005 o município havia conquistado duas posições no ranking do PIB goiano em relação a 2002.

Cabe destacar a forte presença da indústria na composição da renda local (34,8%). Assim, além de contar com o maior PIB das cidades que compõem o Entorno do DF, o município também se distingue por sua importância industrial (agroindústrias).

O IDH-M de Luziânia em 2000 alcançou 0,756, o que o posicionou levemente abaixo do índice nacional (0,766), porém mais elevado do que a média do Entorno do DF (0,727).

5.1 Identificação dos Organismos de Gestão do Transporte e Trânsito – Poder Público Municipal



A Lei Municipal 1393, de 1991, criou o Sistema de Transporte Público Coletivo Municipal de Luziânia e estabeleceu o seu Regulamento. Onze autorizações para a operação do transporte alternativo – vans – foram concedidas para atender o percurso Centro/Jardim Ingá, bairro distante e populoso. Em outras áreas do município, o atendimento é feito por ônibus, microônibus, vans e taxis. O Decreto 278/93 fixou o Regulamento do Transporte Individual – Taxi.

Cinco empresas operam o transporte semiurbano – Luziânia / Distrito Federal, utilizando 42 ônibus. Destas, três operam também o transporte intermunicipal. Atualmente são contratadas por meio de licitação.

O transporte coletivo de passageiros municipal é considerado de boa qualidade, faltando apenas melhores canais para comunicação com os usuários, no que diz respeito aos seus direitos como cidadãos e à programação das linhas, com quadro de horários ofertados. O planejamento e a programação das linhas municipais é feito pela Prefeitura juntamente com os operadores. As linhas são concedidas por bairros; os horários são determinados na programação, ficando a cargo das operadoras estabelecer o número de carros para o seu atendimento.

A fiscalização do transporte coletivo municipal é feita quando há denúncia ou por visitas incertas às operadoras. As catracas são fiscalizadas e vistoriadas de seis em seis meses. Não possuem equipamentos eletrônicos para a fiscalização. O quadro de pessoal da Divisão de Trânsito e Transporte inclui 12 agentes administrativos que atuam como fiscais, sendo cinco deles peritos em acidentes de trânsito e 4 funcionários de apoio administrativo. A Divisão não conta com técnicos de nível superior. A equipe assim formada atua tanto na gestão do transporte quanto do trânsito.

As informações sobre o número de passageiros transportados, veículos utilizados e outras típicas da Gestão do Transporte, são produzidas pelas operadoras; a Divisão de Transporte e Trânsito do município tem acesso a elas apenas por intermédio dos processos de controle da arrecadação do ISS.

A delegação do transporte municipal é feita por meio de contrato firmado após licitação – para as delegações mais recentes, sendo que algumas operadoras ainda permanecem com autorização precária, principalmente no transporte alternativo e nas linhas rurais.

Hoje, a gestão do transporte municipal cabe a uma Divisão da Secretaria de Desenvolvimento Urbano, que, por seu organograma, assume apenas as funções básicas de fiscalização e sinalização. Pretende-se para breve a instalação de uma Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte, sob a forma de uma Autarquia, buscando maior autonomia para a gestão desses setores.

O transporte intermunicipal é considerado precário, com má qualidade dos veículos, com freqüentes quebras e pouca limpeza. Neste campo, a administração municipal não tem acesso, por ficar a fiscalização por conta da AGR – Agência Goiana de Regulação, que não atua de forma contínua e freqüente. Entretanto, o acesso da municipalidade às operadoras do transporte intermunicipal se dá, mais freqüentemente, por meio da autoridade de trânsito – fiscais do trânsito municipal ou Polícia Militar.

O transporte escolar foi regulamentado em 1999.

O Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal encontra-se aprovado.

Quanto às vias públicas, no âmbito municipal a Secretaria de Desenvolvimento Urbano é responsável pela construção e manutenção vias urbanas municipais, estabelecendo interface com a AGETOP – Agência Goiana de Transporte e Obras Públicas, que se encarrega das vias intermunicipais. O tráfego de Luziânia é intensamente dependente da BR-040, que corta o município e conduz ao Distrito Federal. O trânsito, nesta rodovia, é intenso, ainda que o seu traçado e o seu estado de conservação sejam satisfatórios.

5.2 A Gestão do Trânsito em Luziânia

A gestão do trânsito encontra-se municipalizada, pertencendo o município ao Sistema Nacional de Trânsito. São mantidas duas Juntas – a JARI, Junta Administrativa de Recursos de Infração e a Junta de Defesa Prévia.

A equipe que atua na gestão do trânsito é formada basicamente por 12 agentes administrativos que assumem a gestão do trânsito, sendo 5 deles peritos em acidentes de trânsito. O contingente necessário chega hoje a 50 agentes. Essa equipe atua, paralelamente, na Gestão do Transporte Municipal. A Secretaria de Desenvolvimento Urbano mantém um técnico, voltado para a sinalização e para gestão viária. Os agentes assumem as funções de fiscalização, de operação e de educação para o trânsito. Assim, o contingente em exercício é insuficiente para a complexidade e quantidade de trabalho exigido, fazendo com que as ações de fiscalização sejam pontuais e não planejadas.

O policiamento do trânsito é feito pela Polícia Militar do Estado, que emite os Boletins de Ocorrência. A Prefeitura refere-se a dificuldades de integração entre a PM e os agentes municipais de trânsito e transporte, dadas as diferenças da formação e da postura em campo entre as duas partes.

As informações, por meio de relatórios estatísticos, são consolidadas pela Polícia Militar que as repassa para o DETRAN/GO. A Divisão de Trânsito e Transporte do município não processa informações e nem tem acesso contínuo a elas, não as considerando, portanto, no dia a dia, para a tomada de decisões e para o planejamento.

A educação para o trânsito é executada por solicitação das escolas e das empresas sediadas no município.

6 MUNICÍPIO DE NOVO GAMA



POPULAÇÃO	
Demais Cidades	734.687
Novo Gama	87.484
Total Entorno	822.171

Fonte: Contagem populacional IBGE 2007 e estimativa IBGE 2007; pesquisa domiciliar 2009.

O Novo Gama está localizado a 46 km de Brasília. Desmembrado de Luziânia, o município foi criado em 1995 e possui uma área de 192 km².

Juntamente com Valparaíso de Goiás, Luziânia e Cidade Ocidental, ele forma o Entorno Sul do Distrito Federal. Sua população em 2007 totalizou 87.484 habitantes. Entre 2000-2009, a taxa geométrica anual de crescimento populacional do município situou-se em 1,68, uma das mais baixas do Entorno.

Segundo o IBGE, o Produto Interno Bruto do Novo Gama alcançou em 2007 a cifra de R\$277.530.000,00 (em 2005 ficou em R\$ 228.737.000,00, o que o colocava no 35º. lugar dentre os 246 municípios do Estado de Goiás neste quesito). Como ocorre na quase totalidade dos municípios do Entorno, o setor de serviços foi o responsável pela maior parte – 78,2% - da renda gerada. O IDH-M (2.000) da cidade é de 0,742, ligeiramente superior à média do Entorno – 0,727 -porém bastante distante daquele do DF, 0,849 .

6.1 Identificação dos Organismos de Gestão do Transporte e Trânsito – Poder Público Municipal

Gestão do Transporte Público de Passageiros

Nome da Entidade: **Divisão de Transportes**

Natureza Jurídica: **Unidade da Secretaria de Viação, Obras e Serviços Públicos, respondendo diretamente ao Secretário.**

Gestão do Trânsito

Inexiste órgão municipal para gestão do trânsito, que não se encontra municipalizado como preceitua o CTB.



