



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

**RELATÓRIO DE
ANDAMENTO n.º 2**
Levantamento de Estudos,
Dados e Pesquisas



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

**Relatório de Andamento nº 2
Levantamento de Estudos, Dados e Pesquisas**

Brasília, maio de 2008

ÍNDICE

APRESENTAÇÃO	3
1 INTRODUÇÃO	4
2 ATIVIDADES REALIZADAS	4
2.1 Reuniões de Trabalho	4
2.2 Levantamento dos Dados.....	4
2.3 Visita em Campo	4
2.4 Pesquisas de Campo	4
3 PRÓXIMAS ETAPAS	4

ANEXOS

Anexo I - Cronograma de Execução das Atividades

Anexo II – Levantamento de Estudos, Dados e Pesquisas

APRESENTAÇÃO

Este Relatório de Andamento nº 2 visa apresentar as atividades realizadas pela Empresa Consultora no âmbito do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno - PDTU/DF, no período de 27/04/2008 a 26/05/2008.

O desenvolvimento dessas atividades é objeto do contrato nº. 08/2008-ST, firmado entre a Secretaria de Transportes - ST e a TC/BR – Tecnologia e Consultoria Brasileira S.A. em 21 de janeiro de 2008.

Brasília, 25 de maio de 2008.

1 INTRODUÇÃO

Este relatório descreve, de modo geral, as atividades desenvolvidas pela Consultora no âmbito do PDTU/DF, no período de 27/04/2008 a 26/05/2008 e apresenta a seguinte estrutura:

- a) Atividades realizadas;
- b) Próximas etapas.

2 ATIVIDADES REALIZADAS

2.1 Reuniões de Trabalho

Na reunião de trabalho realizada com a equipe técnica da Secretaria de Transportes (ST), em 08/05 deste ano, foram tratados assuntos referentes ao planejamento e à execução da pesquisa de frequência e ocupação.

As reuniões de trabalho ocorrem quinzenalmente, em cronograma pré-estabelecido com os técnicos da ST/DF.

2.2 Levantamento dos Dados

Durante o período especificado, foi dada continuidade à etapa de levantamento dos dados necessários e foram identificados os estudos, planos e programas relevantes à elaboração do PDTU/DF. Entre eles pode-se citar o Plano de Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal (PDOT), o Plano Estrutural de Ordenamento Territorial (PEOT), O Plano Diretor de Transportes Urbanos do Distrito Federal (PDTU/1979), os Cenários Alternativos de Desenvolvimento Urbano, o Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal (PTU-DF) ente outros. Também foram obtidos os dados do Sistema Cartográfico do Distrito Federal (SICAD). No Anexo II são apresentados, de forma sucinta, alguns dos estudos levantados. Os demais estudos serão abordados quando pertinente.

Foram também solicitados dados aos seguintes órgãos do GDF: Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal (DER/DF), Departamento de Trânsito do Distrito Federal (DETRAN/DF) e Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA). Destes, até o momento, apenas os dados solicitados à SEDUMA não foram obtidos. Os dados operacionais fornecidos pela DFTrans, ANTT e Metrô serão consolidados no Relatório Técnico nº 1.

2.3 Visita em Campo

No período de 13 a 27 de maio deste ano foram realizadas visitas às prefeituras dos oito municípios do Entorno, com o objetivo de dar ciência aos prefeitos do início das atividades de pesquisa de campo do PDTU/DF.

Na ocasião, também foram solicitadas as seguintes informações:

- Plano Diretor Municipal;
- Dados domiciliares;
- Contagem populacional;
- Cadastro viário;
- Cadastro imobiliário;
- Dados operacionais do sistema de transporte local;
- Outros planos e projetos pertinentes ao estudo em elaboração.

Até o momento, apenas as prefeituras de Águas Lindas, Santo Antônio do Descoberto, Planaltina (GO) e Valparaíso enviaram parte das informações solicitadas (Plano Diretor Municipal e mapas da região).

2.4 Pesquisas de Campo

Foi finalizado o planejamento da pesquisa de frequência e ocupação e dado início à preparação de sua execução.

No período especificado os pesquisadores de campo foram contratados e treinados, e o material de apoio foi disponibilizado (*palm tops* com formulário de pesquisa, veículos, coletes e crachás de identificação). O modelo de crachá e colete de identificação a serem usados nas pesquisas de campo são os apresentados na Figura 1 e na Figura 2.

3 PRÓXIMAS ETAPAS

O cronograma físico (Anexo I) apresenta as próximas etapas de execução das atividades. Nele também consta o prazo de entrega dos produtos pertinentes ao PDTU/DF.

Cabe ressaltar que as datas apresentadas no cronograma físico poderão sofrer alterações, em função de possíveis ajustes na execução das pesquisas e outras atividades a serem realizadas.



Figura 1: Modelo de Colete de Identificação

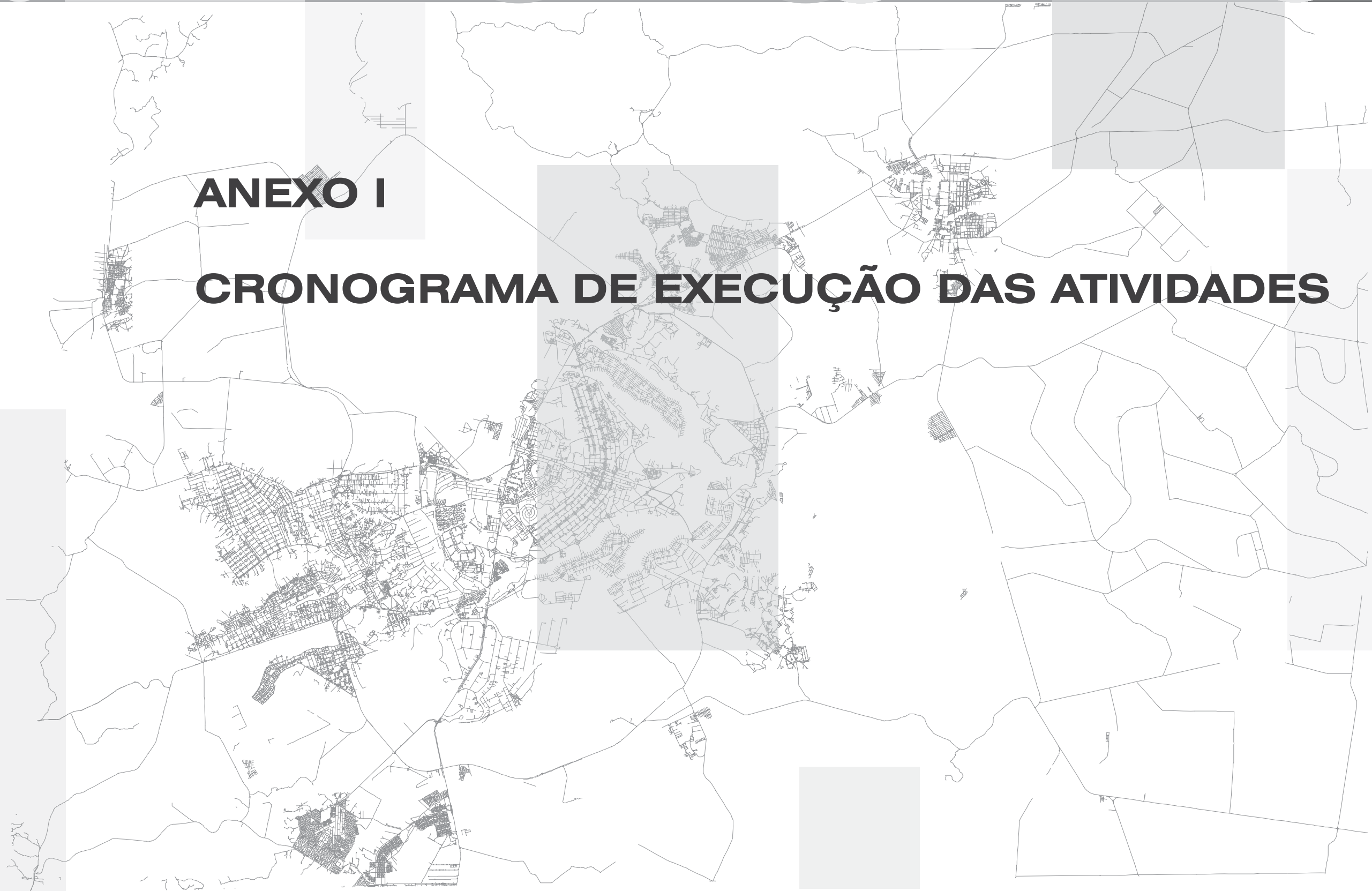


Figura 2: Modelo de Crachá de Identificação

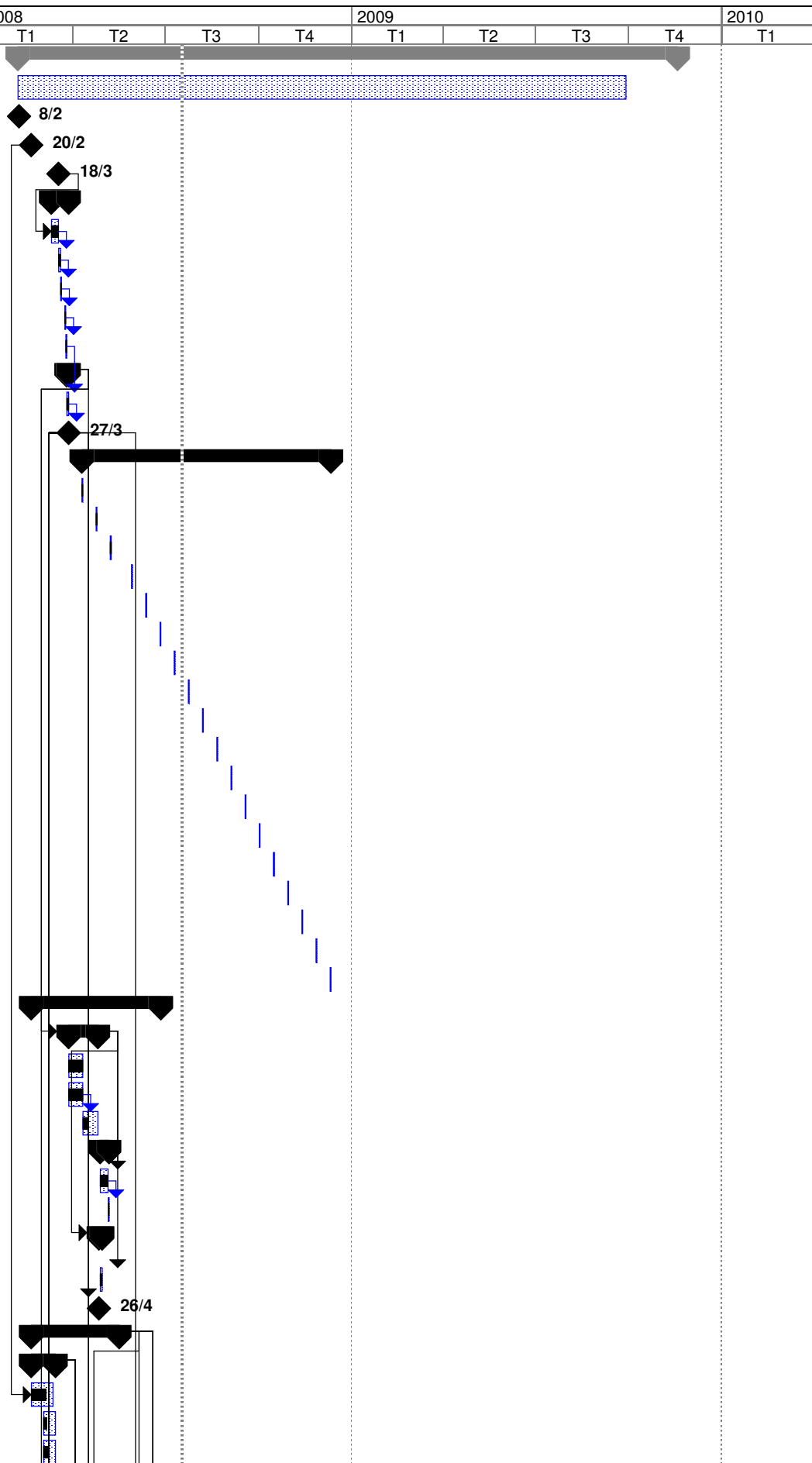


ANEXO I

CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO DAS ATIVIDADES

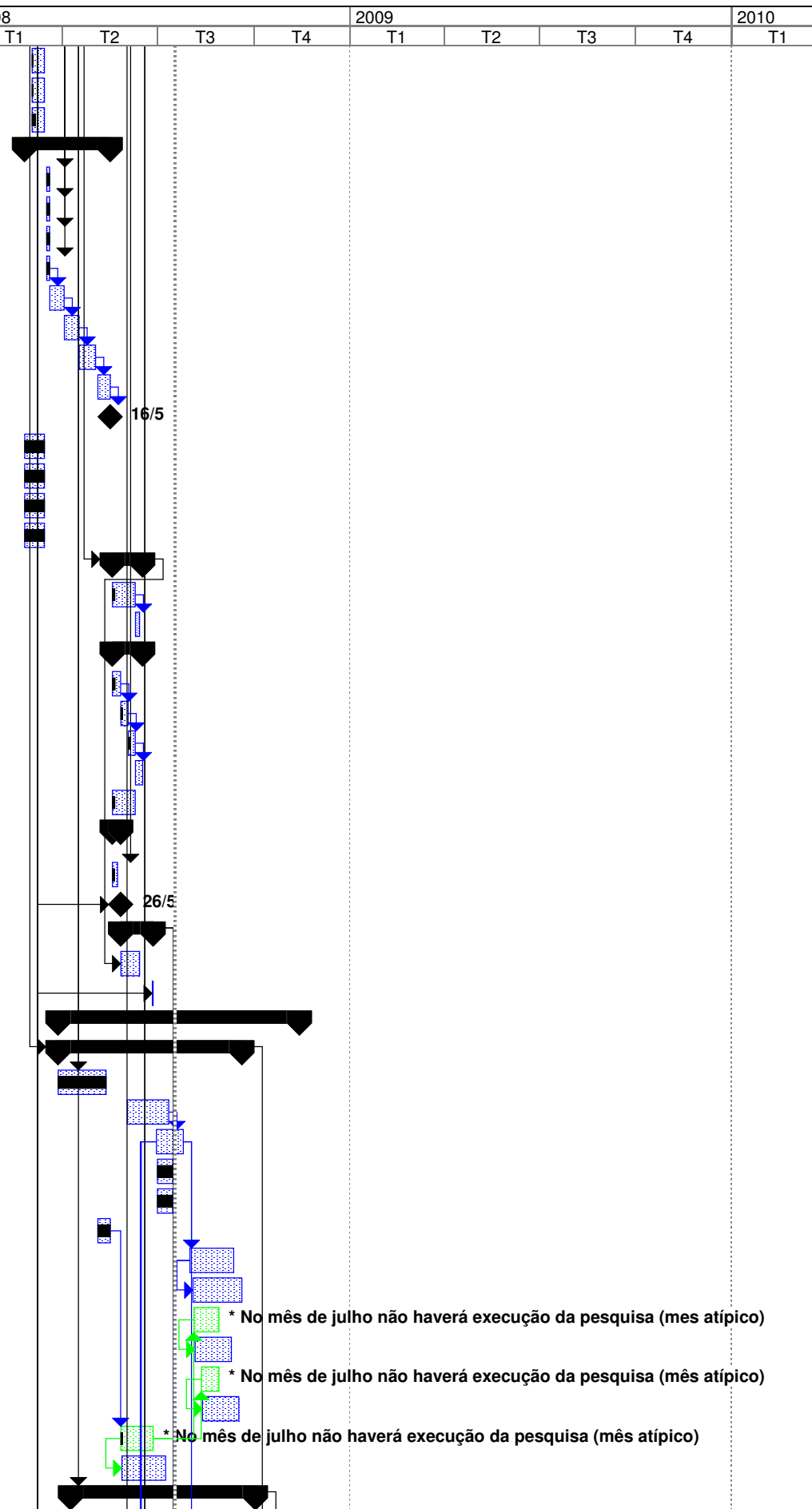


Id	Nome da tarefa	Duração	% concluída	Início	Término	2008				2009				2010
						T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
0	Atividades PDTU	454 dias	4%	Qui 7/2/08	Qua 18/11/09									
1	1 ACOMPANHAMENTO DA EXECUÇÃO DOS TRABALHOS	600 dias	0%	Qui 7/2/08	Ter 29/9/09									
2	2 REALIZAÇÃO DA PRIMEIRA REUNIÃO DE TRABALHO	0 dias	100%	Sex 8/2/08	Sex 8/2/08									
3	3 REALIZAÇÃO DA SEGUNDA REUNIÃO DE TRABALHO	0 dias	100%	Qua 20/2/08	Qua 20/2/08									
4	4 REALIZAÇÃO DA TERCEIRA REUNIÃO DE TRABALHO	0 dias	100%	Ter 18/3/08	Ter 18/3/08									
5	5 PLANEJAMENTO DOS TRABALHOS	12 dias	100%	Ter 11/3/08	Qui 27/3/08									
6	5.1 Elaboração do Plano de Gestão do Escopo	5 dias	100%	Ter 11/3/08	Seg 17/3/08									
7	5.2 Elaboração do Plano de Gestão do Tempo	2 dias	100%	Ter 18/3/08	Qua 19/3/08									
8	5.3 Elaboração do Plano de Gestão do Risco	1 dia	100%	Qui 20/3/08	Qui 20/3/08									
9	5.4 Elaboração do Plano de Gestão da Qualidade	1 dia	100%	Seg 24/3/08	Seg 24/3/08									
10	5.5 Elaboração do Plano de Gestão da Comunicação	1 dia	100%	Ter 25/3/08	Ter 25/3/08									
11	5.6 PRODUTO 1 - Elaboração do Relatório de Planejamento	2 dias	100%	Qua 26/3/08	Qui 27/3/08									
12	5.6.1 Elaboração do Relatório	2 dias	100%	Qua 26/3/08	Qui 27/3/08									
13	5.6.2 Entrega do Relatório	0 dias	100%	Qui 27/3/08	Qui 27/3/08									
14	6 REALIZAÇÃO DE REUNIÕES DE TRABALHO	173 dias	17%	Qui 10/4/08	Qui 11/12/08									
15	6.1 Realização de Reunião de Trabalho (nº 4)	1 dia	100%	Qui 10/4/08	Qui 10/4/08									
16	6.2 Realização de Reunião de Trabalho (nº 5)	1 dia	100%	Qui 24/4/08	Qui 24/4/08									
17	6.3 Realização de Reunião de Trabalho (nº 6)	1 dia	100%	Qui 8/5/08	Qui 8/5/08									
18	6.4 Realização de Reunião de Trabalho (nº 7)	1 dia	0%	Qui 29/5/08	Qui 29/5/08									
19	6.5 Realização de Reunião de Trabalho (nº 8)	1 dia	0%	Qui 12/6/08	Qui 12/6/08									
20	6.6 Realização de Reunião de Trabalho (nº 9)	1 dia	0%	Qui 26/6/08	Qui 26/6/08									
21	6.7 Realização de Reunião de Trabalho (nº 10)	1 dia	0%	Qui 10/7/08	Qui 10/7/08									
22	6.8 Realização de Reunião de Trabalho (nº 11)	1 dia	0%	Qui 24/7/08	Qui 24/7/08									
23	6.9 Realização de Reunião de Trabalho (nº 12)	1 dia	0%	Qui 7/8/08	Qui 7/8/08									
24	6.10 Realização de Reunião de Trabalho (nº 13)	1 dia	0%	Qui 21/8/08	Qui 21/8/08									
25	6.11 Realização de Reunião de Trabalho (nº 14)	1 dia	0%	Qui 4/9/08	Qui 4/9/08									
26	6.12 Realização de Reunião de Trabalho (nº 15)	1 dia	0%	Qui 18/9/08	Qui 18/9/08									
27	6.13 Realização de Reunião de Trabalho (nº 16)	1 dia	0%	Qui 2/10/08	Qui 2/10/08									
28	6.14 Realização de Reunião de Trabalho (nº 17)	1 dia	0%	Qui 16/10/08	Qui 16/10/08									
29	6.15 Realização de Reunião de Trabalho (nº 18)	1 dia	0%	Qui 30/10/08	Qui 30/10/08									
30	6.16 Realização de Reunião de Trabalho (nº 19)	1 dia	0%	Qui 13/11/08	Qui 13/11/08									
31	6.17 Realização de Reunião de Trabalho (nº 20)	1 dia	0%	Qui 27/11/08	Qui 27/11/08									
32	6.18 Realização de Reunião de Trabalho (nº 21)	1 dia	0%	Qui 11/12/08	Qui 11/12/08									
33	7 CARACTERIZAÇÃO PRELIMINAR DA ÁREA E OBJETO DE ESTUDO	88 dias	48%	Qua 20/2/08	Qui 26/6/08									
34	7.1 Caracterização da Área de Abrangência	20 dias	78%	Sex 28/3/08	Sex 25/4/08									
35	7.1.1 Caracterização do DF	10 dias	100%	Sex 28/3/08	Qui 10/4/08									
36	7.1.2 Caracterização do Entorno	10 dias	100%	Sex 28/3/08	Qui 10/4/08									
37	7.1.3 Caracterização dos Pólos Geradores de Tráfego	10 dias	35%	Sex 11/4/08	Sex 25/4/08									
38	7.2 Revisão e Definição das Diretrizes Finais do PDTU	6 dias	100%	Seg 28/4/08	Ter 6/5/08									
39	7.2.1 Preparação para a reunião com os representantes do GDF e Entorno	5 dias	100%	Seg 28/4/08	Seg 5/5/08									
40	7.2.2 Realização de reunião com representantes do GDF e municípios do Entorno	1 dia	100%	Ter 6/5/08	Ter 6/5/08									
41	7.3 PRODUTO 2 - Elaboração do Relatório de Andamento nº 1 - Caracterização Preliminar da Área de Abrangência	2 dias	100%	Sáb 26/4/08	Ter 29/4/08									
42	7.3.1 Elaboração do Relatório	2 dias	100%	Seg 28/4/08	Ter 29/4/08									
43	7.3.2 Entrega do Relatório	0 dias	100%	Sáb 26/4/08	Sáb 26/4/08									
44	7.4 Levantamento de Estudos, Dados, e Pesquisas Existentes para o DF e Entorno	60 dias	54%	Qua 20/2/08	Sex 16/5/08									
45	7.4.1 Levantamento de dados	18 dias	36%	Qua 20/2/08	Sex 14/3/08									
46	7.4.1.1 Sistema de Transporte Coletivo	15 dias	70%	Qua 20/2/08	Qua 12/3/08									
47	7.4.1.2 Sistema de Transporte Individual	10 dias	35%	Seg 3/3/08	Sex 14/3/08									
48	7.4.1.3 Circulação Urbana	10 dias	40%	Seg 3/3/08	Sex 14/3/08									



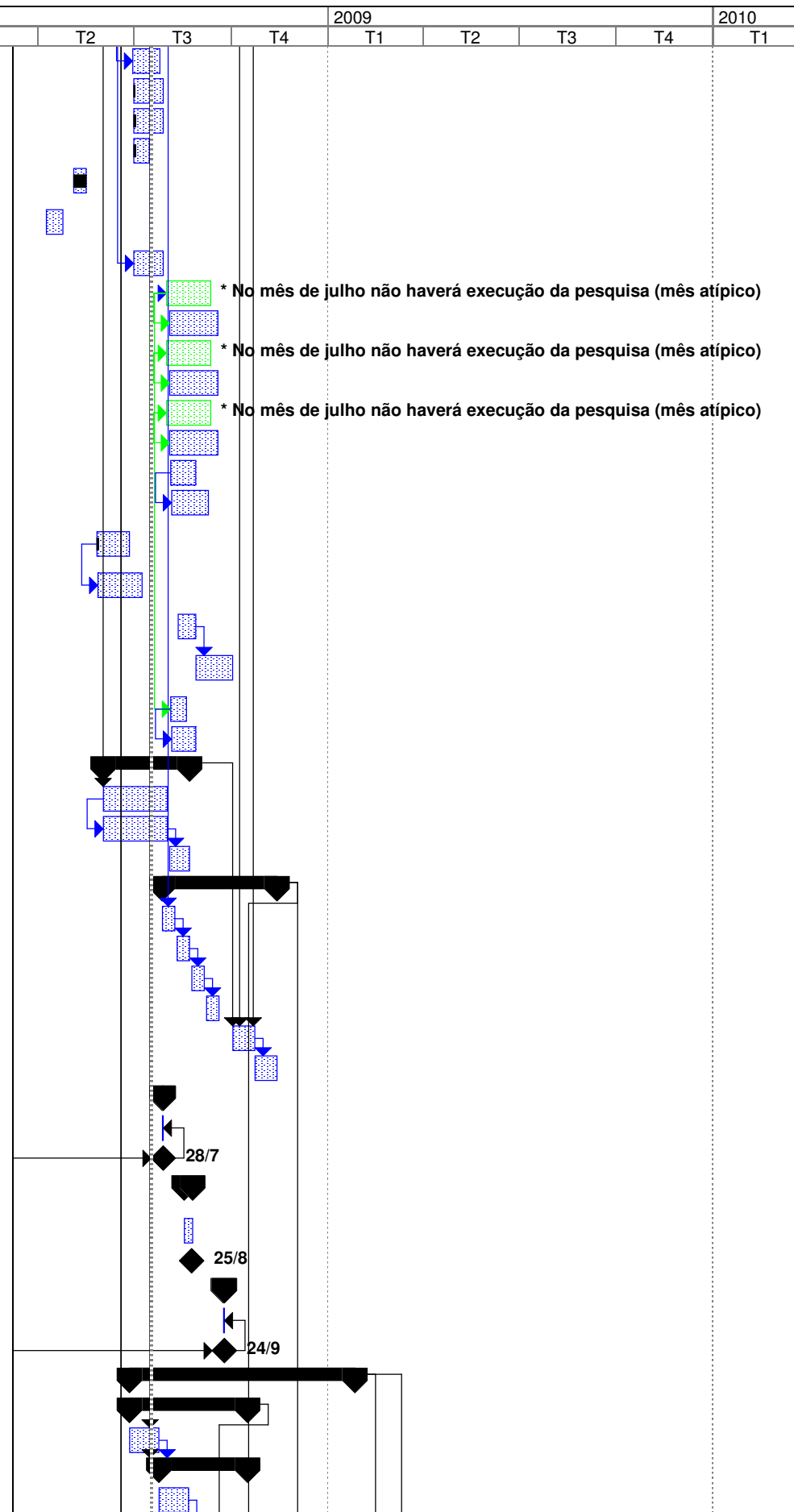
Tarefa		Andamento		Resumo		Tarefas externas		Prazo final	
Divisão		Etapa		Resumo do projeto		Etapa externa			

Id	Nome da tarefa	Duração	% concluída	Início	Término	2008				2009				2010	
						T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1
49	7.4.1.4 Ciclovias	10 dias	10%	Seg 3/3/08	Sex 14/3/08										
50	7.4.1.5 Estudos de Pedestres	10 dias	10%	Seg 3/3/08	Sex 14/3/08										
51	7.4.1.6 Aspectos Socioeconômicos	10 dias	35%	Seg 3/3/08	Sex 14/3/08										
52	7.4.2 Levantamento de estudos	57 dias	65%	Seg 25/2/08	Sex 16/5/08										
53	7.4.2.1 PDTU/79	3 dias	100%	Seg 17/3/08	Qua 19/3/08										
54	7.4.2.2 PEOT	3 dias	100%	Seg 17/3/08	Qua 19/3/08										
55	7.4.2.3 PDL's	3 dias	100%	Seg 17/3/08	Qua 19/3/08										
56	7.4.2.4 PDOT	3 dias	100%	Seg 17/3/08	Qua 19/3/08										
57	7.4.2.5 Projetos de Integração metrô/ônibus do DF	9 dias	0%	Qui 20/3/08	Qua 2/4/08										
58	7.4.2.6 Estudos do Entorno do DF	10 dias	0%	Qui 3/4/08	Qua 16/4/08										
59	7.4.2.7 Programa Estratégico de Desenvolvimento - Codeplan/92	10 dias	0%	Qui 17/4/08	Sex 2/5/08										
60	7.4.2.8 Plano Urbanístico para o DF	10 dias	0%	Seg 5/5/08	Sex 16/5/08										
61	7.4.2.9 Cenários Alternativos de Desenvolvimento Urbano	0 dias	100%	Sex 16/5/08	Sex 16/5/08										
62	7.4.2.10 Levantamentos aerofotogramétricos	15 dias	100%	Seg 25/2/08	Sex 14/3/08										
63	7.4.2.11 Levantamento cadastral planialtimétrico	15 dias	100%	Seg 25/2/08	Sex 14/3/08										
64	7.4.2.12 Mosaicos fotográficos de Brasília	15 dias	100%	Seg 25/2/08	Sex 14/3/08										
65	7.4.2.13 Geoprocessamento	15 dias	100%	Seg 25/2/08	Sex 14/3/08										
66	7.5 Análise Preliminar das Informações Levantadas	20 dias	19%	Seg 19/5/08	Seg 16/6/08										
67	7.5.1 Análise dos Planos e Estudos	15 dias	15%	Seg 19/5/08	Seg 9/6/08										
68	7.5.2 Consolidação da análise	4 dias	0%	Ter 10/6/08	Sex 13/6/08										
69	7.5.3 Seleção das principais informações	20 dias	28%	Seg 19/5/08	Seg 16/6/08										
70	7.5.3.1 Tratamento e processamento das informações existentes	5 dias	50%	Seg 19/5/08	Seg 26/5/08										
71	7.5.3.2 Digitalização	5 dias	30%	Ter 27/5/08	Seg 2/6/08										
72	7.5.3.3 Conversão de formatos	5 dias	30%	Ter 3/6/08	Seg 9/6/08										
73	7.5.3.4 Ajustes topológicos	5 dias	0%	Ter 10/6/08	Seg 16/6/08										
74	7.5.4 Necessidade de informações complementares	15 dias	15%	Seg 19/5/08	Seg 9/6/08										
75	7.6 PRODUTO 3 - Elaboração do Relatório de Andamento nº 2 - Levantamento dos Dados, Estudos etc	5 dias	50%	Seg 19/5/08	Seg 26/5/08										
76	7.6.1 Elaboração do Relatório	4 dias	50%	Seg 19/5/08	Sex 23/5/08										
77	7.6.2 Entrega do Relatório	0 dias	0%	Seg 26/5/08	Seg 26/5/08										
78	7.7 PRODUTO 4 - Elaboração de Relatório Técnico nº 1 - Análise das Informações Levantadas	23 dias	0%	Ter 27/5/08	Qui 26/6/08										
79	7.7.1 Elaboração do Relatório	14 dias	0%	Ter 27/5/08	Sex 13/6/08										
80	7.7.2 Entrega do Relatório	1 dia	0%	Qui 26/6/08	Qui 26/6/08										
81	8 PESQUISAS DE CAMPO	162 dias	9%	Sex 28/3/08	Qui 13/11/08										
82	8.1 Identificação, Programação e Planejamento Operacional das Pesquisas para o DF	123 dias	21%	Sex 28/3/08	Sex 19/9/08										
83	8.1.1 Análise da PD 2000	30 dias	100%	Sex 28/3/08	Seg 12/5/08										
84	8.1.2 Atualização das Zonas de Tráfego da PD 2000	30 dias	0%	Seg 2/6/08	Sex 11/7/08										
85	8.1.3 Planejamento da Pesquisa OD Complementar no DF	20 dias	0%	Seg 30/6/08	Sex 25/7/08										
86	8.1.4 Planejamento das Contagens Volumétricas no DF	11 dias	100%	Ter 1/7/08	Ter 15/7/08										
87	8.1.5 Planejamento de Pesquisa de Velocidade e Retardamento Complementar no DF	11 dias	91%	Ter 1/7/08	Ter 15/7/08										
88	8.1.6 Planejamento de Pesquisa de Frequência e Ocupação Complementar no DF	10 dias	100%	Seg 5/5/08	Sex 16/5/08										
89	8.1.7 Execução da Pesquisa OD Complementar para o DF	30 dias	0%	Sex 1/8/08	Qui 11/9/08										
90	8.1.8 Processamento da Pesquisa OD Complementar para o DF	35 dias	0%	Seg 4/8/08	Sex 19/9/08										
91	8.1.9 Execução de Contagens Volumétricas de Veículos no DF	12 dias	0%	Ter 5/8/08	Qui 28/8/08										
92	8.1.10 Processamento de Contagens Volumétricas de Veículos no DF	25 dias	0%	Qua 6/8/08	Ter 9/9/08										
93	8.1.11 Execução da Pesquisa de Velocidade e Retardamento no DF	9 dias	0%	Ter 12/8/08	Qui 28/8/08										
94	8.1.12 Processamento da Pesquisa de Velocidade e Retardamento no DF	25 dias	0%	Qua 13/8/08	Ter 16/9/08										
95	8.1.13 Execução da Pesquisa de Frequência e Ocupação Complementar no DF	15 dias	10%	Ter 27/5/08	Qui 26/6/08										
96	8.1.14 Processamento da Pesquisa de Frequência e Ocupação Complementar no DF	30 dias	0%	Qua 28/5/08	Ter 8/7/08										
97	8.2 Identificação, Programação e Planejamento Operacional das Pesquisas e Levantamentos no Entorno do DF	124 dias	4%	Qua 9/4/08	Qui 2/10/08										



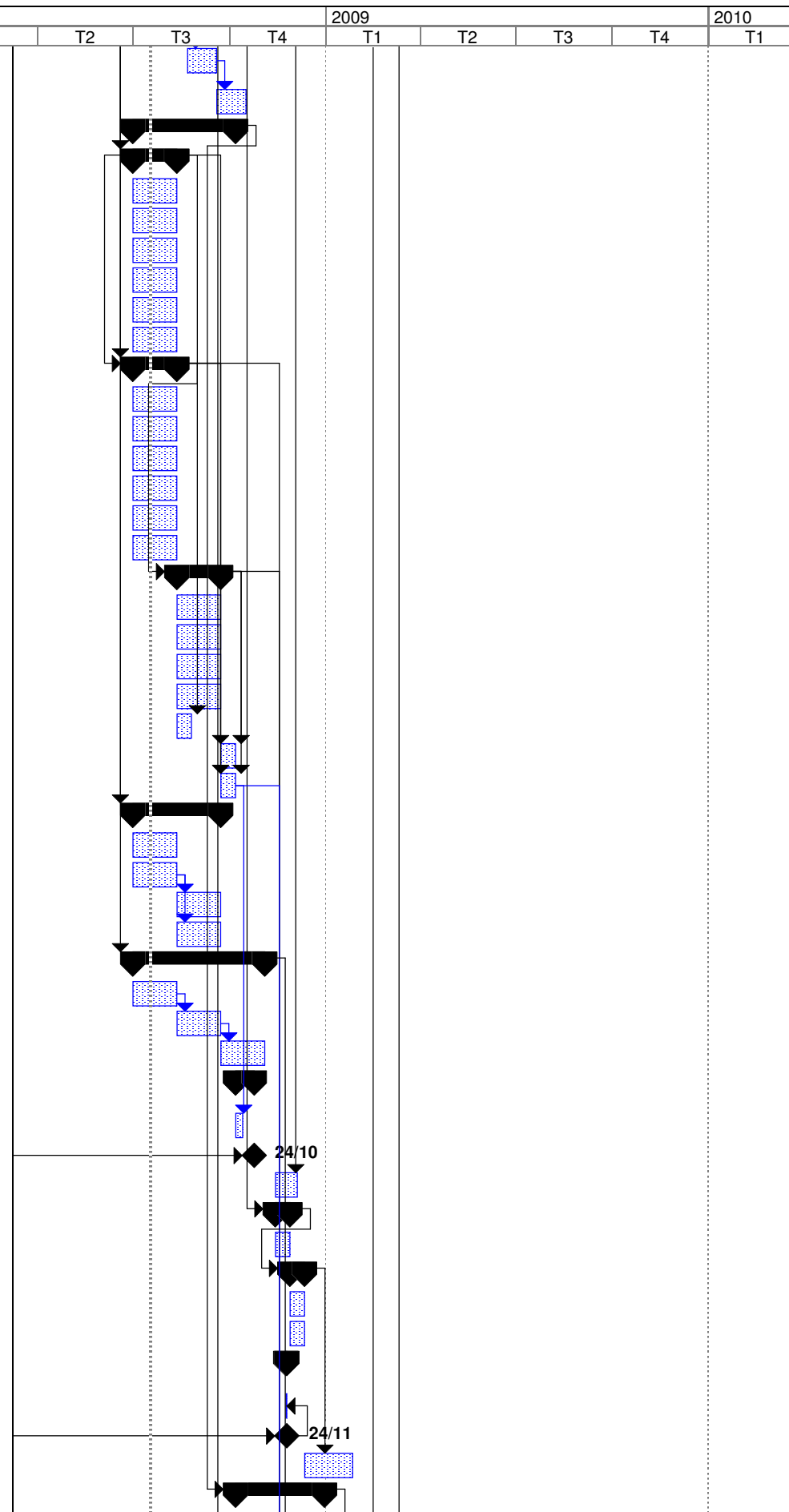
Tarefa		Andamento		Resumo		Tarefas externas		Prazo final	
Divisão		Etapa		Resumo do projeto		Etapa externa			

Id	Nome da tarefa	Duração	% concluída	Início	Término	2008				2009				2010	
						T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1
98	8.2.1 Planejamento da Pesquisa OD no Entorno	20 dias	0%	Seg 30/6/08	Sex 25/7/08										
99	8.2.2 Planejamento da Pesquisa de Dados Socioeconomicos no Entorno	20 dias	5%	Ter 1/7/08	Seg 28/7/08										
100	8.2.3 Planejamento da Pesquisa de Dados Urbanísticos e de Uso do Solo no Entorno	20 dias	10%	Ter 1/7/08	Seg 28/7/08										
101	8.2.4 Planejamento da Pesquisa de Contagens de Veículos nos Principais Corredores de Transporte no Ento	11 dias	18%	Ter 1/7/08	Ter 15/7/08										
102	8.2.5 Planejamento da Pesquisa de Freqüência e Ocupação de Veículos nos Principais Corredores de Transporte do Entorno	10 dias	100%	Seg 5/5/08	Sex 16/5/08										
103	8.2.6 Planejamento da Pesquisa de Velocidade e Retardamento nos Principais Corredores de Transporte do Entorno	11 dias	0%	Qua 9/4/08	Qui 24/4/08										
104	8.2.7 Planejamento da Pesquisa em Cordon-Line	20 dias	0%	Ter 1/7/08	Seg 28/7/08										
105	8.2.8 Execução da Pesquisa OD no Entorno	30 dias	0%	Sex 1/8/08	Qui 11/9/08										
106	8.2.9 Processamento da Pesquisa OD no Entorno	34 dias	0%	Seg 4/8/08	Qui 18/9/08										
107	8.2.10 Execução de Pesquisa de Dados Socioeconômicos no Entorno	30 dias	0%	Sex 1/8/08	Qui 11/9/08										
108	8.2.11 Processamento da Pesquisa de Dados Socioeconômicos no Entorno	34 dias	0%	Seg 4/8/08	Qui 18/9/08										
109	8.2.12 Execução da Pesquisa de Dados Urbanísticos e de Uso do Solo no Entorno	30 dias	0%	Sex 1/8/08	Qui 11/9/08										
110	8.2.13 Processamento da Pesquisa de Dados Urbanísticos e de Uso do Solo no Entorno	34 dias	0%	Seg 4/8/08	Qui 18/9/08										
111	8.2.14 Execução de Contagens Volumétricas nos Principais Corredores de Transporte do Entorno	12 dias	0%	Ter 5/8/08	Qui 28/8/08										
112	8.2.15 Processamento de Contagens Volumétricas nos Principais Corredores de Transporte do Entorno	25 dias	0%	Qua 6/8/08	Ter 9/9/08										
113	8.2.16 Execução de Pesquisa de Freqüência e Ocupação de Veículos nos Principais Corredores de Transporte do Entorno	15 dias	10%	Ter 27/5/08	Qui 26/6/08										
114	8.2.17 Processamento de Pesquisa de Freqüência e Ocupação de Veículos nos Principais Corredores de Transporte do Entorno	30 dias	0%	Qua 28/5/08	Ter 8/7/08										
115	8.2.18 Execução da Pesquisa de Velocidade e Retardamento nos Principais Corredores de Transporte do Entorno	9 dias	0%	Ter 12/8/08	Qui 28/8/08										
116	8.2.19 Processamento da Pesquisa de Velocidade e Retardamento nos Principais Corredores de Transporte do Entorno	25 dias	0%	Sex 29/8/08	Qui 2/10/08										
117	8.2.20 Execução da Pesquisa em Cordon Line na Área de Estudo	7 dias	0%	Ter 5/8/08	Ter 19/8/08										
118	8.2.21 Processamento da Pesquisa em Cordon Line na Área de Estudo	17 dias	0%	Qua 6/8/08	Qui 28/8/08										
119	8.3 Elaboração de Inventário Técnico da Rede Viária do DF e Entorno	60 dias	0%	Seg 2/6/08	Sex 22/8/08										
120	8.3.1 Identificação e Caracterização Física e Operacional das Vias	45 dias	0%	Seg 2/6/08	Sex 1/8/08										
121	8.3.2 Caracterização Funcional das Vias	45 dias	0%	Seg 2/6/08	Sex 1/8/08										
122	8.3.3 Digitalização e Georreferenciamento dos Mapas (GIS e CAD)	15 dias	0%	Seg 4/8/08	Sex 22/8/08										
123	8.4 Montagem do Banco de Dados	79 dias	0%	Seg 28/7/08	Qui 13/11/08										
124	8.4.1 Análise de Requisistos	10 dias	0%	Seg 28/7/08	Sex 8/8/08										
125	8.4.2 Modelagem Conceitual	10 dias	0%	Seg 11/8/08	Sex 22/8/08										
126	8.4.3 Modelo Lógico	10 dias	0%	Seg 25/8/08	Sex 5/9/08										
127	8.4.4 Modelo Físico	10 dias	0%	Seg 8/9/08	Sex 19/9/08										
128	8.4.5 Entrada de Dados	15 dias	0%	Sex 3/10/08	Qui 23/10/08										
129	8.4.6 Ajustes e Correções nos Dados	15 dias	0%	Sex 24/10/08	Qui 13/11/08										
130	8.5 PRODUTO 5 - Elaboração do Relatório de Andamento nº 3 - Pesquisas de Campo	1 dia	0%	Seg 28/7/08	Seg 28/7/08										
131	8.5.1 Elaboração do Relatório	1 dia	0%	Seg 28/7/08	Seg 28/7/08										
132	8.5.2 Entrega do Relatório	0 dias	0%	Seg 28/7/08	Seg 28/7/08										
133	8.6 PRODUTO 6 - Elaboração do Relatório Técnico nº 2 - Caracterização Socioeconômica e Uso do Solo	6 dias	0%	Seg 18/8/08	Seg 25/8/08										
134	8.6.1 Elaboração do Relatório	6 dias	0%	Seg 18/8/08	Seg 25/8/08										
135	8.6.2 Entrega do Relatório	0 dias	0%	Seg 25/8/08	Seg 25/8/08										
136	8.7 PRODUTO 7 - Elaboração do Relatório de Andamento nº 4 - Pesquisas de Campo	1 dia	0%	Qua 24/9/08	Qua 24/9/08										
137	8.7.1 Elaboração do Relatório	1 dia	0%	Qua 24/9/08	Qua 24/9/08										
138	8.7.2 Entrega do Relatório	0 dias	0%	Qua 24/9/08	Qua 24/9/08										
139	9 DIAGNÓSTICO	150 dias	0%	Sex 27/6/08	Seg 26/1/09										
140	9.1 Caracterização Socioeconômica e Uso e Ocupação do Solo da Área de Estudo	80 dias	0%	Sex 27/6/08	Qui 16/10/08										
141	9.1.1 Caracterização socioeconomica da área de estudo	20 dias	0%	Sex 27/6/08	Qui 24/7/08										
142	9.1.2 Caracterização do uso do solo	60 dias	0%	Sex 25/7/08	Qui 16/10/08										
143	9.1.2.1 Identificação do ordenamento territorial	20 dias	0%	Sex 25/7/08	Qui 21/8/08										



Tarefa		Andamento		Resumo		Tarefas externas		Prazo final	
Divisão		Etapa		Resumo do projeto		Etapa externa			