6.2 A Gestão do Transporte em Novo Gama

A Gestão do Transporte no município está a cargo da Divisão de Transporte que, além do transporte público, por meio de uma seção de fiscalização, assume também, com uma seção de transporte, a administração da frota de veículos oficiais da Prefeitura. A Divisão carece de equipamentos essenciais para o seu trabalho, dispondo apenas de um veículo e uma moto e, no campo da informática, um microcomputador. Não possui informações sobre a operação do transporte.

O quadro de pessoal da Divisão é composto, fundamentalmente, por 4 fiscais efetivos e 10 prepostos – comissionados. A fiscalização do transporte, quando realizada, é feita com apoio da Polícia Militar, tendo em vista coibir o transporte irregular, em uma região considerada pouco segura.

A Divisão de Transporte, por sua posição na estrutura da administração municipal, não tem autonomia, ficando na dependência da Secretaria a que se vincula e de recursos financeiros do Tesouro Municipal.

Sistema de transporte municipal - o sistema de transporte público coletivo é operado por meio de 22 microônibus autorizados pela Prefeitura. Destes, 20 veículos são considerados como transporte alternativo, assim chamados os operadores autônomos, e 10 pertencentes à empresa Vian. Cobram tarifa de R\$1.30, atualmente, e transportam, ao todo, cerca de 20 mil passageiros/dia.

Não existe no município um Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros instituído por lei. Apenas o transporte escolar e o taxi são objeto de regulamentação por meio de Decretos Municipais. São 5 taxis autorizados, ainda que se perceba número significativo de veículos particulares operando, clandestinamente, como lotações.

No transporte escolar estão em validade 27 autorizações de 4 ônibus e 23 vans, todos particulares. Além desses, 3 ônibus são patrimônio da Prefeitura, fazendo o transporte de estudantes da área rural.

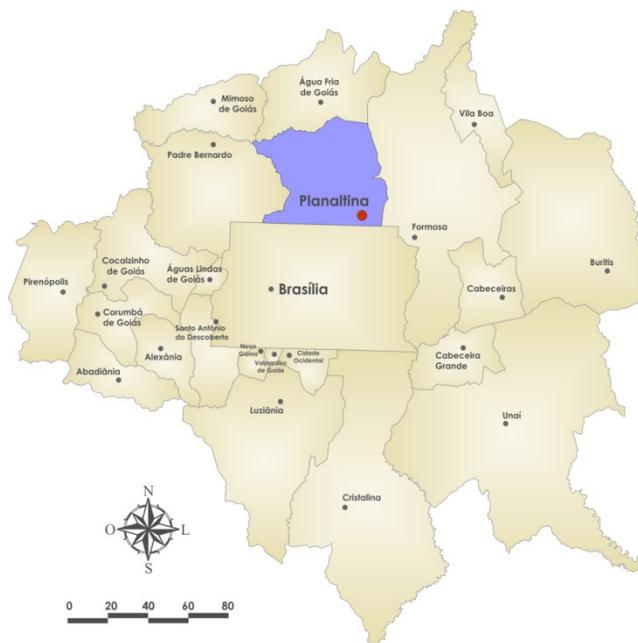
O transporte semiurbano (Novo Gama/DF), sob concessão da ANTT, é operado pela Viação Anapolina, com tarifa a R\$ 3,50 e R\$5,20 (ônibus executivo) para o Plano Piloto e a R\$ 1,00 para o Gama/DF. A frota possui idade avançada e a fiscalização exercida pela ANTT é insuficiente. As cidades do entorno crescem a olhos vistos, enquanto a frota continua a mesma.

6.3 A Gestão do Trânsito em Novo Gama

A gestão do trânsito no município ainda não é por ele assumida conforme preceitua o Código de Trânsito Brasileiro ainda que a atual gestão tenha como meta a municipalização do trânsito, tendo em vista o aumento da arrecadação.

O Município não tem, assim, convênio com a Polícia Militar que, mesmo assim, por intermédio do DETRAN/GO, assume a fiscalização e o policiamento do trânsito, atuando também em operações especiais. Raramente a administração municipal entra em contato com o DETRAN/GO.

7 MUNICÍPIO DE PLANALTINA



POPULAÇÃO	
Demais Cidades	744.332
Planaltina	77.839
Total Entorno	822.171

Fonte: Contagem populacional IBGE 2007 e estimativa IBGE 2007; pesquisa domiciliar 2009.

A cidade de Planaltina localiza-se a 54 km de Brasília. A denominação atual foi fixada em 1917, em substituição a Altamir. A atual área do município, de 2.539 km², foi estabelecida em Lei Estadual de 1958 que desmembrou parte do seu território – inclusive sua sede – para a implantação do Distrito Federal. Juntamente com Formosa, o município forma o Entorno Norte.

Sua população em 2007 era de 77.839,00 habitantes, tendo apresentado, entre 2000 e 2009 uma taxa geométrica anual de crescimento de 0,51%, a mais baixa dentre as oito cidades do Entorno que compõem a área de abrangência do PDTU/DF.

O Produto Interno Bruto de Planaltina alcançou em 2007 o valor de R\$ 293.226.000,00 (em 2005 R\$ 237.511.000,00, o que o colocava no 31º. lugar dentre os 246 municípios do Estado de Goiás). Como ocorre na maior parte das cidades brasileiras, o setor de serviços destacava-se com 75,2% da renda gerada.

O IDH-M do município em 2.000 era de 0,723, praticamente igual à média do Entorno e significativamente distante daquele do DF - 0,849.

7.1 Identificação dos Organismos de Gestão do Transporte e Trânsito – Poder Público Municipal

Gestão do Transporte Público de Passageiros

Nome da Entidade: **Secretaria de Transportes e Serviços Urbanos**

Natureza Jurídica: **Órgão de Administração Direta, respondendo ao Prefeito Municipal**

Gestão do Trânsito

Inexiste órgão municipal para a Gestão do Trânsito.

A Secretaria Municipal de Transporte e Serviços Urbanos não possui estrutura interna definida.

7.2 A Gestão do Transporte em Planaltina

A Secretaria de Transportes e Serviços Urbanos conta com 120 funcionários estatutários que atuam não só na gestão do transporte, mas também na manutenção de equipamentos urbanos e dos próprios municipais, da coleta e disposição do lixo e outras funções típicas. Não foram localizadas informações sobre a distribuição desses funcionários pelas funções por elas exercidas na Secretaria.

Inexiste Lei ou Decreto Municipal que regulamente o transporte e o trânsito no Novo Gama. Uma empresa (Viação Santana) opera 9 linhas no transporte municipal, contratada por meio de licitação, cobrando tarifa de R\$ 2,00. Quando uma das linhas passa a não ser rentável, a empresa operadora faz o remanejamento de percursos para aumentar o número de passageiros. Anualmente é feita pela Secretaria de Transporte a vistoria nos ônibus do sistema municipal.

O município mantém uma frota de 6 ônibus destinada ao transporte na área rural. O transporte por moto taxi é realizado por 60 motos (não controladas pela Prefeitura) e o de taxi por 30 veículos. Existe um terminal rodoviário para linhas urbanas e semi-urbanas. 62 pontos de parada são mantidos pela Prefeitura nas principais vias, sendo que, desses, 45% têm abrigo.

O transporte entre o município de Planaltina para o Distrito Federal é operado pela empresa Rápido Planaltina, sob permissão do Governo Federal, por meio da ANTT. De 10 a 15 mil pessoas são transportadas diariamente nesse percurso, número que sobe para 20 a 25 mil nos finais de semana, dado o fluxo de passageiros residentes em Planaltina mas que passam a semana no DF a serviço. É comum que os moradores de Planaltina-GO declarem residência em Planaltina-DF, para terem acesso ao Vale Transporte, que é concedido pelos empregadores do DF apenas nos limites do Distrito Federal. O valor da passagem Planaltina a Brasília é, atualmente, de R\$4,05.

O transporte escolar, que conta com 20 linhas operadas por ônibus, vans e kombis autorizadas pela Prefeitura e administradas pela Secretaria Municipal de Educação.