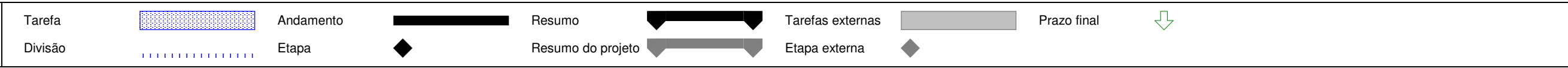
Id	Nome da tarefa	Duração	% concluída	Início	Término	2008				2009				2010	
						T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1
144	9.1.2.2 Identificação e análise do uso e ocupação de terrenos adjacentes aos principais corredores e terminais de TU	20 dias	0%	Sex 22/8/08	Qui 18/9/08										
145	9.1.2.3 Identificação e análise de novos parcelamentos	20 dias	0%	Sex 19/9/08	Qui 16/10/08										
146	9.2 Caracterização do Transporte Urbano e Mobilidade na Área de Estudo	70 dias	0%	Ter 1/7/08	Seg 6/10/08										
147	9.2.1 Caracterização do transporte coletivo do DF e Entorno	30 dias	0%	Ter 1/7/08	Seg 11/8/08										
148	9.2.1.1 Caracterização dos serviços existentes	30 dias	0%	Ter 1/7/08	Seg 11/8/08										
149	9.2.1.2 caracterização dos operadores, equipamentos e instalações	30 dias	0%	Ter 1/7/08	Seg 11/8/08										
150	9.2.1.3 Caracterização da rede de transporte coletivo	30 dias	0%	Ter 1/7/08	Seg 11/8/08										
151	9.2.1.4 Caracterização da operação dos sistemas de transporte coletivo	30 dias	0%	Ter 1/7/08	Seg 11/8/08										
152	9.2.1.5 Caracterização da demanda atual dos sistemas de transporte coletivo	30 dias	0%	Ter 1/7/08	Seg 11/8/08										
153	9.2.1.6 Caracterização da regulamentação vigente por modo/serviço	30 dias	0%	Ter 1/7/08	Seg 11/8/08										
154	9.2.2 Caracterização do transporte individual	30 dias	0%	Ter 1/7/08	Seg 11/8/08										
155	9.2.2.1 Caracterização do transporte público individual (táxi)	30 dias	0%	Ter 1/7/08	Seg 11/8/08										
156	9.2.2.2 caracterização do transporte privado individual	30 dias	0%	Ter 1/7/08	Seg 11/8/08										
157	9.2.2.3 Caracterização dos deslocamentos não motorizados	30 dias	0%	Ter 1/7/08	Seg 11/8/08										
158	9.2.2.4 Caracterização do transporte por veículos de tração animal	30 dias	0%	Ter 1/7/08	Seg 11/8/08										
159	9.2.2.5 Caracterização do transporte a pé	30 dias	0%	Ter 1/7/08	Seg 11/8/08										
160	9.2.2.6 Caracterização do transporte ciclovário	30 dias	0%	Ter 1/7/08	Seg 11/8/08										
161	9.2.3 Caracterização dos aspectos de circulação viária	30 dias	0%	Ter 12/8/08	Seg 22/9/08										
162	9.2.3.1 Caracterização da operação de trânsito	30 dias	0%	Ter 12/8/08	Seg 22/9/08										
163	9.2.3.2 Caracterização dos estacionamentos	30 dias	0%	Ter 12/8/08	Seg 22/9/08										
164	9.2.3.3 Caracterização dos tempos de percurso dos principais corredores de transporte	30 dias	0%	Ter 12/8/08	Seg 22/9/08										
165	9.2.3.4 Caracterização da demanda no sistema viário	30 dias	0%	Ter 12/8/08	Seg 22/9/08										
166	9.2.4 Identificação de medidas de prioridade ao transporte coletivo	10 dias	0%	Ter 12/8/08	Seg 25/8/08										
167	9.2.5 Identificação de medidas de prioridade aos portadores de necessidades especiais	10 dias	0%	Ter 23/9/08	Seg 6/10/08										
168	9.2.6 Apuração de indicadores de mobilidade e circulação	10 dias	0%	Ter 23/9/08	Seg 6/10/08										
169	9.3 Caracterização da Infra-Estrutura Viária da Área de Estudo	60 dias	0%	Ter 1/7/08	Seg 22/9/08										
170	9.3.1 Caracterização da oferta viária	30 dias	0%	Ter 1/7/08	Seg 11/8/08										
171	9.3.2 Caracterização da demanda no sistema viário	30 dias	0%	Ter 1/7/08	Seg 11/8/08										
172	9.3.3 Caracterização dos custos de investimentos e manutenção do sistema viário	30 dias	0%	Ter 12/8/08	Seg 22/9/08										
173	9.3.4 Identificação dos principais gargalos e elos faltantes no sistema viário	30 dias	0%	Ter 12/8/08	Seg 22/9/08										
174	9.4 Caracterização da Estrutura Institucional do Transporte Urbano na Área de Estudo	90 dias	0%	Ter 1/7/08	Seg 3/11/08										
175	9.4.1 Identificação dos níveis de competência e estrutura hierárquica	30 dias	0%	Ter 1/7/08	Seg 11/8/08										
176	9.4.2 Caracterização da capacitação técnica e administrativa dos atores envolvidos	30 dias	0%	Ter 12/8/08	Seg 22/9/08										
177	9.4.3 Identificação de pontos fortes e frágeis e da necessidade de fortalecimento e capacitação	30 dias	0%	Ter 23/9/08	Seg 3/11/08										
178	9.5 PRODUTO 8 - Elaboração do Relatório Técnico nº3 - Caracterização do Transporte, Mobilidade, Inventário Técnico da Rede Viária e Conclusões das Pesquisas de Campo	14 dias	0%	Ter 7/10/08	Sex 24/10/08										
179	9.5.1 Elaboração do Relatório	5 dias	0%	Ter 7/10/08	Seg 13/10/08										
180	9.5.2 Entrega do Relatório	0 dias	0%	Sex 24/10/08	Sex 24/10/08										
181	9.6 Análise Final das Informações Levantadas / Pesquisadas	15 dias	0%	Sex 14/11/08	Qui 4/12/08										
182	9.7 Montagem das Matrizes de Viagens da Área de Estudo	10 dias	0%	Sex 14/11/08	Qui 27/11/08										
183	9.7.1 Montagem das matrizes de viagens consolidadas para a área de estudo	10 dias	0%	Sex 14/11/08	Qui 27/11/08										
184	9.8 Montagem das Redes Analíticas	10 dias	0%	Sex 28/11/08	Qui 11/12/08										
185	9.8.1 Montagem da rede viária	10 dias	0%	Sex 28/11/08	Qui 11/12/08										
186	9.8.2 Montagem da rede de transporte coletivo	10 dias	0%	Sex 28/11/08	Qui 11/12/08										
187	9.9 PRODUTO 9 - Elaboração do Relatório Técnico nº4 - Análise Final das Informações e Montagem das Matrizes de Viagens	1 dia	0%	Seg 24/11/08	Seg 24/11/08										
188	9.9.1 Elaboração do Relatório	1 dia	0%	Seg 24/11/08	Seg 24/11/08										
189	9.9.2 Entrega do Relatório	0 dias	0%	Seg 24/11/08	Seg 24/11/08										
190	9.10 Carregamento das Redes do DF e Entorno	30 dias	0%	Sex 12/12/08	Seg 26/1/09										
191	9.11 Diagnóstico da Situação Atual do Transporte Urbano e da Mobilidade Urbana na Área de Estudo	60 dias	0%	Ter 7/10/08	Ter 30/12/08										



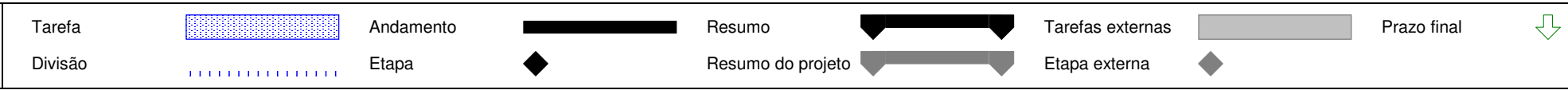
Tarefa Andamento Resumo Tarefas externas Prazo final

 Divisão Etapa Resumo do projeto Etapa externa

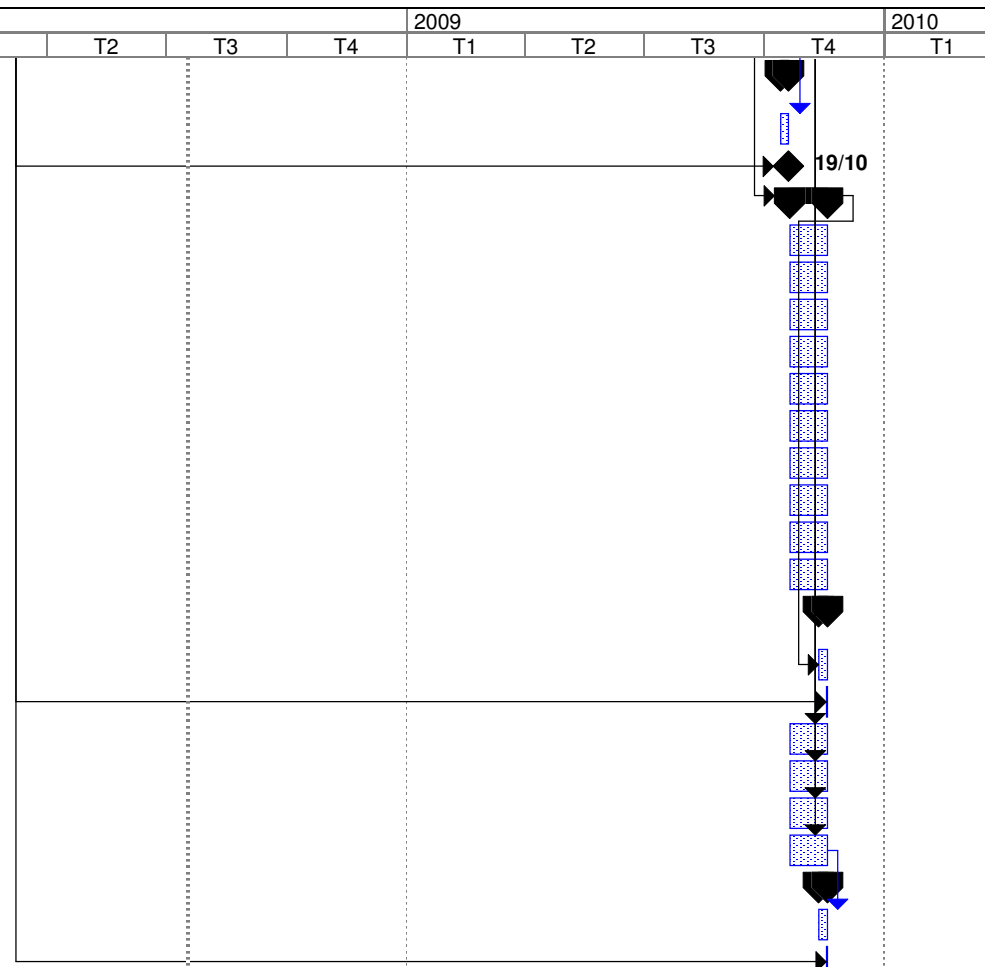
Id	Nome da tarefa	Duração	% concluída	Início	Término	2008				2009				2010	
						T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1
192	9.11.1 Identificação dos principais corredores de transporte, características e principais necessidades	15 dias	0%	Ter 7/10/08	Seg 27/10/08										
193	9.11.2 Diagnóstico para o sistema de transporte coletivo	15 dias	0%	Ter 28/10/08	Seg 17/11/08										
194	9.11.3 Diagnóstico do desempenho operacional do transporte coletivo por sistema existente	30 dias	0%	Ter 18/11/08	Ter 30/12/08										
195	9.11.3.1 Diagnóstico da frota/equipamentos operacionais	30 dias	0%	Ter 18/11/08	Ter 30/12/08										
196	9.11.3.2 Diagnóstico do custo operacional	30 dias	0%	Ter 18/11/08	Ter 30/12/08										
197	9.11.3.3 Diagnóstico da oferta/regularidade/confiabilidade do serviço	30 dias	0%	Ter 18/11/08	Ter 30/12/08										
198	9.11.3.4 Diagnóstico da qualidade do serviço	30 dias	0%	Ter 18/11/08	Ter 30/12/08										
199	9.11.3.5 Diagnóstico da infra-estrutura de apoio à operação	30 dias	0%	Ter 18/11/08	Ter 30/12/08										
200	9.11.3.6 Análise da área geográfica de atendimento da rede de transporte coletivo existente	30 dias	0%	Ter 18/11/08	Ter 30/12/08										
201	9.11.3.7 Determinação e análise do atendimento da rede de transporte coletivo	30 dias	0%	Ter 18/11/08	Ter 30/12/08										
202	9.11.3.8 Determinação e análise da espacialização de terminais e pontos de parada da rede de TC	30 dias	0%	Ter 18/11/08	Ter 30/12/08										
203	9.11.3.9 Análise das linhas de desejo	30 dias	0%	Ter 18/11/08	Ter 30/12/08										
204	9.11.3.10 Determinação dos volumes de passageiros por trecho da rede	30 dias	0%	Ter 18/11/08	Ter 30/12/08										
205	9.11.3.11 Determinação do total de viagens produzidas e atraídas em cada zona de tráfego da área de estudo	30 dias	0%	Ter 18/11/08	Ter 30/12/08										
206	9.11.4 Diagnóstico do sistema institucional do transporte urbano	30 dias	0%	Ter 18/11/08	Ter 30/12/08										
207	9.11.5 Diagnóstico do sistema de circulação de veículos	30 dias	0%	Ter 18/11/08	Ter 30/12/08										
208	9.11.6 Diagnóstico do sistema de circulação do transporte não motorizado	30 dias	0%	Ter 18/11/08	Ter 30/12/08										
209	9.11.7 Diagnóstico das condições gerais de mobilidade urbana	30 dias	0%	Ter 18/11/08	Ter 30/12/08										
210	9.12 Seminário de apresentação do diagnóstico	16 dias	0%	Qua 31/12/08	Qui 22/1/09										
211	9.12.1 Preparação do Seminário	15 dias	0%	Qua 31/12/08	Qua 21/1/09										
212	9.12.2 Realização do Seminário	1 dia	0%	Qui 22/1/09	Qui 22/1/09										
213	9.13 PRODUTO 10 - Elaboração de Relatório Técnico nº5 - Diagnóstico da Situação Atual	4 dias	0%	Qui 18/12/08	Ter 23/12/08										
214	9.13.1 Elaboração do Relatório	4 dias	0%	Qui 18/12/08	Ter 23/12/08										
215	9.13.2 Entrega do Relatório	0 dias	0%	Ter 23/12/08	Ter 23/12/08										
216	9.14 PRODUTO 11 - Elaboração de Relatório Técnico nº6 - Conclusão do Carregamento das Redes Analíticas e Diagnóstico da Situação Atual	2 dias	0%	Qua 21/1/09	Qui 22/1/09										
217	9.14.1 Elaboração do Relatório	2 dias	0%	Qua 21/1/09	Qui 22/1/09										
218	9.14.2 Entrega do Relatório	0 dias	0%	Qui 22/1/09	Qui 22/1/09										
219	10 PROPOSIÇÕES E RECOMENDAÇÕES	277 dias	0%	Sex 17/10/08	Qua 18/11/09										
220	10.1 Revisão e Formulação de Cenários de Desenvolvimento Urbano de Trasnrote e Mobilidade para o DF e Entorno	100 dias	0%	Sex 17/10/08	Ter 10/3/09										
221	10.1.1 Atualização e complementação dos cenários territoriais e demográficos existentes para o Entorno e DF	15 dias	0%	Sex 17/10/08	Qui 6/11/08										
222	10.1.1.1 Definição do cenário base	15 dias	0%	Sex 17/10/08	Qui 6/11/08										
223	10.1.1.2 Definição dos cenários prospectivos	15 dias	0%	Sex 17/10/08	Qui 6/11/08										
224	10.1.2 Projeções das viagens para os horizontes de projeto	20 dias	0%	Sex 7/11/08	Qui 4/12/08										
225	10.1.3 Elaboração de cenários de transporte e mobilidade para a área de estudo	20 dias	0%	Sex 5/12/08	Seg 5/1/09										
226	10.1.4 Projeção da política tarifária	30 dias	0%	Ter 27/1/09	Ter 10/3/09										
227	10.1.4.1 Definição dos objetivos da política tarifária	10 dias	0%	Ter 27/1/09	Seg 9/2/09										
228	10.1.4.2 Proposição de estrutura tarifária e de estratégia operacional	10 dias	0%	Ter 10/2/09	Seg 23/2/09										
229	10.1.4.3 Definição de planilhas de referência de custos de produção de serviços de cada modal	10 dias	0%	Qua 25/2/09	Ter 10/3/09										
230	10.1.5 Elaboração de seminário para discussão dos cenários	16 dias	0%	Sex 23/1/09	Sex 13/2/09										
231	10.1.5.1 Preparação do seminário	15 dias	0%	Sex 23/1/09	Qui 12/2/09										
232	10.1.5.2 Realização do Seminário	1 dia	0%	Sex 13/2/09	Sex 13/2/09										
233	10.2 PRODUTO 12 - Elaboração de Relatório Técnico nº7 - Cenários de Desenvolvimento	1 dia	0%	Seg 23/2/09	Seg 23/2/09										
234	10.2.1 Elaboração do Relatório	1 dia	0%	Seg 23/2/09	Seg 23/2/09										
235	10.2.2 Entrega do Relatório	0 dias	0%	Seg 23/2/09	Seg 23/2/09										
236	10.3 Formulação de Propostas de Curto Prazo	54 dias	0%	Ter 6/1/09	Seg 23/3/09										
237	10.3.1 Identificação de soluções	20 dias	0%	Ter 6/1/09	Seg 2/2/09										
238	10.3.2 Seleção de soluções	20 dias	0%	Ter 6/1/09	Seg 2/2/09										
239	10.3.3 Seminário para apresentação de propostas de curto prazo	15 dias	0%	Ter 3/2/09	Seg 23/2/09										



Id	Nome da tarefa	Duração	% concluída	Início	Término	2008					2009				2010
						T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1
240	10.3.3.1 Preparação do seminário	15 dias	0%	Ter 3/2/09	Seg 23/2/09										
241	10.3.3.2 Realização do Seminário	1 dia	0%	Ter 3/2/09	Ter 3/2/09										
242	10.3.4 Elaboração do plano de implementação das propostas	19 dias	0%	Qua 25/2/09	Seg 23/3/09										
243	10.4 PRODUTO 13 - Elaboração de Relatório Técnico nº8 - Propostas de Ação Imediata e Curto Prazo	1 dia	0%	Seg 23/3/09	Ter 24/3/09										
244	10.4.1 Elaboração do Relatório	1 diad	0%	Seg 23/3/09	Ter 24/3/09										
245	10.4.2 Entrega do Relatório	0 diasd	0%	Seg 23/3/09	Seg 23/3/09										
246	10.5 Formulação de Alternativas de Ação de Médio e Longo Prazo	75 dias	0%	Ter 24/3/09	Qua 8/7/09										
247	10.5.1 Desenvolvimento de alternativas em nível macro	60 dias	0%	Ter 24/3/09	Qua 17/6/09										
248	10.5.2 Seminário de apresentação das alternativas formuladas	15 dias	0%	Qui 18/6/09	Qua 8/7/09										
249	10.5.2.1 Preparação do seminário	15 dias	0%	Qui 18/6/09	Qua 8/7/09										
250	10.5.2.2 Realização do Seminário	1 dia	0%	Qui 18/6/09	Qui 18/6/09										
251	10.5.3 Revisão/ajuste das alternativas	10 dias	0%	Sex 19/6/09	Qui 2/7/09										
252	10.6 PRODUTO 14 - Elaboração de Relatório de Andamento nº5 - Formulação de Alternativas -Nível Macro	4 dias	0%	Sex 17/4/09	Qua 22/4/09										
253	10.6.1 Elaboração do Relatório	4 dias	0%	Sex 17/4/09	Qua 22/4/09										
254	10.6.2 Entrega do Relatório	0 diasd	0%	Qua 22/4/09	Qua 22/4/09										
255	10.7 Montagem da Rede para o Carregamento das Alternativas Propostas	15 dias	0%	Sex 3/7/09	Qui 23/7/09										
256	10.8 Carregamento das Alternativas Propostas	20 dias	0%	Sex 24/7/09	Qui 20/8/09										
257	10.9 PRODUTO 15 - Elaboração de Relatório de Andamento nº6 - Carregamento das Alternativas - Nível Macro	1 dia	0%	Sex 22/5/09	Seg 25/5/09										
258	10.9.1 Elaboração do Relatório	1 dia	0%	Seg 25/5/09	Seg 25/5/09										
259	10.9.2 Entrega do Relatório	0 diasd	0%	Sex 22/5/09	Sex 22/5/09										
260	10.10 PRODUTO 16 - Elaboração de Relatório de Andamento nº7 - Revisão das Alternativas Propostas	5 dias	0%	Ter 16/6/09	Seg 22/6/09										
261	10.10.1 Elaboração do Relatório	5 dias	0%	Ter 16/6/09	Seg 22/6/09										
262	10.10.2 Entrega do Relatório	0 diasd	0%	Seg 22/6/09	Seg 22/6/09										
263	10.11 PRODUTO 17 - Elaboração de Relatório Técnico nº9 - Conclusão da Formulação das Alternativas Propostas	9 dias	0%	Qui 9/7/09	Ter 21/7/09										
264	10.11.1 Elaboração do Relatório	9 dias	0%	Qui 9/7/09	Ter 21/7/09										
265	10.11.2 Entrega do Relatório	0 diasd	0%	Ter 21/7/09	Ter 21/7/09										
266	10.12 PRODUTO 18 - Elaboração de Relatório Técnico nº10 - Conclusão do Carregamento das Alternativas Propostas	2 dias	0%	Qua 19/8/09	Qui 20/8/09										
267	10.12.1 Elaboração do Relatório	2 dias	0%	Qua 19/8/09	Qui 20/8/09										
268	10.12.2 Entrega do Relatório	1 dia	0%	Qui 20/8/09	Qui 20/8/09										
269	10.13 Avaliação e Seleção de Alternativas	72 dias	0%	Qui 9/7/09	Ter 20/10/09										
270	10.13.1 Definição dos indicadores de avaliação	20 dias	0%	Qui 9/7/09	Qua 5/8/09										
271	10.13.1.1 Indicadores de avaliação econômica	20 dias	0%	Qui 9/7/09	Qua 5/8/09										
272	10.13.1.2 Indicadores de avaliação multicritério	20 dias	0%	Qui 9/7/09	Qua 5/8/09										
273	10.13.2 Avaliação econômica	20 dias	0%	Qui 6/8/09	Qua 2/9/09										
274	10.13.2.1 Definição dos custos de investimentos e manutenção	20 dias	0%	Qui 6/8/09	Qua 2/9/09										
275	10.13.3 Análise multicritério	15 dias	0%	Qui 3/9/09	Qui 24/9/09										
276	10.13.3.1 Ponderação dos indicadores	15 dias	0%	Qui 3/9/09	Qui 24/9/09										
277	10.13.3.2 Medição dos valores dos indicadores para cada alternativa	15 dias	0%	Qui 3/9/09	Qui 24/9/09										
278	10.13.3.3 Cálculo do desempenho para cada alternativa	15 dias	0%	Qui 3/9/09	Qui 24/9/09										
279	10.13.4 Seminário de apresentação da alternativa selecionada	8 dias	0%	Sex 25/9/09	Ter 6/10/09										
280	10.13.4.1 Preparação do seminário	7 dias	0%	Sex 25/9/09	Seg 5/10/09										
281	10.13.4.2 Realização do Seminário	1 dia	0%	Ter 6/10/09	Ter 6/10/09										
282	10.13.5 Ajustes e refinamento da avaliação da alternativa selecionada	9 dias	0%	Qua 7/10/09	Ter 20/10/09										
283	10.14 PRODUTO 19 - Elaboração de Relatório de Andamento nº8 - Avaliação da Alternativa Selecionada	4 dias	0%	Qua 16/9/09	Seg 21/9/09										
284	10.14.1 Elaboração do Relatório	4 dias	0%	Qua 16/9/09	Seg 21/9/09										
285	10.14.2 Entrega do Relatório	0 dias	0%	Seg 21/9/09	Seg 21/9/09										



Id	Nome da tarefa	Duração	% concluída	Início	Término	2008					2009				2010
						T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1
286	10.15 PRODUTO 20 - Elaboração de Relatório Técnico nº11 - Conclusão da Avaliação da Alternativa Selecionada	4 dias	0%	Qua 14/10/09	Seg 19/10/09										
287	10.15.1 Elaboração do Relatório	4 dias	0%	Qua 14/10/09	Seg 19/10/09										
288	10.15.2 Entrega do Relatório	0 dias	0%	Seg 19/10/09	Seg 19/10/09										
289	10.16 Detalhamento da Alternativa Selecionada e Estudos / Projetos a serem Desenvolvidos	21 dias	0%	Qua 21/10/09	Qua 18/11/09										
290	10.16.1 Plano de integração	21 dias	0%	Qua 21/10/09	Qua 18/11/09										
291	10.16.2 Rede de transporte coletivo	21 dias	0%	Qua 21/10/09	Qua 18/11/09										
292	10.16.3 Tecnologias	21 dias	0%	Qua 21/10/09	Qua 18/11/09										
293	10.16.4 Sistema viário	21 dias	0%	Qua 21/10/09	Qua 18/11/09										
294	10.16.5 Facilidades para pedestres, ciclistas e portadores de necessidades especiais	21 dias	0%	Qua 21/10/09	Qua 18/11/09										
295	10.16.6 Terminais	21 dias	0%	Qua 21/10/09	Qua 18/11/09										
296	10.16.7 Controle operacional	21 dias	0%	Qua 21/10/09	Qua 18/11/09										
297	10.16.8 Administração tarifária	21 dias	0%	Qua 21/10/09	Qua 18/11/09										
298	10.16.9 Impactos ambientais e uso do solo	21 dias	0%	Qua 21/10/09	Qua 18/11/09										
299	10.16.10 Aspectos jurídicos e institucionais	21 dias	0%	Qua 21/10/09	Qua 18/11/09										
300	10.17 PRODUTO 21 - Elaboração de Relatório Técnico nº12 - Detalhamento da Alternativa Selecionada	5 dias	0%	Qui 12/11/09	Qua 18/11/09										
301	10.17.1 Elaboração do Relatório	5 dias	0%	Qui 12/11/09	Qua 18/11/09										
302	10.17.2 Entrega do Relatório	1 dia	0%	Qua 18/11/09	Qua 18/11/09										
303	10.18 Concepção da Estrutura Institucional	21 dias	0%	Qua 21/10/09	Qua 18/11/09										
304	10.19 Elaboração de Programa de Implantação e Monitoramento	21 dias	0%	Qua 21/10/09	Qua 18/11/09										
305	10.20 Concepção dos Instrumentos de Gestão e Monitoramento do PDTU	21 dias	0%	Qua 21/10/09	Qua 18/11/09										
306	10.21 Elaboração de Recomendações Especiais para a Melhoria da Mobilidade e Acessibilidade	21 dias	0%	Qua 21/10/09	Qua 18/11/09										
307	10.22 PRODUTO 22 - Elaboração do Relatório Final	5 dias	0%	Qui 12/11/09	Qua 18/11/09										
308	10.22.1 Elaboração do Relatório	5 dias	0%	Qui 12/11/09	Qua 18/11/09										
309	10.22.2 Entrega do Relatório	1 dia	0%	Qua 18/11/09	Qua 18/11/09										



Tarefa		Andamento		Resumo		Tarefas externas		Prazo final	
Divisão		Etapa		Resumo do projeto		Etapa externa			



ANEXO II

LEVANTAMENTO DE ESTUDOS, DADOS E PESQUISAS





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

**Levantamento de Estudos, Dados e Pesquisas
Relatório de Andamento n.º 2**

Brasília, maio de 2008

ÍNDICE

1	INTRODUÇÃO	4	5.4	Plano Diretor de Ordenamento Territorial - PDOT	40
2	ASSENTAMENTOS IRREGULARES DO DISTRITO FEDERAL	5	5.5	Plano Diretor Local - PDL	41
2.1	Visitas de campo e sistematização das informações coletadas	5	5.6	O Estatuto da Cidade e a Revisão do PDOT	42
3	PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL – PTU/DF	15	5.7	O Plano Diretor de Ordenamento Territorial de 2007	42
3.1	Os componentes do Programa	15	5.7.1	O PDOT/2007, o PDTU/DF e as Diretrizes Setoriais	43
3.1.1	Componente 1 - Engenharia e administração.....	15	5.7.2	Outras Diretrizes.....	43
3.1.2	Componente 2 – Investimentos para a modernização do transporte urbano	16	5.7.3	Unidades de Planejamento.....	44
3.1.3	Componente 3 - Fortalecimento Institucional	16	5.7.4	Macrozoneamento e Zoneamento	44
3.2	Benefícios e resultados esperados	16	5.7.5	Estratégias de Dinamização.....	45
3.3	Impacto sobre a pobreza	16	5.7.6	Estratégia de Estruturação Viária	46
3.4	Impactos sociais e ambientais e estratégia socioambiental do Programa.....	16	6	PESQUISA DOMICILIAR DE TRANSPORTE DO DISTRITO FEDERAL	58
3.5	Modelo Operacional	17	6.1.1	População e Renda.....	59
3.6	Integração operacional e tarifária	17	6.1.2	Motorização no Distrito Federal.....	65
3.7	Frota.....	17	6.1.3	Mobilidade e Distribuição das Viagens por Classes de Renda, Motivo e Regiões Administrativas 68	
3.8	Sistema viário	17	6.1.4	Características dos deslocamentos no Distrito Federal – Origem/Destino (O/D).....	75
3.9	Terminais de passageiros e pontos de parada	19	6.1.5	Distribuição dos Deslocamentos Diários a Pé por Região Administrativa e por Região do Distrito Federal.....	79
3.10	Gestão e segurança de trânsito.....	19	6.2	Pesquisa Origem/Destino na Linha de Contorno (<i>Cordon Line</i>)	79
3.10.1	Identificação e tratamento de pontos críticos.....	19	7	PÓLOS GERADORES DE TRÁFEGO – PGT	83
3.10.2	Cicloviás	19	7.1	Conceitos de Pólos Geradores.....	83
3.11	Centro de Controle Operacional - CCO	21	7.2	Principais Pólos Geradores do Distrito Federal.....	84
3.12	Estudo de Travessia de Pedestres.....	21			
4	SISTEMA DE TRANSPORTE DO EIXO SUL.....	26			
4.1	Conceito Operacional	26			
4.1.1	Serviço Troncal.....	27			
4.1.2	Linhas Semi-urbanas do Entorno Sul	30			
4.1.3	Serviço Alimentador	30			
4.1.4	Linhas de Ligação.....	30			
4.2	Infraestrutura de Apoio - Terminais e Estações de Transferência	33			
5	CARACTERIZAÇÃO DOS PLANOS RELEVANTES À ELABORAÇÃO DO PDTU/DF.....	38			
5.1	Plano Piloto de Brasília	38			
5.2	Plano Estrutural de Ordenamento Territorial do Distrito Federal - PEOT	39			
5.3	Brasília Revisitada (Anexo I do Decreto nº 10.829/1987 - GDF e da Portaria nº 314/1992 - Iphan) 40				

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1: Dados da população e área dos assentamentos irregulares do Distrito Federal.....	9
Tabela 2: Volume de pedestres nas passagens subterrâneas do Eixo Rodoviário.....	22
Tabela 3: Volume de pedestres no Eixo Rodoviário – travessias em nível.....	23
Tabela 4: Regiões Administrativas 2000 e Agrupamento por Regiões do Distrito Federal	58
Tabela 5: Distribuição da amostra pesquisada.....	59
Tabela 6: População do Distrito Federal.....	59
Tabela 7: Renda Média Domiciliar Mensal e Renda Domiciliar Per Capita.....	63
Tabela 8: Posse de Veículos por Domicílios segundo Regiões Administrativas	66
Tabela 9: Perfil do Usuário por Modo e Transporte segundo as Classes de Renda.....	69
Tabela 10: Viagens Diárias da População por Motivo e Modo, Base Domiciliar e Não-Domiciliar.....	74
Tabela 11: Viagens Internas e Atraídas por Regiões do Distrito Federal – Modos Motorizados.....	77
Tabela 12: Viagens Produzidas pela Região Central (RC) com Origem nas demais Regiões do Distrito Federal.....	77
Tabela 13: Viagens Inter-Regionais Motorizadas Produzidas por Regiões do Distrito Federal.....	77
Tabela 14: Variação Horária das Viagens Diárias, segundo os Modos.....	80

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1: Matriz comparativa entre o PDOT de 1997 e o de 2007.....	49
--	----

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Percurso das visitas ao campo	7
Figura 2: Agrupamento dos Assentamentos em setores	8
Figura 3: Cartograma com a concentração populacional	14
Figura 4: Mapa esquemático da rede proposta com a localização dos terminais e estações	18
Figura 5: Intervenções Viárias da Alternativa Proposta	20
Figura 6: Locais de acidentes com pedestres na DF 002 – Eixão Sul – Ano de 2006	21
Figura 7: Locais de acidentes com pedestres na DF 002 – Eixão Norte – Ano de 2006.....	22
Figura 8: Condições das passagens subterrâneas no Eixão – 1	24
Figura 9: Distância média entre as passagens = 715 m	25
Figura 10: Travessia do Eixo Rodoviário Sul de um ponto de ônibus a outro pela passagem subterrânea = 770 m. “Por cima” do Eixo = 175 m.....	25
Figura 11: Desenho de linhas troncais da Região Administrativa do Gama	28
Figura 12: Desenho de Linhas troncais da Região Administrativa de Santa Maria	29
Figura 13: Desenho de Linhas Alimentadoras e de Ligação da Região Administrativa do Gama	31
Figura 14: Desenho de Linhas Alimentadoras e de Ligação da Região Administrativa de Santa Maria	32
Figura 15: Sistema Troncal - Modelo operacional das estações de transferência.....	34
Figura 16: Localização dos Terminais e Estações de Transferência	35

Figura 17: Esquema Funcional para o Terminal do Gama.....	36
Figura 18: Esquema Funcional do Terminal Santa Maria.....	37
Figura 19: Conjunto Habitacional Lucio Costa (quadras econômicas).....	40
Figura 20: Zoneamento proposto para o PDOT/2007.....	48
Figura 21: Áreas polarizadoras do Distrito Federal: a área central de Brasília e a área central de Taguatinga.....	85
Figura 22: Pólos Geradores de Tráfego no Eixo Monumental da área central de Brasília.....	86
Figura 23: Pólos Geradores de Tráfego da Asa Norte.....	87
Figura 24: Pólos Geradores de Tráfego da Asa Sul.....	88
Figura 25: Pólos Geradores de Tráfego da EPIA, trecho próximo ao Guará e ao SIA.....	89
Figura 26: Pólos Geradores de Tráfego de Taguatinga e Ceilândia.....	90
Figura 27: Pólos Geradores de Tráfego do Lago Sul.....	91

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Travessia de Pedestres no Eixo Rodoviário	23
Gráfico 2: Motivos Alegados pelos Pedestres para a Não-utilização das Passagens Subterrâneas	23
Gráfico 3: População do Distrito Federal por Regiões.....	60
Gráfico 4: População - Região Central e Regiões Periféricas.....	60
Gráfico 5: População Urbana por Regiões Administrativas.....	61
Gráfico 6: Renda por Estados e Média Brasileira - IDHM.....	62
Gráfico 7: Renda Domiciliar por Regiões Administrativas.....	64
Gráfico 8: Renda Média Familiar por Região do Distrito Federal.....	64
Gráfico 9: Domicílios sem Posse de Veículos.....	65
Gráfico 10: Domicílios com Posse de Veículos.....	65
Gráfico 11: Posse de Veículos por Domicílios e Regiões Administrativas.....	67
Gráfico 12: Perfil do Usuário por Modo e Classe de Renda.....	69
Gráfico 13: Mobilidade Pessoal – Todos os Modos e Motivos por Regiões Administrativas.....	70
Gráfico 14: Mobilidade Pessoal – Todos os Modos e Motivos por Regiões.....	70
Gráfico 15: Mobilidade por Modos de Transporte.....	71
Gráfico 16: Repartição Modal por Regiões Administrativas.....	72
Gráfico 17: Repartição Modal Consolidada.....	73
Gráfico 18: Repartição Modal de acordo com a Sustentabilidade por Regiões do Distrito Federal.....	74
Gráfico 19: Porcentagem de Viagens por Automóveis.....	75
Gráfico 20: Viagens Inter-Regionais – Todos os Modos Motorizados.....	78
Gráfico 21: Viagens Inter-Regionais – Modos Coletivo e Individual.....	78
Gráfico 22: Variação Horária da Demanda – Todos os Modos Motorizados e A Pé.....	81
Gráfico 23: Variação Horária da Demanda – Modos Motorizados.....	81
Gráfico 24: Variação Horária da Demanda – Transporte Coletivo e Transporte Individual	82
Gráfico 25: Variação Horária da Demanda – A Pé	82

1 INTRODUÇÃO

Na fase de levantamento de estudos, dados e pesquisas existentes para a área de estudo, foram identificados aqueles relevantes à elaboração do PDTU/DF.

Neste Anexo II, serão apresentados, de forma sucinta, alguns dos planos e projetos desenvolvidos pelo Governo do Distrito Federal. As informações para os municípios do Entorno ainda estão sendo coletadas, e serão mencionadas durante a evolução do PDTU/DF.

Além desta introdução, é apresentada uma breve caracterização dos assentamentos irregulares do Distrito Federal. Em seguida serão abordados o Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal (PTU/DF) e o Sistema de Transporte do Eixo Sul, que fazem parte da estratégia do GDF de promover a mobilidade e favorecer o transporte coletivo em detrimento do transporte individual. Na seqüência, serão apresentados os planos relevantes à elaboração do PDTU/DF. Por fim é apresentada a análise da Pesquisa Domiciliar de Transporte do Distrito Federal de 2000 e a complementação da identificação dos Pólos Geradores de Tráfego.

2 ASSENTAMENTOS IRREGULARES DO DISTRITO FEDERAL

Conforme estudos realizados pelo IPEA, USP, INFURB, UNB e UFRJ¹, um movimento iniciado na década de 70 no Distrito Federal, que se consolidou no pós 1985, originou vários assentamentos privados irregulares (notadamente horizontais), voltados às mais diversas faixas de renda. Esses assentamentos surgiam na medida em que o mercado imobiliário se aproveitava da pluralidade de regimes jurídicos das terras que constituíram, originalmente, o quadrilátero do Distrito Federal: terras não discriminadas, terras públicas adquiridas em comum e não submetidas a um processo legal de divisão ou arrendadas para uso rural.

Nos tempos atuais, passadas quase três décadas do início do movimento descrito, é comum verificar que muitos destes assentamentos se instalaram a partir de critérios indefinidos, sobre áreas de posse duvidosa e/ou de interesse e preservação ambiental, aproveitando-se da precária fiscalização. Sua regularização é assunto de primeira ordem nos círculos políticos, técnicos e jurídicos do Distrito Federal e têm enfrentado inúmeras dificuldades, principalmente, por conta de exigências ambientais, da adequação a planos de ordenamento e de pendências fundiárias.

Os assentamentos ocupam grandes porções do território do Distrito Federal, concentrando-se nas regiões Nordeste e Sudeste, expandindo-se por todo o arco leste da Estrada Parque Contorno (EPCT) e para além, nas regiões do Lago Oeste, configurando-se num importante vetor de crescimento urbano, o chamado Vetor Leste (apresentado no Relatório de Andamento nº 1). Boa parte desses condomínios, principalmente os da região leste do Distrito Federal, teve o acesso favorecido pela instalação da terceira ponte sobre o Lago Paranoá, no ano de 2002.

2.1 Visitas de campo e sistematização das informações coletadas

Para a compreensão dessas áreas foram realizadas visitas ao campo pela equipe técnica da Consultora. Durante 3 dias foram visitados os principais assentamentos irregulares do Distrito Federal e os municípios do Entorno, descrevendo uma trajetória conforme apresentada na Figura 01. A base de informações sobre a localização dos assentamentos irregulares do Distrito Federal foi fornecida pela Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA). O objetivo maior foi proceder a um reconhecimento das áreas, identificando, entre outros aspectos, a estrutura urbana em que se inserem os assentamentos, o perfil da renda e da tipologia construtiva, os trajetos do sistema de transporte público e os pontos mais apropriados para realização das pesquisas de campo.

Para facilitar a visualização e a organização das informações e observações adquiridas, os 380 assentamentos foram organizados em setores utilizando-se critério da continuidade².

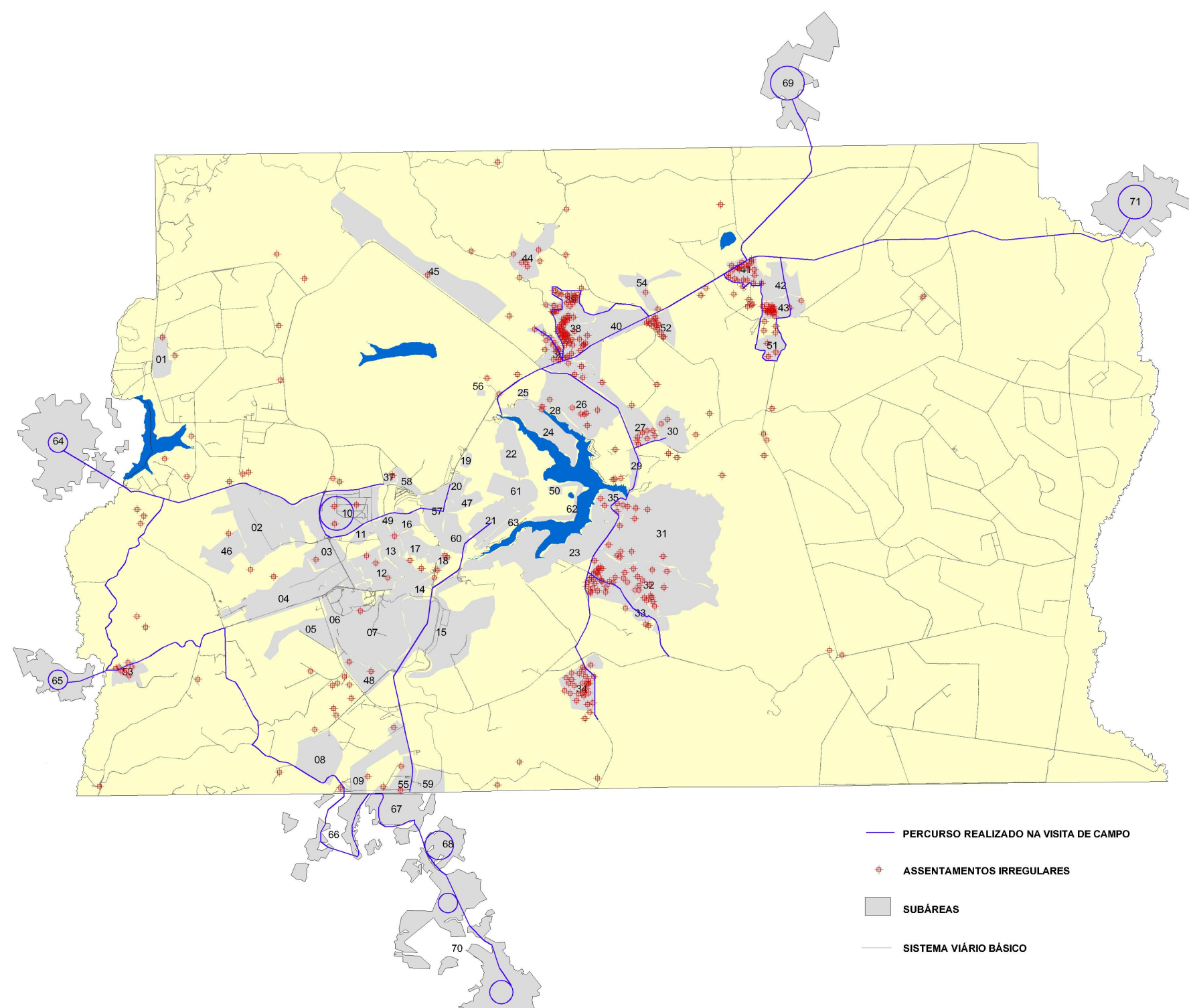
A Figura 2 apresenta a localização de cada um destes setores, articulando-os às subáreas definidas no Relatório de Andamento nº 1.

¹ IPEA, USP, INFURB, UNB e UFRJ. Gestão do uso do Solo e Disfunções do Crescimento Urbano: Instrumentos de Planejamento e Gestão Urbana: Brasília e Rio de Janeiro, 2002.

² Em termos ambientais, continuidade significa integridade de ecossistemas representativos da fauna e da flora do bioma. No meio rural a continuidade é garantia de permanência da atividade produtiva. No meio urbano ela se relaciona aos padrões de ocupação e renda.

A organização dos assentamentos irregulares em setores nada mais é que uma aplicação do método cartesiano clássico que prevê analisar o objeto.

O método cartesiano consiste em dividir os elementos, em suas unidades de composição fundamentais, estudando-os na sua forma mais simples. Em seguida é feito o agrupamento das unidades estudadas em um todo verdadeiro e enumeradas as conclusões e princípios utilizados, a fim de manter a lógica.



SUBÁREAS RESIDENCIAIS

- 1 Brazlândia
- 2 Ceilândia
- 3 Taguatinga
- 4 Samambaia
- 5 Recanto das Emas
- 6 Riacho Fundo II (2a. Etapa)
- 7 Riacho Fundo I
- 8 Gama
- 9 Santa Maria
- 10 Vicente Pires
- 11 Águas Claras
- 12 Anniqueira
- 13 Park Way 1
- 14 Núcleo Bandeirante
- 15 Park Way 2
- 16 Guarã I
- 17 Guarã II
- 18 Candangolândia
- 19 Setor Militar
- 20 Cruzeiro
- 21 Asa Sul
- 22 Asa Norte
- 23 Lago Sul
- 24 Lago Norte
- 25 Varjão
- 26 Taquari
- 27 Itapuã
- 28 Mansões do Lago Norte
- 29 Paranoá
- 30 Região dos Lagos
- 31 Condomínios São Bartolomeu
- 32 Condomínios Jardim Botânico
- 33 São Sebastião
- 34 Setor Residencial Tororó
- 35 Setor Habitacional Dom Bosco
- 36 Condomínios Grande Colorado
- 37 Vila Estrutural
- 38 Condomínios Contagem
- 39 Sobradinho II
- 40 Sobradinho
- 41 Mestre Damas
- 42 Planalina
- 43 Arapoanga
- 44 Fercal
- 45 Lago Oeste
- 46 Parque Sol Nascente
- 47 Sudoeste/Octogonal
- 48 Riacho Fundo II (3a. Etapa)
- 49 Colônia Agrícola Águas Claras
- 50 Vila Planalto
- 51 Vale do Amanhecer
- 52 Nova Colina
- 53 Água Quente
- 54 Alto da Boa Vista
- 55 Meireles
- 56 Torto

SUBÁREAS NÃO-RESIDENCIAIS

- 57 SOF/SIA/STRC/SIN
- 58 SCIA
- 59 Pólo JK
- 60 Setor Policial Sul
- 61 Centro de Negócios
- 62 Orla
- 63 Embaixadas

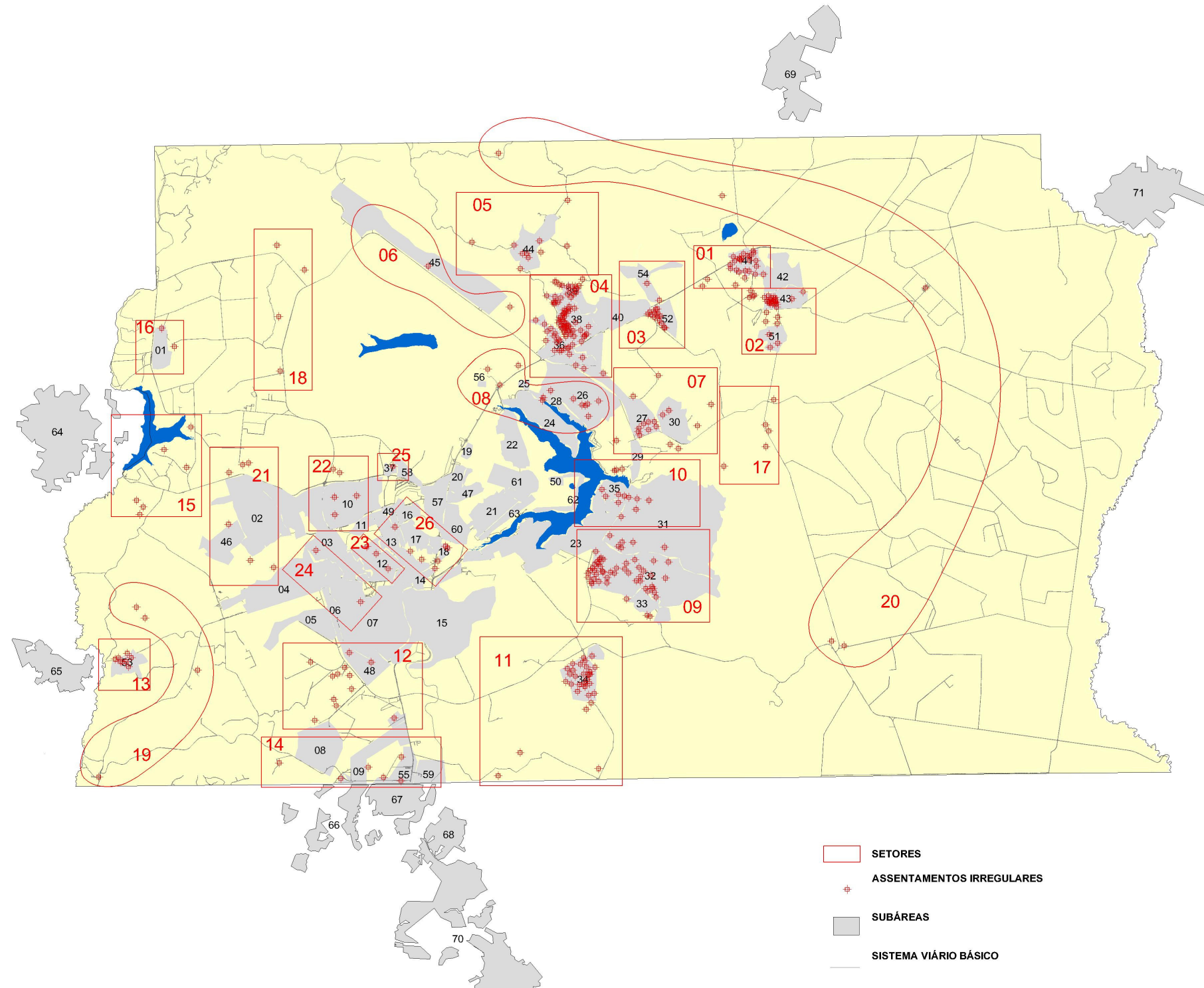
SUBÁREAS ENTORNO

- 64 Águas Lindas
- 65 Santo Antônio do Descoberto
- 66 Novo Gama
- 67 Valparaíso de Goiás
- 68 Cidade Ocidental
- 69 Planaltina de Goiás
- 70 Luziânia
- 71 Formosa

- PERCURSO REALIZADO NA VISITA DE CAMPO
- ASSENTAMENTOS IRREGULARES
- SUBÁREAS
- SISTEMA VIÁRIO BÁSICO

Fonte: Execução própria da Consultora com base nas informações fornecidas pela Secretaria de Estado De Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA)

Figura 1: Percurso das visitas ao campo



SUBÁREAS RESIDENCIAIS

- 1 Brazlândia
- 2 Ceilândia
- 3 Taguatinga
- 4 Samambaia
- 5 Recanto das Emas
- 6 Riacho Fundo II (2a. Etapa)
- 7 Riacho Fundo I
- 8 Gama
- 9 Santa Maria
- 10 Vicente Pires
- 11 Águas Claras
- 12 Arniqueira
- 13 Park Way 1
- 14 Núcleo Bandeirante
- 15 Park Way 2
- 16 Guarã I
- 17 Guarã II
- 18 Candangolândia
- 19 Setor Militar
- 20 Cruzeiro
- 21 Asa Sul
- 22 Asa Norte
- 23 Lago Sul
- 24 Lago Norte
- 25 Varjão
- 26 Taquari
- 27 Itapuã
- 28 Mansões do Lago Norte
- 29 Paranoá
- 30 Região dos Lagos
- 31 Condomínios São Bartolomeu
- 32 Condomínios Jardim Botânico
- 33 São Sebastião
- 34 Setor Residencial Tororó
- 35 Setor Habitacional Dom Bosco
- 36 Condomínios Grande Colorado
- 37 Vila Estrutural
- 38 Condomínios Contagem
- 39 Sobradinho II
- 40 Sobradinho
- 41 Mestre Darnas
- 42 Planaltina
- 43 Arapoanga
- 44 Fercal
- 45 Lago Oeste
- 46 Parque Sol Nascente
- 47 Sudoeste/Octogonal
- 48 Riacho Fundo II (3a. Etapa)
- 49 Colônia Agrícola Águas Claras
- 50 Vila Planalto
- 51 Vale do Amanhecer
- 52 Nova Colina
- 53 Água Quente
- 54 Alto da Boa Vista
- 55 Meireles
- 56 Torto

SUBÁREAS NÃO-RESIDENCIAIS

- 57 SOF/SIA/STRC/SIN
- 58 SCIA
- 59 Pólo JK
- 60 Setor Policial Sul
- 61 Centro de Negócios
- 62 Orla
- 63 Embaixadas

SUBÁREAS ENTORNO

- 64 Águas Lindas
- 65 Santo Antônio do Descoberto
- 66 Novo Gama
- 67 Valparaíso de Goiás
- 68 Cidade Ocidental
- 69 Planaltina de Goiás
- 70 Luziânia
- 71 Formosa

SETORES

- 1 Estância
- 2 Arapoanga/Vale do Amanhecer
- 3 Nova Colina/Alto da Boa Vista
- 4 Sobradinho
- 5 Fercal
- 6 Lago Oeste
- 7 Itapuã/Região dos Lagos
- 8 Brasília Norte
- 9 Jardim Botânico/São Sebastião
- 10 Dom Bosco
- 11 Tororó
- 12 Gama/CAUB
- 13 Divisa Santo Antonio Descoberto
- 14 Divisa Novo Gama
- 15 INCRA
- 16 Brazlândia
- 17 Isolados Leste
- 18 Isolados Oeste
- 19 Isolados Sudoeste
- 20 Rurais
- 21 Ceilândia
- 22 Vicente Pires
- 23 Arniqueiras
- 24 Chácaras Taguatinga/Riacho Fundo
- 25 Vila Estrutural
- 26 Guarã/Park Way

Fonte: Execução própria da Consultora com base nas informações fornecidas pela Secretaria de Estado De Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA)

Figura 2: Agrupamento dos Assentamentos em setores

A Tabela 1 apresenta a relação dos assentamentos irregulares do Distrito Federal, segundo informações preliminares fornecidas pela SEDUMA, na qual se pode verificar o código atribuído a cada um e à RA na qual está localizado. Observa-se ainda a população verificada e a população prevista para o ano de 2006, bem como a área de cada assentamento.

Tabela 1: Dados da população e área dos assentamentos irregulares do Distrito Federal

	Assentamentos	RA	População verificada 2006	População prevista 2006	Área (ha)
1	Buritis / Adiel	Brazlândia - RA IV	48	48	114.33
2	Chácara 25, 26 e 27 do Núcleo Rural	Taguatinga - RA III			64.95
3	Chácara do Pulador	Brazlândia - RA IV	620	620	98.72
4	Cidade Universitária de Sobradinho	Sobradinho - RA V		9300	28.48
5	Comunidade Basevi	Sobradinho - RA V	1584	1767	16.67
6	Comunidade Boa Vista	Sobradinho - RA V			2.75
7	Comunidade Lobeiral	Sobradinho - RA V	198	198	0.64
8	COOPERFRUIT (Proj. Mana I) PICAG GI	Brazlândia - RA IV			57.93
9	Mansões Bougainville	Sobradinho - RA V	15	15	4.00
10	Morada dos Pássaros I	Brazlândia - RA IV			415.35
11	Núcleo Rural Córrego do Ouro	Sobradinho - RA V	180	180	1.44
12	Núcleo Rural Mansões do Lago Oeste	Sobradinho - RA V	3700	3900	1566.00
13	Núcleo Urbano 8 INCRA 8	Brazlândia - RA IV	1955	1955	70.93
14	Privê Residencial Guadalajara	Samambaia - RA XII			1122.00
15	Privê Residencial Palm Beach	Sobradinho - RA V	0	3000	112.00
16	Privê Residencial Veneza Tropical	Sobradinho - RA V	0	320	42.00
17	Privê Sobradinho dos Melos	Sobradinho - RA V			4.00
18	Queima Lençol	Sobradinho - RA V	920	920	19.00
19	Roldão PICAG Gleba 1/63	Brazlândia - RA IV			27.62
20	Rural Vivendas Espl. ou Rural Esplanada	Sobradinho - RA V	0	1630	43
21	Sal da Terra	Sobradinho - RA V	0	1530	26.62
22	Serra Verde	Sobradinho - RA V	120	120	2.00
23	Vida Nova - QR 603 Chácara	Samambaia - RA XII	0	794	8.16
24	Nova Betânia I e II	Samambaia - RA XII	181	556	22.85
25	Resid Guarapari	Samambaia - RA XII	507	507	13.00
26	Salomão Elias	Samambaia - RA XII	253	540	18.43
27	Alto da Boa Vista	Sobradinho - RA V	95	5681	691.128
28	Colônia Agrícola Arniqueira	Taguatinga - RA III	7379	10047	505.95
29	Colônia Agrícola Vereda da Cruz	Taguatinga - RA III	3545	5245	124.66
30	Colônia Agrícola Vereda Grande	Taguatinga - RA III	3357	4751	257.81
31	Associação dos Moradores Café Plana	Sobradinho - RA V	300	380	4.00
32	Bianca	Sobradinho - RA V	110	136	3.80
33	Granjas Sofia	Sobradinho - RA V	30	57	2.00
34	Império dos Nobres	Sobradinho - RA V	3271	3613	21.6802

	Assentamentos	RA	População verificada 2006	População prevista 2006	Área (ha)
35	Mansões Petrópolis	Sobradinho - RA V	76	76	1.2544
36	Morada dos Nobres	Sobradinho - RA V	1174	1356	10.89
37	Parque Colorado	Sobradinho - RA V	64	136	3.00
38	Parque das Araras	Sobradinho - RA V	0	0	15.65
39	Privê Alphaville	Sobradinho - RA V	0	0	14.00
40	Recanto Real	Sobradinho - RA V	152	1451	53.4362
41	Residencial 2001	Sobradinho - RA V	159	543	7.70
42	Residencial Vitória	Sobradinho - RA V	38	76	7.90
43	Vivendas Serranas	Sobradinho - RA V	475	627	15.00
44	Alvorecer dos Pássaros	Sobradinho - RA V	133	148	2.00
45	Boa Sorte	Sobradinho - RA V	144	148	1.00
46	Caravelo	Sobradinho - RA V	194	194	2.30
47	Chácara Beija Flor	Sobradinho - RA V	205	293	3.50
48	Contagem	Sobradinho - RA V	160	171	6.75
49	Fraternidade	Sobradinho - RA V	676	707	10.00
50	Imóvel Sobradinho II (Chácara Buritizinho)	Sobradinho - RA V	1474	1497	12.00
51	IRFASA	Sobradinho - RA V	0	3747	160.00
52	Jardim América	Sobradinho - RA V	824	900	2.3113
53	Jardim Ipanema	Sobradinho - RA V	213	380	11.54
54	Morada Imperial	Sobradinho - RA V	76	87	24.42
55	Novo Horizonte	Sobradinho - RA V	194	209	1.80
56	Recanto do Mene - Mod. A e B	Sobradinho - RA V	167	194	2.10
57	Recanto dos Nobres	Sobradinho - RA V	163	300	15.00
58	Residencial Bem Estar	Sobradinho - RA V	467	635	2.60
59	Residencial Halley	Sobradinho - RA V	243	250	2.8550
60	Residencial Jardim Vitória	Sobradinho - RA V	186	236	4.32
61	Residencial Mansões Sobradinho II	Sobradinho - RA V	167	175	7.00
62	Residencial Mansões Sobradinho III	Sobradinho - RA V	254	258	5.187
63	Residencial Marina	Sobradinho - RA V	23	30	2.00
64	Residencial Meus Sonhos	Sobradinho - RA V	118	118	2.00
65	Residencial Morada	Sobradinho - RA V	247	281	3.35
66	Residencial Planalto	Sobradinho - RA V	163	186	6.00
67	Residencial Sobradinho	Sobradinho - RA V	152	209	2.40
68	Residencial Sol Nascente	Sobradinho - RA V	429	463	3.0226
69	Residencial Versalhes	Sobradinho - RA V	421	463	5.1552
70	Residencial Vila Verde	Sobradinho - RA V	293	646	13.4958
71	Residencial Villa Rica	Sobradinho - RA V	91	106	3.75
72	Rio Negro	Sobradinho - RA V	395	414	42.983
73	Rural Residencial Petrópolis	Sobradinho - RA V	72	95	12.316
74	Rural Residencial Vivendas Alvorada	Sobradinho - RA V	627	756	17.99
75	Serra Dourada - Etapa I	Sobradinho - RA V	224	242	2.6376
76	Serra Dourada - Etapa II	Sobradinho - RA V	425	452	2.70
77	Vila Centro Sul	Sobradinho - RA V	110	133	1.00

	Assentamentos	RA	População verificada 2006	População prevista 2006	Área (ha)
78	Vila Rosada	Sobradinho - RA V	201	235	3.00
79	Vivendas Alvorada	Sobradinho - RA V	175	213	4.10
80	Vivendas Campestre	Sobradinho - RA V	520	585	12.68
81	Vivendas da Serra	Sobradinho - RA V	216	289	6.5281
82	Vivendas Paraíso	Sobradinho - RA V	213	270	8.90
83	Comunidade Alto Bela Vista	Sobradinho - RA V	1075	1075	5.60
84	Comunidade Bananal	Sobradinho - RA V	1596	1596	2.60
85	Comunidade Fercal Leste	Sobradinho - RA V	80	160	3.75
86	Fercal Oeste	Sobradinho - RA V	0	494	4.00
87	Quintas do Tocantins	Sobradinho - RA V	24	24	38.40
88	Rural Engenho Velho	Sobradinho - RA V	4560	4560	20.00
89	Colorado Ville	Sobradinho - RA V	259	259	2.00
90	Jardim Europa	Sobradinho - RA V	756	820	11.2699
91	Jardim Europa II	Sobradinho - RA V	2299	2781	31.69
92	Mansões Colorado	Sobradinho - RA V	1170	1444	15.36
93	Rural Vivendas Colorado II	Sobradinho - RA V	285	361	12.00
94	Solar de Athenas (Rur.Vivendas da Serra)	Sobradinho - RA V	1402	1679	45.00
95	Vivendas Bela Vista	Sobradinho - RA V	2451	2736	97.00
96	Vivendas Colorado	Sobradinho - RA V	779	836	38.8977
97	Vivendas Friburgo I, II e III	Sobradinho - RA V	730	904	19.40
98	Vivendas Lago Azul	Sobradinho - RA V	650	730	21.00
99	Del Lago I	Sobradinho - RA V	4400	4761	42.60
100	Del Lago II	Sobradinho - RA V	11115	13007	61.46
101	Fazendinha	Sobradinho - RA V	10685	11974	56.00
102	Itapuã II	Sobradinho - RA V	5460	5844	35.00
103	Mandala	Sobradinho - RA V	228	228	5.80
104	Mansões Entrelagos I,II,III e IV	Sobradinho - RA V	4488	8550	342.33
105	Residencial Novo Horizonte	Sobradinho - RA V	1049	1049	1.7306
106	Rural Residencial Itapuã	Sobradinho - RA V	2607	2770	30.00
107	Sol e Lua	Sobradinho - RA V	132	380	18.00
108	Asa Branca ou Porto Real	Sobradinho - RA V	322	368	6.00
109	Bela Vista Serrana	Sobradinho - RA V	482	513	3.00
110	Campo Verde (Diguinéia II)	Sobradinho - RA V	699	919	1.40
111	Colina Nova Diguinéia (Diguinéia I)	Sobradinho - RA V	722	782	6.00
112	Lara	Sobradinho - RA V	205	224	4.00
113	Morada Colonial	Sobradinho - RA V	494	634	7.00
114	Nova Colina I	Sobradinho - RA V	912	984	8.5359
115	Novo Setor de Mansões Sobradinho	Sobradinho - RA V	1500	1599	5.00
116	Petrópolis	Sobradinho - RA V	692	722	12.86
117	Recanto da Serra	Sobradinho - RA V	368	456	38.80
118	Solar dos Nogueiras	Sobradinho - RA V	60	311	2.00
119	Uberaba	Sobradinho - RA V	201	372	5.30
120	Diguinéia III	Sobradinho - RA V	554	630	

	Assentamentos	RA	População verificada 2006	População prevista 2006	Área (ha)
121	Nova Colina II	Sobradinho - RA V	699	771	
122	Engisa - Setor Habitacional Bariloc	Sobradinho - RA V	0	950	24.70
123	Privê Residencial Ever Green	Sobradinho - RA V	0	1710	45.00
124	Residencial RK	Sobradinho - RA V	5031	7953	100.00
125	Centro Com. e Res. Set. de Mansões Sobradinho	Sobradinho - RA V	676	756	2.00
126	Chácara Bela Vista	Sobradinho - RA V	0	152	2.00
127	Chácara Catavento	Sobradinho - RA V	64	87	2.00
128	Com. Res. Setor de Ms Sobra QD 51A	Sobradinho - RA V	273	399	2.00
129	Fibral	Sobradinho - RA V	315	342	2.00
130	Mansões Liberais II	Sobradinho - RA V	57	87	3.80
131	Mansões Sobradinho ou Mini-Chácaras Sobradinho	Sobradinho - RA V	5909	7315	60.00
132	Mansões Sobradinho ou Mirante da Serra	Sobradinho - RA V	425	509	6.00
133	Qd. 45A Set. Mans. Sob. Set. Pinheiros	Sobradinho - RA V	516	642	11.20
134	QMS 60B	Sobradinho - RA V	41	95	1.00
135	Rural Vale das Sucupiras	Sobradinho - RA V	129	190	2.00
136	Serra Azul	Sobradinho - RA V	1938	2253	42.00
137	Setor de Mansões Sobradinho QMS 44	Sobradinho - RA V	140	144	2.00
138	Sobradinho Novo ou Setor de Mansões	Sobradinho - RA V	1926	2128	20.00
139	Vale da Lua	Sobradinho - RA V	942	1322	10.00
140	Vale das Acácias	Sobradinho - RA V	995	1296	13.00
141	Vale do Sol	Sobradinho - RA V	171	201	2.00
142	Vale Verde	Sobradinho - RA V	710	733	7.00
143	Vila Rabelo I e 2	Sobradinho - RA V	1941	2283	8.00
144	Colônia Agrícola Samambaia	Taguatinga - RA III	11110	13042	487.35
145	Colônia Agrícola Vicente Pires	Taguatinga - RA III	34031	41641	1303.60
146	Colônia Agrícola Vila São José	Taguatinga - RA III	3501	4361	119.00
147	COOPERVILLE	Taguatinga - RA III	0	2800	40.00
148	Mansões Belvedere Green	São Sebastião - RA XIV	439	1774	147.2000
149	Mansões Brauna	São Sebastião - RA XIV	79	266	14,6000
150	Mont Alverne	São Sebastião - RA XIV		304	20,4000
151	Morada de Deus	São Sebastião - RA XIV	117	4125	184,6700
152	Morro da Cruz	São Sebastião - RA XIV	1200	1200	3,6100
153	Ouro Vermelho I e II	São Sebastião - RA XIV	1504	5704	374,5300
154	Parque dos Pinheiros	São Sebastião - RA XIV		452	10,4800
155	Privê Residencial Monaco	São Sebastião - RA XIV	938	2063	65,3800
156	Quinta dos Ipês - Chácara	São Sebastião - RA XIV	19	1016	8,0000
157	Quintas Interlagos	São Sebastião - RA XIV	353	776	47,7200
158	Residencial Vitória	São Sebastião - RA XIV	572	572	5,5400
159	São Mateus	São Sebastião - RA XIV	15	68	3,2600
160	Verde	São Sebastião - RA XIV	398	1699	123,2600
161	Vivendas Del Rey	São Sebastião - RA XIV	360	444	4,3000

	Assentamentos	RA	População verificada 2006	População prevista 2006	Área (ha)
162	Mansões Serrana - Chácaras	São Sebastião - RA XIV	53	342	160,0600
163	Vila Vitória	São Sebastião - RA XIV	372	1000	8,6350
164	Morro Azul	São Sebastião - RA XIV			14,5000
165	Quintas das Colinas	São Sebastião - RA XIV	8	76	2,0700
166	Jardim da Serra	São Sebastião - RA XIV			44,9500
167	Carlos Teophilo de Souza	São Sebastião - RA XIV	0	76	2,0000
168	Ecológico Village III	São Sebastião - RA XIV	364	402	8,1313
169	Estância Jardim Botânico	São Sebastião - RA XIV	1954	2269	68,1470
170	Iran Pereira Veiga	São Sebastião - RA XIV	0	200	8,0000
171	Jardim Botânico I	São Sebastião - RA XIV	83	94	25,2700
172	Jardim Botânico V	São Sebastião - RA XIV	938	1144	19,3655
173	Jardim Botânico VI	São Sebastião - RA XIV	1253	1425	30,3700
174	Jardim do Lago Q 1	São Sebastião - RA XIV	0	507	16,8449
175	Jardim do Lago Q 2	São Sebastião - RA XIV	596	636	18,6861
176	Jardim do Lago Qd 9	São Sebastião - RA XIV	0	469	18,0736
177	Residencial Jardim dos Eucaliptos	São Sebastião - RA XIV	0	240	8,0000
178	Lago Sul I	São Sebastião - RA XIV	184	184	5,5166
179	Mansões Califórnia	São Sebastião - RA XIV	342	375	7,3418
180	Mirante das Paineiras	São Sebastião - RA XIV	477	544	8,3937
181	Parque Jardim das Paineiras	São Sebastião - RA XIV	735	814	11,3796
182	Portal do Lago Sul	São Sebastião - RA XIV	105	109	6,0437
183	Quintas Bela Vista	São Sebastião - RA XIV	165	274	11,3000
184	Quintas do Sol	São Sebastião - RA XIV	972	2490	159,4500
185	San Diego	São Sebastião - RA XIV	394	465	13,6200
186	Solar de Brasília	São Sebastião - RA XIV	2205	4594	108,5830
187	Vila da Mata	São Sebastião - RA XIV	40	48	2,7300
188	Village da Alvorada I	São Sebastião - RA XIV	143	180	4,0000
189	Village da Alvorada II	São Sebastião - RA XIV	75	124	5,2111
190	Elza Veiga Avalone	São Sebastião - RA XIV	0	188	8,0000
191	Via Gênova	São Sebastião - RA XIV		468	18,7050
192	Estância Quintas da Alvorada	Paranoá - RA VII	0	2924	183,8234
193	Jardins Genebra	Paranoá - RA VII	0	1740	59,7826
194	Las Vegas	Paranoá - RA VII	185	8615	340,5700
195	Mansões Itaipu	Paranoá - RA VII	126	896	226,8000
196	Mansões Lago Sul II	Paranoá - RA VII	56	1556	62,3970
197	Morada Quintas do Campo	Paranoá - RA VII	112	292	15,4000
198	Privê Morada Sul Etapas A e B	Paranoá - RA VII	735	1745	47,3000
199	Privê Rancho Paraíso	Paranoá - RA VII	28	944	28,0825
200	Privê Residencial La Font	Paranoá - RA VII	393	1698	60,1636
201	Quintas da Alvorada I	Paranoá - RA VII	562	743	57,8878
202	Solar da Serra I, II e III	Paranoá - RA VII	755	3961	320,5200
203	Ville Montagne	Paranoá - RA VII	2971	4205	33,1000
204	Privê Morada Sul Etapa C	Paranoá - RA VII		1969	81,0000
205	Chácaras Lago Sul	Paranoá - RA VII	0	1848	65,7515

	Assentamentos	RA	População verificada 2006	População prevista 2006	Área (ha)
206	Quintas da Alvorada II	Paranoá - RA VII	59	90	6,9500
207	Quintas da Alvorada III	Paranoá - RA VII	212	267	9,9300
208	Do Lago Sul	Lago Sul - RA XVI	430	478	14,4300
209	Villages Alvorada	Lago Sul - RA XVI	1628	1710	47,3417
210	Pousada das Andorinhas	Lago Sul - RA XVI		712	35,0000
211	Mini Chácaras do Lago Sul	Lago Sul - RA XVI		842	41,3500
212	Residencial Belo Horizonte	Lago Sul - RA XVI	0	980	48,1664
213	Setor de Chácaras da Candangolândia	Candangolândia - RA XIX			7,4267
214	EC 21 e EC 24	Candangolândia - RA XIX	0		3,3550
215	Curva da Morte	Candangolândia - RA XIX	0		2,8240
216	Quintas Itaipu (Cond.Rural Chácara)	São Sebastião - RA XIV	75	195	
217	Chácaras Itaipu	São Sebastião - RA XIV	0		
218	Condomínio Itaipu	São Sebastião - RA XIV	0		
219	Quintas Santa Bárbara	São Sebastião - RA XIV	12	203	
220	Quinta das Acácias	São Sebastião - RA XIV	0		
221	Estância Mestre d'Armas II	Planaltina - VI	1537	1665	20
222	Estância Mestre d'Armas I	Planaltina - VI	3573	3965	40
223	Estância Mestre d'Armas III	Planaltina - VI	3248	4144	59
224	Mestre d'Armas VI	Planaltina - VI	276	334	6
225	Estância Planaltina I	Planaltina - VI			7,93
226	Estância Planaltina	Planaltina - VI	1063	1579	30
227	Planaltina Oeste	Planaltina - VI			9,5
228	Residencial Sarandy	Planaltina - VI	384	473	3
229	Rural Mestre d'Armas (Recanto do Sossego)	Planaltina - VI	1009	1055	13,60
230	Park Mônaco	Planaltina - VI	202	244	4,03
231	Reparcelamento Mestre D'Armas Ch. 16	Planaltina - VI	109	112	2
232	Residencial Sandray	Planaltina - VI	89	128	2,05
233	Estância Mestre d'Armas V	Planaltina - VI	3671	4237	40
234	Rancho do Biriba	Planaltina - VI	46	646	11
235	COOHAPLAN - Itiquira	Planaltina - VI	299	334	3
236	Mod. Rurais Mestre d'Armas	Planaltina - VI	2984	3709	72,59
237	Setor de Mansões Itiquira	Planaltina - VI	834	1005	10
238	Estância Mestre d'Armas IV	Planaltina - VI	2759	2910	41
239	Setor de Mansões Mestre d'Armas I	Planaltina - VI	757	904	16,39
240	Vila Nova Esperança	Planaltina - VI	182	194	2
241	Mansões Arapoanga	Planaltina - VI	48000	22128	1200
242	Nosso Lar	Planaltina - VI	310	691	9,68
243	Quintas do Amanhecer III	Planaltina - VI	306	376	8,2
244	Jardim Oriente	Planaltina - VI	27	823	50,7
245	Residencial Samauma	Planaltina - VI	136	198	5
246	Portal do Amanhecer I	Planaltina - VI	167	202	2,34

	Assentamentos	RA	População verificada 2006	População prevista 2006	Área (ha)
247	San Sebastian	Planaltina - VI	272	326	2.40
248	Esperança	Planaltina - VI	136	202	2.29
249	Quintas do Amanhecer II	Planaltina - VI	1063	1187	32
250	Portal do Amanhecer V	Planaltina - VI	275	275	2.22
251	Portal do Amanhecer III	Planaltina - VI	101	237	2
252	Residencial Sersan	Planaltina - VI			2
253	Residencial Veneza II	Planaltina - VI	159	217	2
254	Cachoeira	Planaltina - VI	458	590	16
255	Portal V	Planaltina - VI			2
256	Residencial Nova Planaltina	Planaltina - VI	920	982	6
257	Privê Morada Norte	Planaltina - VI	480	680	4
258	Vivendas Nova Petrópolis	Planaltina - VI	144	1474	4
259	Mansões do Amanhecer	Planaltina - VI	322	431	25.35
260	Flamboyant	Planaltina - VI	178	225	2.5
261	Residencial Marisol	Planaltina - VI	256	722	5
262	Morada Nobre	Planaltina - VI	252	423	9
263	Loteamento Pacheco	Planaltina - VI	360	360	20
264	Vale do Sol	Planaltina - VI	524	660	4
265	Vila Feliz	Planaltina - VI	217	217	2
266	Recanto Feliz	Planaltina - VI	252	295	2
267	Projeto Sete	Planaltina - VI	287	326	2
268	Residencial Prado	Planaltina - VI	229	256	2
269	Residencial Veneza I	Planaltina - VI	256	287	2.5
270	Mestre D'Amas Etapa III	Planaltina - VI	209	268	2
271	Expansão da Vila Nova Esperança	Planaltina - VI	273	273	2
272	Portal do Amanhecer S/N	Planaltina - VI	830	1063	2.60
273	Residencial São Francisco	Planaltina - VI	240	275	4
274	COOHAPLAN - Vila Dimas	Planaltina - VI	497	667	4.9
275	Nova Esperança	Planaltina - VI	168	168	2
276	Rural Mestre d'Armas	Planaltina - VI			
277	Vila Nova Esperança Ch. 33	Planaltina - VI	304	304	2
278	Ass. Resid Sul Americana	Planaltina - VI	152	152	30
279	DVO (Planaltina)	Planaltina - VI	266	266	8.10
280	Parque Sol Nascente (Planaltina)	Planaltina - VI	22	142	7.5
281	Setor Residencial Nova Esperança	Planaltina - VI	230	230	2
282	Vale do Amanhecer	Planaltina - VI	10449	11004	4
283	João Correia Silva Espólio	Planaltina - VI			3.1
284	Núcleo Rural Taquara	Planaltina - VI	1126	1230	2
285	Eldorado	Planaltina - VI	100	460	6
286	Bairro N. S. Fátima	Planaltina - VI	480	480	36
287	Chácara ou Residencial Monte Verde	Lago Norte - RA XVIII			-
288	Granjas Reunidas do Mirante	Lago Norte - RA XVIII			19.6858
289	Mansões Alvorada	Lago Norte - RA XVIII			40
290	Mirante do Paranoá	Lago Norte - RA XVIII			45

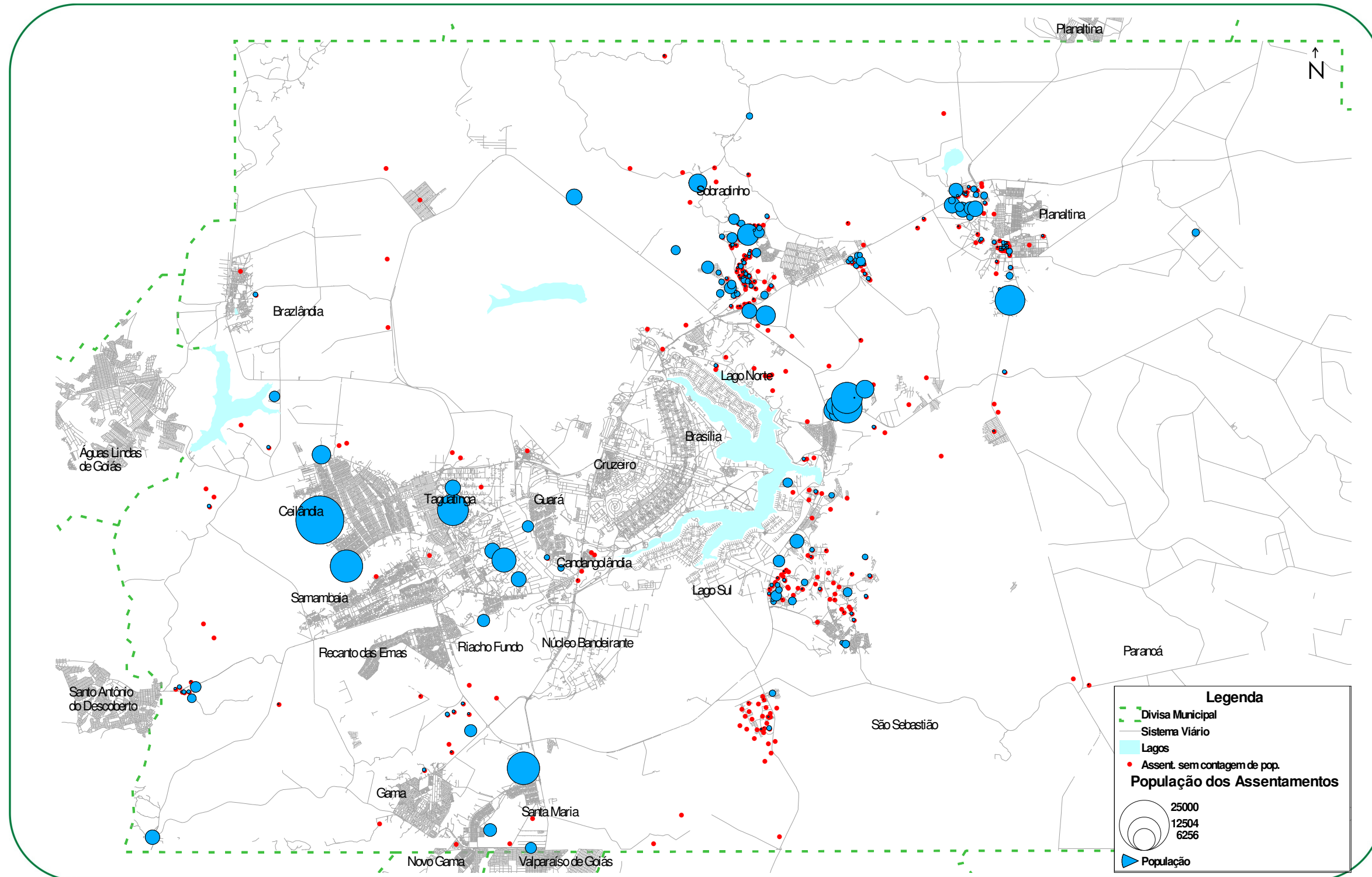
	Assentamentos	RA	População verificada 2006	População prevista 2006	Área (ha)
291	Porto Seguro	Lago Norte - RA XVIII	372	439	0.44
292	Privê Lago Norte I	Lago Norte - RA XVIII	414	2149	73
293	Privê Lago Norte II	Lago Norte - RA XVIII	67	2780	86
294	Residencial Mirante do Castelo	Lago Norte - RA XVIII		17	-
295	Residencial Topázio	Lago Norte - RA XVIII			263
296	Residencial Tomahawk	Lago Norte - RA XVIII			457
297	Prolago (ocupações diversas Privê I)	Lago Norte - RA XVIII	0	20	-
298	Chácara Oásis	Lago Norte - RA XVIII	70	100	28
299	Ocupações Diversas Chácara Paranoá	Lago Norte - RA XVIII	50	50	0.45
300	COOPERFRUT- Proj. Man II 3/404	Ceilândia - RA IX	400	400	123.31
301	PICAG 3/372 - sem nome	Ceilândia - RA IX	56	56	59.47
302	Quintas Amarante PICAG 4/491 4/492	Ceilândia - RA IX	426	726	62.00
303	Residencial Monte Verde PICAG 4/494	Ceilândia - RA IX	30	2181	50.00
304	Vista Bela PICAG 4/492 e 4/493	Ceilândia - RA IX			48.00
305	Chácara Weiller PICAG 3/369	Ceilândia - RA IX			
306	Fazenda Country PICAG 3/430	Ceilândia - RA IX			
307	Agrícola Privê Lucena Roriz	Ceilândia - RA IX	4754	4868	52.16
308	Parque Sol Nascente (Ceilândia)	Ceilândia - RA IX	23374	37096	573.00
309	Pôr do Sol	Ceilândia - RA IX	12000	12000	128.18
310	Privê Residencial Mont Serrat	Ceilândia - RA IX			-
311	Mini Granjas do Torto	Brasília - RA I			12
312	Núcleo Rural Boa Esperança	Brasília - RA I			281
313	Rua dos Eucaliptos	Brasília - RA I			-
314	Vila Estrutural	SCIA - RA XXV			214.8496
315	Chácara San Francisco	Santa Maria - RA XIII	34	299	20.3175
316	Chapéu de Pedra	Santa Maria - RA XIII	17	1129	21.8031
317	Porto Rico	Santa Maria - RA XIII	2628	2657	93.8122
318	Construções ACNT Ltda.	Santa Maria - RA XIII	0		20.00
319	Ecológico Parque do Mirante	Santa Maria - RA XIII	640	1575	37.9613
320	Estância Del Rey	Santa Maria - RA XIII	89	363	10.7035
321	Floresta Residencial	Santa Maria - RA XIII	0	476	19.6858
322	Gahya Vivências e Convivências	Santa Maria - RA XIII	0	3800	104.98
323	Jardim Atlântico Sul	Santa Maria - RA XIII	38	632	21.4586
324	Luiz Arantes	Santa Maria - RA XIII			3.2116
325	Mansões Flamboyant	Santa Maria - RA XIII	76	144	4.48
326	Mansões Rurais Lago Sul	Santa Maria - RA XIII	51	291	12.6928
327	Privê Lago Sul	Santa Maria - RA XIII	76	144	15.65
328	Quintas do Trevo	Santa Maria - RA XIII	13	426	8.2862
329	Residencial Asas Douradas	Santa Maria - RA XIII	0	156	4.6348
330	Residencial Atenas	Santa Maria - RA XIII	0	550	11.1648
331	Residencial Canaã	Santa Maria - RA XIII	0	73	2.3175
332	Residencial Porto Pilar	Santa Maria - RA XIII	0	12000	79.86
333	Residencial Querência	Santa Maria - RA XIII	0	271	10.06

	Assentamentos	RA	População verificada 2006	População prevista 2006	Área (ha)
334	Residencial Retiro das Pedras	Santa Maria - RA XIII	0	3200	72.8439
335	Residencial Santa Felicidade	Santa Maria - RA XIII	0	565	
336	Residencial Santa Maria	Santa Maria - RA XIII	2105	2105	10.6143
337	Residencial Santos Dummont	Santa Maria - RA XIII	12000	12000	113.2844
338	Residencial Vale das Palmeiras	Santa Maria - RA XIII	177	384	7.1819
339	San Francisco II	Santa Maria - RA XIII	55	1264	44.7474
340	Santa Bárbara	Santa Maria - RA XIII	177	531	15.3696
341	Santa Mônica	Santa Maria - RA XIII	0	3584	149.53
342	Villagio Futuro	Santa Maria - RA XIII			2,5
343	Ecovila Arca de Gaia	Santa Maria - RA XIII		80	16,64
344	Quinta das Flores	Santa Maria - RA XIII	0	400	10
345	Quinta da Boa Vista	Santa Maria - RA XIII	0	450	9
346	Mirante das Estrelas	Santa Maria - RA XIII	0	384	12,18
347	São Francisco III	Santa Maria - RA XIII	0	304	7,1810
348	Residencial Villa Rio	Santa Maria - RA XIII		232	4,6620
349	Colônia Agrícola Sucupira	Riacho Fundo - RA XVII	2433	2902	52,3868
350	Agroubano de Brasília - CAUB II	Riacho Fundo - RA XVII			17,9
351	Agroubano de Brasília - CAUB I	Riacho Fundo - RA XVII			17,9
352	Residencial Buritis	Recanto das Emas RA - XV	1467	2318	-
353	Residencial Dom Pedro	Recanto das Emas RA - XV	488	738	7,349
354	Residencial Galiléia	Recanto das Emas RA - XV	202	379	17,0000
355	Residencial São Francisco	Recanto das Emas RA - XV	1995	2350	22,41
356	Residencial Dom Francisco	Recanto das Emas RA - XV	424	1157	7,3
357	Colônia Agrícola Águas Claras	Guará - RA X	2189	3644	218,81
358	Colônia Agrícola Bernardo Sayão	Guará - RA X	710	887	39,9004
359	Colônia Agrícola IAPI	Guará - RA X	920	1224	66,0055
360	Residencial Victória	Gama - RA II	102	447	
361	Engenho das Lages	Gama - RA II	3188	3750	41,77
362	Granjas Reunidas Asa Branca	Gama - RA II	165	510	110,60
363	Loteamento Ponte Alta de Cima	Gama - RA II	327	582	135,06
364	Parque do Gama	Gama - RA II	199	612	7
365	Projeto Agronasa	Gama - RA II	2363	3000	199,65
366	Quadra Mansões do Gama	Gama - RA II	338	450	63,97
367	Residencial das Palmeiras / CooperGuará	Gama - RA II	522	799	3,2
368	Residencial Mansões Paraíso (CODAMA)	Gama - RA II	417	1444	10
369	Residencial Ponte Alta de Cima	Gama - RA II	255	327	152
370	Vila DVO (Gama)	Gama - RA II			45,22
371	Comunidade Cerâmica	Gama - RA II			314,28
372	Residencial Vencturis Vent	Gama - RA II			-

	Assentamentos	RA	População verificada 2006	População prevista 2006	Área (ha)
373	SPMS - Chácaras DF 003	Candangolândia - RA XIX	100	100	9,4110
374	Residencial Teresópolis	Sobradinho - RA V	0	2987	
375	Residencial Esplanada	Taguatinga - RA III	0		
376	Confiança	Planaltina - VI	0	200	4,0
377	Residencial Sunshine (antigo Sol Nascente)	São Sebastião - RA XIV	0		
378	Privê Residencial Riviera	Paranoá - RA VII			
379	Expansão da Vila São José	Brazlândia - RA IV	-		
380	Rua do Mato	Sobradinho - RA V			

Fonte: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA), 2008.

A Figura 3 apresenta o cartograma com a comparação entre as populações de cada um dos assentamentos irregulares do Distrito Federal. Nele podem ser verificadas as áreas com maior e menor concentração populacional e os assentamentos que, segundo critérios da SEDUMA, não possuíam população ou ela não pôde ser medida.



Fonte: Execução própria da Consultora com base nas informações fornecidas pela Secretaria de Estado De Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA)

Figura 3: Cartograma com a concentração populacional

3 PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL – PTU/DF

O PTU/DF tem como objetivo geral promover as condições de mobilidade e acessibilidade da população do Distrito Federal, em particular aquela de menor renda, aumentando a integração entre os núcleos urbanos do Distrito Federal.

As ações propostas visam a implantação de um novo modelo de operação do Sistema de Transporte Público Coletivo – STPC/DF, que considera a integração dos modos de transporte (metrô e ônibus) e privilegia o modo de transporte coletivo. Adicionalmente, o Programa contempla ações que beneficiam o tráfego geral e a segurança de trânsito, particularmente, os modos de transporte não motorizado.

As ações previstas são de natureza institucional, operacional e física, conforme indicado a seguir:

- Institucional - revisão do marco regulatório, reorganização dos órgãos de planejamento e gestão dos transportes, instalação da Câmara de Compensação de Receitas e Créditos, aquisição de equipamentos e softwares e adoção de novos procedimentos de gestão e controle operacional, capacitação das equipes envolvidas;
- Operacional - reorganização da rede de transporte coletivo, implantação da integração operacional e tarifária, alterações na circulação, medidas operacionais de segurança de trânsito;
- Física – implantação de obras viárias (corredores de ônibus, aumento de capacidade viária, melhorias viárias), construção e reforma de terminais, implantação de passarelas para pedestres, implantação de ciclovias.

O prazo de implantação do programa é de 5 (cinco) anos e o seu orçamento monta a US\$269,89 milhões, dos quais 65,5% provêm de empréstimo do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID - e o restante de contrapartida do GDF.

3.1 Os componentes do Programa

O programa está estruturado em três componentes, como indicado a seguir.

3.1.1 Componente 1 - Engenharia e administração

Este componente compreende os itens:

- a) Estudos e Projetos de Engenharia - contempla os investimentos associados aos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, e os projetos de engenharia das obras previstas no Programa;
- b) Gastos de Administração – corresponde ao conjunto dos serviços e atividades a cargo da Unidade de Gerenciamento do Programa - UGP, responsável pelo controle da execução das intervenções propostas no Programa. Inclui os investimentos necessários à contratação dos serviços de consultoria de apoio ao gerenciamento do Programa, das auditorias

contábil-financeira e ambiental do Programa, bem como a supervisão ambiental e os custos de comunicação socioambiental.