7.3 A Gestão do Trânsito em Planaltina

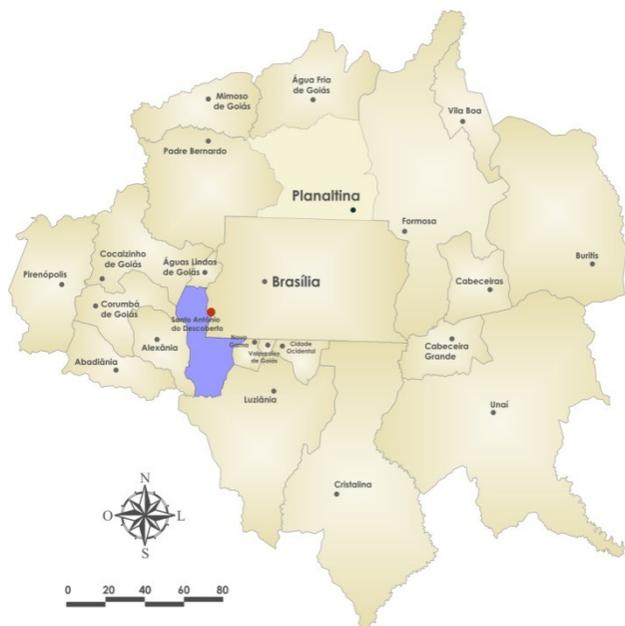
A gestão do trânsito não foi ainda municipalizada, como preceitua o Código Brasileiro de Trânsito, não possuindo a municipalidade um órgão ou funcionários destinados ao setor. Por meio de convênio com a Polícia Militar do Estado de Goiás, com interveniência do DETRAN/GO, é executada a fiscalização do trânsito local.

O trânsito é um dos pontos críticos observados no município, e ainda, praticamente inexistente sinalização de trânsito.

Segundo informado, a Prefeitura, na última gestão, priorizou o investimento em infraestrutura viária, inclusive asfaltamento, de forma que as vias que recebem o transporte coletivo possam ser sinalizadas e, só então, procedida a municipalização.

A Prefeitura, por meio da Secretaria, vem participando de iniciativas da Polícia Militar no campo da educação para o trânsito. A demanda da municipalidade por informações relativas ao trânsito é suprida pela Polícia Militar.

8 MUNICÍPIO DE SANTO ANTÔNIO DO DESCOBERTO



POPULAÇÃO	
Demais Cidades	765.083
Santo Antônio do Descoberto	57.088
Total Entorno	822.171

Fonte: Contagem populacional IBGE 2007 e estimativa IBGE 2007; pesquisa domiciliar 2009.

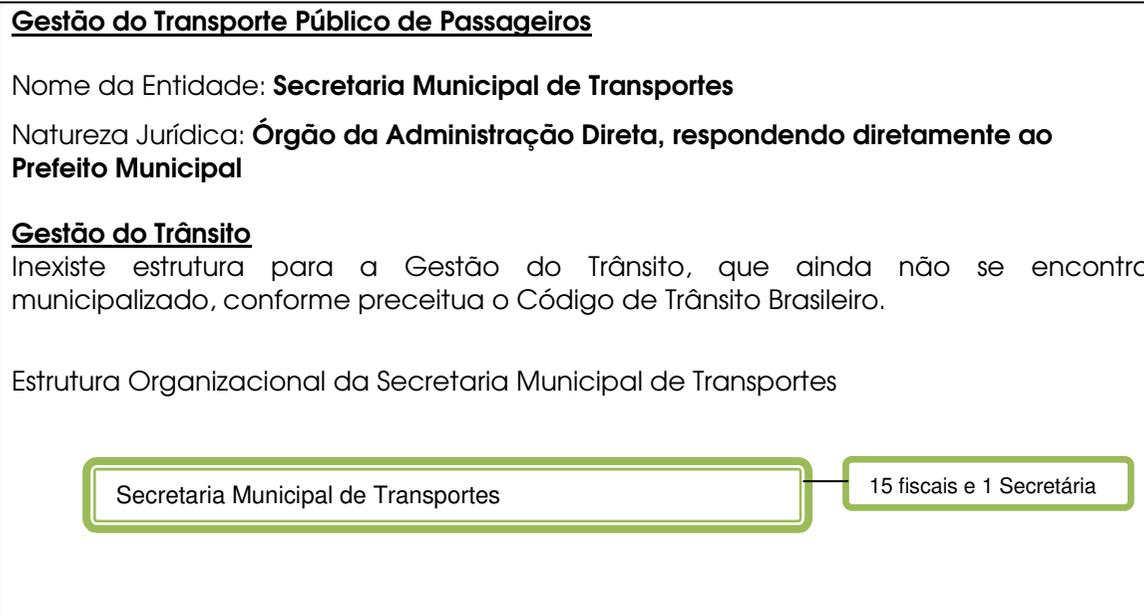
Distando 62 km de Brasília, o município de Santo Antônio do Descoberto surgiu como um povoado em 1722, sendo em seguida elevado à condição de Distrito de Luziânia, da qual se desmembrou em 1982. Sua área geográfica equivale a 938 km² e, juntamente com Águas Lindas de Goiás, o município forma a região do Entorno Oeste. O município contava em 2007 com uma população de 146.939 habitantes.

Apresentou, na última década, uma taxa geométrica anual de crescimento populacional de 1%, uma das mais baixas da área de abrangência do PDTU/DF.

De acordo com o IBGE, o Produto Interno Bruto de Santo Antônio do Descoberto em 2007 foi de R\$ 182.400.000,00 (em 2005 era de R\$ 164.377.000,00, o que o colocava no 52º. Lugar dentre os 246 municípios do Estado de Goiás neste quesito). O setor de serviços contribuiu com 79,3% deste total.

O IDH-M do município – 0,709 - é o mais baixo dentre as oito cidades que formam a área de abrangência do PDTU/DF. Tanto em termos de renda individual, quanto da longevidade e dos indicadores educacionais, Santo Antônio do Descoberto apresenta resultados desfavoráveis em comparação ao Entorno do DF.

8.1 Identificação dos Organismos de Gestão do Transporte e Trânsito – Poder Público Municipal



8.2 A Gestão do Transporte em Santo Antônio do Descoberto

A Lei Municipal nº 462, de outubro de 2001 regulamentou o Sistema de Transporte Coletivo e Coletivo Alternativo do Município.

O transporte interno ao município é feito pelo sistema alternativo e pela Viação Águas Lindas, em linhas circulares interbairros, chegando a servir, em percurso intermunicipal, a Águas Lindas de Goiás e à Cidade Eclética. O atendimento pelo transporte alternativo é feito por microônibus, que possuem autorização precária, sem licitação. São padronizados e a metade

deles organiza-se em cooperativas. Atendem a 6 bairros, com 23 veículos, com seis itinerários Centro/Bairro/Centro. Cumprem horários e são fiscalizados pela equipe de fiscais da Prefeitura.

O transporte municipal abrange ainda serviços de mototáxi, com 50 motos cadastradas mas não controladas pelo Governo Municipal (mas o número que trafega pelas ruas do município é muito maior). Apenas 4 taxis rodam na área urbana (não há demanda suficiente, dado o nível sócio-econômico da população).

O transporte escolar é feito por minivans e ônibus, devidamente registrados, em um total aproximado de 30 veículos, de propriedade particular e pertencentes ao patrimônio da Prefeitura.

O Município já contou com muitos ônibus piratas, vindos de Brasília, mas hoje quase não aparecem mais; eventualmente, algum deles é interceptado pela fiscalização.