3.1.2 Componente 2 – Investimentos para a modernização do transporte urbano

Este componente compreende os itens:

- a) Modernização e integração do transporte público coletivo – este componente abrange as intervenções e ações que visam melhorar a operação e a cobertura do transporte público coletivo, bem como a viabilização da implantação de um sistema integrado de transportes. Inclui as obras de infraestrutura viária que permite priorizar a operação do transporte coletivo, em particular no Eixo Oeste – Ceilândia – Taguatinga – Plano Piloto, assim como as obras complementares – terminais de integração ônibus-metrô, terminais de ônibus, pontos de parada, e melhoramento de vias secundárias e locais;
- b) Melhoria da segurança viária para o transporte motorizado e não-motorizado – este componente compreende o tratamento de pontos críticos de acidentes de trânsito situados em vias urbanas e em rodovias, a implantação de passagens para pedestres no Eixo Rodoviário, a implantação de passarelas para pedestres em rodovias, e a implantação de ciclovias;
- c) Centro de Controle Operacional e sistema de semáforos – contempla a implantação de um Centro de Controle Operacional conectado a um sistema de semáforos centralizados e a câmaras, permitindo contar com o monitoramento e regulação do trânsito veicular;
- d) Sistema de Gestão e Operação do Transporte Público – compreende a aquisição de equipamentos de informática destinados a melhorar a capacidade de planejamento, gestão e controle operacional por parte da Autarquia – DFTrans -e da Secretaria de Transportes;
- e) Supervisão de obras – a ser contratada pela UGP, inclui serviços de consultoria especializada para garantir o cumprimento dos cronogramas do trabalho, dos projetos e das especificações técnicas.

3.1.3 Componente 3 - Fortalecimento Institucional

Este componente compreende os itens:

- a) Contempla o apoio à Secretaria de Transportes, com a implementação de um sistema de gerenciamento da informação para o transporte público;
- b) Apoio à DFTrans, por meio do reforço à capacidade tecnológica, técnica e institucional e o financiamento da instalação, teste e funcionamento da Câmara de Receitas e Créditos;
- c) Apoio à Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, no que concerne às questões ambientais relacionadas ao Programa e à gestão

ambiental dos sistemas de transporte público coletivo e sua infra-estrutura, e à aquisição de equipamentos de medição de qualidade do ar e ruído e à realização do seminário de urbanismo e estudo de mobilidade.

3.2 Benefícios e resultados esperados

Os benefícios específicos considerados no Distrito Federal como consequência do Programa são:

- a) Melhor organização, eficiência, eficácia e equidade do transporte urbano;
- b) Melhores condições operacionais do transporte público;
- c) Maior congruência entre o padrão de desenvolvimento urbano existente na região do Distrito Federal e a oferta de transporte público;
- d) Menores tempos de viagem por transporte público entre as Regiões Administrativas e o Plano Piloto;
- e) Melhores condições de acessibilidade universal do transporte público;
- f) Estrutura de preço mais justa para o usuário do transporte público por meio da integração tarifária entre rotas;
- g) Melhores condições de segurança viária para pedestres e ciclistas;
- h) Monitoramento da poluição do ar e sonora por meio;
- i) Racionalização da oferta de serviços de transporte público;
- j) Melhoria nas interseções críticas e na infra-estrutura viária.

3.3 Impacto sobre a pobreza

O Programa contribuirá na geração de melhores condições de acessibilidade e mobilidade para a população de baixa renda residente nas RAs, o que contribuirá com o processo de inclusão social e econômica destas populações.

3.4 Impactos sociais e ambientais e estratégia socioambiental do Programa

As melhorias na circulação viária e na redução do congestionamento que são advindos do Programa contribuirão para uma redução das emissões de gases tóxicos à atmosfera, com efeitos ambientais positivos, em termos de melhor qualidade do ar. Espera-se ainda obter a redução dos níveis sonoros nos corredores de transporte público. Ao facilitar as condições de mobilidade dentro do Distrito Federal, o Programa também terá efeitos positivos na qualidade de vida da população, por meio da redução dos tempos de viagem, maiores facilidades de deslocamento, e oportunidades de acesso aos diversos locais de realização de atividades.

O Programa implementará medidas mitigadoras de seus impactos negativos. Nesse sentido, serão realizadas ações específicas para reassentar ambulantes que eventualmente precisem ser retirados da área de intervenção do Programa e ações para

realocar motoristas e cobradores que possam ser afetados em virtude da racionalização do transporte público.

A estratégia socioambiental adotada pelo Programa inclui uma Avaliação Ambiental Estratégica e uma análise prévia dos aspectos socioambientais de cada uma das obras a serem executadas. Os impactos negativos identificados serão objeto de medidas de prevenção, mitigação e compensação, conforme a necessidade.

3.5 Modelo Operacional

O atual sistema de transporte coletivo do Distrito Federal é estruturado em linhas diretas entre as origens e os destinos de viagens, sem qualquer integração entre elas. Este modelo propicia que a maioria das linhas apresente longo tempo de espera e funcione apenas no período do pico, limitando a mobilidade daqueles usuários moradores de áreas de baixa densidade. Além disso, vários serviços convivem sem qualquer hierarquia ou integração.

O novo modelo operacional admite integração operacional e tarifária em um esquema conhecido como tronco-alimentado. Tal solução considera uma hierarquia funcional entre os serviços de transporte público em que veículos de maior capacidade circulam continuamente entre terminais de maior porte, trafegando em vias ditas troncais com algum tipo de tratamento viário preferencial. Nos terminais ou em qualquer ponto da rede, os passageiros podem trocar de veículo fazendo o trajeto mais conveniente para atender a sua necessidade. O metrô faz parte dessa concepção, sendo explicitamente tratado como um dos eixos troncais no planejamento.

A nova rede de transporte público deverá manter as possibilidades de deslocamento anteriormente disponíveis como também deverá melhor servir a algumas áreas, além de aumentar as condições de conforto, rapidez e confiabilidade do transporte, não obstante a necessidade de transbordo entre veículos — nos terminais ou ao longo da própria rede. Além do menor tempo despendido em deslocamento urbano, espera-se que o custo de realização do trajeto completo entre origem e destino em alguns casos seja menor do que aquele da situação anterior mediante integração tarifária.

A Figura 4 apresenta o mapa esquemático da rede proposta e localização dos terminais e estações.

3.6 Integração operacional e tarifária

A política tarifária proposta tem os objetivos de:

- Elevar a mobilidade da população de baixa renda, transferindo deslocamentos a pé para o sistema de transporte público;
- Induzir movimentos internos nas cidades do Distrito Federal para facilitar a geração de empregos locais;
- Manter o equilíbrio econômico-financeiro do Sistema Integrado de Transporte;
- Incentivar a integração tarifária do sistema de transporte;

- Definir uma estrutura tarifária simples e adequada às peculiaridades do Distrito Federal;
- Controlar a utilização de gratuidades e descontos;
- Gerenciar a demanda, incentivando movimentos no período entre-picos.

Para tanto, as tarifas das linhas circulares (alimentadoras/ distribuidoras) internas às cidades devem ter o menor preço das linhas do sistema de transportes, para efeito do primeiro objetivo de incentivar a substituição de deslocamentos a pé. Por outro lado, a tarifa integrada, em que se utiliza sucessivamente ou uma linha circular, uma de ligação (troncal) e outra circular, ou apenas uma circular e uma de integração (em qualquer ordem), não poderá ser superior à maior das tarifas do metrô ou dos ônibus que comporão a viagem, consideradas isoladamente.

Dessa forma, possibilita-se ao usuário o deslocamento entre dois pontos da rede com o pagamento de uma só tarifa. Serão permitidas até duas integrações, compostas de duas linhas circulares e uma de ligação, dentro do intervalo definido como limite para a viagem integrada.

3.7 Frota

A partir da indicação da frota demandada pelo Sistema Integrado de Transporte, foi definida sua especificação básica e seus quantitativos. Adicionalmente, a Secretaria de Transportes definiu cronograma de renovação da frota para os operadores atuais. O novo perfil da frota considera veículos de maior capacidade nas linhas troncais e de menor capacidade nas linhas alimentadoras e distribuidoras. Além disso, parte da frota disporá de características físicas que favoreçam a acessibilidade universal, atendendo a idosos, gestantes e outros portadores de necessidades especiais, conforme legislação federal.

3.8 Sistema viário

A rede viária para o tráfego geral no Distrito Federal é, em geral, de boa qualidade. No entanto, vários segmentos da rede apresentam sinais de saturação nos períodos de pico.

Uma vez que não existe prioridade de circulação para o transporte coletivo, seja em termos de reserva de espaço viário ou nos semáforos, os congestionamentos afetam sobremaneira os usuários de transporte coletivo. As baixas velocidades alcançadas implicam maiores tempos de viagem, necessidade de maior frota, maiores custos de produção dos serviços e maiores tarifas, num processo que resulta em menor eficiência e menor atratividade do transporte coletivo.

Para dar suporte à nova concepção físico operacional, prevêem-se diversas intervenções físicas que vão beneficiar o tráfego geral e o transporte coletivo em particular, conforme ilustrado na Figura 5.

3.9 Terminais de passageiros e pontos de parada

A nova concepção operacional prevista para o sistema de transporte apoia-se em terminais situados nas diversas cidades do Distrito Federal. O programa prevê a implantação ou reforma dos terminais considerados na nova rede de transporte.

Os terminais a serem construídos, destacam-se: os terminais para integração metrô-ônibus situados na Ceilândia, em Samambaia e no Guará; o terminal de ônibus Asa Norte, que fará a conexão das linhas que vêm do lado Norte – Planaltina, Sobradinho, Varjão, Lago Norte – e a rede de linhas do Plano Piloto; o terminal de ônibus Park Way, que faz a conexão entre a rede de linhas de ônibus do Sul – Gama e Santa Maria – da região Leste – Lago Sul, Paranoá, São Sebastião e da Oeste – Taguatinga, Ceilândia, Recanto das Emas, Riacho Fundo, Núcleo Bandeirante.

Adicionalmente, prevê-se a implantação de novos abrigos em toda a rede de transporte coletivo, a reforma dos existentes e a implantação de baias e de sinalização com identidade visual. Os abrigos situados nas estradas-parque serão projetados em conjunto com passagens ou passarelas de pedestres.

3.10 Gestão e segurança de trânsito

O componente Gestão e Segurança de Trânsito abrange um conjunto de projetos destacando-se aqueles voltados para a redução dos acidentes de trânsito e para a melhoria da proteção dos pedestres. Envolve diretamente o Departamento de Trânsito – DETRAN e o Departamento de Estradas de Rodagem – DER, órgãos responsáveis pela operação do sistema viário no Distrito Federal.

3.10.1 Identificação e tratamento de pontos críticos

O tratamento de pontos críticos compreende a identificação de interseções e de pequenos trechos viários com elevados índices de acidentes e a aplicação de medidas de engenharia capazes de reduzir substancialmente tais ocorrências. A metodologia do estudo compreende as seguintes etapas:

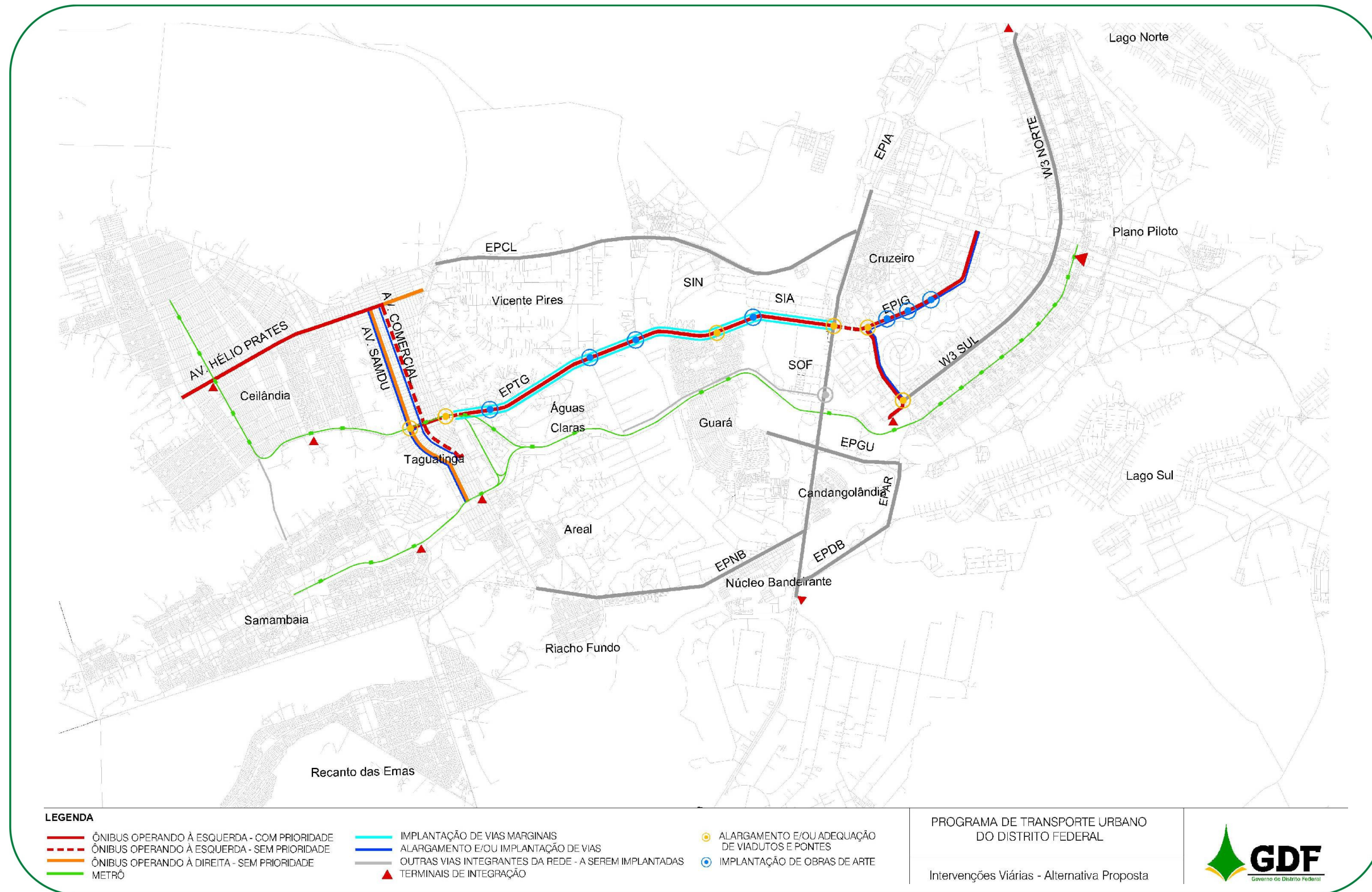
- a) Identificação dos locais críticos;
- b) Diagnóstico;
- c) Elaboração de soluções de engenharia;
- d) Seleção de projetos (pré-viabilidade econômica);
- e) Elaboração de projetos executivos;
- f) Viabilidade econômica;

g) Implantação de obras e serviços.

3.10.2 Ciclovias

A melhoria das condições de mobilidade e de segurança dos ciclistas é prioridade do Programa de Transporte Urbano. A integração da bicicleta com o metrô será incentivada mediante a implantação de bicicletários junto às estações mais demandadas por ciclistas, dando-lhes maior segurança contra furtos e estimulando o uso de bicicletas.

Será produzido um manual de especificação de um projeto padrão de sistema de ciclovias, com destaque para bicicletários. Pesquisas diversas foram desenvolvidas para definir redes cicloviárias nas várias regiões do Distrito Federal. O PTU/DF contempla a implantação de cerca de 64km de ciclovias.



Fonte: Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal (PTU/DF).

Figura 5: Intervenções Viárias da Alternativa Proposta

3.11 Centro de Controle Operacional - CCO

Trata-se de centro de controle para o tráfego geral, de responsabilidade do Departamento de Trânsito do Distrito Federal – DETRAN/DF. O CCO centraliza atividades virtuais de fiscalização e coordena todas as funções operacionais, sendo alimentado com informações colhidas por equipamentos dispostos ao longo das vias públicas. O Centro de Controle Operacional abrigará uma unidade central de inteligência onde serão tomadas as decisões de intervenção no ambiente viário, em favor da fluidez e da segurança do trânsito.

Estarão sob controle do CCO:

- a) Semáforos e controladores;
- b) Câmeras de vídeo;
- c) Detectores de fluxos de veículos;
- d) Painéis de mensagens variáveis.

Entre os principais benefícios esperados com a implantação do CCO estão a otimização da capacidade viária nos cruzamentos semaforizados, o aumento da segurança viária, a melhoria das condições ambientais e, ainda, a melhoria da segurança pública.

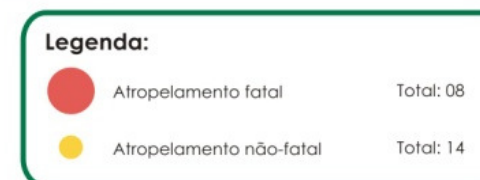
3.12 Estudo de Travessia de Pedestres

O Eixo Rodoviário de Brasília (DF 002) é a rodovia do Distrito Federal com maior índice de vítimas fatais por quilômetro. Por esse motivo, e também pela constatação quanto às dificuldades dos pedestres de cruzar essa rodovia, foi realizado, no âmbito do PTU-DF, um estudo de segurança de pedestres no Eixo Rodoviário (“Eixão”) para a recomendação de medidas corretivas a serem implantadas.

Esta rodovia apresenta um elevado número de acidentes com pedestres. Em 2006, segundo dados preliminares do Núcleo de Pesquisa e Tratamento de Dados do Departamento de Trânsito – DETRAN ocorreram 34 atropelamentos no Eixo Rodoviário, acarretando 12 vítimas fatais (pedestres).

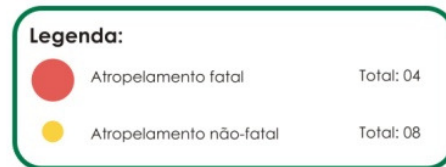
De acordo com dados do estudo, em 2007 circulavam pelo Eixão quase 40.000 veículos diários, por sentido. O volume de pedestres que cruzava o Eixo diariamente situava-se próximo a 100.000. A maior parcela dos pedestres (86 %) atravessava o Eixão por meio de passagens subterrâneas, enquanto o restante (14 %) o fazia no nível da rodovia.

A Figura 6 e a Figura 7 apresentam os locais de acidente com pedestres na parte Sul e Norte do Eixo Rodoviário, respectivamente.



Fonte: Estudo de Segurança de Pedestres no Eixo Rodoviário. DER, 2007

Figura 6: Locais de acidentes com pedestres na DF 002 – Eixão Sul – Ano de 2006



Fonte: Estudo de Segurança de Pedestres no Eixo Rodoviário. DER, 2007

Figura 7: Locais de acidentes com pedestres na DF 002 – Eixão Norte – Ano de 2006

Para o desenvolvimento do estudo o DER realizou Contagens de Pedestres e Pesquisas de Opinião para melhor quantificar os atropelamentos no Eixo Rodoviário.

As contagens de pedestres foram realizadas nas 18 passagens subterrâneas e em 19 pontos do Eixo Rodoviário para as travessias no nível do Eixo Rodoviário.

A Tabela 2 e a Tabela 3 mostram os volumes de pedestres identificados na pesquisa realizada.

Tabela 2: Volume de pedestres nas passagens subterrâneas do Eixo Rodoviário

Passagem subterrânea	Volume de pedestres / dia
Galeria dos Estados	12.568
Setor Bancário Sul	11.441
SQS 203	2.867
SQS 205	2.167
SQS 207	2.842
SQS 209	2.540
SQS 211	2.324
SQS 213	2.372
SQS 215	1.898
Metrô	12.242
Setor Hospitalar Norte	1.145
SQN 203	2.054
SQN 205	2.403
SQN 207	2.281
SQN 209	2.892
SQN 211	2.796
SQN 213	1.428
SQN 215	1.994
TOTAL	70.254

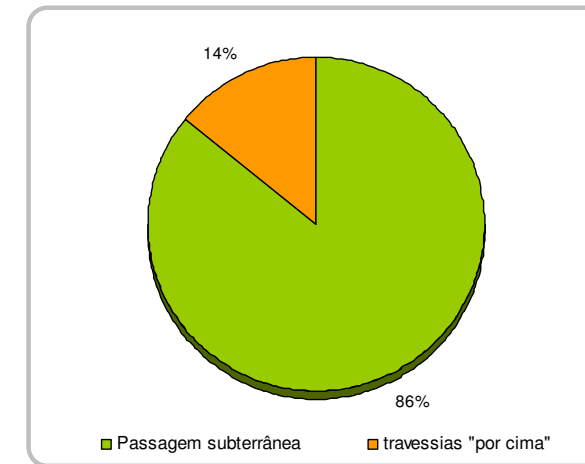
Fonte: DER, 2006

Tabela 3: Volume de pedestres no Eixo Rodoviário – travessias em nível

Local	Volume de pedestres / dia
Hospital de Base	824
SQS 102	694
SQS 103	103
km 7,5	128
km 10	1.107
km 10,9	583
km 12,1	4.078
km 13	510
Ponte do Bragueto	825
km 0,8	210
SQN 115	263
SQN 114	756
km 2,4	702
SQN 111	246
km 4,1	260
km 5,8	78
km 6,5	11
SQN 104	72
SQN 103	142
TOTAL	11.592

Fonte: DER, 2006

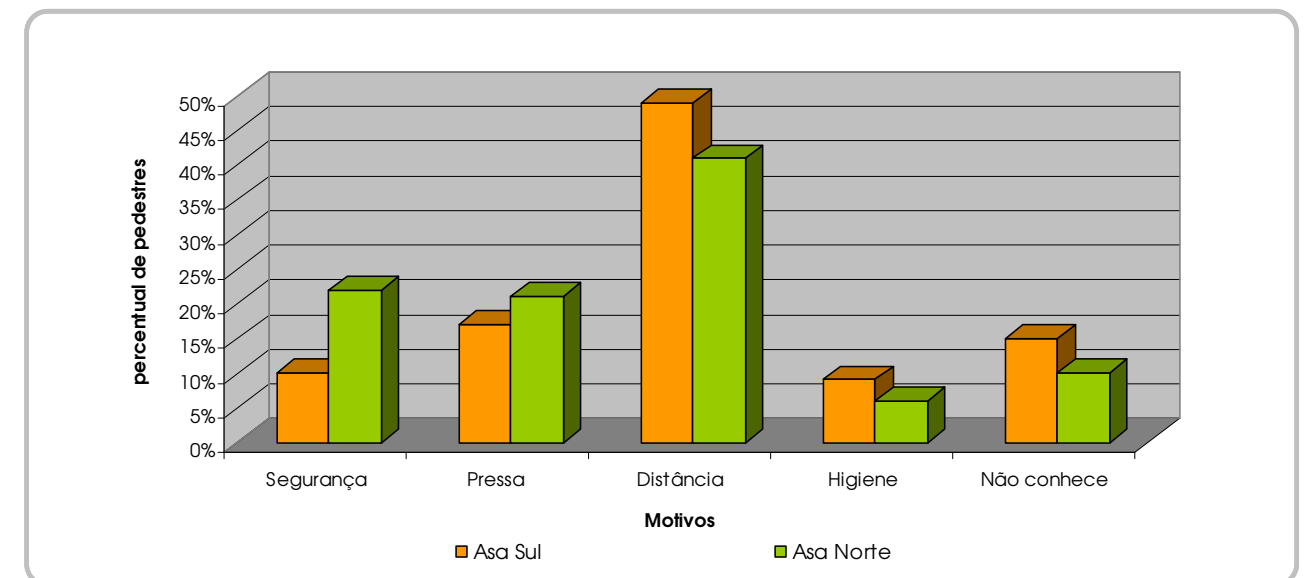
A pesquisa identificou que cerca de 100 mil travessias de pedestres eram feitas diariamente no Eixão, sendo que o número de travessias feitas no nível da via, ou seja, fora das passagens subterrâneas era de 14%, correspondendo a quase 12 mil pessoas, como ilustra o Gráfico 1.



Fonte: DER, 2006

Gráfico 1: Travessia de Pedestres no Eixo Rodoviário

Na Pesquisa de Opinião foram entrevistados 345 pedestres, e foram identificadas as principais razões pelas quais muitos pedestres atravessavam o Eixo Rodoviário "por cima", ou seja, sem utilizar as passagens subterrâneas. Os resultados da pesquisa são mostrados no Gráfico 2.



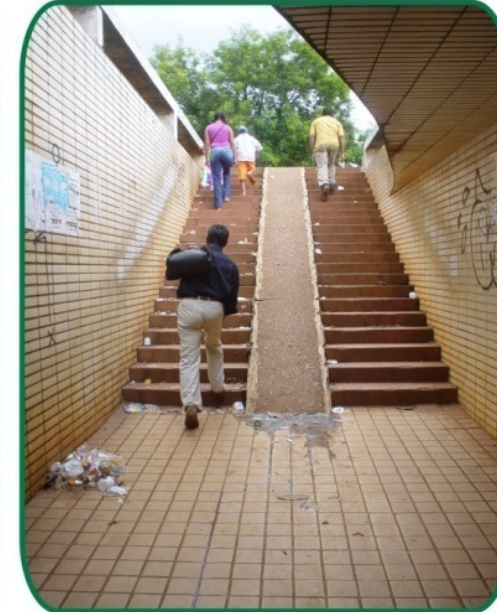
Fonte: DER, 2006

Gráfico 2: Motivos Alegados pelos Pedestres para a Não-utilização das Passagens Subterrâneas

A Figura 8 ilustra as condições das passagens subterrâneas existentes.



Caminhos de pedestres nos canteiros entre Eixão e Eixinhos, junto às passagens



Acessos inadequados para idosos, ciclistas e portadores de necessidades especiais



Caminhos inadequados levam o pedestre às passagens: Ausência de arborização ou pavimentação



A má conservação de grelhas representa perigo aos pedestres



Sujeira e pichações nas passagens.



Má conservação de pisos e revestimentos

Fonte: Estudo de Segurança de Pedestres no Eixo Rodoviário. DER, 2007

Figura 8: Condições das passagens subterrâneas no Eixão – 1

O estudo concluiu pelas seguintes soluções a serem adotadas para evitar a ocorrência de acidentes com pedestres e tornar as passagens subterrâneas mais agradáveis e seguras aos usuários:

- Construção de novas passagens subterrâneas na Asa Sul e na Asa Norte;
- Restauro e requalificação das passagens subterrâneas existentes na Asa Sul e Asa Norte;
- Retificação dos acessos em “L”;
- Construção / reforma de rampas e corrimões na Asa Sul;
- Instalação de lixeiras ao longo das passagens;
- Reforma de pisos, revestimentos, iluminação e instalação de dispositivos de drenagem;
- Exclusão dos caminhos inseguros para os pedestres;
- Pavimentação/arborização dos caminhos de pedestre junto aos acessos das passagens subterrâneas;
- Sinalização Vertical nos arredores das passagens subterrâneas, nos pontos de ônibus e nos caminhos que conduzem o pedestre às margens dos Eixinhos para indicar a existência de passagens subterrâneas;
- Campanhas educativas;
- Intensificação do policiamento nas passagens subterrâneas;
- Manutenção das passagens subterrâneas.

Vale ressaltar que o estudo evidencia as distâncias percorridas pelos pedestres para chegar ao destino desejado, como mostram a Figura 9 e a Figura 10.



Figura 9: Distância média entre as passagens = 715 m

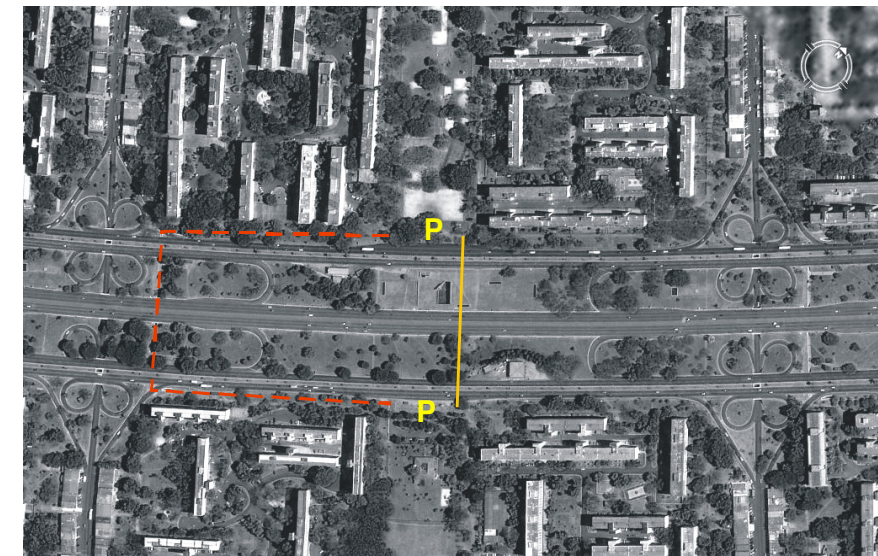


Figura 10: Travessia do Eixo Rodoviário Sul de um ponto de ônibus a outro pela passagem subterrânea = 770 m. “Por cima” do Eixo = 175 m.

Na época desse estudo, apenas a Estação do Metrô da 114 Sul estava concluída, o que manteve esta relação de distância do ponto de ônibus/travessia subterrânea consideravelmente longa.

4 SISTEMA DE TRANSPORTE DO EIXO SUL

A implantação do Sistema de Transporte do Eixo Sul, que liga as Regiões Administrativas do Gama e Santa Maria ao Plano Piloto, faz parte da política de transportes do Governo do Distrito Federal que privilegia o transporte coletivo em detrimento do transporte individual.

O projeto para o Eixo Sul consiste na implantação de um sistema de transporte com operação regulada por controle operacional inteligente, circulando em faixa exclusiva, com a utilização de veículos de padrão diferenciado (ônibus articulados e porta à esquerda), estações localizadas no canteiro central com embarque e desembarque em nível e pagamento antecipado nas estações.

As populações do Gama, de Santa Maria e das cidades situadas no Entorno Sul do Distrito Federal serão diretamente beneficiadas. Pesquisas realizadas pela Consultora demonstram que parcelas significativas dessas populações se deslocam diariamente para o Plano Piloto e adjacências, motivadas pela grande concentração de empregos, bem como serviços e equipamentos públicos.

4.1 Conceito Operacional

O modelo operacional proposto caracteriza-se por um corredor de transporte coletivo de alto desempenho, conhecido como “*Bus Rapid Transit – BRT*”. Uma definição sucinta, que busca abarcar as características de flexibilidade e adaptabilidade dos sistemas de ônibus, descreve o Corredor de Ônibus de Alto Desempenho como um sistema de transporte de alta qualidade, que utiliza uma infra-estrutura segregada para oferecer mobilidade urbana a um custo efetivo, realizando serviços de transporte rápidos, confortáveis, com frequência, regularidade e excelência em marketing e serviços ao consumidor. (Wright, 2007)³.

O sistema proposto para o Eixo Sul é composto por um serviço básico tronco alimentado flexível, com integração físico-tarifária entre linhas alimentadoras e troncais. As linhas alimentadoras, de ligação e do Entorno Sul transportam os passageiros dos locais de origem até os terminais de onde partem linhas troncais (expressas e paradoras) com destino ao Plano Piloto. As linhas troncais circularão por vias com faixas exclusivas (exceto no Eixo Rodoviário), adjacente ao canteiro central e com ultrapassagem nos pontos de parada.

A integração ocorre em terminais e estações fechadas, com pagamento antecipado da tarifa, seja no primeiro ônibus ou em bilheterias nas estações/terminais. O embarque e desembarque das linhas troncais ocorre em plataformas elevadas, no mesmo nível do piso dos ônibus. A adoção desse conceito possibilita a implantação de um tratamento especial dos pontos de parada do transporte coletivo, proporcionando uma caracterização e identificação diferenciada ao corredor Eixo Sul.

São também características deste sistema:

- Implantação de faixas exclusivas para ônibus das linhas troncais adjacentes ao canteiro central e com ultrapassagem nos pontos de parada;

³ Wright, L, Hook, W, 2007, *Bus Rapid Transit – Planning Guide*. ITDP

- Estações com plataforma de embarque/desembarque ao nível do piso elevado com pagamento antecipado e áreas fechadas disponibilizando aos usuários conforto e segurança;
- Ônibus com múltiplas portas para o embarque e desembarque no mesmo nível das plataformas das estações e terminais;
- Utilização de veículos de alta capacidade compatíveis com as demandas das linhas troncais;
- Serviços diferenciados nas linhas troncais, como expressos e paradores;
- Prioridade para o transporte coletivo nas vias de maior intensidade de tráfego;
- Sistema de alimentação do serviço troncal ao longo dos corredores através das estações de integração;
- Área de estacionamento para veículos particulares;
- Utilização do sistema de bilhetagem eletrônica possibilitando a integração modal e intermodal (metrô);
- Estações acessíveis às pessoas portadoras de deficiência física, pedestres e ciclistas, providas também com bicicletários;
- Excelência no atendimento ao usuário, o que inclui: instalações limpas e confortáveis, bom sistema de informação e operadores bem treinados;
- Informação em tempo real dos ônibus em displays nos terminais e pontos de parada;
- Uso de GPS ou outras tecnologias de localização e controle central que permita a localização dos ônibus e a rápida reação a eventuais problemas.

O conceito operacional para o Eixo Sul propõe ainda um serviço de transporte que compete com o veículo particular em termos de tempo total de viagem, custo e conveniência. Desta forma, a rapidez do serviço deve ser um dos pilares do novo corredor para que este seja um serviço mais atrativo frente ao automóvel.

4.1.1 Serviço Troncal

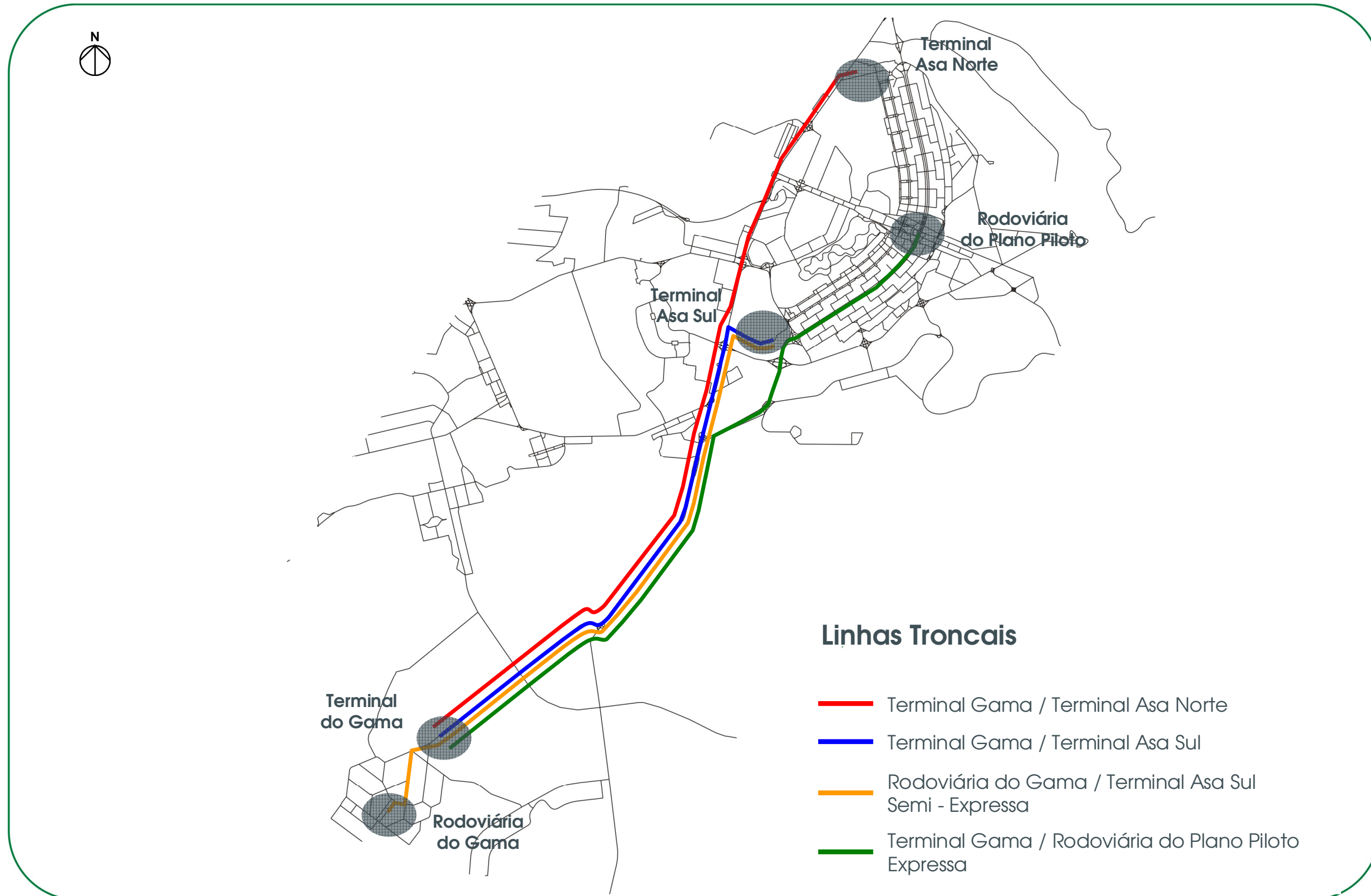
As linhas troncais projetadas formam a espinha dorsal da nova operação do sistema de ônibus do Eixo Sul do Distrito Federal. Caracteriza-se pelo trânsito de veículos tipo articulado com capacidade máxima para 160 passageiros e de moderna tecnologia, operando exclusivamente pelos corredores de faixas exclusivas, terminais de integração e estações intermediárias, servindo origens e destinos previamente determinados no estudo realizado.

As linhas projetadas para os serviços troncais que atendem à Região Administrativa do Gama são apresentadas na Figura 11 e descritas a seguir:

- Linha Troncal Paradora, com início no terminal do Gama e paradas em todos os pontos, desde sua origem até o Plano Piloto, sendo uma com destino ao Terminal Asa Sul e outra para o Terminal Asa Norte;
- Linha Troncal Semi-expressa, com início no terminal rodoviário do Gama com paradas apenas no trecho urbano da cidade e destino final o Plano Piloto, Terminal Asa Sul, com no máximo cinco paradas que serão predefinidas;
- Linha Troncal Expressa, com início no terminal do Gama e parada final na Rodoviária do Plano Piloto.

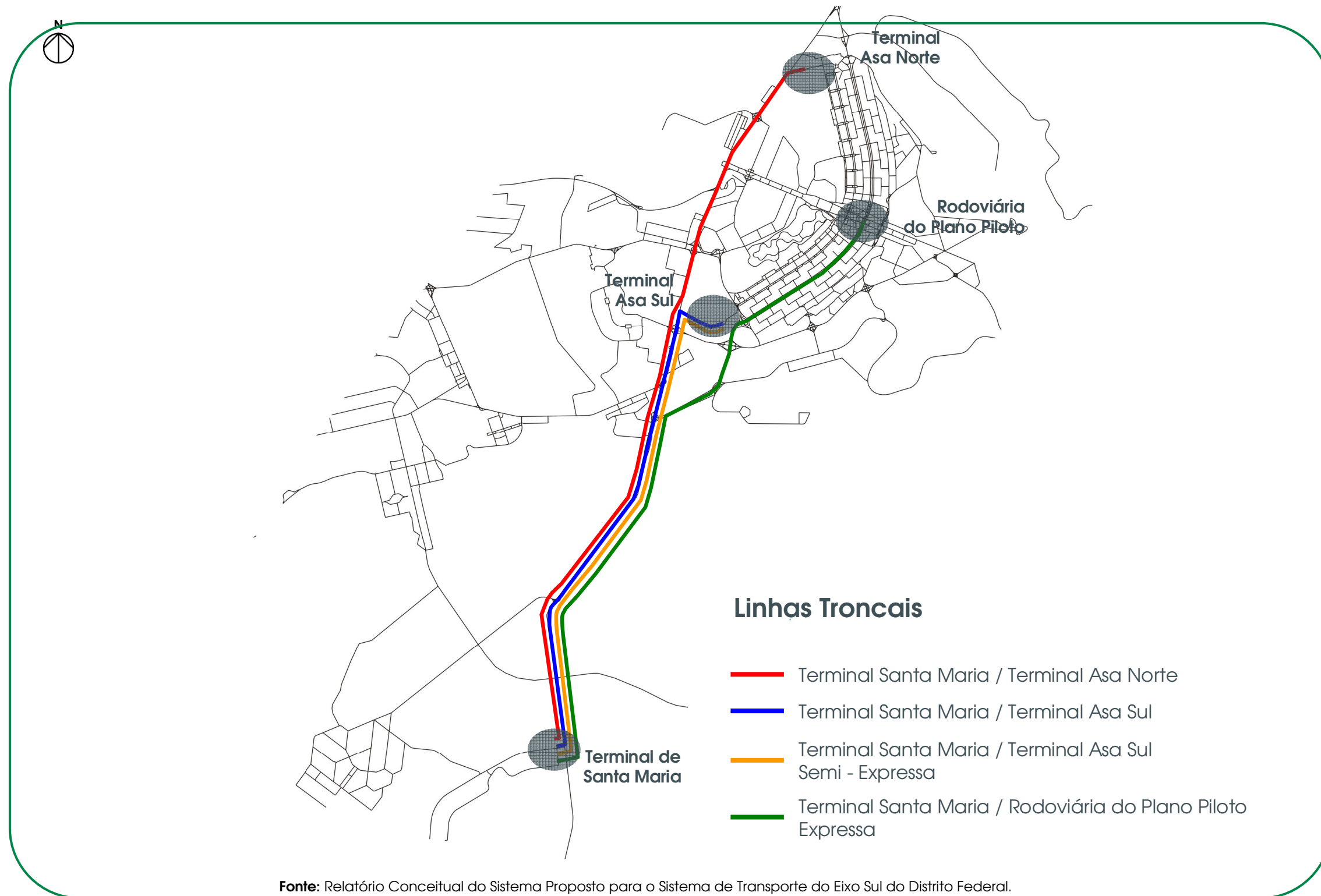
O trecho Santa Maria operará, também, com 4 (quatro) linhas troncais, descritas a seguir e identificadas na Figura 12.

- Linha Troncal Paradora, com início no terminal de Santa Maria e paradas em todos os pontos, desde sua origem até o Terminal Asa Sul .
- Linha Troncal Paradora, também com início no terminal de Santa Maria e paradas em todos os pontos até o Terminal Asa Norte;
- Linha Troncal Semi-expressa, com início no terminal Santa Maria e destino final Plano Piloto, Terminal Asa Sul, com no máximo duas paradas ao longo da EPIA, as quais serão predefinidas;
- Linha Troncal Expressa, com início no terminal Santa Maria e parada final na Rodoviária do Plano Piloto.



Fonte: Relatório Conceitual do Sistema Proposto para o Sistema de Transporte do Eixo Sul do Distrito Federal.

Figura 11: Desenho de linhas troncais da Região Administrativa do Gama



Fonte: Relatório Conceitual do Sistema Proposto para o Sistema de Transporte do Eixo Sul do Distrito Federal.

Figura 12: Desenho de Linhas troncais da Região Administrativa de Santa Maria

4.1.2 Linhas Semi-urbanas do Entorno Sul

O sistema semi-urbano do Entorno Sul irá operar com as linhas existentes, saindo de sua origem atual e integrando no Terminal proposto de Santa Maria.

4.1.3 Serviço Alimentador

O sistema de alimentação é composto por linhas curtas que operam fora dos corredores, servindo áreas de alimentação específicas. Estas linhas têm como finalidade aumentar a acessibilidade do sistema em seus extremos. Os serviços troncais estão integrados com as linhas alimentadoras urbanas. Esta integração é, na maioria dos casos, física e tarifária.

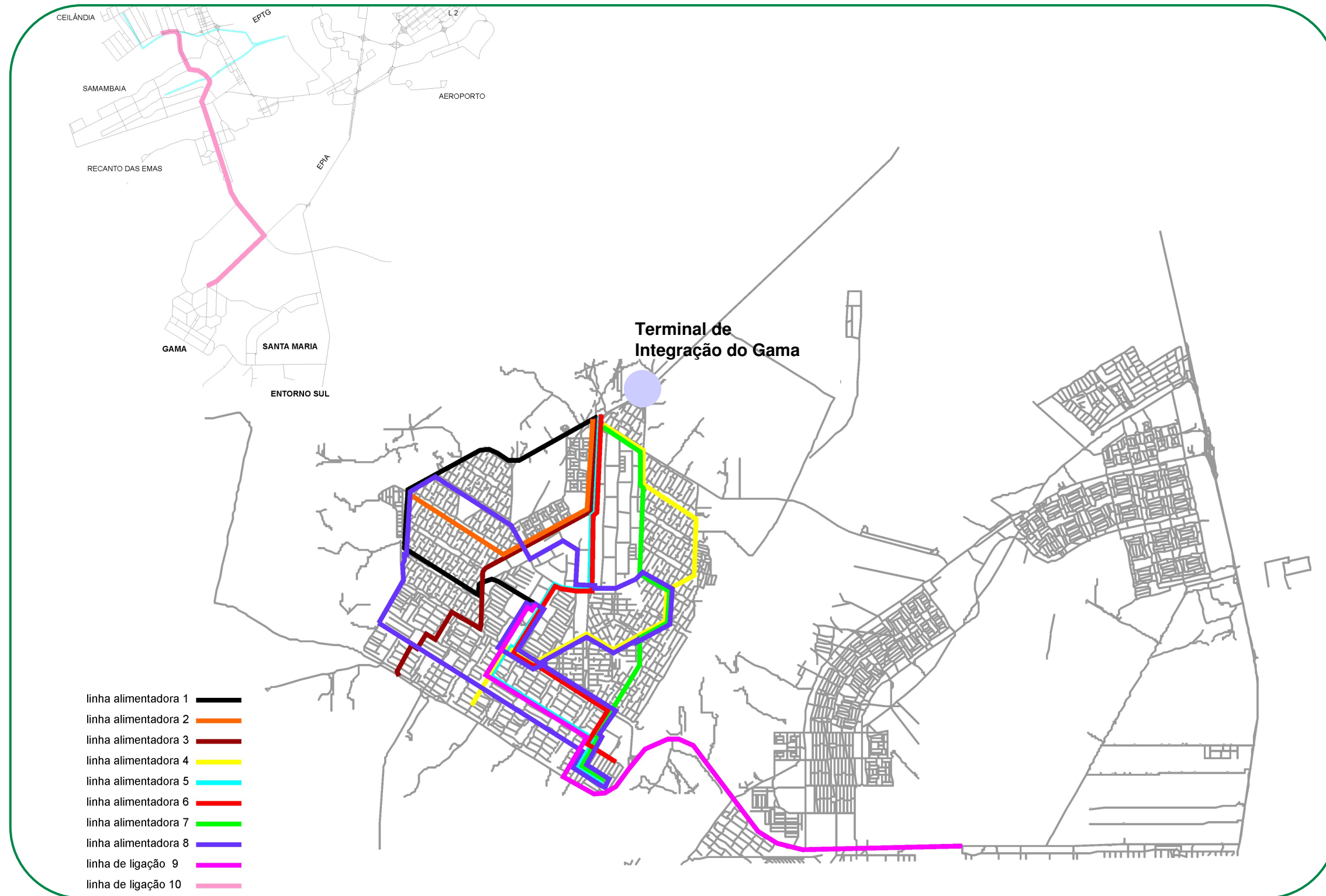
A integração física realiza-se por meio dos terminais de integração ou estações intermediárias, e do metrô, que dispõe de infra-estrutura necessária para o acesso dos usuários de um serviço a outro.