A Secretaria de Transportes faz, oficialmente, parte da estrutura organizacional da administração municipal. Entretanto atua apenas como órgão fiscalizador da operação do transporte municipal e sua equipe é formada por 15 fiscais concursados e uma secretária. Não é feito planejamento e tanto a vistoria dos veículos quanto a programação das linhas são realizadas pelos fiscais de transporte. A vistoria preventiva nos ônibus é feita diariamente. O número de autuações por desrespeito ao Regulamento do Transporte Coletivo Municipal já foi maior; hoje diminuiu significativamente.

A Secretaria não conta com equipamentos e logística necessária para a fiscalização; não possui veículos, radiotransmissores e também comunicação telefônica com os usuários. Estes, quando têm reclamações ou sugestões, procuram os fiscais de transporte da Prefeitura, mesmo aquelas relativas ao transporte interestadual, que são encaminhadas à empresa operadora e à ANTT.

No transporte interestadual – Santo Antônio do Descoberto / Distrito Federal, a operadora é a Taguatur, que mantém linhas diretas e linhas que passam por Taguatinga, com itinerários diversos, abrangendo a Ceilândia e as Avenidas Comercial e Samdu. Diariamente, cerca de 25.000 passageiros são transportados por esta operadora, em 92 ônibus, fazendo três viagens/dia cada um.

Dois terminais rodoviários estão instalados no município, operando linhas urbanas e semi-urbanas. 41 pontos de parada são mantidos na área urbana pela Prefeitura, 35% dos quais contam com abrigos.

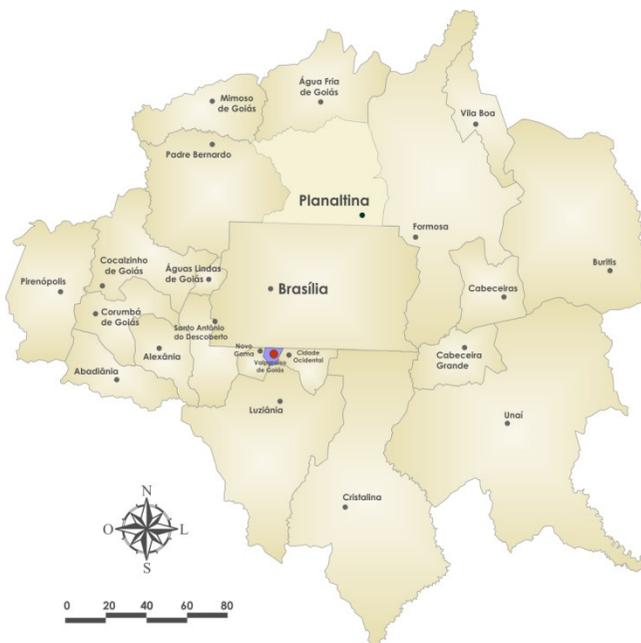
8.3 A Gestão do Trânsito em Santo Antônio do Descoberto

A gestão do trânsito não é municipalizada em Santo Antônio do Descoberto. Todas as competências atribuídas ao município são realizadas pelo DETRAN/GO e pela Polícia Militar do Estado de Goiás, esta no que tange à fiscalização. De

acordo com depoimento de representante da Prefeitura a fiscalização do trânsito é praticamente nula na área urbana do município.

Há dificuldades no relacionamento com a Polícia Militar em situações diversas, inclusive quando se trata da operação do trânsito por ocasião de eventos.

9 MUNICÍPIO DE VALPARAÍSO DE GOIÁS



POPULAÇÃO	
Demais Cidades	684.997
Valparaíso de Goiás	137.174
Total Entorno	822.171

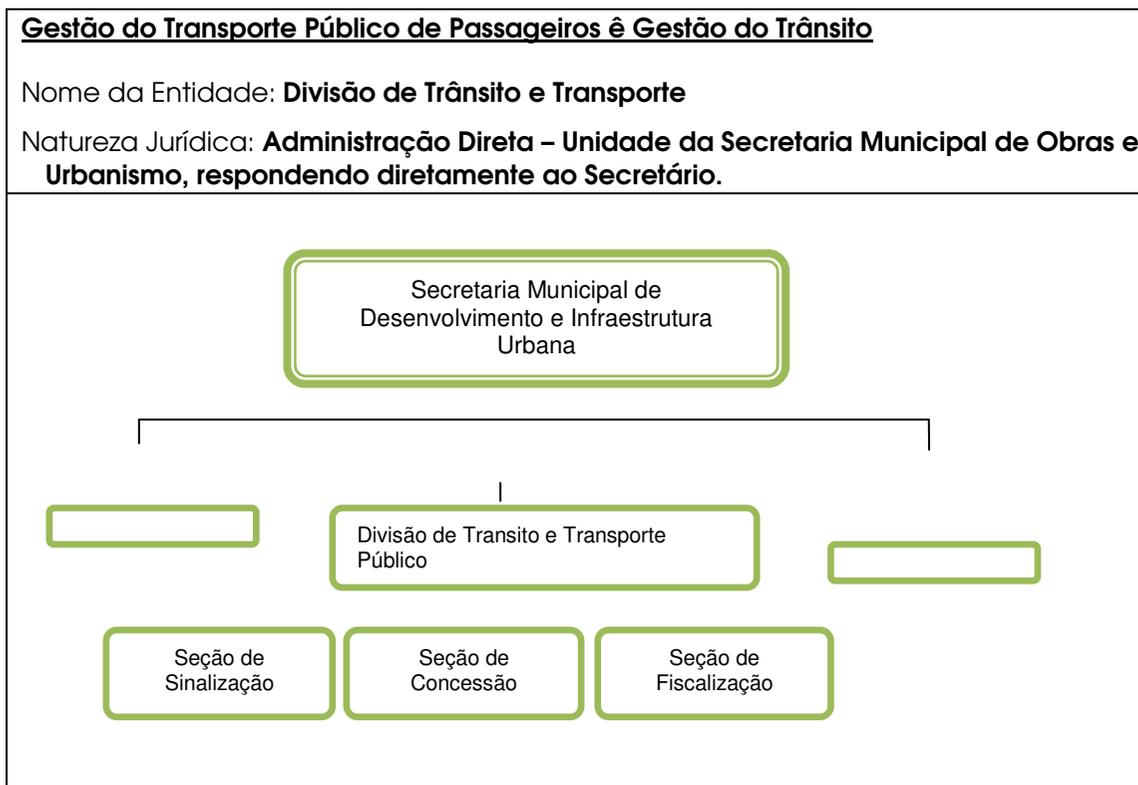
Fonte: Contagem populacional IBGE 2007 e estimativa IBGE 2007; pesquisa domiciliar 2009.

Localizado a 35 km de Brasília, o município foi criado em 1995, desmembrado de Luziânia. Contando com uma área de 60,1 km², Valparaíso de Goiás pertence ao Entorno Sul do Distrito Federal, juntamente com Cidade Ocidental, Novo Gama e Luziânia. Sua população em 2007 era de 137.174 habitantes, tendo apresentado na última década uma taxa geométrica anual de crescimento de 2,7%, próximo da média das oito cidades do Entorno que compõem a área de abrangência do PDTU/DF.

Segundo o IBGE, o Produto Interno Bruto do município em 2007 foi de R\$ 492.308.000,00 (em 2005 alcançou R\$ 377.154.000,00, milhões, o que o colocou no 20º. lugar dentre os 246 municípios do Estado de Goiás neste quesito). O setor de serviços representou 81,5% deste total.

O IDHM de Valparaíso de Goiás alcançou 0,795 em 2000, o que o posicionou acima do índice nacional – 0,766 – e em 13º lugar dentre os municípios goianos. Os favoráveis indicadores educacionais são os principais responsáveis pela elevação da qualidade de vida no município.

9.1 Identificação dos Organismos de Gestão do Transporte e Trânsito – Poder Público Municipal



9.2 A Gestão do Transporte em Valparaíso de Goiás

Para a gestão do transporte público o município dispõe de uma equipe composta por 18 funcionários concursados, sendo 14 Agentes que atuam no setor de transporte e de trânsito e 4 de apoio administrativo. Quando é necessário um maior contingente para atendimento à demanda de trabalho, são solicitados reforços à Secretaria Municipal de Obras e Urbanismo, à qual a Divisão está vinculada.

O município já contou com uma linha circular interna operada pela empresa Anapolina, que foi extinta. Atualmente 62 vans são autorizadas a título precário, com autorização renovada anualmente. Destas, 2/3 operam em determinados dias, enquanto 1/3 permanece fora de operação. São exigidas destes veículos duas vistorias ao ano, mediante taxa cobrada pela Prefeitura. A tarifa praticada é de R\$ 1,50 e estima-se que são transportados por esse serviço 18.000 pessoas/dia. A Prefeitura espera substituir em breve essas vans por microônibus.

O serviço de mototáxi é prestado no município por 48 motos. Há legislação que o regula, entretanto, a Prefeitura não incentiva esta prestação de serviços por considerá-la demasiadamente problemática e geradora de violência. Na verdade, empresas atuam com as mototáxis, e são bem aceitas pela população, cobrando uma tarifa de R\$3,00. Possuem sistema de atendimento aos usuários por meio de linha telefônica gratuita (0800).

O serviço de taxi é prestado por 24 taxis, por delegação do governo municipal. O transporte escolar conta com 54 veículos entre vans, Kombi e microônibus particulares. O transporte escolar na área rural é feito por ônibus da Prefeitura administrados pela Secretaria de Educação.

A Prefeitura conta com uma Ouvidoria, bastante acessada para receber reclamações e sugestões sobre os serviços de transporte de passageiros,

O transporte interestadual, entre Valparaíso de Goiás e o Distrito Federal é operado pela empresa Anapolina, ofertando pequeno número de viagens em horário de pico. Falta uma rodoviária e terminais.

9.3 A Gestão do Trânsito em Valparaíso de Goiás

Em relação ao trânsito no território municipal, o Município de Valparaíso de Goiás firmou convênio de cooperação com a Polícia Rodoviária Federal, dada a sua localização, cortado em duas partes - Valparaíso I e II – pela BR-040, que apresenta continuamente tráfego intenso.

O Município encontra-se integrado ao Sistema Nacional de Trânsito e conta com uma Junta Administrativa de Recursos de Infração já em funcionamento. Entretanto, dadas as carências de infraestrutura, equipamentos e veículos (a Divisão de Trânsito e Transporte não possui veículos para o serviço, nem mesmo motos, bafômetros) o planejamento e serviços de engenharia de tráfego são delegados ao DETRAN/GO. Da mesma forma, a fiscalização do trânsito, por meio do DETRAN, é assumida pela Polícia Militar do Estado de Goiás, enquanto os fiscais de trânsito (que também atuam no transporte) assumem a operação do trânsito local. Estes agentes atuam em parceria com a PM, que promove palestras nas escolas, blitz educativas e outras ações do tipo. No caso de acidentes na rodovia é chamada a Polícia Rodoviária Federal. A PM detém os dados estatísticos e as informações relativas ao trânsito municipal.

No trânsito municipal, estacionamento irregular, excesso de velocidade, dentre outros, são fiscalizados pelo município. Fiscalização de veículos e de condutores é assumida pela PM/DETRAN. Não é fácil o diálogo com a Polícia Federal para que o município assuma a gestão de áreas lindeiras à rodovia.

O transporte de escolares para outros municípios e para o DF constitui mais um entrave para os municípios do entorno. O transporte de escolares de BSB para Valparaíso de Goiás, por exemplo, é considerada pela ANTT como interestadual, sujeita à regulamentação como transporte interestadual. ANTT quer que seja registrado como transporte fretado, com passageiros fixos e nominados.



ANEXO IV

**PRINCIPAIS INSTRUMENTOS LEGAIS RELATIVOS À
GESTÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO
DO DISTRITO FEDERAL**



ANEXO IV

PRINCIPAIS INSTRUMENTOS LEGAIS RELATIVOS À GESTÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DO DISTRITO FEDERAL

LEI Nº 4462, DE 13 DE JANEIRO DE 2010, ALTERADA PELA LEI Nº 4494, DE 30 DE JULHO DE 2010 - Dispõe sobre o Passe Livre Estudantil nas modalidades de transporte público coletivo.

- Fica assegurada aos estudantes do ensino superior, médio e fundamental da área urbana, inclusive alunos de cursos técnicos e profissionalizantes com carga igual ou superior a 200 (duzentas) horas-aula reconhecidos pela Secretaria de Estado de Educação do Distrito Federal ou pelo Ministério da Educação e alunos de faculdades teológicas ou de instituições equivalentes, os quais residam ou trabalhem a mais de um quilômetro do estabelecimento em que estejam matriculados, a gratuidade nas linhas do serviço básico de transporte público coletivo de passageiros que sirvam a esses estabelecimentos, inclusive quando operados por micro-ônibus, metrô e veículo leve sobre trilhos ou pneus.
- O direito estende-se aos estudantes que estejam realizando estágio obrigatório, computando-se o trajeto residência-escola-estágio-residência para esse fim.
- A gratuidade concedida por esta Lei será custeada em um terço pelo Distrito Federal, por intermédio da Secretaria de Estado de Fazenda do Distrito Federal; os restantes dois terços, transferidos aos pagantes da tarifa integral.
- O Poder Executivo adquirirá, antecipadamente, no mês anterior àquele em que os passes serão usados, os créditos junto à operadora do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA e junto à Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – METRÔ/DF, que farão a transferência imediata para os cartões dos estudantes, cadastrados conforme dispositivos legais.
- A operadora do SBA e o METRÔ/DF remeterão ao Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans, mensalmente, no mês anterior à utilização dos créditos, demonstrativo da relação dos estudantes cadastrados, discriminando os créditos referentes a cada estudante beneficiário do Passe Livre Estudantil com especificação do operador do Serviço Básico do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF.

LEI Nº 4.397, DE 27 DE AGOSTO DE 2008 – Dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Distrito Federal e dá outras providências

- Fica criado o Sistema Cicloviário do Distrito Federal, como incentivo ao uso de bicicletas para o transporte no Distrito Federal, contribuindo para o desenvolvimento da mobilidade sustentável.

- O transporte por bicicletas deve ser incentivado em áreas apropriadas e abordado como modo de transporte para as atividades do cotidiano, devendo ser considerado modal efetivo na mobilidade da população.
- O Sistema Cicloviário do Distrito Federal será formado por:
 - rede viária para o transporte por bicicletas, formada por ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas e rotas operacionais de ciclismo;
 - locais específicos para estacionamento: bicicletários e paraciclos.
- O Sistema Cicloviário do Distrito Federal deverá:
 - articular o transporte por bicicleta com o Plano Diretor de Transporte urbano, viabilizando os deslocamentos com segurança, eficiência e conforto para o ciclista;
 - implementar infraestrutura para o trânsito de bicicletas e introduzir critérios de planejamento para implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos trechos de rodovias em zonas urbanizadas, nas vias públicas, nos terrenos marginais às linhas férreas, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros espaços naturais;
 - implantar trajetos cicloviários onde os desejos de viagem sejam expressivos para a demanda a que se comprometem atender;
 - agregar aos terminais de transporte coletivo urbano infraestrutura apropriada para a guarda de bicicletas;
 - permitir acesso e transporte, em vagão especial, no Metrô e VLT – Veículo Leve sobre Trilhos de ciclistas com suas bicicletas;
 - promover atividades educativas visando à formação de comportamento seguro e responsável no uso da bicicleta e, sobretudo, no uso do espaço compartilhado;
 - promover o lazer ciclístico e a conscientização ecológica.
- Caberá ao Governo do Distrito Federal, por meio dos órgãos competentes, consolidar o programa de implantação do Sistema Cicloviário do Distrito Federal, considerando as propostas contidas no Planos Diretores e de Desenvolvimento Setorial.
- A ciclovia será constituída de pista própria para a circulação de bicicletas, separada fisicamente do tráfego geral, e atenderá ao seguinte:
 - ser totalmente segregada da pista de rolamento do tráfego geral, calçada, acostamento, ilha ou canteiro central;
 - poderá ser implantada nas laterais da faixa de domínio das vias públicas, no canteiro central, em terrenos marginais às linhas férreas, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros locais de interesse;
 - ter traçado e dimensões adequados para a segurança do tráfego de bicicletas e possuirá sinalização de trânsito específica, em interseções com circulação de veículos e pedestres.
- A ciclofaixa consistirá numa faixa exclusiva destinada à circulação de bicicletas, delimitada por sinalização específica,

em interseções com circulação de veículos e pedestres, utilizando parte da pista ou da calçada.