Os serviços de alimentação serão operados com uma infra-estrutura muito parecida com a atual e terá, em média, uma extensão de 6 (seis) quilômetros. Os veículos definidos preliminarmente para operar esse serviço são do tipo convencional e microônibus.

4.1.4 Linhas de Ligação

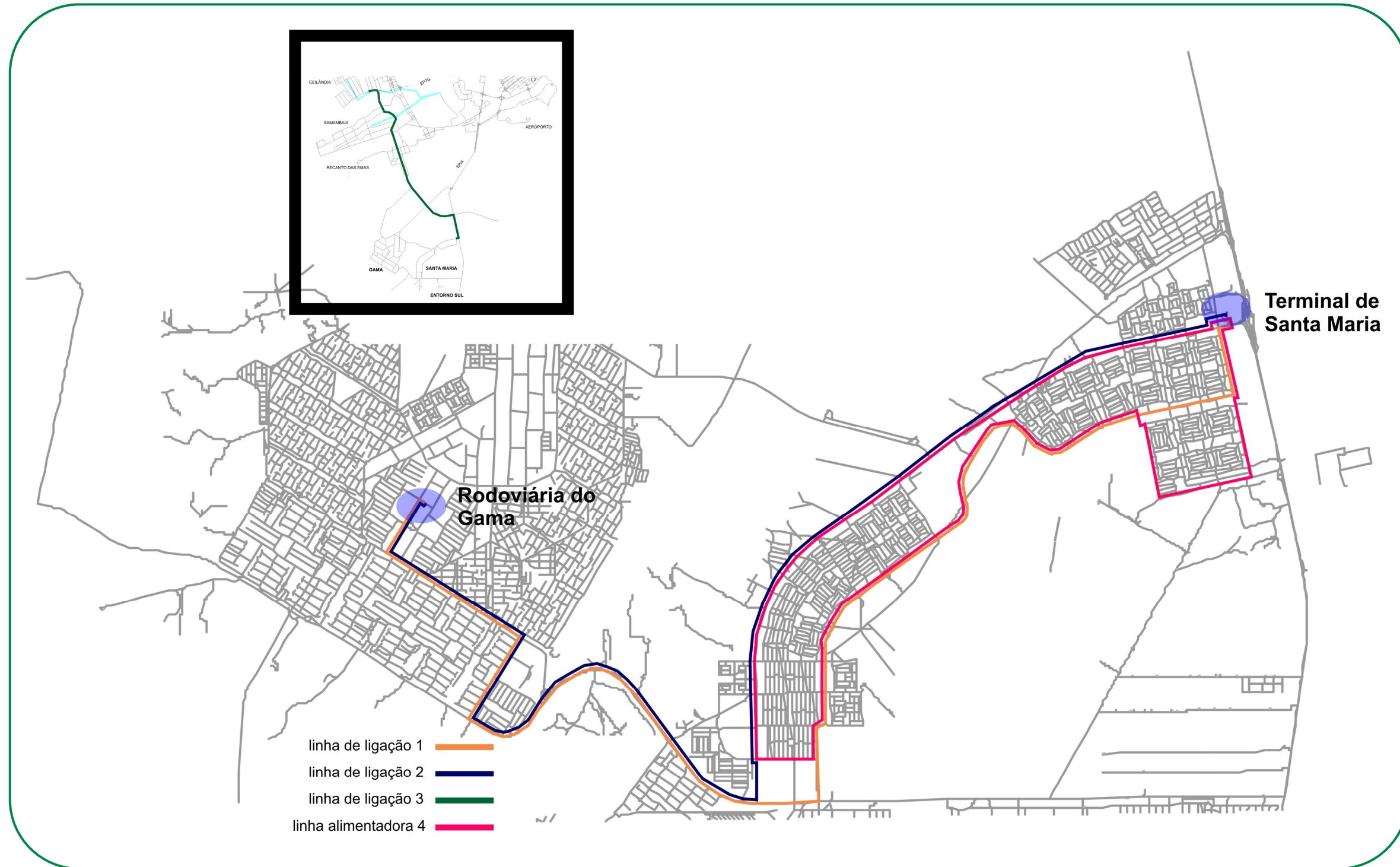
O sistema será composto, ainda, de serviços de ligação entre as Regiões Administrativas, operado por linhas que também exercerão a função de alimentação e distribuição das demandas dentro e entre RAs.

A seguir, mapas das linhas alimentadoras e de ligação propostas para as Regiões Administrativas do Gama (Figura 13) e de Santa Maria (Figura 14).



Fonte: Relatório Conceitual do Sistema Proposto para o Sistema de Transporte do Eixo Sul do Distrito Federal.

Figura 13: Desenho de Linhas Alimentadoras e de Ligação da Região Administrativa do Gama



Fonte: Relatório Conceitual do Sistema Proposto para o Sistema de Transporte do Eixo Sul do Distrito Federal.

Figura 14: Desenho de Linhas Alimentadoras e de Ligação da Região Administrativa de Santa Maria

4.2 Infraestrutura de Apoio - Terminais e Estações de Transferência

Os corredores têm pontos de parada fixos, os quais estão situados em distâncias que oscilam em um intervalo médio 800 m proporcionando que o sistema tenha um alto nível de desempenho operacional.

Os pontos de parada projetados serão de três tipos:

- Pontos Simples: pontos de parada geralmente localizados ao lado direito da via, nos quais não existe integração física;
- Estações de pequeno porte: pontos nos corredores principais nos quais os usuários podem realizar transbordos entre linhas alimentadoras urbanas e linhas troncais. Cumpre com a função de receber parte dos passageiros da rede alimentadora e aqueles que chegam caminhando e integrá-los eficientemente aos corredores principais e vice-versa. Serão, também, implantadas em locais onde haverá pontos de parada para as linhas desenhadas no PTU;
- Estações de integração de ponta (terminais): são os pontos de início e fim das linhas troncais. Nestas estações se realizam transbordos entre linhas troncais e linhas alimentadoras e as linhas do Entorno.

A Figura 15 mostra, esquematicamente, a operacionalidade do sistema nas estações no sistema troncal. As estações serão estruturas fechadas, projetadas para acomodar fisicamente os usuários e pessoal de operação. O embarque e desembarque de passageiros será realizado no mesmo nível da porta de acesso dos ônibus (90 cm de altura), possibilitando aos usuários conforto e rapidez. A tarifa é paga antecipadamente, seja na primeira linha utilizada ou ingressando no terminal por um acesso controlado por catraca onde é feita a cobrança. A cobrança antecipada da tarifa provoca economia no tempo gasto com o embarque de passageiros, que passa a ser realizado por todas as portas do veículo.

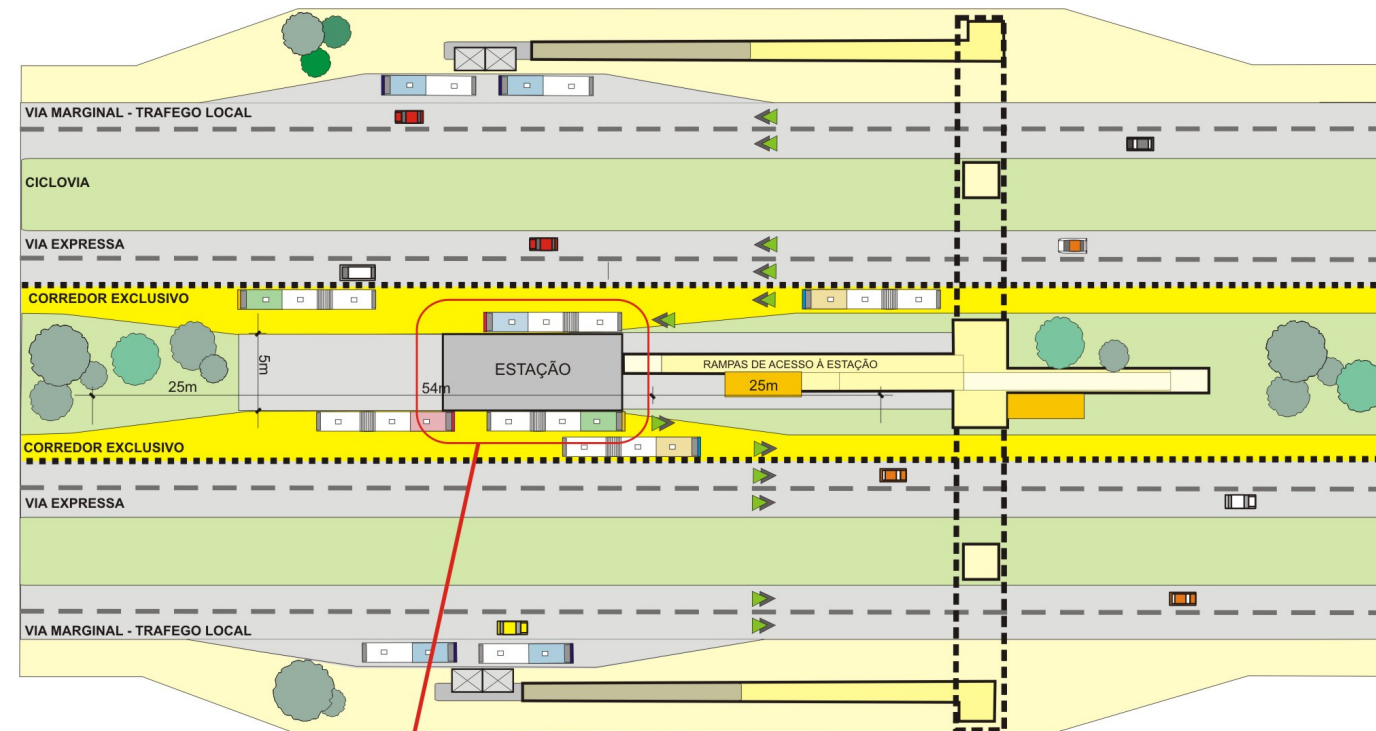
A rede de linhas concebida para o Eixo Sul exigirá a construção de 2 (dois) terminais de integração (um no Gama e outro na cidade de Santa Maria), a reforma e ou ampliação da Rodoviária do Gama e a construção de 26 (vinte e seis) estações intermediárias, localizadas em pontos estratégicos na rede do Eixo Sul. Será necessária, ainda, a implantação dos Terminais do Park Way⁴ e do Terminal da Asa Norte (já previstos no PTU), além da adequação dos Terminais da Asa Sul e da Rodoviária do Plano Piloto para a operação dos veículos utilizados nas linhas troncais (embarque e desembarque de passageiros em nível e acesso controlado por catraca onde é feita a cobrança antecipada da tarifa).

A Figura 16 apresenta a localização dos Terminais e Estações do corredor proposto. A Figura 17 e a Figura 18 mostram o esquema funcional proposto para os Terminais do Gama e de Santa Maria.

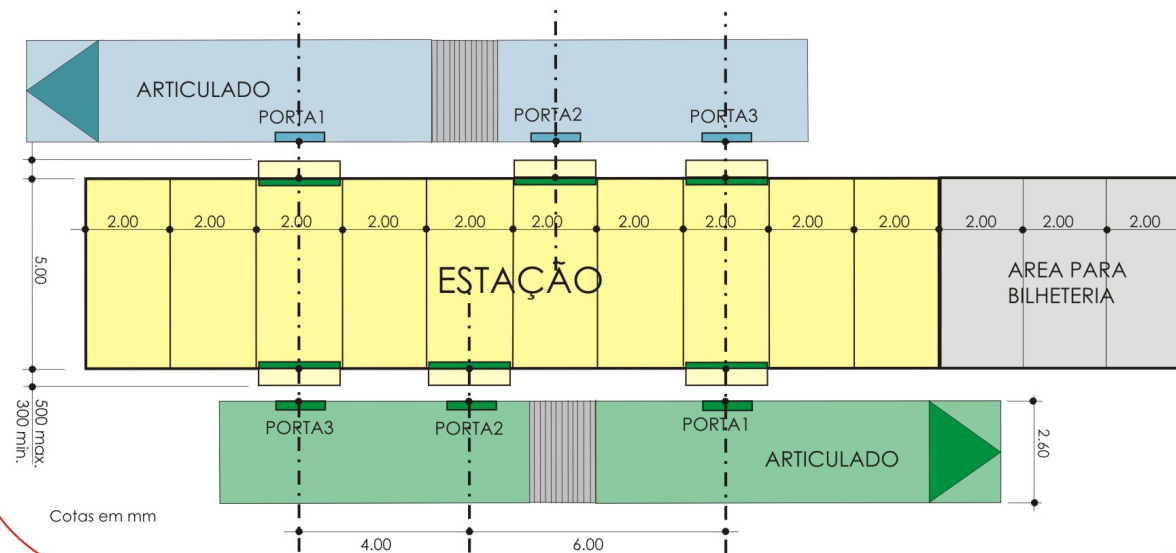
A transferência entre as linhas do sistema tronco-alimentador e linhas convencionais do PTU não ocorrerão em áreas físicas específicas. Com isso os usuários poderão passar de uma linha a outra com integração tarifária, caminhando de uma estação de parada do sistema troncal a uma parada de linhas convencionais do PTU e vice-versa.

O sistema de bilhetagem eletrônica deverá permitir a integração do sistema tronco-alimentador com linhas convencionais, bem como com as linhas do metrô (intermodal), sem a necessidade de integração física com áreas fechadas (integração aberta temporal).

⁴ O Terminal do Park Way será um local de passagem das linhas troncais provenientes do Gama e de Santa Maria, e não um ponto de início e fim das linhas, permitindo os transbordos para as linhas do futuro Sistema Integrado de Transportes que se destinam ao Núcleo Bandeirante, Riacho Fundo, Recanto das Emas, Lago Sul, São Sebastião e Paranoá.

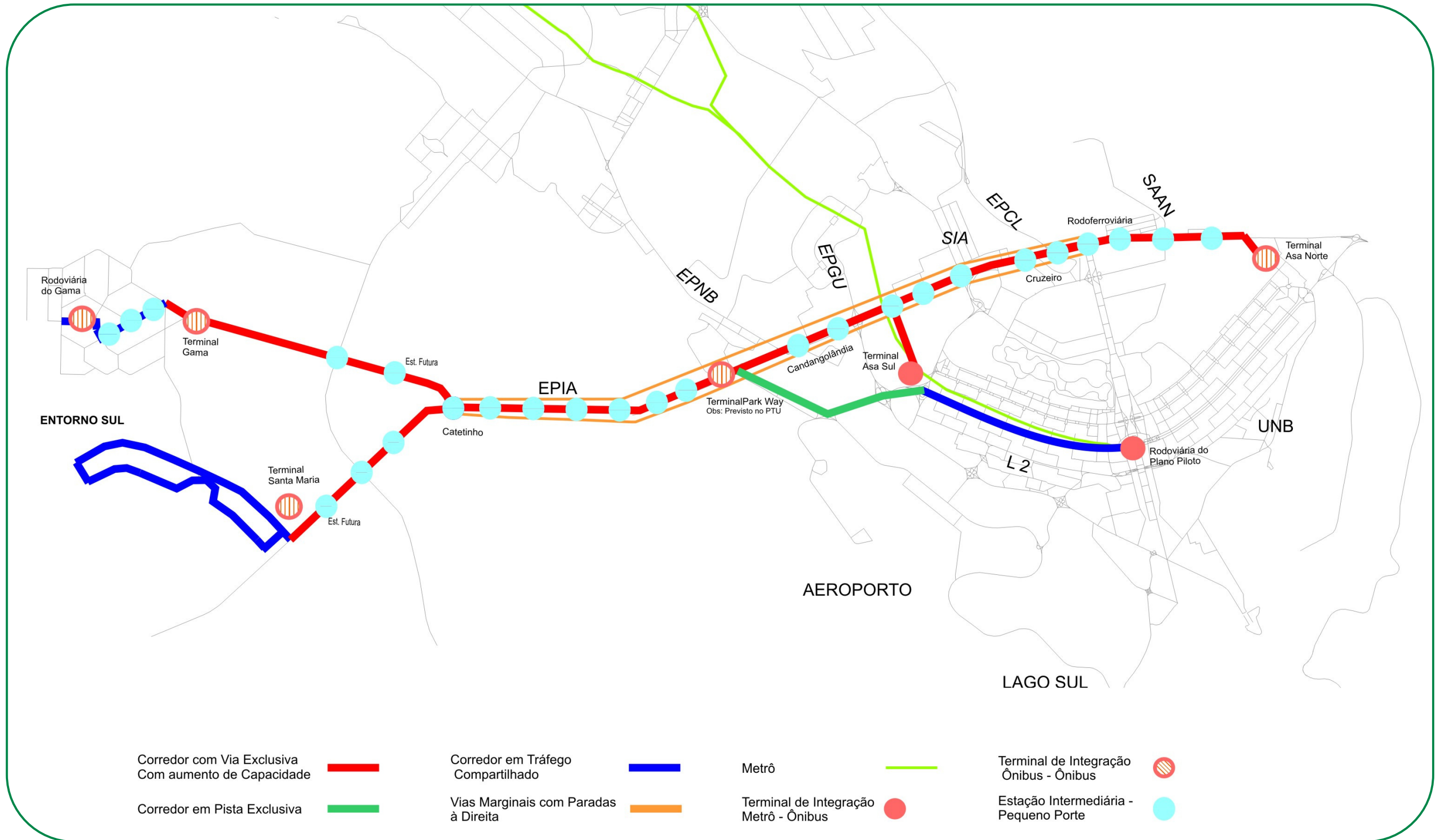


Detalhe Esquemático



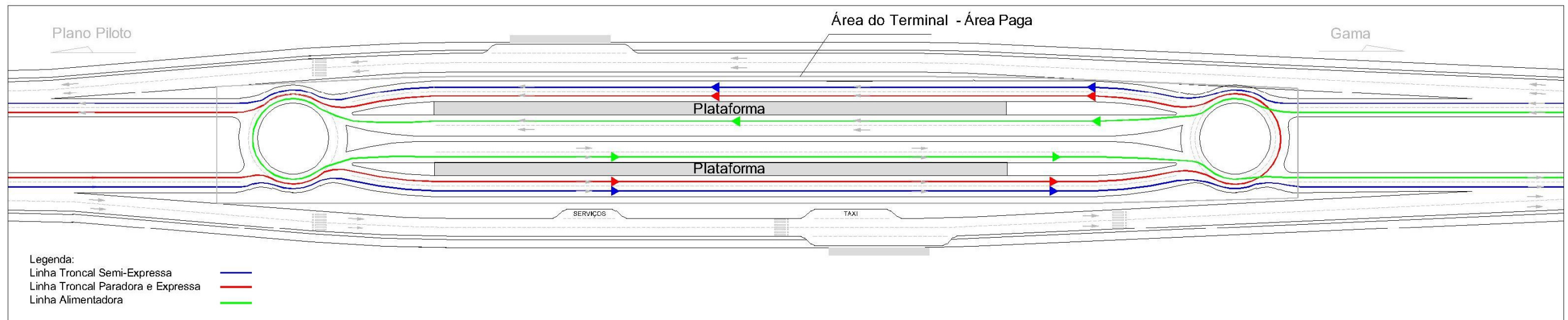
Fonte: Relatório Conceitual do Sistema Proposto para o Sistema de Transporte do Eixo Sul do Distrito Federal.

Figura 15: Sistema Troncal - Modelo operacional das estações de transferência



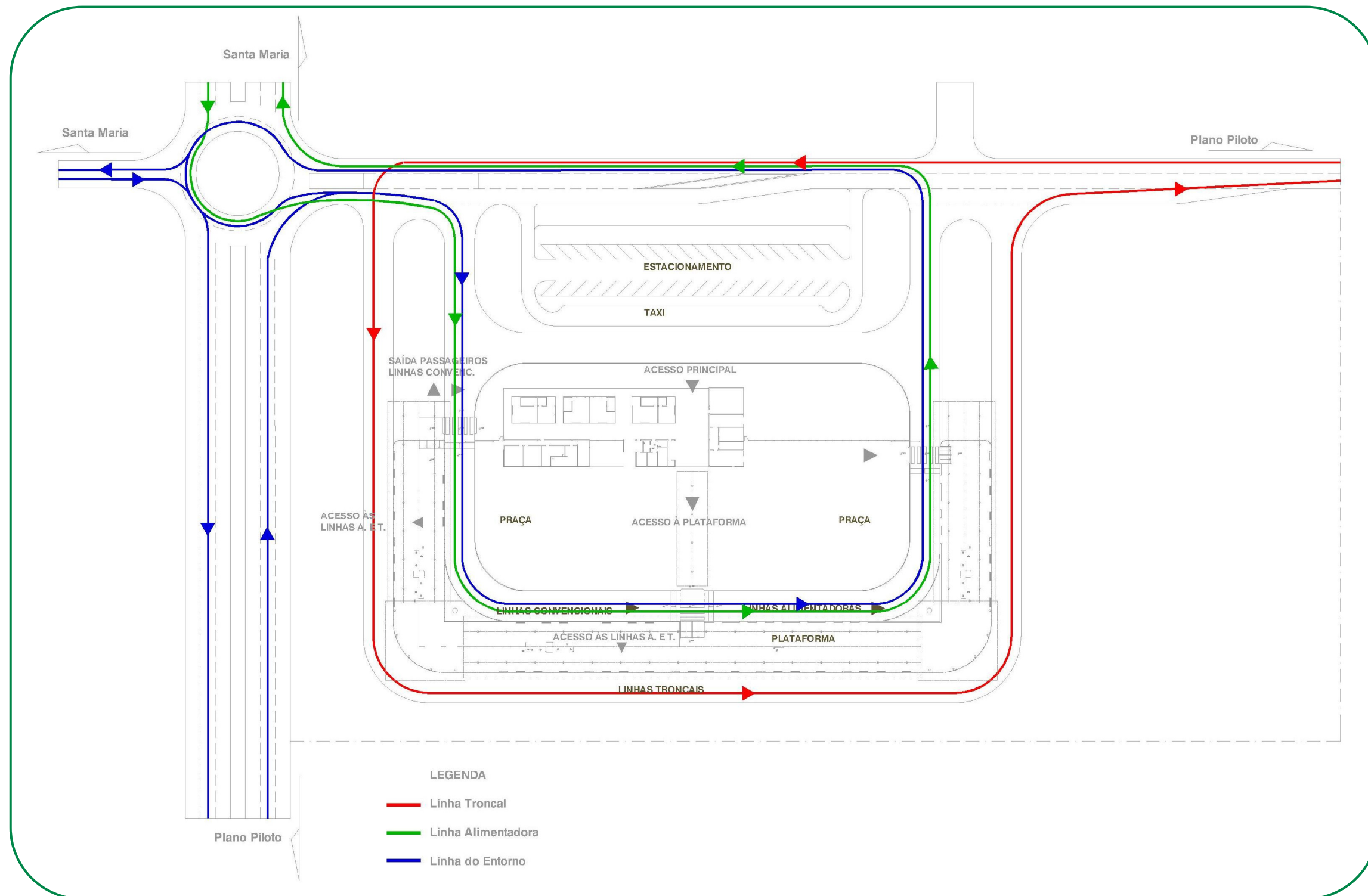
Fonte: Relatório Conceitual do Sistema Proposto para o Sistema de Transporte do Eixo Sul do Distrito Federal.

Figura 16: Localização dos Terminais e Estações de Transferência



Fonte: Relatório Conceitual do Sistema Proposto para o Sistema de Transporte do Eixo Sul do Distrito Federal.

Figura 17: Esquema Funcional para o Terminal do Gama



Fonte: Relatório Conceitual do Sistema Proposto para o Sistema de Transporte do Eixo Sul do Distrito Federal.

Figura 18: Esquema Funcional do Terminal Santa Maria

5 CARACTERIZAÇÃO DOS PLANOS RELEVANTES À ELABORAÇÃO DO PDTU/DF

Neste item serão abordados os principais Planos de Ordenamento do Território do Distrito Federal. Inicialmente será apresentado, de maneira resumida, o Plano Piloto de Brasília, vencedor do concurso para a capital do país. A seguir será feita uma abordagem sucinta do Plano Estrutural de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PEOT, elaborado entre 1975 e 1978, que foi o primeiro passo no sentido de ordenamento do território a nível regional.

Na sequência são apresentadas algumas considerações de Lucio Costa contidas no documento Brasília Revisitada de 1987, onde o autor do Plano Piloto faz algumas considerações ao crescimento de Brasília em direção às cidades satélites e propõe o adensamento nas áreas lindeiras às vias de ligação.

Finalmente são apresentadas as propostas de revisão do Plano Diretor de Ordenamento Territorial – PDOT/1997 contendo considerações dos Documentos Técnicos e as principais estratégias de intervenção no território. O PDOT/1997 será abordado de maneira comparativa com o PDOT/2007, de modo a facilitar a compreensão das estratégias de planejamento e apoiar uma visão crítica a respeito da abordagem do território do Distrito Federal. Os Planos Diretores Locais – PDLs, serão abordados por último dentro das perspectivas do PDOT.

5.1 Plano Piloto de Brasília

A proposta vencedora do concurso para a construção da nova capital, em 1958, foi a de nº 22, apresentada pelo urbanista Lucio Costa. Apesar de ser um plano muito claro e, como reconheceu a comissão julgadora, ser a única concepção para uma nova capital administrativa do país, o plano original de Brasília não considerou devidamente seus processos de expansão urbana e regional, ainda que já se soubesse que Brasília teria a função de incentivar e direcionar o crescimento do interior do Brasil.

A cidade nasce do princípio da setorização de usos⁵, do cruzamento entre dois eixos (leste-oeste e norte-sul), da aplicação de técnicas rodoviárias através da eliminação de cruzamentos e da criação de eixos-tronco de circulação e da separação entre as categorias de tráfego. Dessa forma, ficaria o tráfego local em pistas laterais, próximas às áreas residenciais, e o tráfego de velocidade, em pista central. Observa-se o propósito claro desde o princípio de se estimular a utilização do veículo motorizado individual.

A decisão sobre a expansão da cidade haveria de ser tomada mais adiante, já na fase de construção. Essa solução seria norteada pela criação de cidades-satélites, ou núcleos periféricos.

O Plano Piloto apresenta algumas características básicas como a interação das quatro escalas urbanas: a escala monumental, que marca a cidade como capital do país; a escala residencial, com a proposta das Superquadras, gabarito uniforme de seis pavimentos e o chão livre e acessível a todos (pilotis) e o predomínio do verde; a escala gregária, centro da cidade, mais denso e propício ao encontro; e a escala bucólica, áreas livres densamente arborizadas.

⁵ Princípios extraídos da Carta de Atenas.

5.2 Plano Estrutural de Ordenamento Territorial do Distrito Federal - PEOT

O Plano Estrutural de Ordenamento Territorial do Distrito Federal foi elaborado entre 1975 e 1978, com o propósito de ser um instrumento de planejamento para ordenar a ocupação do território do Distrito Federal. Sem que nenhum plano de ordenamento fosse efetivado até o momento por parte do governo, o PEOT veio tratar de problemas gerados pela ausência do planejamento urbano e regional no plano original, o qual já delegava a gerações futuras o desenvolvimento desse planejamento.

O PEOT tem seus objetivos estabelecidos no Programa Especial da Região Geoeconômica de Brasília – PERGEB, e trata da problemática físico-espacial do Distrito Federal, considerando assentamentos de caráter social e oficial e deixando de lado os assentamentos de mercado, que na época começavam a aparecer: os assentamentos irregulares.

É importante contextualizar o PEOT e como seus objetivos se fundiam com os do PERGEB, ambos inseridos no âmbito de atuação do II PND - 2º Plano Nacional de Desenvolvimento (1975) Os objetivos do Programa eram:

- a) Preservar o caráter político-administrativo e cultural da capital do Brasil;
- b) *Reduzir a taxa de expansão demográfica do Distrito Federal, através da abertura de oportunidades alternativas de absorção de mão-de-obra migrante, na Região Geoeconômica de Brasília;*
- c) *Evitar a pressão direta sobre o equipamento urbano instalado em Brasília, fortalecendo os subcentros polarizadores da Região Geoeconômica de Brasília, por meio da oferta de serviços à população regional;*
- d) *Valorizar a Região Geoeconômica de Brasília, com vistas à integração de sua economia no processo de desenvolvimento do País, e ao seu abastecimento no que se refere aos gêneros de primeira necessidade, estimulando atividades produtivas industriais, agroindustriais e agropecuárias. (PEOT 27-8)*

Neste último item observa-se uma clara tendência de reduzir a pressão demográfica que os imigrantes traziam para a cidade e estimular novas centralidades na periferia.

No que diz respeito à atuação no Distrito Federal em suas áreas periféricas, o PEOT estabelece as seguintes diretrizes:

- a) *Escala local: área de contenção, abrangendo o Distrito Federal;*
- b) *Escala de transição: área de controle integrada pelos municípios goianos de Planaltina, Padre Bernardo, Alexânia, Luziânia, Cristalina, Formosa, Cabeceiras, Pirenópolis, Abadiânia e Corumbá de Goiás, todos próximos ao Distrito Federal.⁶*

- c) *Escala regional: área de dinamização formada por 140 municípios que compõe as áreas-programa definidas pela E.M.⁷ eixo Ceres-Anápolis; área de influência das BRs 040-050; área de mineração e vale do Paraná, em Goiás; e Chapadões de Paracatu, em Minas Gerais.*

Uma das preocupações do PEOT era evitar que Brasília assumisse o modelo de urbanização das grandes metrópoles brasileiras, o que poderia comprometer a função de sede do Governo Federal.

Os fluxos migratórios, vistos como um problema proveniente da região, responsáveis pela expansão demográfica nas décadas de 1960 e 1970, reforça no PEOT a idéia de se criarem planos de desenvolvimento para as áreas exportadoras de mão-de-obra, criando-se atrativos no Entorno de Brasília.

Nesse contexto surge a necessidade do fortalecimento da estrutura interna do Distrito Federal, no sentido de organizar-se, tanto para o exercício de suas funções federativas como para a racionalização do uso do espaço físico, atendendo à demanda por serviços da população. Sob a hipótese que a ocupação do território vinha ocorrendo de forma desordenada com a implantação aleatória dos núcleos urbanos, o documento PEOT expõe então seus objetivos:

- a) *Identificação das áreas do Distrito Federal mais adequadas à urbanização e a outras destinações;*
- b) *Estabelecimento dos lugares de trabalho e habitação dentro das áreas destinadas ao desenvolvimento urbano;*
- c) *Identificação da melhor alternativa no que se refere ao transporte/sistema viário, abastecimento de água e coleta de esgoto.*

O Plano parte da descrição do sistema urbano do Distrito Federal, que compreende os parâmetros físicos (internos, relativos ao Distrito Federal e externos, referentes às áreas adjacentes) e socioeconômicos (demografia, renda atual e futura, estrutura de emprego atual e futura, educação e saúde).

O PEOT estabelece limitações rígidas à abertura de novos assentamentos, a partir de preocupações com o saneamento básico, que passa a ser o fator determinante para a estruturação urbana. Em função dessas limitações e das áreas a serem preservadas, surge um novo vetor de ocupação do solo e crescimento do Distrito Federal na direção sudoeste do território, em direção a Taguatinga e ao Gama. Como resultado nasce o assentamento de Samambaia, ao sul de Taguatinga e o núcleo urbano de Águas Claras. A manutenção da EPCT (Estrada Parque Contorno) como um elemento de estruturação do espaço regional, é legitimada com base nos princípios de preservação ambiental.

⁶ Vale lembrar que à época ainda não existiam os municípios de Águas Lindas de Goiás, Valparaíso de Goiás, Novo Gama, Cidade Ocidental e Santo Antônio do Descoberto.

⁷ E.M. – Exposição de Motivos. Documento encaminhado ao Presidente da República com sugestões ou pareceres, ou submetendo assuntos à sua consideração.

5.3 Brasília Revisitada (Anexo I do Decreto nº 10.829/1987 - GDF e da Portaria nº 314/1992 - Iphan)

Diante do crescimento acelerado de Brasília, Lucio Costa se prontificou em propor soluções para a ocupação do território da cidade. Reafirmando as quatro escalas urbanas (monumental, gregária, residencial e bucólica) e reforçando a idéia da estrutura viária como o meio de integração entre elas.

Ao reconhecer o problema causado pelo distanciamento das cidades satélites e o custo com transporte advindos deste modelo, propõe então a implantação de Quadras Econômicas ao longo das vias de ligação entre Brasília e as cidades satélites.

Algumas idéias originais do Plano Piloto são reforçadas a serem preservadas como: gabaritos das Superquadras, pilotis livres, áreas verdes, unidade de vizinhança no Eixo Rodoviário-Residencial. Lucio Costa também se opõe à setorização excessiva do centro comercial.

Quanto ao adensamento e à expansão urbana do Plano Piloto, Lucio Costa, além da proposição de implantação das Quadras Econômicas, onde seriam escalonados blocos de apartamentos de três pavimentos sobre pilotis, ao longo das vias de ligação entre Brasília e a cidade satélite propõe outras áreas para ocupação residencial: para a parte Oeste da cidade, entre a Praça Municipal e a Estrada Parque Indústria e Abastecimento - EPIA e para as porções Sudoeste e Noroeste, propõe construção de unidades habitacionais multifamiliares com ocupação mais densa, gabaritos mais baixos (dois pavimentos sem pilotis) e uso misto. Propõe ainda, a consolidação da Vila Planalto com a implantação de pequenas quadras com gabarito de quatro pavimentos ao longo da via entre a Vila Planalto e o Palácio da Alvorada.

A implantação das Novas Asas Norte e Sul, sendo a Nova Asa Norte destinada a parcelamento em lotes individuais para as três faixas de renda, e a Nova Asa Sul para ocupação linear com pequenas Quadras com gabarito de quatro pavimentos sobre pilotis.

Dessas proposições surgiram o Setor Sudoeste (SQSW), o Setor de Mansões Dom Bosco (SMDB), o Conjunto Habitacional Lucio Costa (quadra econômica típica – Figura 19) e o futuro Setor Noroeste.



Figura 19: Conjunto Habitacional Lucio Costa (quadras econômicas)

5.4 Plano Diretor de Ordenamento Territorial - PDOT

O planejamento do território que teve início com o PEOT foi sendo complementado e reestruturado com o passar do tempo. Após a década de 1980 surge a necessidade de novos planejamentos territoriais, daí a elaboração do primeiro PDOT em 1992 e depois sua revisão em 1997. Em linhas gerais o PDOT/1992 reafirma o sentido preferencial da aglomeração urbana no sentido sudoeste.

Os Planos elaborados posteriormente para o Distrito Federal (PDOT/92 e PDOT/97) reforçaram o modelo de ocupação polinucleado e a bipolaridade dos principais centros – Plano Piloto e Taguatinga. No entanto, o macrozoneamento apresentado no PDOT/97, fortalece o processo de conurbação urbana, principalmente na direção sudoeste, e reconhece como vetor de expansão as ocupações irregulares realizadas via loteamentos ilegais para a classe média alta, na direção nordeste/ sudeste⁸.

O PDOT/1997 reforça a estratégia de ordenamento do crescimento no eixo oeste/sudoeste e prevê a necessidade de se estimular novas centralidades, principalmente na confluência dos núcleos urbanos de Taguatinga, Ceilândia e Samambaia. O Plano discorre sobre a necessidade de promover a integração com as cidades limítrofes ao Distrito Federal. Propõe estratégias de consolidação de núcleos urbanos como Sobradinho, Planaltina, Paranoá, Candangolândia, Cruzeiro e Setores de Habitação Individual Sul e Norte - SHIS e SHIN. São estabelecidas algumas diretrizes setoriais quanto ao transporte e ao

⁸ CAIADO, Maria Célia Silva. Estruturação Urbana e Mobilidade intra-regional: A Região do Entorno de Brasília. http://www.abep.nepo.unicamp.br/docs/anais/pdf/2000/Todos/migt11_5.pdf

sistema viário, referindo-se à necessidade de integração com os municípios do Entorno e a implantação do metrô.

5.5 Plano Diretor Local - PDL

Os Planos Diretores Locais estão entre os principais instrumentos instituídos pelo PDOT/1997, entretanto, desde sua edição até o momento, apenas cinco foram elaborados: Sobradinho (Lei Complementar nº 56, de 30/12/97), Taguatinga (Lei Complementar nº 90, de 11/03/98), Candangolândia (Lei Complementar nº 97, de 08/04/98), Ceilândia (Lei Complementar nº 314, de 01/09/2000), Samambaia (Lei Complementar nº 370, de 02/03/2001) e Gama (Lei Complementar nº 728/06). Embora elaborados os PDLs de Planaltina e do Guará ainda aguardam aprovação da Câmara Legislativa.

A lentidão na elaboração e aprovação dos PDLs vem causando diversos transtornos na caracterização do território do Distrito Federal, com a indefinição das normas de uso e ocupação do solo. Observa-se uma persistente proliferação de usos indesejados e a edição de um volume enorme de leis sobre aumento de potencial construtivo, desafetação de áreas e alteração de uso. Atualmente a Emenda nº 40, à Lei Orgânica, em 30/12/2002, que incluiu o art. 56, proíbe a edição de novas leis até a aprovação dos Planos Diretores Locais.

Segundo o PDOT/1997, Título IV, Capítulo II – Instrumentos de Planejamento Urbano, Seção I, Art. 40, os Planos Diretores Locais subordinam-se aos princípios estabelecidos no PDOT e têm como objetivo:

I - regulamentar e detalhar o uso, a ocupação e o parcelamento do solo em cada núcleo urbano do Distrito Federal;

II - definir intervenções urbanas;

III - definir os parâmetros para a ocupação das áreas de expansão urbana da Zona Urbana de Dinamização, da Zona Urbana de Uso Controlado, da Zona Urbana de Consolidação e das Áreas de Diretrizes Especiais;

IV - definir as áreas a serem destinadas a programas de interesse social;

V - garantir a participação da comunidade no processo de elaboração, execução e avaliação dos Planos Diretores Locais;

VI - estabelecer projetos e programas para o desenvolvimento estratégico dos núcleos urbanos, compatibilizando-os com as políticas setoriais;

VII - definir usos públicos para as áreas verdes públicas.

E segundo o mesmo capítulo no Art. 41, os Planos Diretores Locais deverão conter:

a) identificação dos equipamentos públicos urbanos e comunitários;

b) capacidade dos sistemas de abastecimento de água e esgotamento sanitário e de drenagem;

c) avaliação das ocupações das áreas públicas;

d) avaliação da capacidade dos sistemas viários e de circulação de pedestres;

e) mapas temáticos ilustrativos dos itens relacionados nas alíneas anteriores;

f) diagnóstico socioeconômico da população;

g) diagnóstico ambiental e fundiário do território.

Proposta contendo textos e mapas com justificativas e definições sobre:

a) classificação e especificação dos usos e critérios para a instalação de atividades e índices urbanísticos a serem utilizados, devidamente mapeados;

b) estruturas básicas do sistema de circulação de veículos e pedestres;

c) definição dos eixos estruturais prioritários ao transporte coletivo;

d) locais a proteger, de especial interesse histórico, urbanístico, paisagístico e ambiental;

e) principais programas e projetos que viabilizem as propostas de intervenção nos espaços urbanos;

f) áreas prioritárias onde serão aplicados os diversos instrumentos da política de desenvolvimento urbano e ambiental;

g) equipamentos públicos urbanos e comunitários a serem implantados, especialmente a capacidade do sistema de abastecimento de água.

Os parâmetros para o uso e ocupação do solo, hoje atribuídos aos PDLs, geram uma série de anacronismos e disfunções no processo de gestão do território. Diante da necessidade de superar estes problemas, o PDOT/2007 propõe um novo modelo de planejamento territorial e urbano, que envolve a elaboração de um Plano Diretor único, atendendo aos requisitos do Estatuto da Cidade, e a constituição de um sistema legislativo de desenvolvimento urbano e territorial.

Embora os Planos Diretores Locais tenham buscado critérios mais homogêneos para a ocupação do solo urbano, até hoje, tais parâmetros são definidos lote a lote pela taxa de construção ou coeficiente de aproveitamento. A subjetividade do planejamento lote a lote conduziu, na revisão do PDOT, a busca de novas alternativas que agrupem e sistematizem os coeficientes de aproveitamento máximo e básico em unidades urbanas de maior dimensão, com base nos conceitos do Estatuto da Cidade. Adotou-se um método de sistematização de leitura das áreas urbanas pela hierarquia viária e pelos espaços urbanos significativos.

Tendo como pano de fundo o tecido urbano, com relativa homogeneidade, observam-se diferentes parâmetros construtivos: vias de atividades e vias principais, os centros e subcentros urbanos, as praças e as áreas de produção. Assim foram estabelecidos para todas as áreas urbanas, através da sistematização, coeficientes de aproveitamento básico e máximo.

5.6 O Estatuto da Cidade e a Revisão do PDOT

O Estatuto da Cidade, Lei Federal nº 10.257 de 10 de julho de 2001, estabelece novas diretrizes para a execução da política urbana quanto ao conteúdo de Planos Diretores. Estas novas determinações não estavam refletidas no conteúdo da Lei Orgânica do Distrito Federal, de 08 de junho de 1993, que estabelecia apenas dois instrumentos básicos das políticas de ordenamento territorial e desenvolvimento urbano: o Plano Diretor de Ordenamento Territorial - PDOT, para todo o território, e os Planos Diretores Locais – PDLs, para cada área urbana e de expansão.

O Estatuto da Cidade define que a abrangência dos planos diretores deve ser estendida a todo território, incluindo área urbana e rural, logo os PDLs não atendem a estas exigências por se referirem apenas à área urbana?

Apenas sete localidades possuem seu plano diretor e destes, cinco estão em vigor. A exigência de ser específico para cada núcleo urbano, associado à Região Administrativa é “certamente uma condição cada vez mais difícil de ser alcançada”.

“A ausência de definições quanto ao uso e ocupação do solo nas localidades urbanas do Distrito Federal gera disfunções no processo de gestão do território, que devem ser superados antes que seus efeitos nocivos se tornem irreversíveis.”¹⁰

Foi proposto um novo modelo de planejamento territorial e urbano que atenda às exigências legais do Estatuto da Cidade – O Plano Diretor de Ordenamento do Território, que ordene o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, garantindo o bem-estar de seus habitantes.

A nova concepção do PDOT irá considerar o plano diretor desta unidade federativa, absorvendo as exigências legais do Estatuto da Cidade e sendo complementado pela seguinte legislação: Lei de Uso e Ocupação do Solo, Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília, Planos de Ação Local, Lei de Parcelamento do Solo, Lei de Regularização de Assentamentos Informais, Código de Edificações, Código de Posturas, e normas derivadas dos instrumentos previstos no Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal.

Hoje a legislação de uso e ocupação do solo para o Distrito Federal encontra-se organizada de maneira fragmentada, sendo regulada pelas Normas de Edificação, Uso e Gabarito – NGB; Plantas Registradas – PR; Plantas de Gabarito – GB; Plantas de Urbanismo – URB; Memoriais Descritivos – MDE e Planilhas de Urbanismo – PURs.

Os atuais PDLs integrarão os Planos de Ação Local, desenvolvidos para permitir a definição e planejamento de obras públicas, resultando em estratégias de ação, diretrizes e projetos.

5.7 O Plano Diretor de Ordenamento Territorial de 2007

O PDOT/2007 é uma revisão do PDOT/1997, com suas adaptações do Plano às exigências do Estatuto da Cidade e encontra-se na Câmara Legislativa para discussão final

e aprovação. Suas novas propostas para o ordenamento territorial consideraram a centralidade do Plano Piloto, no conjunto das cidades-satélites, a nitidez do crescimento do vetor sudoeste, assim como a dispersão da ocupação residencial e o crescimento acelerado dos municípios limítrofes.

A dispersão na ocupação territorial, ou o crescimento extensivo, dificulta a implantação de sistemas de transporte coletivos eficientes, e ainda geram uma subutilização da infra-estrutura existente em consequência das baixas densidades.

A nova proposta parte das tendências e vocações observadas e das restrições e capacidade de suporte do território, organizando diretrizes para os vetores de crescimento, como as formas de uso e ocupação do solo, para a intensificação da utilização das infra-estruturas existentes e para a implantação de novas vias de conexão e de áreas de atividades estratégicas.

A organização do território, proposta pelo PDOT/2007, baseia-se na lógica de organização espacial e funcional que busque a integração do território em dois níveis: no nível metropolitano e no nível do Distrito Federal. É proposta a integração dos municípios limítrofes do Entorno com núcleos urbanos do Distrito Federal e com a área central, por meio de instrumentos de gestão urbana, e estabelecimento de consórcios intermunicipais.