- A ciclofaixa poderá ser adotada quando não houver disponibilidade de espaço físico ou de recursos financeiros para a construção de uma ciclovia, desde que as condições físico-operacionais do tráfego motorizado sejam compatíveis com a circulação de bicicletas.

LEI Nº 4056, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2007 - Dispõe sobre o Serviço de Táxi, atividade de interesse público que consiste no transporte de passageiros e de bens em veículo de aluguel a taxímetro, e dá outras providências.

A Lei disciplina, no âmbito do Distrito Federal, a exploração do serviço de transporte de passageiros e bens em veículo de aluguel a taxímetro, atividade de interesse público, denominada genericamente de Serviço de Táxi.

O Serviço de Táxi de que trata o caput reger-se-á pela Constituição Federal, pela Lei Orgânica do Distrito Federal, pelo Código de Trânsito Brasileiro, pelas disposições desta Lei, pelo seu regulamento e normas legais pertinentes.

Ao Distrito Federal compete a outorga das permissões, que, mediante delegação de competência, poderá ser atribuída ao Secretário de Estado de Transportes do Distrito Federal.

Compete à Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal planejar, organizar, gerir e fiscalizar o Serviço de Táxi, bem como aplicar as penalidades e definir a política tarifária, com vistas à adequada prestação do serviço à população do Distrito Federal.

As atribuições definidas serão exercidas por unidade orgânica específica da estrutura da Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal, sob a supervisão do Secretário da Pasta, a seguir denominada simplesmente unidade gestora do Serviço de Táxi, exceto no que tange à outorga de permissões.

A Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal, no desempenho das atribuições definidas no caput, poderá firmar ajustes com entidades públicas e privadas, nos termos das normas legais pertinentes.

A unidade gestora do Serviço de Táxi, no desempenho de suas atribuições, deverá, especialmente:

- promover a adequada prestação do Serviço de Táxi, evitando abusos econômicos e mantendo o incentivo à concorrência salutar;
- assegurar a qualidade da prestação do Serviço de Táxi no que diz respeito à segurança, continuidade, modicidade

tarifária, conforto e acessibilidade;

- estimular a preservação do patrimônio histórico, a conservação energética e a redução de causas de poluição ambiental, conforme as prescrições das normas técnicas e dos padrões de emissão de poluentes;
- garantir a participação dos usuários, particularmente mediante o instrumento das audiências públicas.

A Lei 4056 trata ainda: dos requisitos para o exercício da atividade de taxista – permissão, transferência, serviço de taxi adaptado, motorista auxiliar e de pessoa jurídica; da especificação do veículo e dos equipamentos, da operação de taxi – vistoria, pontos de taxi e de estacionamento; das tarifas, dos deveres, das obrigações e das responsabilidades, da fiscalização, das infrações e penalidades, dentre outros itens.

LEI Nº 4.385, DE 31 DE JULHO DE 2009 - Dispõe sobre a prestação do serviço de coleta, transporte e entrega de pequenas cargas e documentos, utilizando-se motocicletas ou motonetas, denominado motofrete, e dá outras providências.

O serviço de coleta, transporte e entrega de pequenas cargas e documentos e a prestação de serviço mediante a utilização de motocicletas e motonetas, denominados motofrete, somente poderão ser prestados ou executados mediante licenciamento concedido pelo Distrito Federal, como estabelecido no art. 15, XV, da Lei Orgânica do Distrito Federal, e serão regidos por esta Lei, seu regulamento e demais normas legais ou complementares.

A licença será expedida pela Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal – ST, mediante requerimento do interessado, instruído com comprovante de regularidade fiscal distrital e federal, e os demais documentos exigidos na presente Lei.

Compete à ST gerir, administrar e fiscalizar o serviço de motofrete.

A Lei define ainda as características do prestador dos serviços de mototáxi, as condições exigidas para o seu credenciamento, e ainda, as características e as especificações do veículo respectivo.

LEI Nº 4.376, DE 28 DE JULHO DE 2009 - Concede isenção do ICMS na aquisição de ônibus e micro-ônibus novos para utilização no transporte público coletivo de passageiros, na forma que especifica, e dá outras providências.

Ficam isentas do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação – ICMS as operações internas de aquisição de ônibus e micro-ônibus novos, produzidos no País, pelas empresas de transporte público coletivo de passageiros que detenham a permissão ou a concessão de linhas no Distrito Federal ou entre este e os municípios da Região Integrada de

Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno - RIDE/DF, criada pela Lei Complementar nº 94, de 19 de fevereiro de 1998.

A isenção também se aplica, nas mesmas condições, às operações interestaduais, restringindo-se, neste caso, ao ICMS devido em razão do diferencial de alíquotas.

O benefício fica condicionado à dedução do valor da isenção no preço do veículo e à respectiva indicação na Nota Fiscal de venda.

Este benefício fica condicionado ao não aproveitamento do crédito fiscal relativo à aquisição do veículo pelo beneficiário.

As isenções também se aplicam à aquisição de carroceria e do conjunto de motor e chassi, novos, de empresas diferentes, desde que ambos sejam destinados à montagem de ônibus ou micro-ônibus para a utilização no transporte público de passageiros, na forma do regulamento.

As isenções de que trata o art. 1º desta Lei somente se aplicam quando:

- as aquisições sejam realizadas com o objetivo de renovação de frota de ônibus e micro-ônibus destinados ao transporte público coletivo de passageiros;
- a empresa permissionária ou concessionária adquirente, comprovadamente, não esteja inscrita na dívida ativa do Distrito Federal e não tenha débito com o sistema de seguridade social, assim como o estabelecimento vendedor, na hipótese do caput do art. 1º desta Lei;
- o bem adquirido com o benefício seja incorporado ao ativo imobilizado, não podendo ser alienado nos primeiros sete anos.

A alienação de veículo adquirido com isenção, antes de decorrido o prazo de sete anos da aquisição, sujeitará o alienante ao pagamento da totalidade do tributo dispensado com seus acréscimos legais.

LEI Nº 4.308, DE 04 DE FEVEREIRO DE 2009 – Torna obrigatório o uso de aparelho limitador de velocidade por todos os veículos rodoviários do transporte público coletivo do Distrito Federal.

Todo veículo rodoviário do transporte público coletivo do Distrito Federal deve utilizar um aparelho limitador de velocidade.

O limitador de velocidade deve estar regulado para o limite máximo do percurso de cada veículo rodoviário do

transporte público coletivo do Distrito Federal.

Ficam a cargo do particular concessionário ou permissionário da exploração do serviço todos os custos de instalação e manutenção do sistema.

Cabe aos órgãos competentes a devida fiscalização do funcionamento do sistema, sua verificação periódica, bem como a aplicação das penalidades dispostas no Código Nacional de Trânsito.

O custo da instalação e manutenção dos limitadores não será repassado às tarifas cobradas dos usuários.

Os proprietários terão o prazo de um ano, da data de publicação desta Lei, para implementação do sistema nos veículos.

Passado o prazo descrito e constatada a utilização do veículo rodoviário no transporte coletivo sem o funcionamento do limitador de velocidade, aplicar-se-á ao delegatário do serviço uma multa administrativa no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) por veículo que trafegue sem o funcionamento do referido equipamento.

LEI Nº 4.216, DE 6 DE OUTUBRO DE 2008 - Dispõe sobre o transporte de bicicletas ou de similares com propulsão humana nas composições do metrô e dos veículos leves sobre trilhos – VLT e sobre pneus – VLP e dá outras providências.

É autorizado o transporte de bicicletas ou de similares com propulsão humana nas composições do metrô, dos veículos leves sobre trilhos – VLT e dos veículos leves sobre pneus – VLP, no âmbito do Distrito Federal, como incentivo ao uso de bicicletas para o transporte e como contribuição ao desenvolvimento sustentável da mobilidade.

A autorização abrange todo o período de funcionamento dos meios de transporte citados.

Em cada viagem, poderão ser transportados até cinco bicicletas ou similares. O limite não se aplica aos dias e horários de baixa utilização desses meios de transporte pelos demais usuários.

As empresas concessionárias dos serviços de que trata o art. 1º desta Lei reservarão o último vagão de cada composição para uso preferencial dos passageiros que tragam consigo bicicletas ou similares com propulsão humana.

As empresas concessionárias deverão afixar placas ou dísticos que facilitem o acesso dos ciclistas às estações e aos vagões.

As empresas concessionárias terão prazo de sessenta dias para adotar as medidas necessárias ao fiel cumprimento

desta Lei.

É vedada a utilização das bicicletas ou similares nas dependências das estações, incluindo-se as rampas e passarelas, e no interior dos vagões.

Os passageiros com bicicletas ou similares deverão mantê-los próximos ao corpo de modo a evitar transtornos aos demais usuários.

Os passageiros que não tragam consigo bicicletas ou similares terão preferência no embarque.

Crianças com bicicletas ou similares deverão estar acompanhadas pelos pais ou por seus responsáveis.

A fiscalização dos termos da Lei ficam a cargo da Secretaria de Transporte do Distrito Federal ou de órgão ou entidade específica a ela vinculada, desde que oficialmente delegada.

LEI COMPLEMENTAR Nº 750, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2007 - CRIA FUNDO DE TRÂNSITO E LEI COMPLEMENTAR Nº 767, DE 19 DE JUNHO DE 2008, QUE ALTERA DISPOSITIVOS DA LEI COMPLEMENTAR Nº 750

Fica criado o Fundo de Trânsito do Distrito Federal – FTDF, vinculado à Secretaria de Estado de Transportes, com a finalidade de incrementar a promoção da segurança e da qualidade do trânsito do Distrito Federal.

O Fundo de Trânsito do Distrito Federal é constituído:

- pela totalidade das receitas das multas de trânsito arrecadadas pelos órgãos executivos de trânsito e rodoviários, próprias do Distrito Federal, com exceção do percentual de 5% (cinco por cento) a ser recolhido ao Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET,
 - pelas dotações específicas consignadas na Lei Orçamentária do Distrito Federal;
 - pelas doações ou patrocínios de organismos ou entidades nacionais, internacionais ou estrangeiras, de pessoas físicas ou jurídicas nacionais ou estrangeiras;
 - pelo produto da arrecadação de juros de mora e da atualização monetária incidentes sobre o valor das multas;
 - pelo resultado líquido das aplicações financeiras de saldos disponíveis;
 - pela reversão de saldos não aplicados;
 - por outras receitas que lhe forem destinadas.

Lei nº 4.011, DE 12 DE SETEMBRO DE 2007 (REGULAMENTADA PELO DECRETO 30.504) Dispõe sobre os serviços de transporte

público coletivo integrantes do Sistema de Transporte do Distrito Federal, instituído pela Lei Orgânica do Distrito Federal, e dá outras providências.

Compete ao Distrito Federal, por intermédio da Secretaria de Estado de Transportes, planejar, regulamentar, organizar, delegar, definir políticas tarifárias e controlar todas e quaisquer modalidades ou categorias de serviço relativas ao transporte público coletivo integrante do Sistema de Transporte do Distrito Federal, instituído pela Lei Orgânica, Título VII, Capítulo V, bem como promover a articulação do planejamento dos serviços com as políticas de desenvolvimento urbano do Distrito Federal.

Os serviços de transporte público coletivo sob jurisdição do Distrito Federal reger-se-ão pela Constituição Federal, pela Lei Orgânica do Distrito Federal, pelo Código de Trânsito Brasileiro, por esta Lei, pelas leis federais e distritais aplicáveis e pelas demais normas legais.

O transporte público coletivo constitui-se dos serviços de transporte de pessoas no âmbito do Distrito Federal, por meio de modos coletivos, destinados ao atendimento das necessidades gerais de deslocamento dos cidadãos, mediante pagamento de tarifa individual fixada previamente pelo Poder Executivo, sujeitos à regulação, delegação, fiscalização e controle do poder concedente.

A gestão do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal — STPC/DF será exercida por entidade autárquica, com as atribuições de planejar, gerir, controlar e fiscalizar todas as atividades inerentes à execução dos serviços de transporte público coletivo.

No desempenho de suas funções, a entidade gestora dos serviços de transporte público coletivo, criada na forma indicada, deverá:

- promover o adequado funcionamento dos serviços, coibindo ações extremas que possam prejudicá-lo;
- universalizar o atendimento, respeitados os direitos dos usuários;
- assegurar a qualidade dos serviços no que se refere à regularidade, segurança, continuidade, modicidade tarifária, eficiência, conforto, rapidez atualidade tecnológica e acessibilidade, bem como zelar pela garantia dos direitos das pessoas carentes, dos idosos, das gestantes e das pessoas com deficiência;
- promover ações que priorizem o uso do transporte coletivo;
- promover a integração entre os diferentes modos e serviços de transporte;
- estimular e divulgar a preservação do patrimônio histórico, a conservação energética e a redução das diversas causas de poluição ambiental, conforme as prescrições das normas técnicas e dos padrões de emissão de poluentes;

- estimular a participação dos usuários na fiscalização da prestação dos serviços;
- promover planejamento adequado às alternativas tecnológicas convergentes com o interesse público.

Da Organização dos Serviços

- Os serviços de transporte público coletivo de que trata esta Lei classificam-se em básico e complementar.
- O Serviço Básico compreende linhas dos modos metroviário e rodoviário, que poderão operar mediante integração física, tarifária e operacional, e que visem proporcionar aos cidadãos o acesso universal, seguro e equânime ao espaço urbano.
- O Serviço Complementar compreende linhas do modo rodoviário com características diferenciadas do serviço básico, que visem atender segmentos específicos de usuários.
- As modalidades metroviária e rodoviária serão operadas, direta ou indiretamente, pelo Distrito Federal e serão alocadas de forma a promover a oferta adequada aos níveis de demanda, com tecnologia veicular e preços de passagem compatíveis com o objetivo do serviço.
- O modo rodoviário será operado por pessoas jurídicas, públicas e privadas, e por autônomos.
- O modo metroviário será operado pela Companhia do Metropolitano do Distrito Federal — METRÔ/DF.
- Ficam vedadas a transferência particular de permissões e concessões e a delegação de mais de uma permissão para cada autônomo.

Do Regime Jurídico da Prestação do Serviço

- Os serviços de transporte público coletivo do Distrito Federal e outros a eles vinculados serão prestados direta ou indiretamente, sob regime de concessão ou permissão, nos termos do art. 335 da Lei Orgânica do Distrito Federal.
- Quando direta, a prestação dos serviços de transporte público coletivo pelo Distrito Federal far-se-á por intermédio da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal, da Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília Limitada — TCB ou de qualquer outro ente público que venha a ser criado com esse objetivo.
- A delegação para a prestação indireta dos serviços de transporte público coletivo far-se-á sempre mediante licitação na modalidade de concorrência.
- O prazo da delegação será de até 10 (dez) anos, contados da assinatura dos respectivos contratos, podendo ser prorrogado uma única vez, por igual período, devidamente justificado pelo poder público.
- Os serviços de transporte público coletivo poderão ser delegados por área, frota ou linha.