No Distrito Federal a maior compacidade deverá ser promovida, reduzindo a dispersão urbana e aproveitando o potencial de cada núcleo urbano existente, otimizando assim a infra-estrutura e liberando áreas que poderão ser destinadas à preservação ambiental.

A estruturação urbana ao longo dos principais corredores de transporte será promovida para viabilizar soluções de transporte coletivo mais eficiente. Isto também reafirmaria o adensamento do vetor sudoeste.

O PDOT/2007 também propõe a estruturação de novas centralidades, para que se estabeleça uma rede urbana terciária, rompendo assim com a lógica dos deslocamentos direcionados exclusivamente para o Plano Piloto de Brasília. Também garantindo a integração entre o meio urbano e rural, e do Entorno com o Distrito Federal.

São três as dimensões do processo urbano:

- Planejamento do território;
- Projeto do espaço urbano;
- Gestão do território.

As propostas do PDOT/2007 para o planejamento estão representadas por diretrizes setoriais que integram as políticas públicas e definem, assim, critérios para a organização do território, a saber:

- Reorganização dos parâmetros de ocupação do solo urbano, com base em coeficientes de aproveitamento;
- Regionalização do território em Unidades de Planejamento Territorial, evitando a fragmentação;

⁹ Documentos Técnicos do PDOT/2007. pág. 165.

¹⁰ Idem a nota anterior

- Organização do território em macrozonas urbana, rural e proteção integral, com macro definições sobre o uso e ocupação do solo.

O projeto do espaço urbano atua sobre uma escala intermediária, ligada a projetos estratégicos para o território, relacionados à realização de infra-estruturas, criação de novas áreas habitacionais, entre outros. Refletem, portanto a Dimensão Executiva do processo de urbanização liderada pelo Poder Público com parceria da iniciativa privada convergindo para quatro focos de atuação:

- Dinamização de áreas urbanas;
- Revitalização de conjuntos habitacionais;
- Implantação de pólos multifuncionais;
- Integração ambiental do território.

Para a operacionalização das propostas de planejamento e das estratégias de intervenção, a gestão do território é fundamental por definir o ritmo e o alcance destas transformações. A gestão do território está amparada por instrumentos jurídicos e tributários.

O PDOT/2007 trata de diretrizes de diferentes setores que envolvem a dinâmica territorial, apontando linhas gerais de ação que passam pelos temas do patrimônio cultural; meio ambiente; sistema viário, mobilidade e transporte; saneamento ambiental e energia; desenvolvimento econômico; desenvolvimento rural; urbanização e uso do solo; habitação; equipamentos comunitários; regularização fundiária.

5.7.1 O PDOT/2007, o PDTU/DF e as Diretrizes Setoriais

O PDTU/DF se insere no contexto do ordenamento do território, na medida em que busca atender a diretriz setorial para o sistema viário, mobilidade e transporte, que influencia diretamente a dinâmica urbana. O PDOT considera como principal diretriz a universalização da mobilidade e acessibilidade, com prioridade para o transporte coletivo em detrimento do individual. Outra diretriz é a necessidade de intervenções viárias e de investimento no transporte público coletivo e a elaboração do PDTU/DF.

As diretrizes fundamentais para o sistema viário são:

- A realização de melhorias urbanísticas;
- O aumento e otimização de segurança de tráfego no Sistema Viário principal.

Para o transporte público coletivo a diretriz essencial é a compatibilização da operação do transporte público coletivo do Distrito Federal com os municípios limítrofes, mediante mecanismos de gestão compartilhada e consórcios. A instituição de parcerias público-privadas para viabilizar investimentos em infra-estrutura e promover as bases para o desenvolvimento do sistema multimodal integrado de transporte coletivo urbano.

5.7.2 Outras Diretrizes

As diretrizes referentes ao patrimônio cultural propõem a preservação, identificação e o registro de bens de natureza material e imaterial que guardem a identidade de grupos da sociedade. Propõem também a criação de um Fundo de Promoção do Patrimônio Cultural do Distrito Federal.

Para o meio ambiente são estabelecidas diretrizes para o uso racional dos recursos naturais, preservação do bioma do cerrado, proteção de mananciais, bordas de chapadas, encostas, fundos de vale e outras áreas de fragilidade ambiental. Propõe também diretrizes para redução da poluição e degradação ambiental, e busca favorecer a constituição de corredores ecológicos.

O saneamento básico trata do fornecimento de energia elétrica e gás natural, coleta de esgoto, fornecimento de água, coleta e tratamento de resíduos sólidos gasosos e serviços de limpeza urbana.

Para as Áreas de Desenvolvimento Econômico (ADE), algumas diretrizes são estabelecidas como a implantação de centros de negócios e pólos de atividades econômicas, sobretudo em áreas de relação estratégica com os municípios limítrofes do Distrito Federal.

Para as áreas já instituídas, as diretrizes são promover a diversificação de atividades econômicas, revitalizar e renovar áreas degradadas e fortalecer os subcentros locais.

Quanto ao uso do solo as diretrizes buscam direcionar o crescimento e ocupação do território em áreas com infra-estrutura instalada. A flexibilidade de usos também deve ser promovida assim como a intensificação do aproveitamento do solo. Devem ser admitidas novas formas de urbanização e tipologias arquitetônicas. Uma modernização na gestão urbana com mecanismos de consórcio e de gestão compartilhada entre os estados e os municípios limítrofes do Distrito Federal.

As diretrizes para a habitação visam facilitar o acesso à moradia e melhorar as condições de habitação, compatibilizando faixa de renda com os projetos urbanísticos e habitacionais, garantindo moradias em áreas consolidadas, evitando assentamento em áreas distantes, estimulando a iniciativa privada na produção de moradias para todas as faixas de renda, entre outras.

Quanto aos equipamentos comunitários, entendidos como os estabelecimentos onde são prestados os serviços de educação segurança, lazer, esporte e afins, as diretrizes devem garantir a conservação e restauração dos existentes e estímulo a utilização das edificações. Para a implantação de novos equipamentos deverá ser garantida a acessibilidade viária e de transporte público coletivo, devendo se localizar nas proximidades das vias capazes de suportar o fluxo de veículos derivados de suas atividades.

Embora os PDLs tenham buscado critérios homogêneos para a ocupação do solo urbano, os parâmetros de ocupação são definidos lote a lote pela taxa de construção e coeficiente de aproveitamento. Tal subjetividade fez com que na revisão do PDOT fossem sistematizados os coeficientes de aproveitamento máximo e básico em unidades urbanas

de maior dimensão, com base nos conceitos do Estatuto da Cidade. O método adotado considerou a hierarquização viária e os espaços urbanos significativos.

Esta uniformização ajuda na definição de uma leitura mais eficiente e simplificada dos espaços da cidade, além de facilitar a gestão urbana.

A densidade do Distrito Federal também foi estudada. Pela identificação dos principais eixos de Rede Estrutural de Transporte Coletivo, foi proposto o adensamento populacional do espaço lindeiro, sendo prioritário nos seguintes elementos do território:

- Estrada Parque Taguatinga – EPTG; trecho Taguatinga – SIA;
- DF 001: Trecho Riacho Fundo-Samambaia;
- Estrada Parque Indústria e Abastecimento – EPIA, trecho SIA e o SAAS;
- Interbairros, trecho Taguatinga - Águas Claras;
- BR 040, trecho Setor Meirelles;
- Ao longo do eixo do Metrô, Trechos Ceilândia-Samambaia.

5.7.3 Unidades de Planejamento

O Distrito Federal é dividido em Regiões Administrativas que apresentam relativa correspondência com a estrutura urbana e com a geografia do território, levando à maior fragmentação do planejamento e gestão urbana.

Diante desta situação o PDOT/2007 propõe a regionalização do território do Distrito Federal, pela agregação de Regiões Administrativas que guardem algum grau de dependência de infra-estrutura viária e de equipamentos e serviços urbanos, em Unidades de Planejamento Territorial.

Para a definição das Unidades de Planejamento foram adotados os parâmetros:

- Poligonal da área tombada do conjunto urbanístico de Brasília;
- Limites das RAs;
- Principais corredores de transporte;
- Morfologia urbana;
- Afinidades econômicas;
- Bacias hidrográficas.

No total são sete Unidades de Planejamento Territorial Central:

- Central: Plano Piloto – RA I, Cruzeiro – RA XI, Candangolândia – RA XIX e Sudoeste/Octogonal – RA XXII.
- Central Adjacente 1: Lago Sul – RA XVI, Lago Norte – RA XVII, Park Way – RA XIV e Varjão – RA XXII;

- Central Adjacente 2: SAI – RA XXVIII, SCIA – XXIV, Núcleo Bandeirante – RA VIII, Riacho Fundo – RA XVII e Guará – RA X;
- Oeste: Taguatinga – RA III, Ceilândia – RA IX, Samambaia – RA XII, Águas Claras – RA XX;
- Norte: Brazlândia – RA IX, Sobradinho – RA V, Sobradinho II – RA XXVI e Planaltina RA VI;
- Sul: Recanto das Emas – RA XV, Gama – RA II, Santa Maria – RA XIII e Riacho Fundo II – RA XXI;
- Leste: Paranoá – RA VII, São Sebastião – RA XIV, Jardim Botânico – RA XXVII e Itapuã – XXVII.

5.7.4 Macrozoneamento e Zoneamento

O macrozoneamento é um instrumento normativo do Plano Diretor e se traduz na conformação de diversas parcelas de território destinadas funcional e racionalmente a determinadas ocupações. O zoneamento expressa os possíveis usos lícitos do solo, gerando direitos e obrigações.

O macrozoneamento é definido em dois níveis de detalhamento: a macrozona, que diz respeito ao uso principal do solo, e a zona, que detalha as macrozonas.

Nas macrozonas é identificada a sua vocação: ambiental, rural e urbana; as zonas resultam da interseção de dimensões que se sobrepõe:

- Ecológica e Ambiental – meio físico, suporte no território;
- Cultural – valores imateriais e patrimônios culturais;
- Social – distribuição da população, acesso a educação, serviços, infraestrutura, saúde;
- Econômica – distribuição de renda, trabalho, mão-de-obra;
- Espacial – ocupação do território.

Onde há conflitos e a realidade da ocupação contrasta com a capacidade de suporte, as ações são orientadas seguindo os quesitos:

- Processo participativo da comunidade;
- Irreversibilidade da situação;
- Interesse coletivo em detrimento do individual;
- Legislação e zoneamentos ambientais.

A definição das macrozonas passa pelo conceito de Valor Positivo, que é atribuído à continuidade¹¹ dos espaços, permitindo a implantação de infra-estrutura e de sistemas de transportes a menor custo, e também à ocupação racional do solo, possibilitando a articulação e integração urbanas.

Foram criadas então, três macrozonas:

- I – Macrozona Urbana;
- II – Macrozona Rural;
- III – Macrozona de Proteção Integral.

As macrozonas urbanas são divididas nas seguintes zonas:

- I – Zona Urbana do Conjunto Tombado;
- II – Zona Urbana de Uso Controlado I;
- III – Zona Urbana de Uso Controlado II;
- IV – Zona Urbana Consolidada;
- V – Zona Urbana de Expansão e Qualificação;
- VI – Zona de Contenção Urbana.

5.7.5 Estratégias de Dinamização

As áreas de dinamização são espaços estratégicos na cidade onde existem “embriões de centros de atividades, formais ou informais, com interesse de mercado, e onde existe a previsão de recursos governamentais para intervenção”.¹²

Para a estruturação das áreas de dinamização foram adotados os conceitos de eixos e pólos a seguir:

- Pólos – “áreas de intervenção concebidas como um aglomerado de atividades com grande potencial de atração de dinâmicas regionais, muitos dos quais conectados a estruturas viárias”;
- Eixos – “áreas de intervenção situadas ao longo dos grandes corredores de circulação da produção e dos fluxos, eventualmente ligando pólos e alguns perpassando regiões administrativas”.¹³

Os locais estratégicos para intervenções são descritos a seguir, conforme Documentos técnicos do PDOT/2007.

¹¹ Em termos ambientais, continuidade significa integridade de ecossistemas representativos da fauna e da flora do bioma. No meio rural a continuidade é garantia de permanência da atividade produtiva. No meio urbano ela se relaciona aos padrões de ocupação e renda.

¹² Documentos Técnicos do PDOT/2007 – pág. 167.

¹³ Idem.

a) Eixo Ceilândia

Com a expansão da linha do metrô no Eixo Ceilândia surgiram oportunidades para desenvolvimento de atividades de serviço. Este eixo compreende as áreas do Setor de Indústria da Ceilândia, Setor de Materiais de Construção, ADE do Descoberto e Eixo do Metrô. Tem importância estratégica de articulação com o Entorno e geração de postos de trabalho.

São diretrizes de intervenção: o estímulo ao uso múltiplo do solo com ênfase na habitação e serviços, a implantação de atividade âncora de pólo educacional. O Objetivo destas intervenções é requalificar os espaços urbanos, introduzir atividades diversificadas e renovar áreas obsoletas e degradadas.

b) Eixo Taguatinga

A centralidade regional de Taguatinga está organizada em função da distribuição dos fluxos vindos da área oeste do território em direção ao Plano Piloto, da linha do metrô e dos corredores de transporte coletivo na área (via de ligação Taguatinga-Ceilândia e o Pistão).

A dinamização desta área visa estimular intervenções urbanísticas, especialmente em um raio de 600m do metrô e das vias que a estruturam. Nessas áreas serão incentivados o adensamento e a renovação de edificações e usos, com a aplicação de instrumentos como outorga onerosa do direito de construir e de alteração de uso. Busca-se a consolidação do Pistão Norte como uma centralidade, com a implantação de pólos culturais e de lazer, materializando a área como 2º Centro Regional, na confluência das cidades de Ceilândia e Samambaia com Taguatinga.

Compreende as áreas da Via de Ligação Taguatinga – Ceilândia e do Pistão Norte e Sul de Taguatinga. Sua importância estratégica é a de articulação da região sudoeste por meio da geração de postos de trabalho.

Estão entre as diretrizes de intervenção a estruturação das atividades que consolidem a função da área como 2º Centro Regional, com estímulo ao uso do solo para atividades de comércio, educação e serviços, através da implantação de atividades âncora como centros comerciais, hipermercados, pólo de diversões, universidades.

c) Eixo EPIA

A EPIA, com a metropolização de Brasília, assumiu funções na dinâmica territorial e metropolitana, distribuindo os fluxos vindos da EPCL, EPTG, EPNB, EPGU, DF – 003 e dos municípios limítrofes do Distrito Federal em direção a área central do Plano Piloto.

É também a principal rodovia que permite a circulação norte-sul dos veículos de passagem pelo Distrito Federal. A implantação de empreendimentos de grande porte ao longo da EPIA gera fluxo local e transversal à estrada.

A EPIA constitui o limite oeste do conjunto urbano tombado de Brasília e faz fronteira com o Parque Nacional de Brasília. Compreende as áreas da EPIA, SOF/N, SOF/S,

SAS, SO, SCEES, SGCV, SAI (área especial para serviços públicos), área da Rodoferroviária, Pátio Ferroviário.

As diretrizes de intervenção têm o objetivo de requalificar os espaços urbanos, introduzindo atividades diversificadas para revitalizar ou renovar edificações degradadas estimulando a implantação de centros comerciais e de distribuição, habitação, comércio e serviços de apoio.

d) Polo JK

Compreende a área do Polo JK, a ADE (Área de Desenvolvimento Econômico) Santa Maria e a BR-040. O Polo tem sua importância estratégica na articulação com os municípios do Entorno do Distrito Federal e no incentivo à atividade econômica do Distrito Federal. Mediante a criação de polo de serviços no eixo sul com a implantação de centros comerciais e de distribuição, centro de apoio rodoviário, habitação, comércio e serviços de apoio, visa estimular o crescimento econômico da região.

e) Polo Capital Digital

Este Polo tem importância estratégica enquanto potencial de centralidade regional e diante da influência na base econômica do Distrito Federal. O objetivo é o de construir um polo de ciência e tecnologia com implantação de sedes empresariais, instituições de pesquisa, comércio de apoio.

f) Polo Cidades das Máquinas e Implementos Agrícolas

Planaltina funciona como centro de serviços, comércio e equipamentos comunitários para as áreas rurais produtivas da bacia dos rios Preto, São Bartolomeu e Maranhão. A criação de um polo de impacto regional reforçando este subcentro atende à demanda dos produtores rurais.

Tem grande importância estratégica para a geração de postos de trabalho, articulação regional nordeste e para o incentivo à atividade econômica do Distrito Federal.

O objetivo é estimular o desenvolvimento econômico da região e promover o desenvolvimento de tecnologia para atividades rurais e agrícolas, apoiado na atividade âncora de Polo varejista (maquinário e implementos agrícolas).

g) Eixo Interbairros

Compreendendo as áreas de Taguatinga, Águas Claras, Park Way, Guará I e II, SIA, SAIS e SPO, tem como principal estratégia articular as centralidades entre si e estas ao Plano Piloto, diminuindo o tempo de deslocamento e melhorando o fluxo de veículos na Estrada Parque Taguatinga – EPTG e na Estrada Parque Núcleo Bandeirante – EPNB.

O eixo Interbairros consolida-se, então, como uma via urbana mediante a intensificação da ocupação do espaço lindeiro com a implantação de atividades

comerciais, de serviços e habitação. Este adensamento deverá acontecer numa faixa de aproximadamente 300 metros de cada lado.

Para tal, as ações devem acontecer da seguinte forma:

- Trecho Samambaia – Taguatinga: construção de via de trânsito rápido, dentro do conceito de Estrada Parque, por meio da qualificação do espaço urbano lindeiro.
- Trecho Taguatinga: promoção do adensamento de uso misto, fortalecendo a centralidade.
- Trecho Águas Claras – Arnieira: construção de via; instituição de parceria público-privada, mantendo a tipologia edilícia equivalente à ocupação de alta densidade existente em Águas Claras e ampliação de edificações de uso misto; complementação da infra-estrutura existente.
- Trecho Park Way: estruturação da relação paisagem urbana de baixa densidade com as características da via urbana Interbairros.
- Trecho Guará I e II: criação de nova alternativa de saída de veículos para o Plano Piloto; criação de Centro Metropolitano do Guará, promovendo o adensamento com uso múltiplo.
- Trechos SIA e EPIA: promoção da interseção entre a Interbairros e a EPIA de modo a minimizar conflitos viários.
- Trecho Setor Policial: revisão de usos lindeiros à via com a implantação de pólos comerciais.

A principal diretriz do eixo Interbairros é criar alternativas de acessibilidade entre a região Oeste com o Plano Piloto, com o incentivo à implantação de centros comerciais, atividades de comércio, de bens e serviços associados à habitação.

5.7.6 Estratégia de Estruturação Viária

As redes Viária Estrutural e Estrutural de Transporte Coletivo desempenham o papel de:

- Eixos de integração da mancha urbana difusa, derivada dos parcelamentos residenciais dispersos pelo território;
- Eixos de atração de novas polaridades territoriais, devido à ampla acessibilidade e visibilidade;
- Principais corredores de transporte coletivo;
- Vias utilizadas por ciclistas para circulação diária
- Geração de alternativas modais progressivas que possam atender ao fluxo crescente.

A estruturação viária requer uma série de ações que conciliem as diferentes funções, tais como revisões no desenho viário, execução de novos trechos viários; realização de melhorias sobre vias existentes; modificação na hierarquia viária; ações de articulação entre as áreas urbanas em ambos os lados da via e otimização da ocupação do espaço urbano lindeiro. São trechos prioritários:

I – Anel de Atividades de Ceilândia-Taguatinga-Samambaia: deverá ser estruturado pela ligação entre os centros urbanos de Taguatinga, Ceilândia e Samambaia, por meio da alteração do uso nas áreas lindeiras aos eixos viários, com intervenções viárias delimitando faixa ou via exclusiva para o transporte coletivo, com previsão de alocação de mobiliário urbano, travessias de pedestres e outros.

II – Anel de Atividades Samambaia-Recanto das Emas-Riacho Fundo II – articulação das três localidades, a partir de elementos de continuidade do tecido urbano. Deverá ser feita pela implantação de atividades sustentáveis na interseção das vias com as ARIE (Área de Relevante Interesse Ecológico) e fundos de vale, como parques de uso múltiplo com áreas de recreação, lazer, educação e trilhas. Deverá ser estimulado o uso intensivo do metrô, com a ampliação de condições de mobilidade (rede de ciclovias) e integração com o Projeto Brasília Integrada. É prevista ainda a implantação de áreas industriais, de comércio e serviços, integradas às áreas habitacionais, e de rede de passeios e ciclovias interligando as RAs.

III – Anel de Atividades Sobradinho I, Sobradinho II e Grande Colorado - os parcelamentos urbanos, surgidos nos últimos 15 anos no quadrante norte/nordeste do Distrito Federal, em especial a Região Administrativa de Sobradinho, gerou grande demanda por comércio e serviços. O PDOT propõe uma diversificação das atividades para atender a população local, com a consolidação de um anel viário que também articulará os condomínios, hoje dispersos. Tal integração será reforçada pela ampliação das condições de mobilidade com a criação de ciclovias e passeios públicos.

IV – Anel de Atividades Gama-Santa Maria - as RAs Gama e Santa Maria tendem a ampliar as oportunidades para os municípios limítrofes. Uma estruturação urbana com implantação de passeios públicos, ciclovias interligando as RAs, bem como a valorização de fundos de vale com parques e áreas de recreação e lazer, são estratégias de implantação de atividades sustentáveis. No anel viário devem ser implantados equipamentos urbanos de abrangência regional: universidades, hospitais e terminais rodoviários.

V – Anel de Atividades Jardim Botânico – é formado pela via de acesso aos condomínios do Jardim Botânico, a via rural Itaipu, DF 463 (São Sebastião) e a marginal da DF 001 (Pólo Verde). Para a efetivação do anel de integração entre os condomínios do Vale do São Sebastião é necessária a pavimentação do trecho de Itaipu. Também serão implantadas redes de passeios e ciclovias, e equipamentos urbanos às margens das vias integrantes da estratégia. Com o intuito de diminuir a quantidade de deslocamentos da população residente ao fundo do Vale, serão implantados serviços locais e lazer ao longo da via de acesso aos condomínios.

VI – DF-230 - a presença de inúmeros parcelamentos residenciais que serão regularizados sugere a otimização do espaço urbano da área de Planaltina. Direcionar o tráfego pesado de Planaltina e da área rural da Bacia do Rio Preto para a DF-230

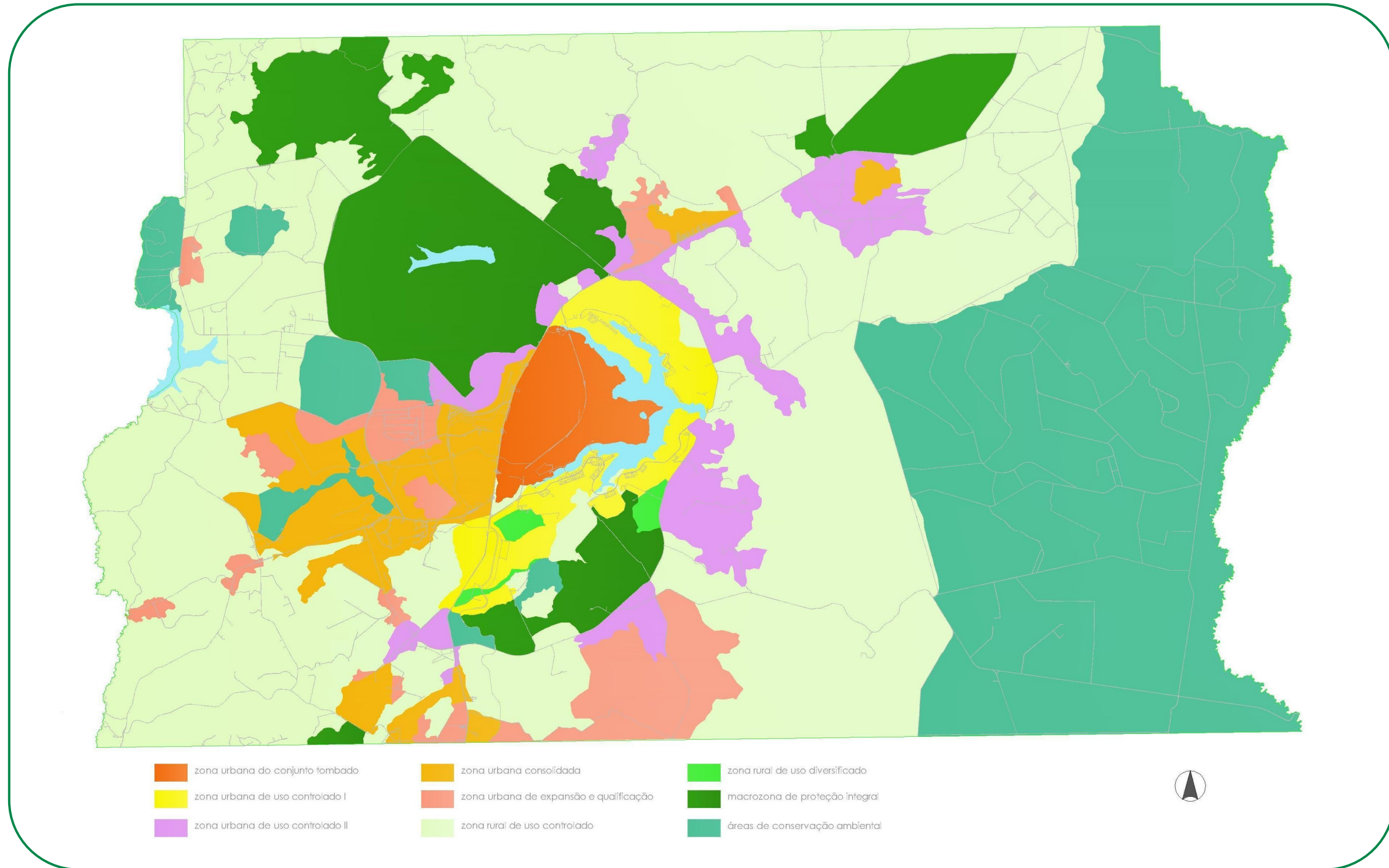
contribuirá para a preservação da BR 040, no trecho fronteiro à Estação Ecológica de Águas Emendadas. Esta estratégia reforça a ideia da área de dinamização do Pólo Cidade Agroindustrial, por criar condições atrativas para o fluxo nesta direção.

VII – Vias Internas às Colônias Agrícolas Arniquireas, Vereda Grande, Vereda da Cruz, Vicente Pires e na Estrada Parque Vicente Pires - o reparcelamento das Colônias Agrícolas, configurando-as como áreas residenciais, gera uma série de fluxos para EPCL e EPTG. A hierarquização viária deve ser efetuada para estruturar o processo de ocupação informal do espaço urbano. A primeira via de estruturação constituirá a ligação norte-sul entre a EPCL e a EPNB, com o prolongamento da EPVP (DF-079), efetuando o novo desenho viário de Vicente Pires. A segunda via estabelece a articulação das Colônias Agrícolas Samambaia e Vicente Pires com o Pistão Norte e a EPCL. O eixo deverá ser constituído como uma continuação da Av. Hélio Prates, que escoará também os fluxos vindos da ADE Estrutural.

VIII – Via Interbairros – A via Interbairros deverá escoar o fluxo do Guará. A articulação entre Guará I, Guará II, SIA e SOF, mediante a implantação de atividades de comércio, prestação de serviços, lazer e cultura, se caracteriza pelo tráfego rápido que deverá ser minimizado pelo desenho em trincheira.

IX – Via de acesso aos condomínios residenciais do grande Colorado - A ocupação irregular em condomínios na região do Grande Colorado, na região de Sobradinho, gerou a ocupação lindeira da via de acesso com atividades de apoio como mercado, academias, restaurantes. A estruturação viária deve ser de melhoria de infraestrutura (canteiro, sinalização, rede de passeios públicos, ciclovias) e integração com o Anel de Atividades de Sobradinho I, Sobradinho II e Grande Colorado.

O mapa da Figura 20 apresenta o zoneamento proposto para o PDOT/2007 e o Quadro 1 apresenta uma matriz comparativa entre o PDOT de 1997 e 2007.



Fonte: SEDUMA, Projeto de Lei PDOT/2007

Figura 20: Zoneamento proposto para o PDOT/2007.

Quadro 1: Matriz comparativa entre o PDOT de 1997 e o de 2007

ITENS	PDOT/1997	PDOT/2007
<p>PRINCÍPIOS</p>	<p>Realizar o pleno desenvolvimento das funções sociais da propriedade urbana e rural e o uso socialmente justo e ecologicamente equilibrado de seu território, de forma a assegurar o bem-estar de seus habitantes;</p> <p>Atender aos princípios da política urbana e rural contidos no Título VII da Lei Orgânica do Distrito Federal, a qual se dispõe a:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Garantir o uso socialmente justo e ecologicamente equilibrado de seu território; ▪ Promover o acesso de todos a condições adequadas de moradia, saneamento básico, transporte, saúde, segurança pública, educação, cultura e lazer, assim como a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização; ▪ Manter a segurança e preservar o patrimônio paisagístico, histórico, urbanístico, arquitetônico, artístico, cultural, considerada a condição de Brasília como Capital Federal e Patrimônio Cultural da Humanidade; ▪ Assegurar a prevalência do interesse coletivo sobre o individual e do interesse público sobre o privado; ▪ Promover o planejamento para a correta expansão das áreas urbanas quer pela formação de novos núcleos, quer pelo adensamento dos já existentes; ▪ Adotar padrões de equipamentos urbanos, comunitários e de estruturas viárias, compatíveis com as condições socioeconômicas do Distrito Federal. 	<p>Garantir o cumprimento da função social da propriedade urbana e rural e a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização, como forma de redistribuir os ganhos resultantes de iniciativas públicas para a sociedade, promovendo, assim, a equidade das ações no território;</p> <p>Reconhecer os atributos fundamentais de Brasília como Capital Federal, Centro Regional e MetrÓpole Nacional em formação e do Conjunto Urbanístico do Plano Piloto de Brasília como Patrimônio Cultural da Humanidade;</p> <p>Assegurar a distribuição justa e equilibrada das oportunidades de emprego e renda no Distrito Federal, como forma de reverter o quadro de concentração de riqueza, decorrente do histórico do processo de ocupação e de desenvolvimento econômico do DF, que se traduz na concentração de emprego e de renda na região do Plano Piloto;</p> <p>Promover a gestão compartilhada entre os setores públicos, privados e sociedade civil, envolvendo os municípios limítrofes ao Distrito Federal, de modo a viabilizar a integração das ações de planejamento e gestão do território, diante da concentração, não somente de empregos, mas, também, de serviços e de equipamentos públicos e da redução das oportunidades de moradia para a população de baixa renda no DF, que resultou em intensiva e indisciplinada ocupação dos municípios limítrofes do Distrito Federal;</p> <p>Assegurar a participação da sociedade no planejamento, gestão e controle do território, buscando a co-responsabilidade da população por meio de sua participação nas decisões relacionadas ao planejamento e gestão territorial, como fator de fortalecimento da cidadania;</p> <p>Assegurar o uso sustentável do território, a partir da convergência das dimensões social, econômica e ambiental, com reconhecimento do direito de todos à cidade sustentável e da construção de uma visão sistêmica e integrada do processo de urbanização considerando as dimensões econômica, social, ambiental, cultural e espacial, como forma de mitigar os impactos e as externalidades negativas decorrentes do processo de urbanização para a sociedade.</p>
<p>OBJETIVOS</p>	<p>Romper com a segregação socioespacial e com o desequilíbrio entre as cidades ou núcleos urbanos do Distrito Federal;</p> <p>Ampliar e descentralizar as oportunidades de desenvolvimento das atividades econômicas no território, prevendo espaço para a geração de emprego e renda, priorizando sua localização próxima aos núcleos urbanos;</p> <p>Disseminar no território as oportunidades de desenvolvimento econômico oferecidas pelos avanços científicos e tecnológicos;</p> <p>Ampliar a disponibilidade territorial destinada à produção de habitação que atenda aos diferentes níveis de renda da população;</p> <p>Definir o potencial de uso e ocupação do solo a partir da sustentabilidade do ambiente;</p> <p>Otimizar a ocupação dos espaços e o uso dos equipamentos públicos urbanos e comunitários instalados, bem como a estrutura viária;</p> <p>Promover a integração da ocupação e do uso do solo do território do Distrito Federal com a região do Entorno;</p>	<p>Melhorar a qualidade de vida da população reduzindo desigualdades socioespaciais. Ampliando oportunidades de emprego, com o equilíbrio de sua localização em relação à distribuição da população no território do Distrito Federal;</p> <p>Proteger, recuperar, valorizar e aproveitar as potencialidades do patrimônio cultural do Distrito Federal;</p> <p>Promover a participação da sociedade no planejamento, gestão e controle das políticas de ordenamento territorial;</p> <p>Promover a mobilidade urbana, de modo a garantir a circulação da população por todo território do Distrito Federal;</p> <p>Otimizar e priorizar a ocupação urbana em áreas com infra-estrutura implantada e em vazios urbanos das áreas consolidadas;</p> <p>Integrar as políticas de ordenamento territorial com as demais políticas setoriais, que tenham reflexo no processo de planejamento e gestão do território do Distrito Federal e dos municípios limítrofes;</p> <p>Promover o desenvolvimento de novas centralidades e o desenvolvimento territorial e econômico do Distrito Federal, articulado ao desenvolvimento metropolitano e regional;</p> <p>Valorizar a ordem urbanística como função pública, promovendo a integração dos assentamentos informais passíveis de regularização à cidade legal.</p>

<p style="text-align: center;">DIRETRIZES SETORIAIS (TRANSPORTES)</p>	<p>TRANSPORTE E MALHA VIÁRIA Adoção de uma rede de transportes integrada nas diversas modalidades, com a definição de eixos estruturais prioritários ao transporte coletivo; Otimização dos investimentos já realizados, viabilizando a implantação do metrô como parte da rede de transportes integrados; Compatibilização da operação dos sistemas de transportes do Distrito Federal com aqueles que atendam a demandas originadas no seu Entorno, para a máxima racionalidade na prestação dos serviços e redução dos custos; Compatibilização dos projetos de transportes com o uso e a ocupação do solo, adequando-os ao desenvolvimento urbano e à preservação do meio ambiente.</p>	<p>TRANSPORTE Garantir acessibilidade universal dos usuários ao Sistema de Transporte Coletivo; Promover a prioridade para o transporte coletivo e para o transporte não motorizado em relação ao motorizado individual, especialmente na circulação urbana; Universalizar o atendimento, respeitando os direitos e divulgando os deveres dos usuários do Sistema de transporte; Promover a implementação da integração multimodal dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo; Instituir um processo de planejamento de transporte integrado ao planejamento urbano; Promover a qualidade ambiental, efetivada pelo controle dos níveis de poluição e pela proteção do patrimônio histórico e arquitetônico, além da modernização e a adequação tecnológica dos equipamentos de controle, de gestão e de operação dos serviços de transportes; Reconhecer para fins de planejamento integrado a Rede Estrutural de Transporte Coletivo</p> <p>DO SISTEMA VIÁRIO E DE CIRCULAÇÃO Garantir segurança, a fluidez e o conforto na circulação de todos os modos de transporte; Destinar vias ou faixas preferenciais ou exclusivas, priorizando os modos não motorizados e coletivos de transporte; Destinar espaços urbanos no sistema viário para a implantação de infra-estrutura de apoio a todos os modos de transporte; Compatibilizar a classificação hierárquica do sistema viário com o uso do solo; Promover a acessibilidade de pedestres e ciclistas ao Sistema de Transporte; Promover a implantação do sistema viário de forma ambientalmente sustentável; Promover medidas reguladoras para o transporte de cargas pesadas e cargas perigosas na rede viária do Distrito Federal.</p> <p>DA MOBILIDADE Promover um conjunto de ações integradas provenientes das políticas de transporte, circulação, acessibilidade, trânsito e de desenvolvimento urbano que priorize o cidadão na efetivação de seus anseios e necessidades de deslocamento; Proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, de forma segura, socialmente inclusiva e ambientalmente sustentável; Promover formas de racionalização e complementaridade de ações entre os órgãos responsáveis pela organização do espaço urbano e do Sistema de Transporte.</p>
--	--	---

<p>DIRETRIZES SETORIAIS (SANEAMENTO AMBIENTAL)</p>	<p>SANEAMENTO BÁSICO E AMBIENTAL</p> <p>Melhoria dos padrões de atendimento à população quanto a abastecimento de água, drenagem pluvial, esgotamento sanitário e industrial, coleta, tratamento e disposição final de resíduos sólidos;</p> <p>Adoção de medidas de controle ambiental e de despoluição dos corpos hídricos e definição de novos mananciais para abastecimento de água;</p> <p>Adoção de medidas de defesa ambiental contra a contaminação dos cursos de água por lançamento de esgotos hospitalares, industriais, residenciais e de outras fontes;</p> <p>Adoção de medidas que garantam a implantação dos sistemas de drenagem pluvial, permitindo a infiltração da água no solo;</p> <p>Definição de áreas para transbordo, tratamento, processamento e disposição final de resíduos sólidos, obedecendo às diretrizes e condicionantes ambientais.</p>	<p>SANEAMENTO AMBIENTAL</p> <p>ÁGUA</p> <p>Assegurar à população do Distrito Federal a oferta domiciliar de água para consumo residencial e de outros usos, com regularidade, em quantidade suficiente para atender às necessidades básicas e com qualidade compatível com padrões de potabilidade;</p> <p>Promover e incentivar a proteção e a recuperação das bacias hidrográficas dos mananciais;</p> <p>Promover o uso racional da água, com redução das perdas no sistema de captação, tratamento e distribuição, bem como a minimização dos desperdícios;</p> <p>Definir, a partir do Sistema de Gerenciamento Integrado de Recursos Hídricos, novos mananciais para abastecimento de água, considerando a eficiência, a salubridade ambiental e a sustentabilidade ambiental das bacias hidrográficas;</p> <p>ESGOTAMENTO SANITÁRIO</p> <p>Assegurar à população sistema de coleta, tratamento e disposição adequado dos esgotos sanitários, como forma de promover a saúde e a qualidade ambiental;</p> <p>Ampliar, a partir das alternativas vinculadas ao Sistema de Gerenciamento Integrado de Recursos Hídricos, os sistemas de coleta, transporte, tratamento e disposição final de esgotos sanitários e industriais, considerando a eficiência, a salubridade ambiental, a sustentabilidade ambiental das bacias hidrográficas e as formas de uso e ocupação do solo indicadas na Lei Complementar.</p> <p>RESÍDUOS SÓLIDOS</p> <p>Elaborar o Plano Diretor de Resíduos Sólidos do Distrito Federal;</p> <p>Recuperar áreas degradadas ou contaminadas em razão do manejo inadequado dos resíduos sólidos;</p> <p>Estimular o uso, reuso e reciclagem de resíduos, em especial o reaproveitamento de resíduos inertes da construção civil;</p> <p>Promover a coleta seletiva de resíduos sólidos, garantindo a integração com programas de educação ambiental, de destinação e de reciclagem de resíduos.</p> <p>MANEJO DE ÁGUAS PLUVIAIS URBANAS</p> <p>Garantir à população urbana o atendimento adequado por infra-estrutura e por ações de manejo das águas pluviais;</p> <p>Elaborar o Plano Diretor de Drenagem Urbana do Distrito Federal;</p> <p>Incentivar o aproveitamento das águas pluviais;</p>
---	--	---

<p>DIRETRIZES SETORIAIS (DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO)</p>	<p>Exploração das potencialidades e vocações econômicas do território, mediante colaboração e parceria com os Estados e Municípios que integram a região do Entorno;</p> <p>Promoção do desenvolvimento econômico sustentável do Distrito Federal com a instalação de empresas de alto valor agregado e de tecnologia de ponta e as de elevado índice de absorção de mão-de-obra, a conservação e ampliação da infraestrutura econômica e a utilização de parceria com a iniciativa privada;</p> <p>Atribuição de papel determinante ao setor agropecuário como uma das alternativas para a dinamização da economia local;</p> <p>Incremento do setor terciário na economia do Distrito Federal de forma a atrair investimentos internos e externos, priorizando as microempresas, as pequenas e as médias empresas;</p> <p>Estímulo ao desenvolvimento de projetos compatíveis com as potencialidades turísticas, de lazer, cultura e educação, capazes de irradiar efeitos dinamizadores para toda a região;</p> <p>Incentivo à substituição da prática da monocultura por práticas mais diversificadas, que possibilitem maior geração de empregos.</p>	<p>Delimitar as Áreas Econômicas para promoção do desenvolvimento e implementação da política de desenvolvimento econômico do Distrito Federal;</p> <p>Promover ações integradas mediante articulação técnica, política e financeira entre agentes públicos e privados;</p> <p>Fomentar a implantação de centros de negócios e pólos de atividades econômicas que fortaleçam a posição do Distrito Federal no cenário econômico regional e nacional;</p> <p>Promover a diversificação de atividades econômicas em áreas já instituídas como forma de ampliar a geração de trabalho e renda;</p> <p>Incentivar a produção industrial não poluente com ênfase nas atividades intensivas do conhecimento e de inovação tecnológica;</p> <p>Promover a instalação de empreendimentos de grande porte nos eixos de articulação e de integração com os municípios limítrofes do Distrito Federal;</p> <p>Revitalizar e renovar as áreas comerciais e industriais em processo de decadência ou de degradação prevendo, onde couber, a flexibilização de usos e atividades;</p> <p>Qualificar as áreas que exercem o papel de centralidades urbanas como pólos de geração de trabalho e renda;</p> <p>Adotar o uso misto, quando compatível, como forma de consolidação e potencialização do desenvolvimento econômico e melhoria da escala de aproveitamento da infra-estrutura instalada e da relação entre a oferta de empregos e moradia.</p>
<p>DIRETRIZES SETORIAIS (ASSENTAMENTO HUMANO, HABITAÇÃO E EQUIPAMENTO COMUNITÁRIO)</p>	<p>ASSENTAMENTOS HUMANOS E HABITAÇÃO</p> <p>Estabelecimento de normas próprias de uso e ocupação do solo, simplificando as regras relativas aos parâmetros urbanísticos e de edificação nas áreas de loteamentos expressamente declaradas de interesse social pelo Poder Executivo;</p> <p>Ocupação preferencial de vazios urbanos e áreas intersticiais urbanas, mediante a produção de lotes ou conjuntos habitacionais, respeitadas as restrições ambientais, em especial quanto ao abastecimento de água e esgotamento sanitário.</p>	<p>HABITAÇÃO</p> <p>Facilitar acesso à moradia, compatibilizando a demanda por faixas de renda com os projetos urbanísticos e habitacionais existentes e futuros;</p> <p>Viabilizar o aumento de áreas destinadas a programas e projetos habitacionais, preferencialmente em áreas urbanas já consolidadas e em consolidação, evitando novos assentamentos em áreas distantes.</p> <p>Estimular a participação da iniciativa privada na produção de moradias para todas as faixas de renda;</p> <p>Promover a regularização fundiária dos assentamentos habitacionais não registrados em cartório, criados pelo Governo do Distrito Federal.</p> <p>EQUIPAMENTO COMUNITÁRIO (estabelecimentos onde são prestados os serviços de educação segurança, lazer, esporte e afins): garantir a conservação e restauração dos existentes.</p> <p>Para a implantação de novos equipamentos deverão ser garantidas a acessibilidade viária e de transporte público coletivo, devendo se localizar nas proximidades das vias capazes de suportar o fluxo de veículos derivados de suas atividades e proximidade de estacionamentos.</p>

<p>DIRETRIZES DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO</p>	<p>Os Planos Diretores Locais - PDL, previstos no Título VII da Lei Orgânica do Distrito Federal, definem as diretrizes de uso e ocupação do solo para cada Região Administrativa.</p> <p>Nas áreas de loteamentos de interesse social, o Poder Executivo do Distrito Federal pode estabelecer normas próprias de uso e ocupação do solo, simplificando as regras relativas aos parâmetros urbanísticos e de edificação.</p>	<p>Estabelecer áreas urbanizadas mais compactas no território e urbanizar ao longo das principais infra-estruturas de conexão, aumentando as densidades demográficas ao longo da rede viária estrutural;</p> <p>Evitar a segregação de usos promovendo a sua flexibilização de modo a reduzir os deslocamentos e equilibrar a distribuição dos locais de emprego e trabalho no Distrito Federal;</p> <p>Promover a integração dos parcelamentos residenciais distribuídos de forma dispersa e fragmentada no território entre si e com os núcleos urbanos consolidados vizinhos;</p> <p>Estimular a ocupação dos vazios residuais das áreas urbanizadas dotadas de serviços, infra-estrutura e equipamentos, preferencialmente à criação de novas áreas urbanas, de forma a otimizar a capacidade da infra-estrutura instalada e reduzir os custos de urbanização, observadas as condicionantes ambientais do território;</p> <p>Possibilitar a ocorrência de tipologias arquitetônicas diferenciadas e facilitar a adaptação das edificações para novos usos;</p> <p>Ficam definidos parâmetros básicos da ocupação do solo urbano:</p> <ul style="list-style-type: none"> I – Densidade Demográfica II – Coeficiente de Aproveitamento III – Percentual mínimo de equipamentos urbanos e comunitários, espaços livres de uso público para novos parcelamentos.
<p>DIRETRIZES DO DESENVOLVIMENTO RURAL</p>	<p>Não existem diretrizes.</p>	<p>Implantar políticas agrícolas e sociais para promoção da permanência do homem no campo e melhoria da qualidade de vida da população.</p> <p>Incentivar o desenvolvimento de cadeias produtivas e fortalecimento das organizações sociais, além de incentivar a extensão rural e capacitação tecnológica.</p> <p>Incentivar alternativas de trabalho em comunidades rurais, melhorando também as condições de comercialização da produção, entre outros.</p>
<p>DA INTEGRAÇÃO COM OS MUNICÍPIOS LIMÍTROFES</p>	<p>Não existem diretrizes.</p>	<p>O desenvolvimento integrado dependerá de planos, programas e projetos conjuntos, firmados entre o Governo Federal e as prefeituras, a partir de consórcios públicos que atuarão na prestação de serviços, compra de bens, produtos e equipamentos, entre outros.</p> <p>Será prioritária a ação sobre as cidades de Águas Lindas de Goiás, Santo Antônio do Descoberto, Novo Gama, Valparaíso de Goiás, Cidade Ocidental e Planaltina de Goiás, e sobre a bacia do Ribeirão Alagado, contribuinte do reservatório de Corumbá IV.</p>

<p>ESTRATÉGIAS DE ORDENAMENTO TERRITORIAL</p>	<p>Promover a constituição de um centro urbano de caráter regional, articulando atividades diversificadas na confluência das cidades de Taguatinga, Ceilândia e Samambaia e estimulando a instalação de atividades do setor terciário;</p> <p>Ordenar a ocupação territorial no eixo oeste/sudoeste - Guará, Riacho Fundo, Núcleo Bandeirante, Taguatinga, Ceilândia, Samambaia, Recanto das Emas, Gama e Santa Maria;</p> <p>Reforçar a autonomia de cada cidade, configurando centros locais;</p> <p>Ocupar e adensar as áreas já urbanizadas do Distrito Federal;</p> <p>Promover a implantação de novas atividades econômicas, preferencialmente no eixo oeste/sudoeste, flexibilizando seus usos de acordo com as diretrizes fixadas nos Planos Diretores Locais e no Zoneamento Ecológico-Econômico.</p> <p>Consolidar a ocupação dos núcleos urbanos de Sobradinho, Planaltina, Paranoá, Candangolândia, Cruzeiro e Setores de Habitação Individual Sul e Norte - SHIS e SHIN.</p> <p>Restringir a ocupação urbana nas áreas consideradas sensíveis do ponto de vista ambiental e de saneamento nas localidades de Brazlândia, de São Sebastião, dos núcleos urbanos isolados e nas áreas com incidência de parcelamentos nas bacias do Rio São Bartolomeu, do Lago Paranoá e do Rio Maranhão;</p> <p>Estabelecer uma política urbana a ser integrada com as cidades conurbadas do Entorno, especialmente no que se refere a transportes, gestão dos recursos hídricos, tratamento de resíduos, controle ambiental, parcelamento do solo e implantação de áreas de desenvolvimento econômico;</p> <p>Manter a destinação para atividades econômicas das áreas constantes do Plano Diretor de Áreas Econômicas - PDAE;</p>	<p>As estratégias para ordenamento territorial proposto são:</p> <p>I - Dinamização de espaços urbanos – configuração de novas centralidades de forma a reduzir a segregação sócioespacial e de estabelecer relações com os municípios limítrofes. Estímulo ao uso diversificado do solo e implantando centros de trabalho e renda, melhorando os padrões de mobilidade e acessibilidade. Estas intervenções serão prioritárias nas Áreas de Dinamização.</p> <p>II – Revitalização de conjuntos urbanos – adequação da dinâmica urbana à estrutura físico-espacial do objeto de preservação, combatendo causas de degradação crônica do patrimônio ambiental urbano.</p> <p>III – Estruturação viária – melhoria da acessibilidade das áreas consolidadas do Distrito Federal para melhor aproveitamento da infra-estrutura instalada, pela revisão do desenho viário, execução de novos trechos, e melhorias nas vias; modificação na hierarquia viária e articulação de áreas urbanas.</p> <p>IV – Regularização fundiária – adequação dos assentamentos informais, garantindo direito a moradia, pleno desenvolvimento das funções sociais da propriedade urbana, e o direito ao meio ambiente ecologicamente adequado. Para fins de regularização serão considerados três tipos de assentamento: o parcelamento urbano isolado, instalado originalmente em zona rural; áreas de regularização, adotando o critério de proximidade, faixa de renda, e similaridades urbanas e ambientais; e setores habitacionais de regularização, onde ocorre a agregação de áreas de regularização e áreas não parceladas.</p> <p>V – Oferta de áreas habitacionais - aumento da oferta de áreas em diferentes partes do território, preferencialmente próximas aos núcleos urbanos consolidados e aos principais corredores de transporte. Urbanização de novos núcleos e otimização de localidades urbanas com infra-estrutura subutilizada, com vazios residuais.</p> <p>VI – Implantação de pólos multifuncionais – fomento às subcentralidades no território. Os pólos serão implantados em um raio de 600m dos terminais de integração e da Rede Estrutural de transporte coletivo. Estes Pólos devem abrigar ofertas de emprego, comércio e serviços, lazer, esporte, cultura e moradia para diferentes faixas de renda.</p> <p>VII – Integração ambiental do território – promoção da integração e articulação entre espaços naturais e construídos, favorecendo o fluxo biótico e a manutenção dos aspectos funcionais dos ecossistemas naturais e construídos, assegurando a biodiversidade local e qualidade de vida.</p>
--	--	--

ORGANIZAÇÃO DO TERRITÓRIO	<p>Macrozoneamento</p> <p>I - Zona Urbana de Dinamização: compreende a área já urbanizada e aquela que será urbanizada como de expansão urbana prioritária.</p> <p>II - Zona Urbana de Consolidação: é aquela na qual a ocupação deve considerar as restrições estabelecidas para as áreas de preservação do conjunto urbanístico do Plano Piloto de Brasília, das peculiaridades ambientais das Áreas de Proteção Ambiental do Lago Paranoá e das Bacias Gama e Cabeça de Veado, e de saneamento para as áreas de Sobradinho, Planaltina e as circunscritas na Bacia do Lago Paranoá.</p> <p>III - Zona Urbana de Uso Controlado: é aquela de uso predominantemente habitacional, de baixa densidade, sujeita a critérios específicos de ocupação, na qual se desestimulará a expansão do uso urbano em razão, principalmente, de restrições ambientais.</p> <p>IV - Zona Rural de Dinamização: é aquela com atividade agropecuária consolidada, na qual serão incentivados usos intensivos e a verticalização da produção.</p> <p>V - Zona Rural de Uso Diversificado: é aquela na qual poderá ser permitida, além do uso agropecuário, a instalação de atividades agroindustriais e de lazer.</p> <p>VI - Zona Rural de Uso Controlado: é aquela com atividade agropecuária consolidada que, em função da necessidade de preservação de seus mananciais e de seu grau de sensibilidade ambiental, terá seu uso restringido.</p> <p>VII - Zona de Conservação Ambiental: é definida pelo seu caráter de intangibilidade.</p>	<p>Macrozoneamento</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Macrozona Urbana – destinada às atividades dos setores secundário e terciário, não excluído o setor primário. 2. Macrozona Rural – destinada às atividades do setor primário, deverá contribuir para uma dinâmica de espaços rurais multifuncionais. 3. Macrozona de Proteção Integral – destinada à preservação da natureza sendo permitido apenas o uso indireto dos recursos naturais. <p>A Macrozona Urbana é dividida nas seguintes zonas:</p> <p>I – Zona Urbana do Conjunto Tombado - compreende áreas predominantemente residenciais de média densidade demográfica, correspondendo à área do conjunto urbano do Plano Piloto de Brasília e demais áreas incorporadas.</p> <p>II – Zona Urbana de Uso Controlado I – composta por áreas predominantemente residenciais de baixa densidade demográfica, com enclaves de média e alta densidades, inseridas em sua maior parte na Área de Proteção Ambiental das bacias do Gama e Cabeça de Veado.</p> <p>III – Zona Urbana de Uso Controlado II – é composta de áreas de baixa densidade demográfica, com enclaves de alta densidade, sujeita a restrições impostas por sua sensibilidade ambiental e pela proteção de mananciais destinados ao abastecimento de água.</p> <p>IV – Zona Urbana Consolidada – é composta por áreas urbanizadas ou em processo de urbanização de baixa, média e alta densidades demográficas. Nestas devem ser desenvolvidas dinâmicas internas que favoreçam a integração com áreas vizinhas, promovendo o uso diversificado, otimizando o transporte público e oferta de empregos.</p> <p>V – Zona Urbana de Expansão e Qualificação – são áreas propensas à ocupação urbana, predominantemente habitacional e que possuem relação direta com áreas já implantadas. Devem ser planejadas e ordenadas para articulação da malha urbana com as demais localidades.</p> <p>VI – Zona de Contenção Urbana – compreende áreas em fronteiras com as rurais, caracterizadas por ocupação habitacional de densidade demográfica muito baixa, criando uma zona de amortecimento entre o uso urbano mais intenso e a Zona Rural de Uso Controlado.</p> <p>A Macrozona Rural é dividida em:</p> <p>I – Zona Rural de Uso Diversificado – é aquela com atividade agropecuária consolidada, com predomínio da agricultura comercial.</p> <p>II – Zona Urbana de Uso Controlado – é composta predominantemente por atividades agropastoris, de subsistência e comercial, sujeita a restrições devido à sensibilidade ambiental e proteção de mananciais.</p> <p>As Macrozonas Urbanas e Rurais devem respeitar a legislação ambiental, de recursos hídricos e as diretrizes de ocupação territorial.</p> <p>A Macrozona de Proteção Integral é composta por:</p> <ol style="list-style-type: none"> I – Parque Nacional de Brasília; II – Estação Ecológica de Águas Emendadas; III – Estação Ecológica do Jardim Botânico de Brasília; IV – Reserva Ecológica do IBGE; V – Reserva Ecológica do Gama; VI – Reserva Ecológica do Guará; VII – Reserva Ecológica do Contagem; VIII – Reserva Ecológica do Descoberto; IX – Reserva Ecológica do Lago Paranoá; X – Estação Ecológica da UnB – Áreas de Relevante Interesse Ecológico dos córregos Capetinga e Taquara;
----------------------------------	---	--

<p>DAS ÁREAS DE DIRETRIZES ESPECIAIS</p>	<p>Área Especial de Proteção É aquela que apresenta situações diversas de proteção e fragilidade ambientais e se divide em: I - Áreas de Proteção de Mananciais; II - Áreas Rurais Remanescentes; III - Áreas com Restrições Físico-Ambientais; IV - Áreas de Lazer Ecológico.</p> <p>Área de Monitoramento Prioritário São as áreas da Zona Urbana de Uso Controlado e da Zona Rural de Uso Controlado.</p> <p>Da Área do Centro Regional Situada na Zona Urbana de Dinamização, deverá ser um marco simbólico e referência espacial de uma Brasília contemporânea, equilibrando e compartilhando com o Plano Piloto suas funções de centralidade regional.</p>	<p>Área de Proteção de Mananciais (APM) – são porções do território que apresentam situações de proteção em função da captação de água para o abastecimento público.</p> <p>Área de Interesse Ambiental (AIA) – corresponde a determinadas unidades de conservação de uso sustentável constituídas no Distrito Federal e aos equipamentos públicos do Jardim botânico e Jardim Zoológico.</p>
<p>INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO TERRITORIAL URBANO</p>	<p>1 - Planos Diretores Locais 2 - Parcelamento do Solo Urbano</p>	<p>I – Do Planejamento territorial e urbano a) Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal; b) Lei de Uso e Ocupação do Solo; c) Planos de Desenvolvimento Local; d) Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília; e) Legislação sobre parcelamento do solo; f) Legislação edilícia e de posturas; g) Plano Diretor de Transporte Urbano do Distrito Federal; h) Plano de Desenvolvimento Habitacional e demais programas de habitação; i) Planos de desenvolvimento econômico e social; j) Planos de desenvolvimento territorial para integração das atividades rurais; k) Planos, programas e projetos setoriais; l) Estudos urbanísticos e ambientais; m) Zoneamento ecológico-econômico, zoneamento ambiental, planos de manejo de unidades de conservação e estudos de impacto ambiental; n) Estudo de impacto de vizinhança.</p>

<p>INSTRUMENTOS JURÍDICOS E TRIBUTÁRIOS</p>	<p>JURÍDICOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cumprimento da Função Social da Propriedade • Outorga Onerosa do Direito de Construir • Outorga Onerosa da Alteração de Uso 	<p>JURÍDICOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desapropriação, desafetação ou doação; • Servidão administrativa; • Limitações administrativas; • Tombamento de bens ou de conjuntos urbanos; • Instituição de zonas especiais de interesse social referidas, nesta Lei Complementar, como Áreas de Regularização de Interesse Social, no caso de regularização fundiária, e como Área Especial de Interesse Social, no caso de novas áreas urbanas; • Concessão de uso; • Concessão de direito real de uso; • Concessão de uso especial para fins de moradia; • Arrendamento; • Parcelamento, edificação ou utilização compulsórios; • Usucapião especial de imóvel urbano; • Direito de superfície; • Retrovenda; • Locação; • Direito de preempção; • Alienação; • Outorga onerosa do direito de construir; • Outorga onerosa de alteração de uso; • Transferência do direito de construir; • Operações urbanas consorciadas; • Consórcio imobiliário; • Urbanizador social; • Regularizador social. <p>TRIBUTÁRIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Imposto predial e territorial urbano progressivo; • Contribuição de melhoria decorrente de obras públicas; • Incentivos e benefícios fiscais e financeiros.
<p>OBSERVAÇÕES</p>	<p>Os PDLs complementarão o PDOT quanto aos princípios de parcelamento do solo urbano, definindo normas e diretrizes para tal. Os procedimentos de aprovação, licenciamento e registro de parcelamentos do solo deverão ser submetidos a ele.</p> <p>O Estatuto da Cidade define que a abrangência dos Planos Diretores deve ser estendida a todo território, incluindo área urbana e rural. Logo, os PDLs não atendem a estas exigências por se referirem apenas à área urbana.</p> <p>Os atuais PDLs integrarão os Planos de Ação Local, desenvolvidos para permitir a definição e planificação de obras públicas, resultando em estratégias de ação, diretrizes e projetos. Todo o conteúdo dos antigos PDLs será absorvido pelo novo Sistema Legislativo de Desenvolvimento Urbano e Territorial – SIDUT.</p>	

Fonte: SEDUMA, Projeto de Lei PDOT/2007 e PDOT/ 1997

6 PESQUISA DOMICILIAR DE TRANSPORTE DO DISTRITO FEDERAL

A Pesquisa Domiciliar de Transporte foi executada pela Companhia de Planejamento do Distrito Federal – CODEPLAN, em 2000, com o objetivo de fornecer às entidades locais atuantes no setor de transporte urbano, um diagnóstico sobre os padrões de viagens da população urbana. Ela foi aplicada em todo o Distrito Federal e nas ligações com seu Entorno imediato.

A Tabela 4 apresenta o agrupamento das Regiões Administrativas usado.

Tabela 4: Regiões Administrativas 2000 e Agrupamento por Regiões do Distrito Federal

Regiões DF	Regiões Administrativas 2000
Central	Brasília
	Lago Sul
	Lago Norte
	Cruzeiro
Oeste	Guará
	Taguatinga
	Ceilândia
	Samambaia
	Brazlândia
Sudoeste	Candangolândia
	Núcleo Bandeirante
	Riacho Fundo
	Recanto das Emas
Sul	Gama
	Santa Maria
Norte	Planaltina
	Sobradinho
Leste	Paranoá
	São Sebastião

Foram definidas 324 zonas de tráfegos, das quais 228 foram pesquisadas. A amostra inicial foi de aproximadamente 14.000 domicílios, correspondendo a 3,15 % do total de domicílios com cadastro na Companhia Energética de Brasília.

A Tabela 5 apresenta dados sobre o zoneamento de tráfego e a amostragem da pesquisa.

Tabela 5: Distribuição da amostra pesquisada.

Região Administrativa	Nº de Zonas de Tráfego - ZTs	Nº de ZTs Pesquisadas	Nº de Ligações Elétricas	Amostra Inicial
Brasília	89	54	69.748	2.206
Lago Sul	7	5	7.565	239
Lago Norte	5	3	5.986	189
Cruzeiro	6	5	22.430	708
Guará	16	12	31.863	1.004
Núcleo Bandeirante	9	8	8.338	261
Candangolândia	2	1	3.144	99
Taguatinga	32	25	55.098	1.740
Samambaia	14	11	32.886	1.039
Ceilândia	34	29	61.367	1.930
Recanto das Emas	11	7	14.959	469
Gama	15	11	25.248	795
Santa Maria	4	3	19.020	600
Riacho Fundo	7	6	8.506	268
São Sebastião	6	3	11.689	368
Paranoá	9	7	7.577	236
Planaltina	23	11	23.366	738
Sobradinho	27	22	26.588	838
Brazlândia	8	5	7.846	248
Distrito Federal	324	228	443.224	13.975

Fonte: PD 2000 - CODEPLAN

Tabela 6: População do Distrito Federal.

Região Administrativa	População	% População	Região	
Brasília	219.341	11,7%	Central	352.536 18,9%
Lago Sul	30.239	1,6%		
Lago Norte	27.341	1,5%		
Cruzeiro	75.615	4,1%		
Guará	126.507	6,8%	Oeste	909.886 48,7%
Taguatinga	235.618	12,6%		
Ceilândia	350.067	18,8%		
Samambaia	154.964	8,3%		
Brazlândia	42.730	2,3%	Sudoeste	153.748 8,2%
Candangolândia	14.289	0,8%		
Núcleo Bandeirante	31.763	1,7%		
Riacho Fundo	37.378	2,0%		
Recanto das Emas	70.318	3,8%	Sul	222.826 11,9%
Gama	127.662	6,8%		
Santa Maria	95.164	5,1%	Norte	227.922 12,2%
Planaltina	108.817	5,8%		
Sobradinho	119.105	6,4%	Leste	93.567 5,0%
Paranoá	40.896	2,2%		
São Sebastião	52.671	2,8%		
Distrito Federal		1.866.918		

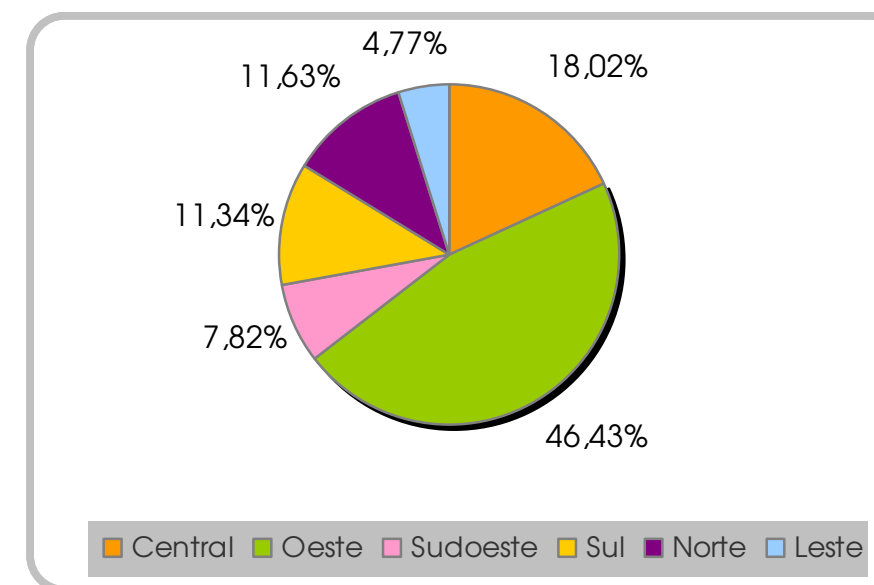
Fonte: PD 2000 - CODEPLAN

6.1.1 População e Renda

No ano 2000 a população do Distrito Federal era de aproximadamente 1.900.000 habitantes. Cerca de 50% habitavam na Região Oeste, 20% na Região Central e os 30% restantes habitavam as outras quatro regiões.

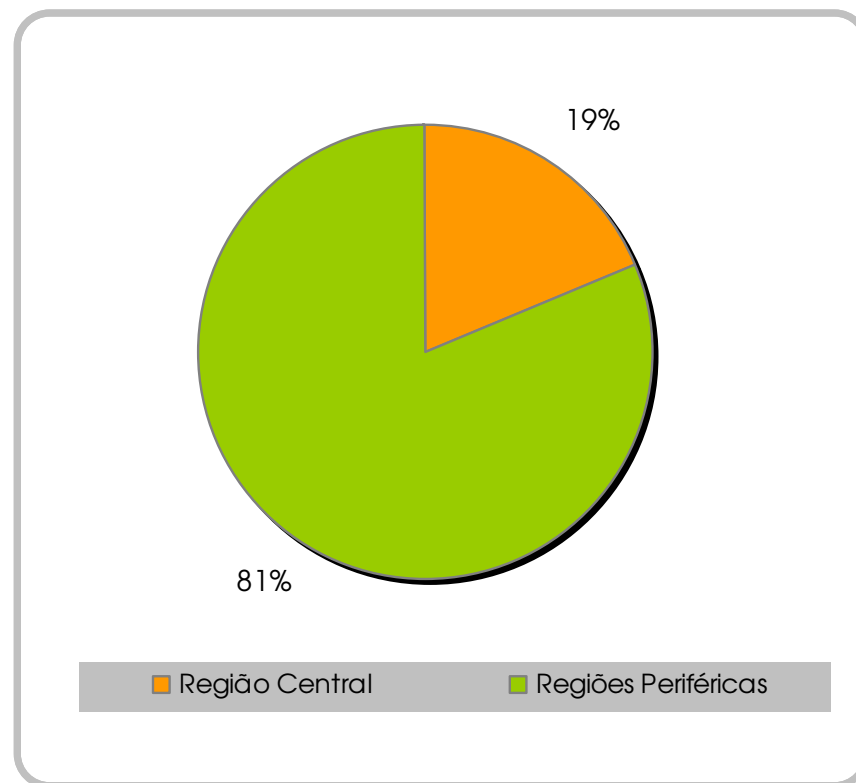
Com relação às regiões administrativas, a mais populosa era a Ceilândia com 350.000 habitantes, seguida por Taguatinga com 235.000 e por Brasília com 220.000.

A Tabela 6, Gráfico 3 e o Gráfico 4 apresentam os dados populacionais do Distrito Federal em 2000.



Fonte: PD 2000 - CODEPLAN

Gráfico 3: População do Distrito Federal por Regiões.



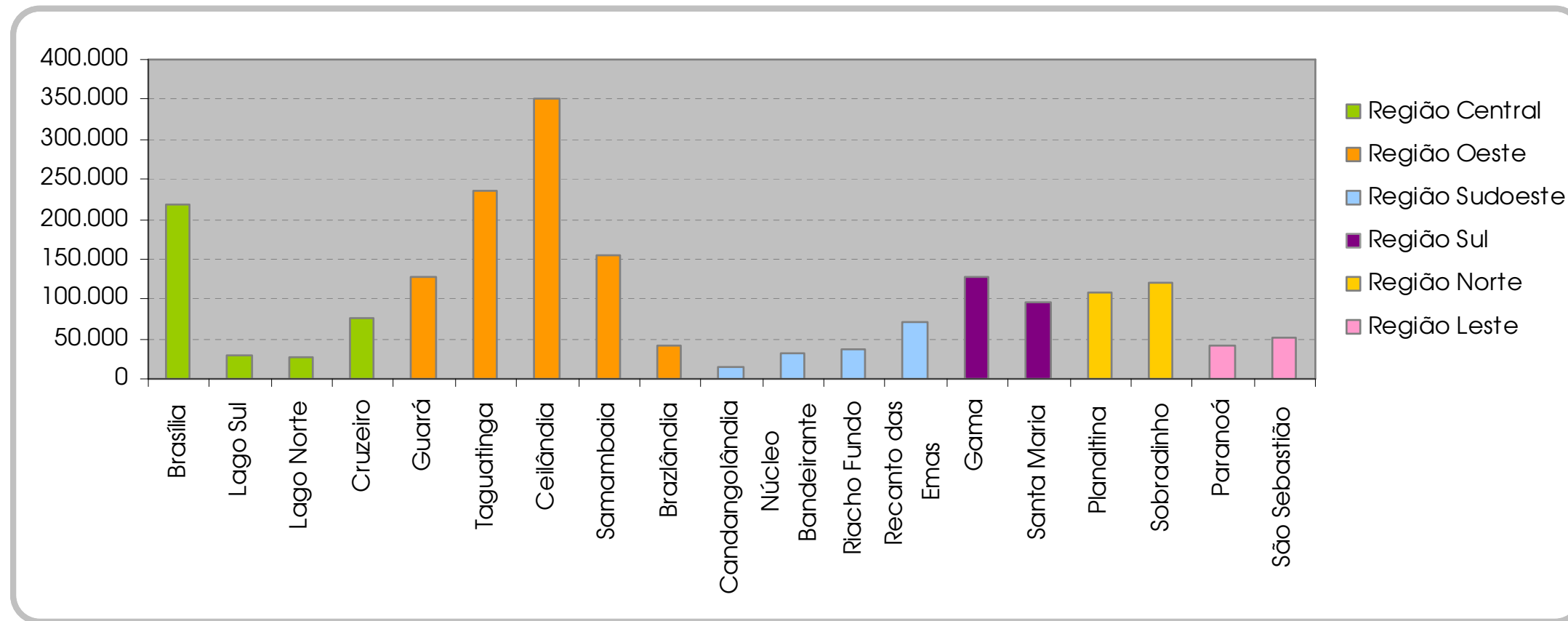
Fonte: PD 2000 - CODEPLAN

Gráfico 4: População - Região Central e Regiões Periféricas.

Com relação à distribuição da população, mais de 80% dos habitantes moravam nas Regiões Administrativas periféricas. O Gráfico 5 ilustra a população do Distrito Federal por Regiões Administrativas.

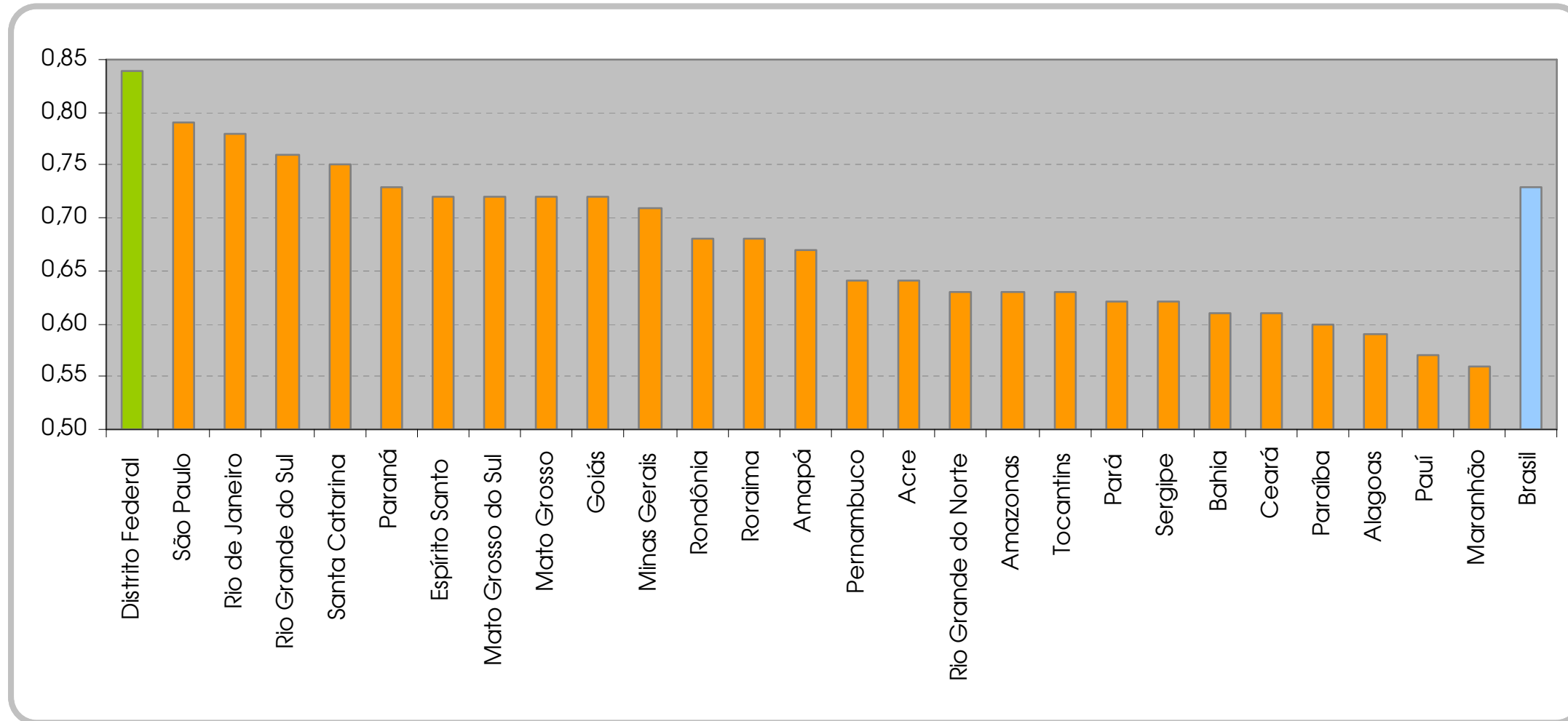
A renda do Distrito Federal continua, em 2000, a ser a mais alta entre todos os estados brasileiros (Gráfico 6), baseando-se no Índice de Desenvolvimento Humano do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) para o ano 2000. A Tabela 7 apresenta a renda média domiciliar mensal e renda domiciliar per capita.

O Gráfico 7 ilustra as Regiões Administrativas do Distrito Federal ordenadas pela renda média familiar em 2000. O Gráfico 8 apresenta as rendas médias consolidadas por regiões do Distrito Federal.



Fonte: PD 2000 - CODEPLAN

Gráfico 5: População Urbana por Regiões Administrativas.



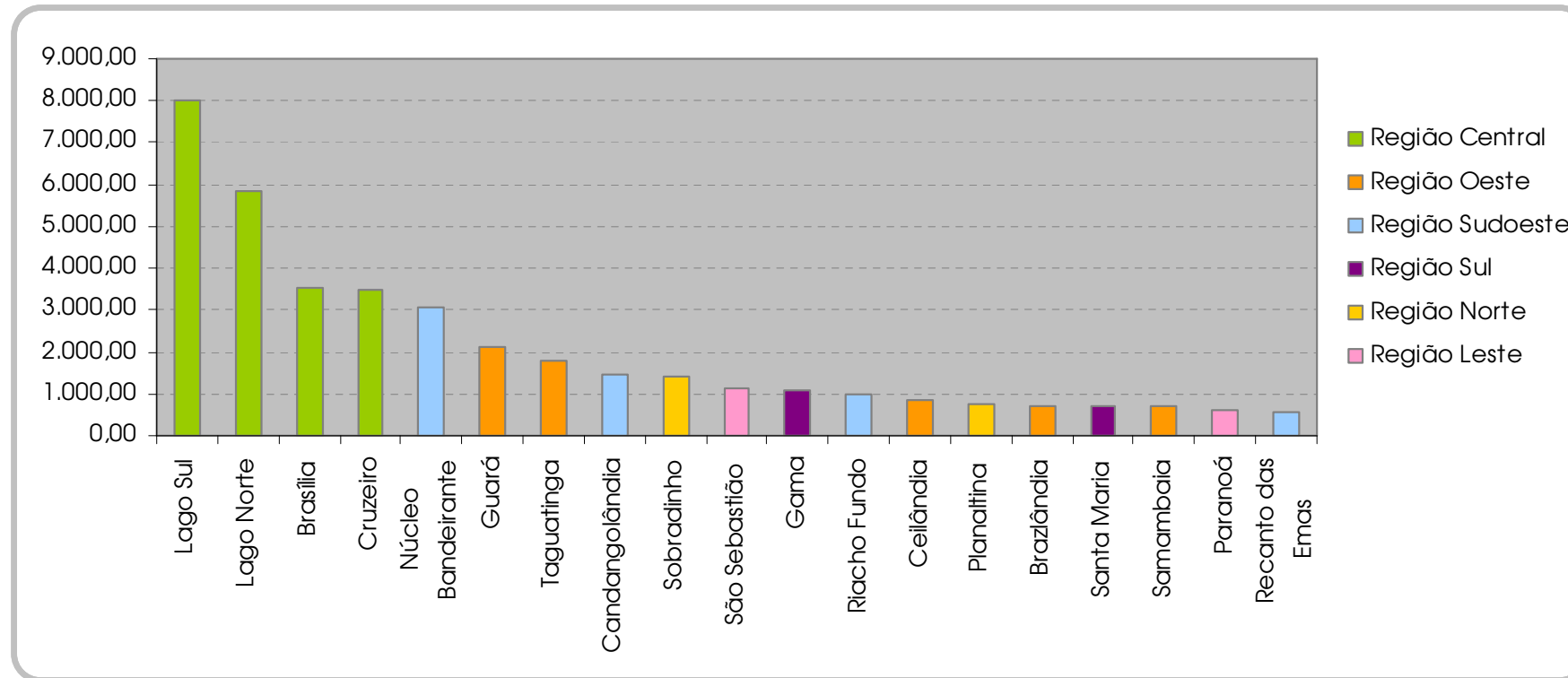
Fonte: PNUD 2000

Gráfico 6: Renda por Estados e Média Brasileira - IDHM.

Tabela 7: Renda Média Domiciliar Mensal e Renda Domiciliar Per Capita.

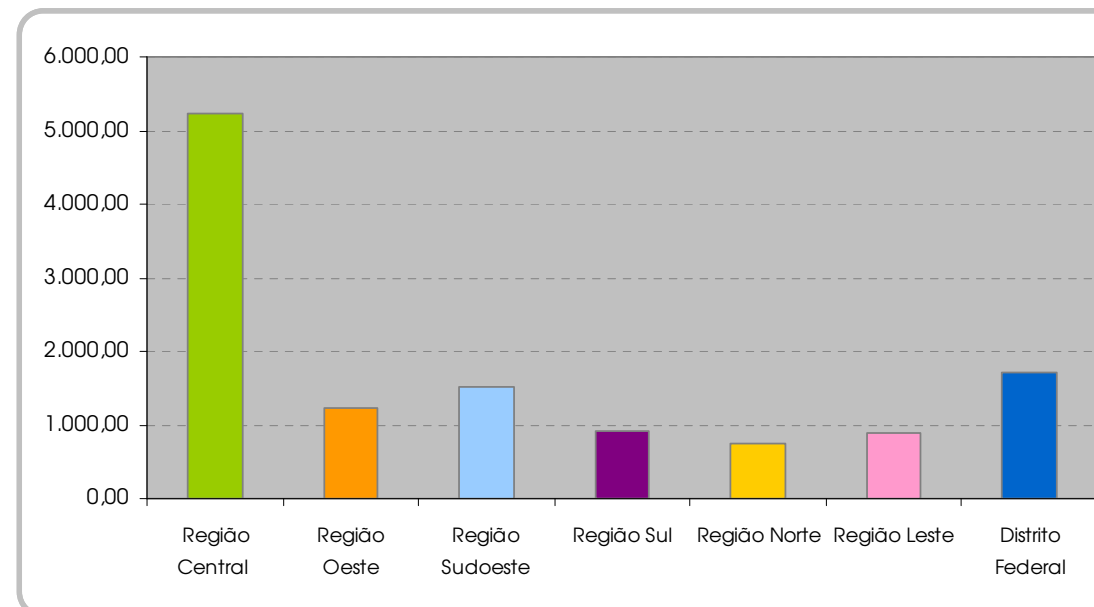
Região Administrativa	Renda Domiciliar		Renda Per Capita		Renda Domiciliar por Região			Renda Per Capita por Região	
	R\$	SM	R\$	SM					
Brasília	3.553,31	23,53	1.140,09	7,55	Central	R\$	5.226,90	R\$	1.392,87
Lago Sul	8.026,82	53,16	2.007,04	13,29		SM	34,62	SM	9,22
Lago Norte	5.829,74	38,61	1.370,60	9,08					
Cruzeiro	3.497,74	23,16	1.053,74	6,98	Oeste	R\$	1.235,92	R\$	325,01
Guará	2.130,90	14,11	567,83	3,76		SM	8,18	SM	2,15
Taguatinga	1.797,17	11,90	489,36	3,24					
Ceilândia	845,96	5,60	216,18	1,43					
Samambaia	683,35	4,53	169,41	1,12	Sudoeste	R\$	1.518,06	R\$	403,80
Brazlândia	722,21	4,78	182,27	1,21		SM	10,05	SM	2,67
Candangolândia	1.463,31	9,69	371,54	2,46					
Núcleo Bandeirante	3.042,82	20,15	834,97	5,53	Sul	R\$	911,07	R\$	229,66
Riacho Fundo	992,88	6,58	268,37	1,78		SM	6,03	SM	1,52
Recanto das Emas	573,23	3,80	140,31	0,93	Norte	R\$	758,14	R\$	285,48
Gama	1.102,07	7,30	292,29	1,94		SM	7,26	SM	1,89
Santa Maria	720,07	4,77	167,03	1,11	Leste	R\$	880,07	R\$	216,74
Planaltina	758,14	5,02	194,03	1,28		SM	5,83	SM	1,44
Sobradinho	1.434,24	9,50	376,92	2,50					
Paranoá	630,33	4,17	152,47	1,01					
São Sebastião	1.129,80	7,48	281,00	1,86					
Distrito Federal	1.721,30	11,40	457,79	3,03					

Fonte: PD 2000 - CODEPLAN.



Fonte: PD 2000 - CODEPLAN.

Gráfico 7: Renda Domiciliar por Regiões Administrativas.



Fonte: PD 2000 - CODEPLAN.

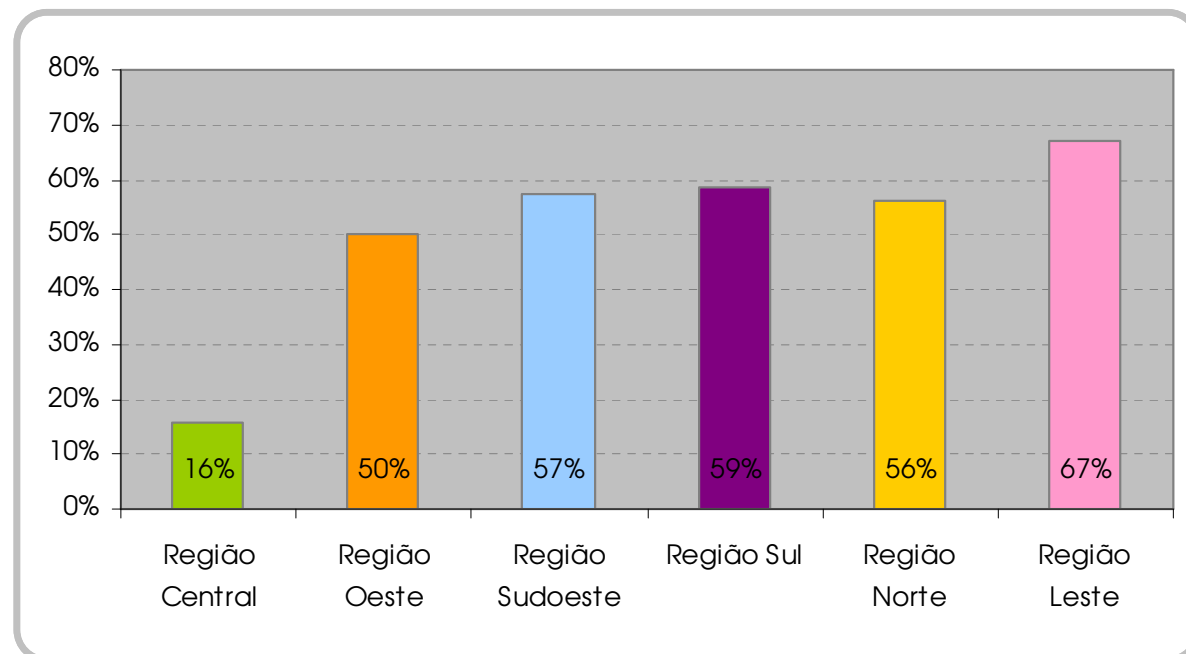
Gráfico 8: Renda Média Familiar por Região do Distrito Federal.

6.1.2 Motorização no Distrito Federal

Em 2000, quase 50% dos domicílios não possuíam veículos motorizados. Cerca de 36% deles possuíam um veículo particular, 13% dois, 4% três ou mais veículos, como mostram o Gráfico 9, Gráfico 10 e o Gráfico 11. A Tabela 8 apresenta os dados de posse de veículos.

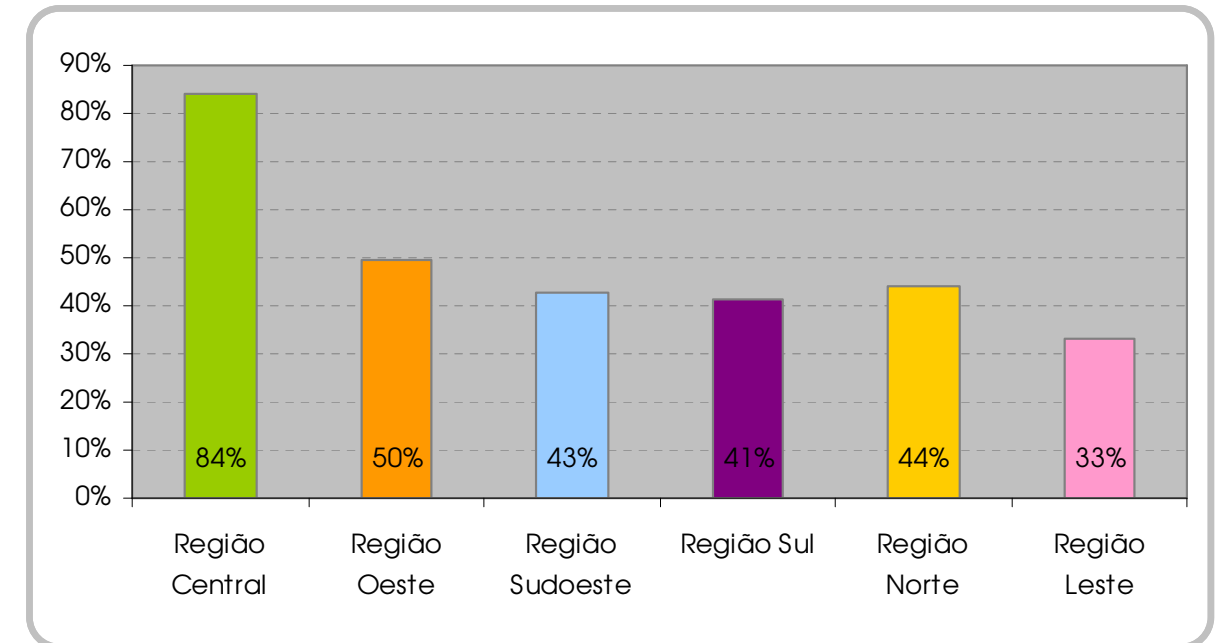
Na Região Administrativa do Lago Sul, cerca de 85% dos domicílios possuíam dois ou mais carros e no Lago Norte cerca de 77%. Por outro lado, no Recanto das Emas (Região Administrativa mais pobre do Distrito Federal) 72,7% dos domicílios não possuíam nenhum veículo.

A Região Central, com apenas 19% da população, possuía em 2000, 84% da frota de veículos privados, de acordo com a pesquisa realizada.



Fonte: PD 2000 - CODEPLAN.

Gráfico 9: Domicílios sem Posse de Veículos.



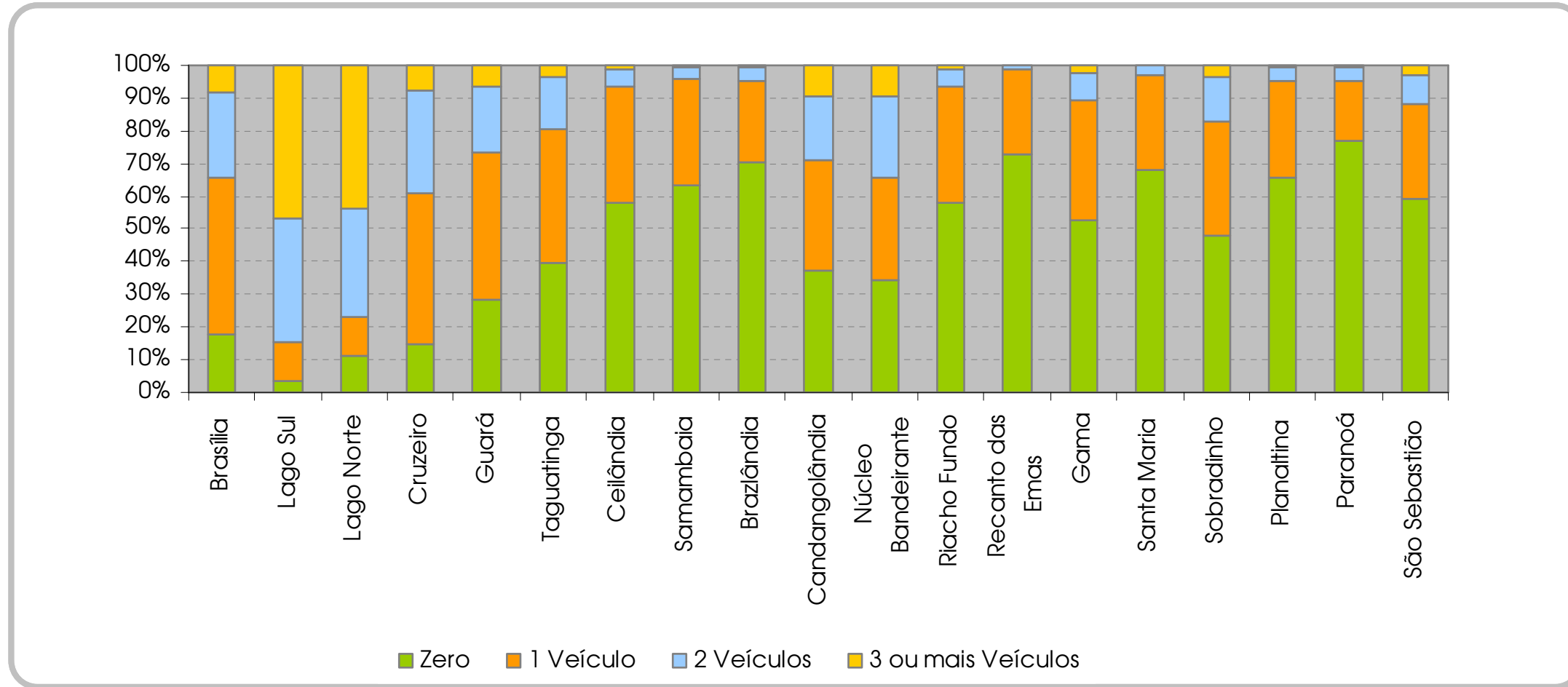
Fonte: PD 2000 - CODEPLAN.