Das Competências e Responsabilidades na Execução do Serviço

- Compete à Secretaria de Estado de Transportes realizar licitações que tenham por objeto a delegação de serviço de

transporte público coletivo do STPC/DF e outros serviços a este vinculados. A Secretaria de Estado de Transportes poderá delegar à entidade gestora a realização das licitações.

- Compete à entidade gestora o planejamento operacional, a avaliação de desempenho, a caracterização da demanda e da oferta de serviços, a elaboração dos estudos de custos e dos níveis tarifários, o controle e a fiscalização dos serviços públicos e privados de transporte de passageiros, a gestão do Fundo de Transportes e a operação de terminais e pontos de parada. Parágrafo único. A avaliação de desempenho de que trata o caput deste artigo tem como objetivo a verificação sistemática da qualidade e da efetividade do serviço prestado, abrangendo os serviços e os delegatários.
- Compete à entidade gestora a emissão de créditos em favor das empresas operadoras do STPC/DF, que farão a comercialização e o resgate de seus créditos utilizados. A entidade gestora emitirá, obrigatoriamente, todos os créditos solicitados pelas empresas operadoras, ficando sob seu inteiro controle os créditos emitidos.

Os serviços de transporte público coletivo, quando delegados, serão prestados por pessoas jurídicas ou por autônomos. É facultado aos operadores autônomos, no relacionamento com o poder permitente, fazer-se representar por cooperativas, associações ou entidades similares de que sejam membros. Os permissionários e os motoristas que operam o serviço autônomo de transporte coletivo deverão apresentar ao órgão gestor do Sistema de Transporte Público, para fins de registro, os seguintes documentos: carteira de habilitação categoria “D”; certidão negativa criminal; certidão de execução fiscal dos tributos do Distrito Federal; atestado de saúde.

Na seção destinada aos Veículos, Equipamentos e Instalações, a lei institui a vistoria prévia e periódica, a responsabilidade da entidade gestora por estabelecer as idades média e máxima da frota a ser utilizada, ouvido o Conselho CTPC/DF.

Na seção destinada à Política Tarifária e Remuneração dos Serviços, a lei estabelece os princípios da Política, remete a responsabilidade por fixar as tarifas ao Poder Executivo, podendo a entidade gestora propor preços promocionais, ouvido o CTPC/DF. Define ainda outros conteúdos da Política Tarifária, fixando que os serviços deverão ser remunerados pelo produto da arrecadação tarifária, podendo as receitas provenientes de outros serviços vinculados ao STPC/DF ser revertidas em benefício da modicidade da tarifa. Estabelece as receitas que remunerarão os delegatários do Sistema. Institui e estabelece as bases para o funcionamento da Câmara de Compensação de Receitas e Créditos – CCRC, tida como instrumento de administração econômico-financeira do Sistema.

A seção destinada à Fiscalização e Auditoria estabelece as bases para o exercício dessas funções pela entidade gestora do Sistema, bem como as condições que devem ser oferecidas pelos delegatários para tanto.

Na seção dedicada às infrações, penalidades e recursos a lei define o termo Infração e estabelece as penalidades e sanções a que ficam sujeitos os responsáveis.

Outra seção institui e estabelece as bases para funcionamento do Sistema de Bilhetagem Automática no STPC/DF.

Em seu Capítulo III, a Lei trata do Fundo do Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, instituído pela Lei nº 239, de 10 de fevereiro de 1992, das fontes de recursos e de suas aplicações e da administração do Fundo.

O Fundo do Transporte Público Coletivo do Distrito Federal — FTPC/DF, instituído pelo art. 15 da destina-se a prover recursos para a execução de programas de investimento e de manutenção do STPC/DF.

PORTARIA 72, DE 14 DE OUTUBRO DE 2009 – regulamenta o índice de desempenho de transporte – IDT

DECRETO 31.083, DE 25 DE NOVEMBRO DE 2009 – Regulamenta a Câmara de Compensação de Receitas e Créditos

DECRETO 31.311, DE 09 DE FEVEREIRO DE 2010 – Regulamenta o Sistema de Bilhetagem Automática

LEI DISTRITAL 3.106, DE 27 DE DEZEMBRO DE 2002 – aprova o Código Disciplinar Unificado do STPC/DF

- O Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - STPC/DF é constituído pelos serviços convencional, executivo, vizinhança e alternativo, criados por leis específicas, ficando a cargo do Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos do Distrito Federal - DMTU/DF a gestão destes serviços.
- Os operadores são os concessionários ou permissionários, sejam eles empresas ou profissionais autônomos dos serviços do STPC/DF e infratores são os operadores.
- A aplicação de penalidades ao infrator do STPC/DF, por faltas cometidas na exploração dos serviços que lhe forem delegados, bem como a interposição, a tramitação e o julgamento dos recursos decorrentes são regidos por este Código.
- Aplicam-se à Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília Ltda - TCB, em igualdade de condições com os demais operadores, os dispositivos deste Código, ressalvados os casos expressamente mencionados.
- Constitui infração passível de penalidade o não cumprimento de qualquer dispositivo dos Regulamentos dos serviços que compõem o STPC/DF.
- A infração poderá ser causada por ato ou omissão do operador ou por falta cometida por seus prepostos.
- Somente os operadores, pelas infrações cometidas, estão sujeitos às penalidades previstas neste Código e nas demais normas do Distrito Federal, sem prejuízo das sanções cíveis ou penais cabíveis;

- Os operadores responderão pelas infrações cometidas por seus respectivos prepostos.
- Cabe ao DMTU/DF, através de seus agentes credenciados, exercer permanente orientação, controle, fiscalização e aplicação das penalidades sobre os serviços de transporte público coletivo do Distrito Federal, intervindo, quando e da forma que for necessária para assegurar-lhes a manutenção e a boa qualidade do serviço.
- Concomitantemente à aplicação das penalidades, previstas neste Código, será computado número de pontos por infração cometida, cuja contagem será digitada em cadastro específico do DMTU/DF, na proporção indicada no Anexo II.
- A penalidade de suspensão de delegação ou de frota dar-se-á quando o operador atingir a pontuação limite, estabelecida no Anexo III, considerando intervalo de tempo e frota cadastrada.

No texto legal correspondente ao Código Disciplinar Unificado do STPC/DF, estão contidas as Penalidades, as formas de autuação, enquanto registro formal das penalidades, a aplicação e execução das penalidades e os recursos passíveis de interposição pelo infrator perante a entidade gestora do sistema.

Observação: Em seu Artigo 60, a Lei 4011, de setembro de 2007, que dispõe sobre os serviços de transporte público coletivo integrantes do Sistema de Transporte do Distrito Federal, instituído pela Lei Orgânica do Distrito Federal, estabelece: “O Poder Executivo encaminhará à Câmara Legislativa do Distrito Federal Projeto de Lei de Código Disciplinar Unificado, em conformidade com as disposições desta Lei e de sua regulamentação”.

Em seu parágrafo único reza que:

“Até que entre em vigor o Código Disciplinar Unificado de que trata o caput, serão aplicadas as disposições contidas na Lei nº 3.106, de 27 de dezembro de 2002, no que couber e não conflitar com esta Lei e sua regulamentação.”

Assim, a LEI DISTRITAL 3.106, DE 27 DE DEZEMBRO DE 2002 continua em vigência (julho/2010), aguardando o novo Código Disciplinar Unificado do STPC/DF.

PDTU