Gráfico 10: Domicílios com Posse de Veículos.

Tabela 8: Posse de Veículos por Domicílios segundo Regiões Administrativas

Região do DF	Região Administrativa	Veículos				Total de Domicílios
		não tem	1	2	3 ou mais	
Central	Brasília	12.415	33.966	18.222	5.773	70.376
		17,6%	48,3%	25,9%	8,2%	100%
	Lago Sul	262	877	2.881	3.541	7.561
		3,5%	11,6%	38,1%	46,8%	100%
	Lago Norte	742	728	2.147	2.811	6.428
	11,5%	11,3%	33,4%	43,7%	100%	
	Cruzeiro	3.386	10.489	7.181	1.724	22.780
		14,9%	46,0%	31,5%	7,6%	100%
Oeste	Guará	9.636	15.029	6.890	2.156	33.711
		28,6%	44,6%	20,4%	6,4%	100%
	Taguatinga	25.439	26.161	10.109	2.449	64.158
		39,7%	40,8%	15,8%	3,8%	100%
	Ceilândia	51.973	31.774	4.811	898	89.456
		58,1%	35,5%	5,4%	1,0%	100%
	Samambaia	24.269	12.536	1.420	192	38.417
		63,2%	32,6%	3,7%	0,5%	100%
	Brazlândia	7.562	2.721	435	66	10.784
		70,1%	25,2%	4,0%	0,6%	100%
Sudoeste	Candangolândia	1.354	1.218	715	341	3.628
		37,3%	33,6%	19,7%	9,4%	100%
	Núcleo Bandeirante	2.978	2.765	2.132	841	8.716
		34,2%	31,7%	24,5%	9,6%	100%
	Riacho Fundo	5.871	3.593	548	91	10.103
	58,1%	35,6%	5,4%	0,9%	100%	
	Recanto das Emas	12.516	4.503	160	33	17.212
		72,7%	26,2%	0,9%	0,2%	100%
Sul	Gama	17.747	12.581	2.758	772	33.858
		52,4%	37,2%	8,1%	2,3%	100%
	Santa Maria	15.025	6.419	598	33	22.075
		68,1%	29,1%	2,7%	0,1%	100%
Norte	Sobradinho	14.959	10.934	4.215	1.193	31.301
		47,8%	34,9%	13,5%	3,8%	100%
	Planaltina	18.225	8.324	1.189	111	27.849
		65,4%	29,9%	4,3%	0,4%	100%
Leste	Paranoá	7.617	1.809	393	73	9.892
		77,0%	18,3%	4,0%	0,7%	100%
	São Sebastião	7.784	3.730	1.231	355	13.100
		59,4%	28,5%	9,4%	2,7%	100%
Distrito Federal		239.760	190.157	68.035	23.453	521.405
		46%	36%	13%	4%	100%

Fonte: PD 2000 - CODEPLAN.



Fonte: PD 2000 - CODEPLAN.

Gráfico 11: Posse de Veículos por Domicílios e Regiões Administrativas

6.1.3 Mobilidade e Distribuição das Viagens por Classes de Renda, Motivo e Regiões Administrativas

No Distrito Federal, em 2000, mais de 90% da população de baixa renda usava o transporte coletivo ou se deslocava a pé, enquanto cerca de 85% das pessoas do estrato mais elevado de renda usava apenas o transporte individual.

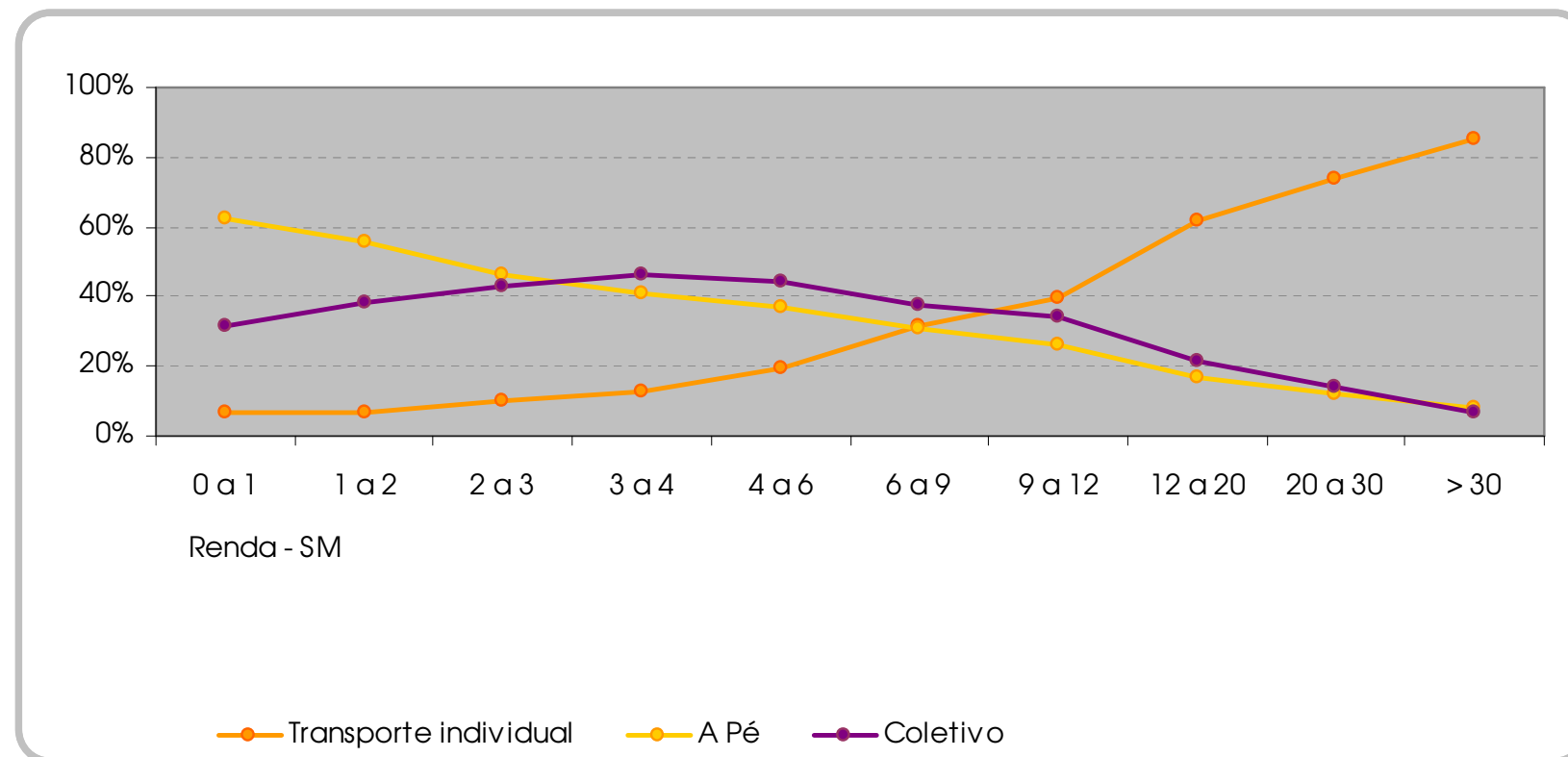
É importante ressaltar que em 2000, para o nível de renda entre 3 e 4 salários mínimos, já se observa uma curva decrescente quanto ao uso do transporte público e um incremento mais forte do uso do transporte individual. Essas informações são apresentadas na Tabela 9 e no Gráfico 12. A característica geral da mobilidade no Distrito Federal é mostrada no Gráfico 13 e Gráfico 14. Pode-se notar que nas áreas mais centrais (com população de maior renda) a mobilidade é maior que nas áreas periféricas.

No Gráfico 15 observa-se que o modo transporte individual (colunas em cor verde) é o predominante do Distrito Federal. Quando se observa o Gráfico 16, essa impressão permanece, mas com menor intensidade, de acordo com a Região Administrativa.

Tabela 9: Perfil do Usuário por Modo e Transporte segundo as Classes de Renda.

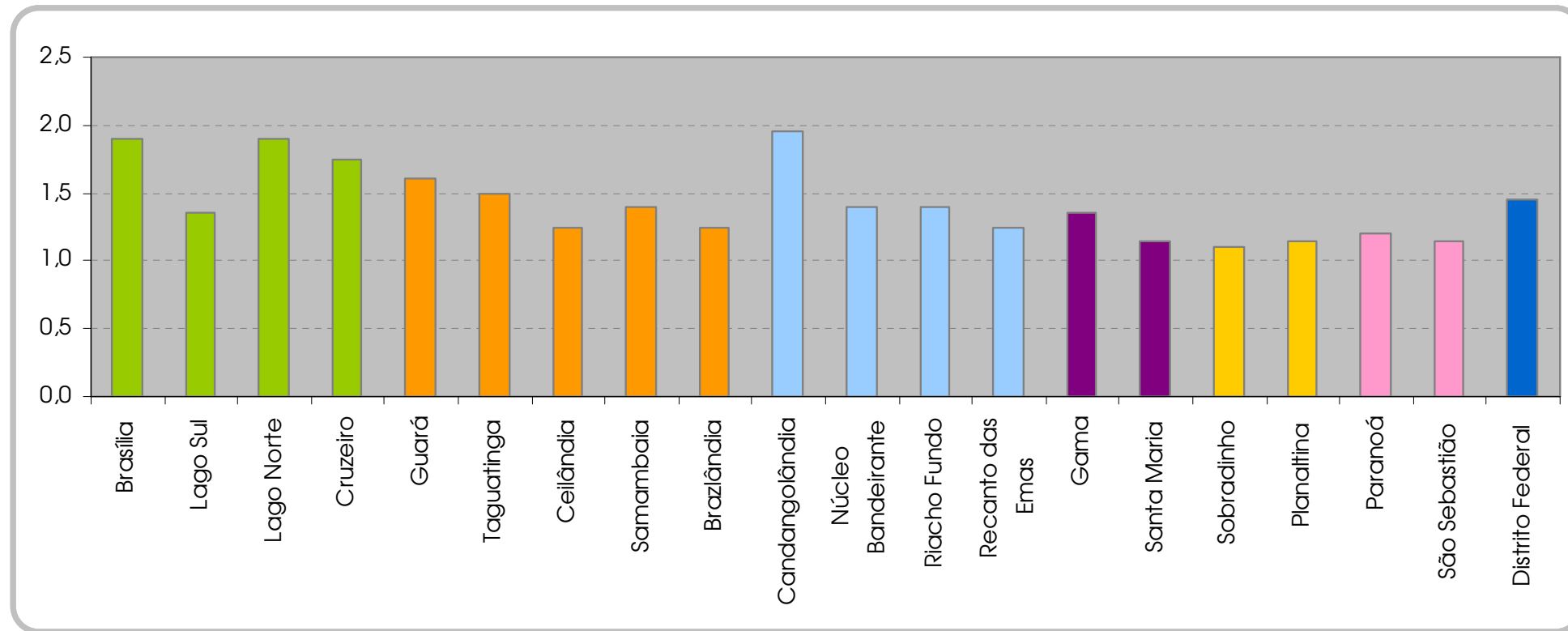
Classe de Renda - SM	Percentual de Viagens por Modo					
	Ônibus	Transporte individual	Lotação	A Pé	Coletivo	Coletivo + A Pé
0 - 1	27,48%	6,43%	3,90%	62,19%	31,38%	93,57%
1 - 2	34,55%	6,63%	3,44%	55,39%	37,99%	93,38%
2 - 3	38,51%	10,36%	4,54%	46,59%	43,05%	89,64%
3 - 4	42,61%	12,80%	3,95%	40,64%	46,56%	87,20%
4 - 6	39,88%	19,19%	4,20%	36,74%	44,08%	80,82%
6 - 9	33,98%	31,74%	3,56%	30,73%	37,54%	68,27%
9 - 12	31,49%	39,39%	2,91%	26,21%	34,40%	60,61%
12 - 20	19,37%	62,05%	1,83%	16,75%	21,20%	37,95%
20 - 30	13,03%	73,83%	1,23%	11,91%	14,26%	26,17%
> 30	6,45%	84,92%	0,44%	8,19%	6,89%	15,08%

Fonte: PD 2000 - CODEPLAN



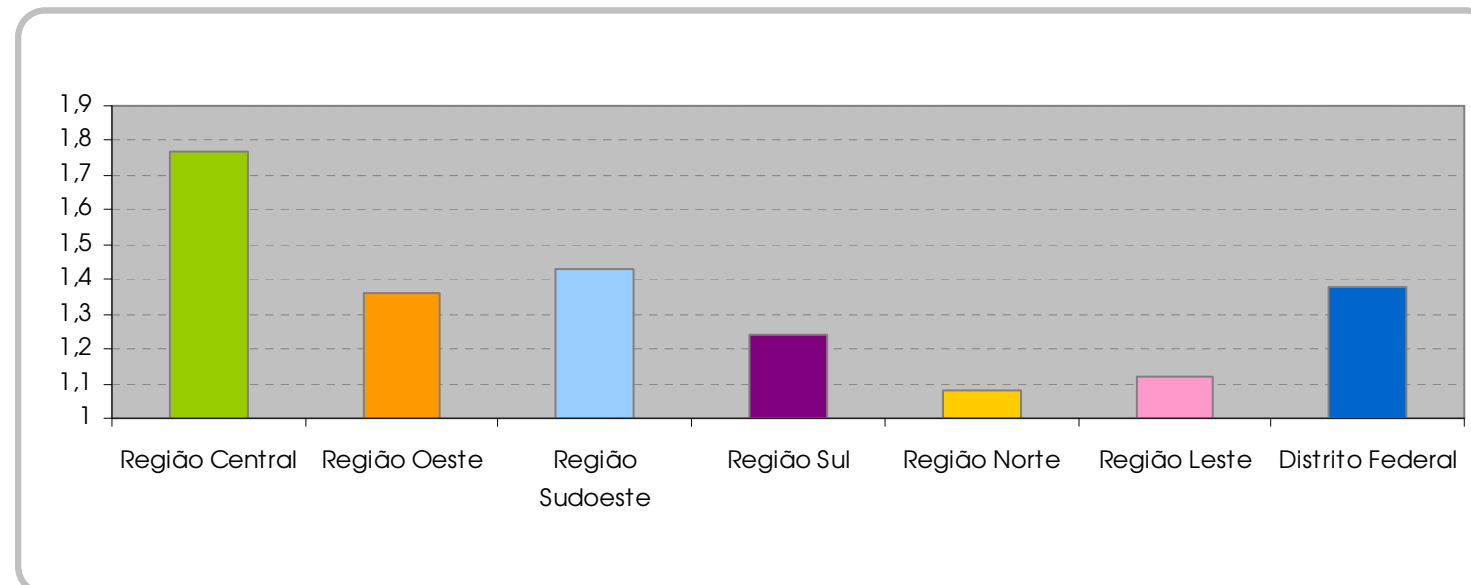
Fonte: PD 2000 - CODEPLAN.

Gráfico 12: Perfil do Usuário por Modo e Classe de Renda



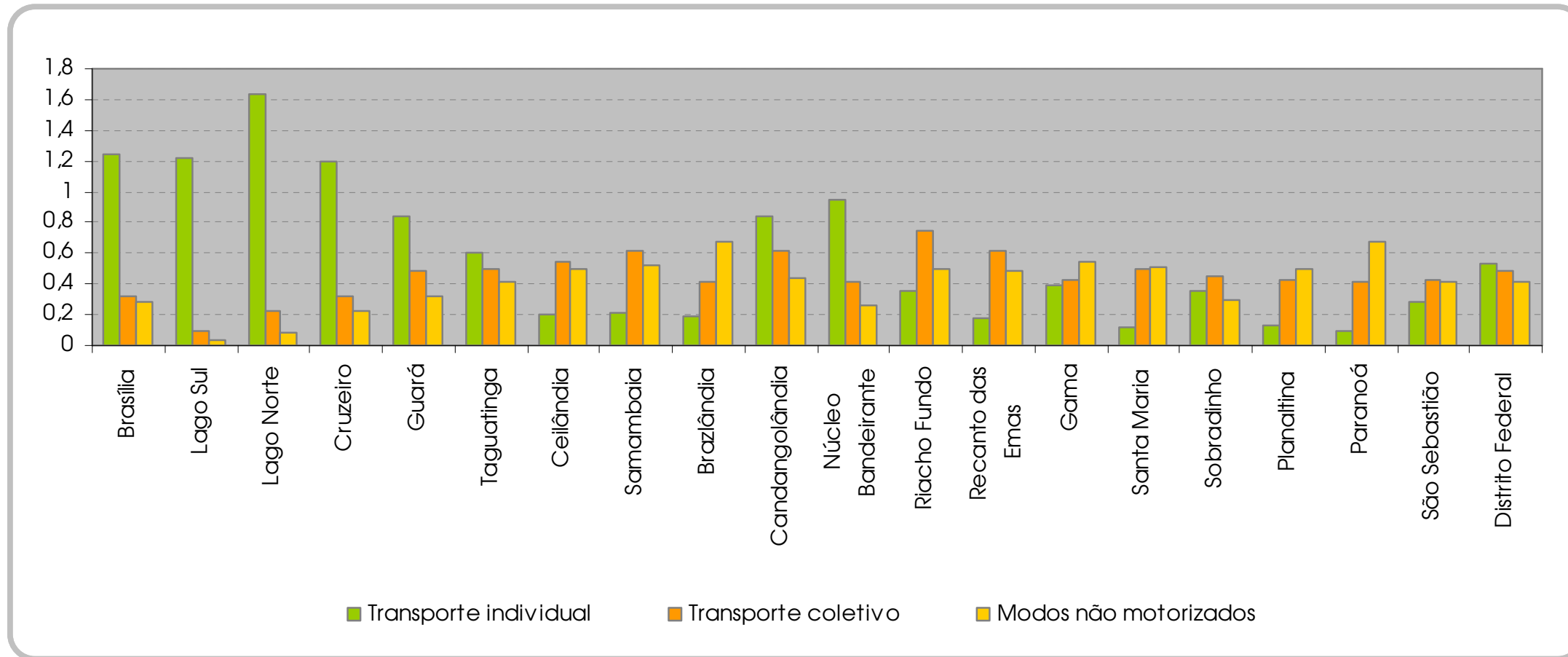
Fonte: PD 2000 - CODEPLAN.

Gráfico 13: Mobilidade Pessoal – Todos os Modos e Motivos por Regiões Administrativas.



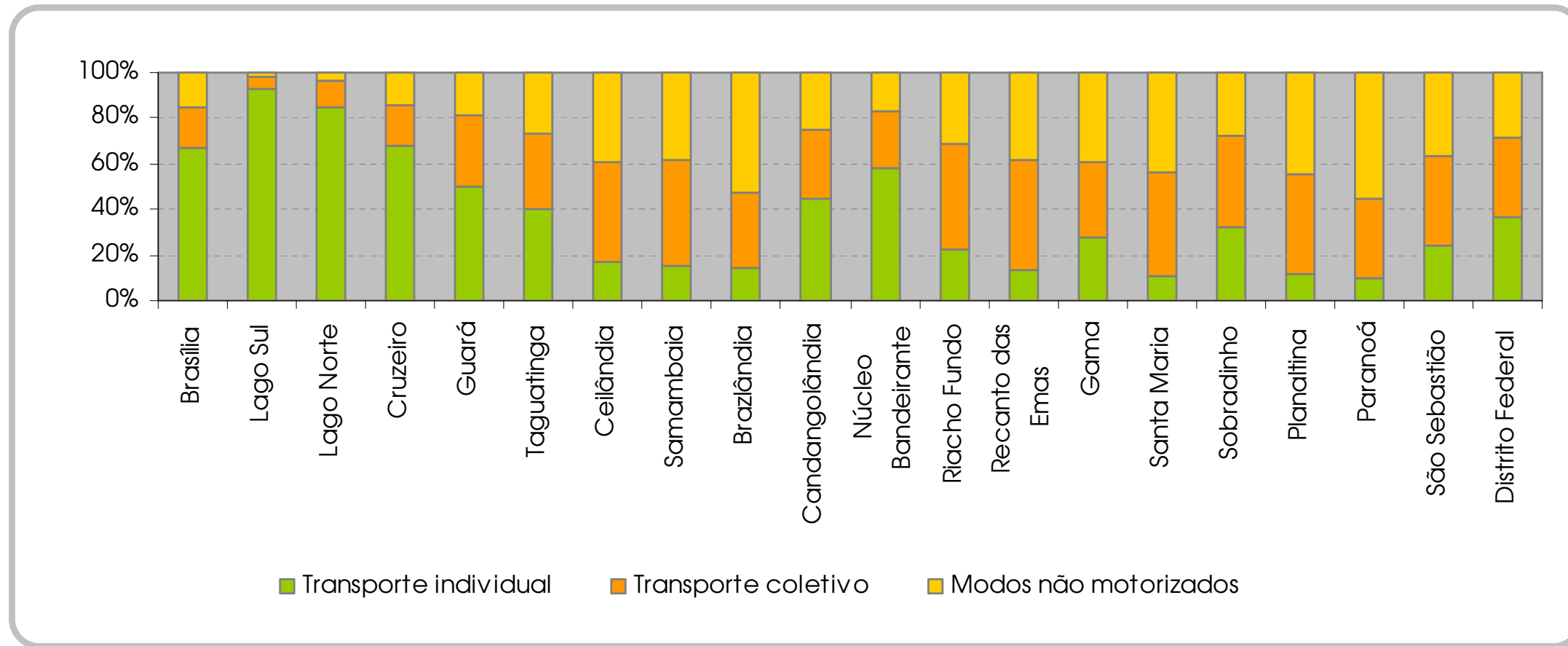
Fonte: PD 2000 - CODEPLAN.

Gráfico 14: Mobilidade Pessoal – Todos os Modos e Motivos por Regiões.



Fonte: PD 2000 - CODEPLAN.

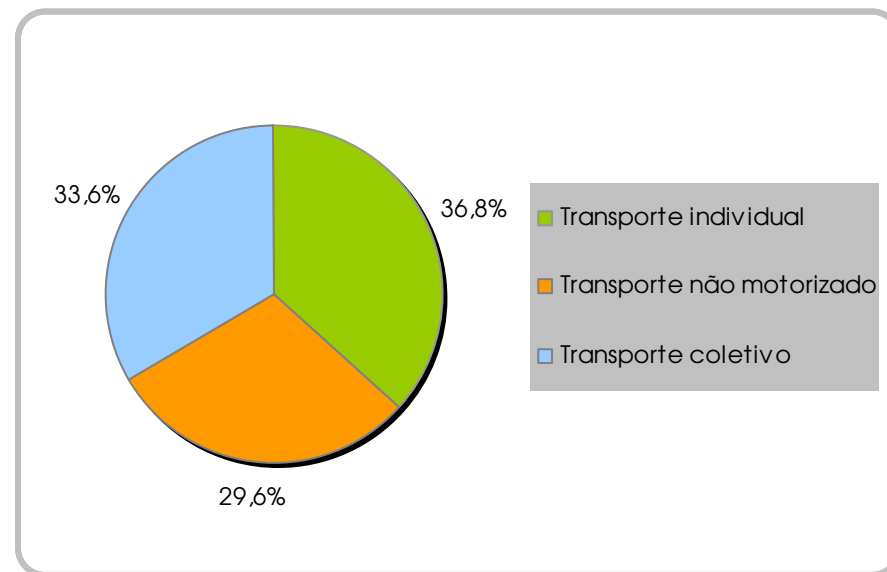
Gráfico 15: Mobilidade por Modos de Transporte.



Fonte: PD 2000 - CODEPLAN.

Gráfico 16: Repartição Modal por Regiões Administrativas.

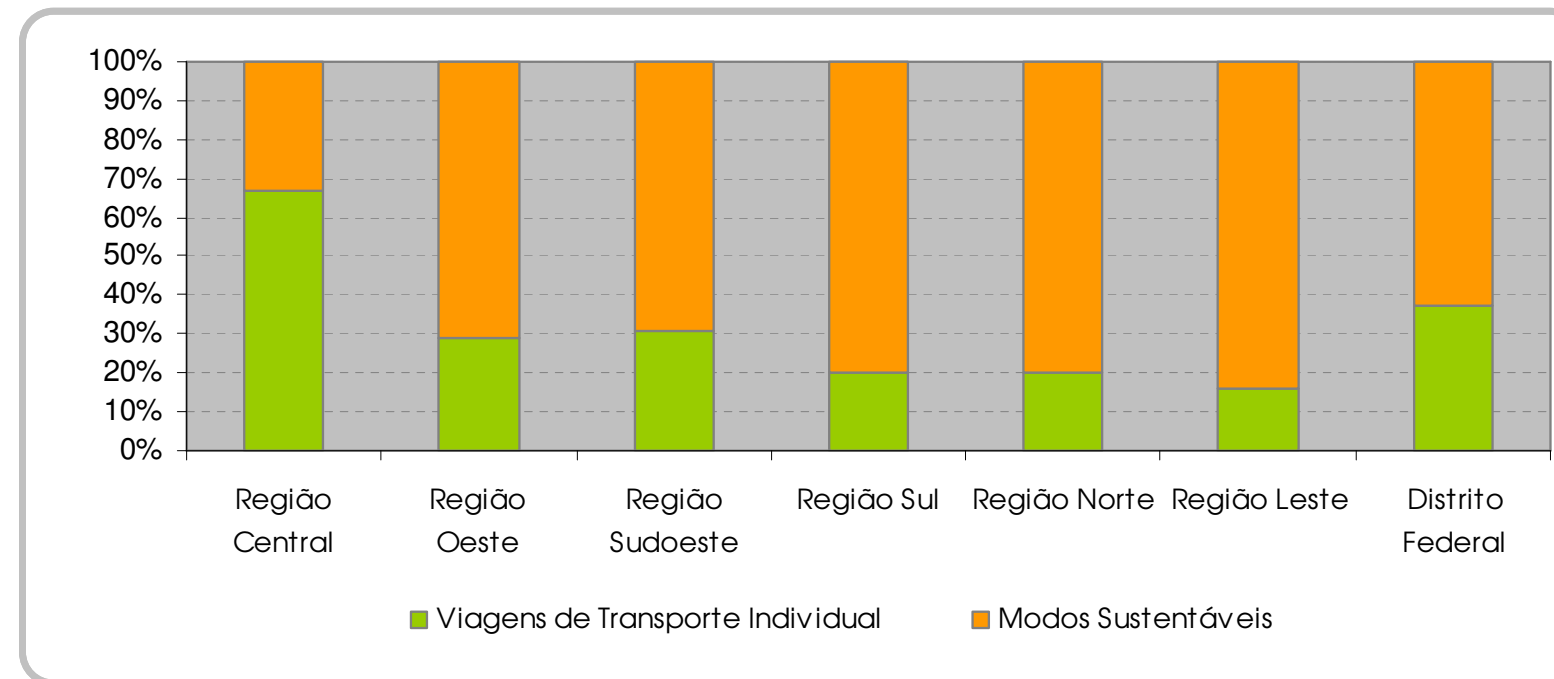
O Gráfico 17 e o Gráfico 18 (este consolidado por Regiões do Distrito Federal), resumem a distribuição modal entre o transporte individual e os modos sustentáveis (transporte coletivo e modos não motorizados). No Gráfico 18 observa-se que a Região Central apresenta um perfil único de predominância do modo transporte individual, ao contrário das demais regiões onde predominam o transporte coletivo e o transporte não motorizado.



Fonte: PD 2000 - CODEPLAN.

Gráfico 17: Repartição Modal Consolidada.

No ano 2000 foram constatadas quase 2.800.000 viagens por dia útil, de acordo com a Tabela 10.



Fonte: PD 2000 - CODEPLAN.

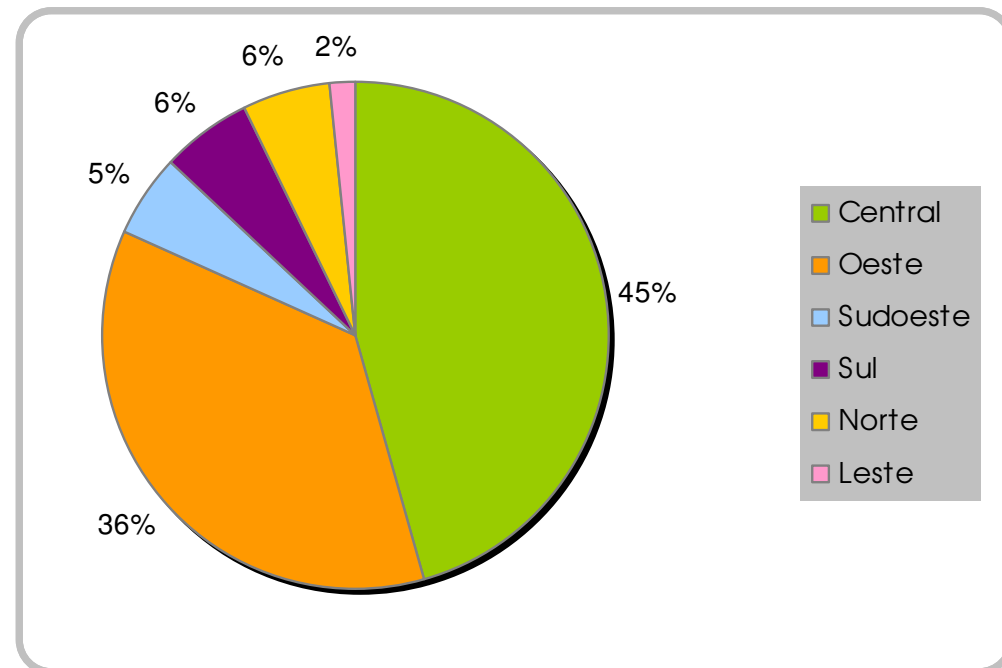
Gráfico 18: Repartição Modal de acordo com a Sustentabilidade por Regiões do Distrito Federal.

Tabela 10: Viagens Diárias da População por Motivo e Modo, Base Domiciliar e Não-Domiciliar.

Motivos	Modos Motorizados						Transporte não motorizado			Total
	Ônibus Convencional	Transporte Fretado	Transporte Escolar	Auto / Utilitário + Táxi	Lotação	Subtotal	A Pé	Outros	Subtotal	
Todos os Motivos	732.466	88.321	36.069	1.017.927	75.657	1.950.440	771.873	51.280	823.153	2.773.593
% Total	26,4%	3,2%	1,3%	36,7%	2,7%	70,3%	27,8%	1,8%	29,7%	100,0%
% Motorizados	40,2%	4,8%	2,0%	55,8%	4,1%	106,9%	42,3%	2,8%		106,9%

Fonte: PD 2000 - CODEPLAN.

O Gráfico 19 mostra que a Região Central produz 45% das viagens por transporte individual, enquanto possui apenas 19% da população do Distrito Federal.



Fonte: PD 2000 - CODEPLAN.

Gráfico 19: Porcentagem de Viagens por Automóveis.

6.1.4 Características dos deslocamentos no Distrito Federal – Origem/Destino (O/D)

O total da demanda para cada região pode ser considerado como a soma das viagens internas e das viagens atraídas durante todo o dia. Na Tabela 11 pode-se observar a predominância da Região Central, com os maiores valores de demanda interna e demanda atraída.

Deve-se ressaltar que, para a consolidação dos dados, existe pequena diferença no total de viagens, pelo agrupamento do modo “Outros” que inclui motocicletas, bicicletas, ciclomotores etc., além de arredondamentos nas diversas matrizes.

O perfil dos deslocamentos pode ser classificado ainda por três tipos de viagens na região metropolitana: Viagens Radiais para a Região Central, Viagens Internas e Viagens Inter-Regionais não Radiais.

Para os deslocamentos radiais e inter-regionais foram considerados apenas os modos motorizados, devido à pequena demanda por viagens por transporte não motorizado entre as regiões.

▪ Viagens Radiais Produzidas pela Região Central

O Distrito Federal é uma região metropolitana atípica, onde quase todos os pólos atratores de viagens encontram-se no Plano Piloto (Região Central), o que determinaria que o sistema de transporte urbano fosse de características eminentemente radiais. No entanto, a PD 2000 mostrou que houve um processo de descentralização.

A Tabela 12 mostra que, durante um dia útil de 2000, eram atraídas para a Região Central cerca de 300.000 viagens, o que, considerando-se a volta, seria uma produção de 600.000 viagens/dia, para um total de 2.750.000 viagens por todos os modos e todos os motivos. As viagens radiais para a Região Central (incluindo-se aí o Lago e Cruzeiro) representaram cerca de 22% do total de viagens do Distrito Federal.

No que tange aos modos motorizados, a Região Central produz aproximadamente 33% das viagens, com alta proporção para o transporte coletivo: 47%. As viagens produzidas pelo transporte individual são apenas cerca de 23% do total do Distrito Federal.

Portanto, pode-se afirmar que as viagens atraídas pela Região Central (origem nas demais regiões) é de 11% para todos os modos, 16,5% para os modos motorizados, 23,5% para o transporte coletivo e apenas 11,4% para os veículos privados.

Não obstante, a Região Central é a maior região atratora de viagens do Distrito Federal.

▪ Viagens Internas às Regiões do Distrito Federal

Como apresentado na Tabela 11, as viagens internas às Regiões do Distrito Federal superam amplamente as viagens radiais na direção da Região Central e representam cerca de 60% de todas as viagens produzidas por modos motorizados.

▪ Viagens Inter-Regionais do Distrito Federal

A Tabela 13 mostra as viagens produzidas entre regiões do Distrito Federal pelos modos motorizados básicos: todos os modos motorizados, transporte coletivo e transporte individual. Os dados de viagens referem-se tanto àquelas que possuem origem numa região como as que se destinam a ela. Dessa maneira, uma região atratora de viagens produz também viagens de retorno às demais regiões geradoras.

A Região Central aparece, em 2000, como a principal produtora de viagens, com 43% do total de viagens. A Região Oeste representava um volume de viagens comparável, com cerca de 31% das viagens do Distrito Federal. A terceira região produtora, a Região Sudoeste, possuía apenas 10% dos deslocamentos motorizados.

Por outro lado, a repartição entre os dois modos motorizados básicos mostra a predominância do transporte coletivo com relação ao transporte inter-regional do Distrito

Federal, mesmo para a Região Central onde predomina o uso do automóvel para as viagens internas a esta região. Pode-se ainda verificar que apenas as regiões Central e Oeste apresentam elevados volumes de viagens inter-regionais por transporte individual. Nas demais regiões a proporção é menor. O Gráfico 20 e o Gráfico 21 ilustram essas informações.

Tabela 11: Viagens Internas e Atraídas por Regiões do Distrito Federal – Modos Motorizados.

Região	Viagens Internas		Viagens Atraídas		Total de Viagens	
	Quantidade	% das Viagens da Região	Quantidade	% das Viagens da Região	Quantidade	% do Total
Central	504.494	64,0%	284.372	36,0%	788.866	45,6%
Oeste	417.729	67,0%	205.495	33,0%	623.224	36,0%
Sudoeste	26.924	29,4%	64.646	70,6%	91.570	5,3%
Sul	54.662	54,2%	46.110	45,8%	100.772	5,8%
Norte	54.844	57,9%	39.882	42,1%	94.726	5,5%
Leste	5.626	18,0%	25.680	82,0%	31.306	1,8%
Total	1.064.279	61,5%	666.185	38,5%	1.730.464	100,0%

OBS.: Juntamente com as viagens atraídas são computadas as de volta aos domicílios.

Fonte: PD 2000 - CODEPLAN.

Tabela 12: Viagens Produzidas pela Região Central (RC) com Origem nas demais Regiões do Distrito Federal.

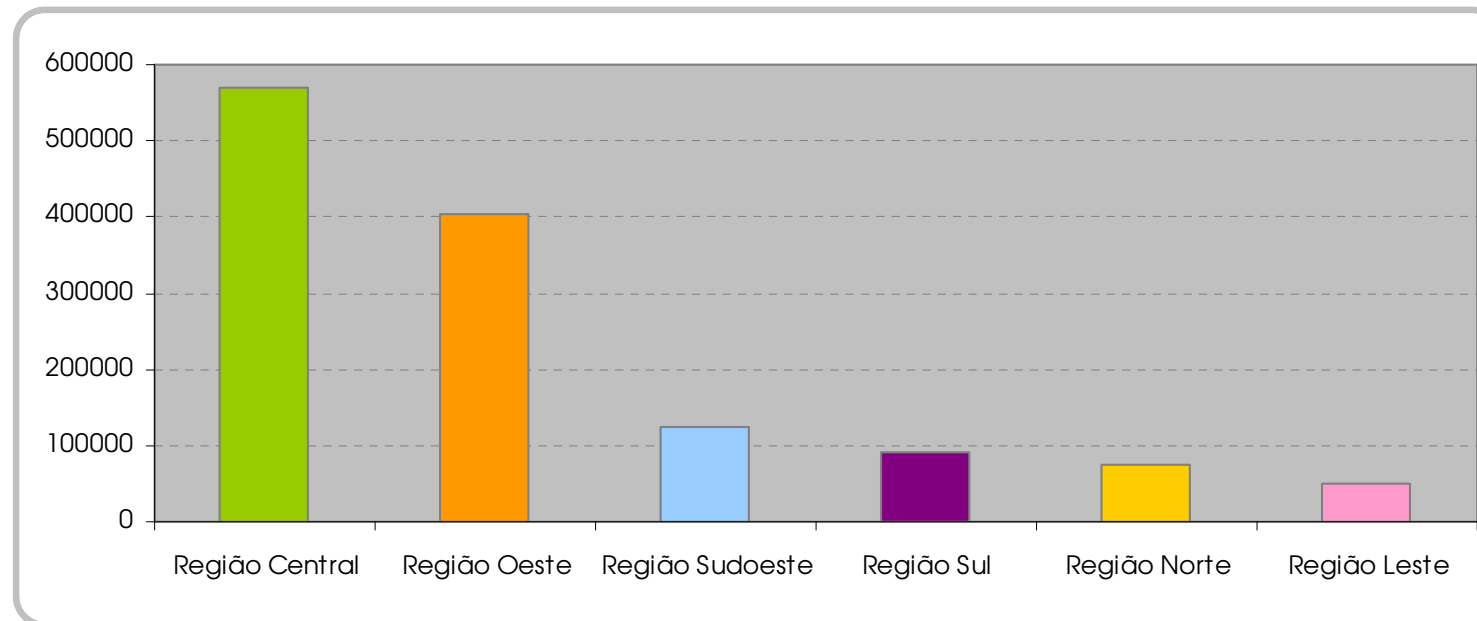
Modos	Total DF	Produzidos RC	% Produzidas RC
Todos os Modos	2.749.878	602.694	21,9%
Modos Motorizados	1.730.525	568.744	32,9%
Transporte Coletivo	724.453	339.272	46,8%
Transporte Individual	1.006.072	229.472	22,8%

Fonte: PD 2000 - CODEPLAN.

Tabela 13: Viagens Inter-Regionais Motorizadas Produzidas por Regiões do Distrito Federal.

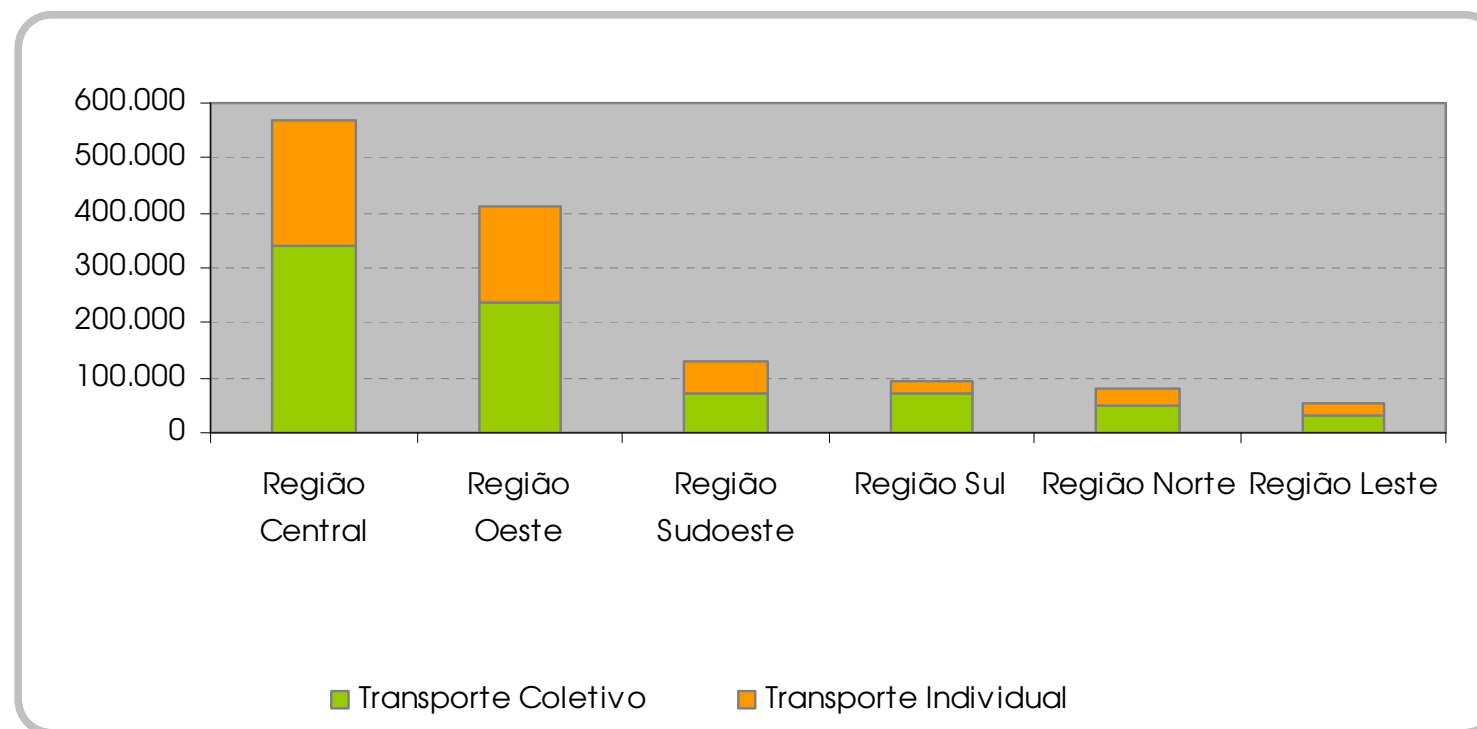
Região	Coletivo		Individual		Total de Motorizados
	Quantidade	% da Região	Quantidade	% da Região	
Central	339.272	59,7%	229.472	40,3%	568.744
Oeste	237.774	57,9%	173.216	42,1%	410.990
Sudoeste	70.402	54,5%	58.786	45,5%	129.188
Sul	69.630	75,5%	22.590	24,5%	92.220
Norte	51.232	64,2%	28.532	35,8%	79.764
Leste	33.308	64,6%	18.278	35,4%	51.586
Total do DF	801.618	81,8%	530.874	54,2%	1.332.492

Fonte: PD 2000 - CODEPLAN.



Fonte: PD 2000 - CODEPLAN.

Gráfico 20: Viagens Inter-Regionais – Todos os Modos Motorizados.



Fonte: PD 2000 - CODEPLAN.

Gráfico 21: Viagens Inter-Regionais – Modos Coletivo e Individual.

6.1.5 Distribuição dos Deslocamentos Diários a Pé por Região Administrativa e por Região do Distrito Federal

A pesquisa OD 2000 não considerou as matrizes origem-destino para os deslocamentos a pé. Por essa razão, não é possível fazer uma avaliação da distribuição dessas viagens.

A Tabela 14 mostra as principais características das viagens de pessoas no Distrito Federal, consolidada pelos três modos básicos: transporte coletivo, transporte individual e a pé.

Do Gráfico 22 ao Gráfico 25 é apresentada a variação horária das viagens no ano 2000. Pode-se observar a existência de três picos bem definidos: manhã, almoço e tarde, com diferença mínima no total de deslocamentos e com ligeira predominância para o pico da manhã.

No entanto, para os modos motorizados, o pico principal para transporte coletivo é o da tarde; para o transporte individual é o da manhã e para os deslocamentos a pé o pico mais intenso é o do almoço.

6.2 Pesquisa Origem/Destino na Linha de Contorno (*Cordon Line*)

A pesquisa realizada pela CODEPLAN objetivou a determinação das características das viagens externas para o Distrito Federal. As viagens de pessoas com origem externa para um dia útil de novembro, totalizaram 152.649, das quais 73.552 – cerca de 48% - chegaram à Região Administrativa de Brasília, 26.109 pararam no Gama, 11.192 se destinaram a Taguatinga, 7.475 para o Guará, 7.005 para o Lago Sul e 6.376 para a Ceilândia.

As zonas do Entorno que originaram mais viagens para o Distrito Federal foram: Águas Lindas com 30.172 viagens, Valparaíso I com 15.871, Novo Gama com 13.589, Planaltina de Goiás com 13.490, Luziânia com 11.675, Cidade Ocidental com 11.172, e Santo Antônio do Descoberto, com 10.159 viagens.

Na hora de pico da manhã, das 07:00 às 08:00, entraram no Distrito Federal 8.369 veículos, por oito rodovias: BR 040/050, BR 060, BR 070, BR 020, BR 251, GO 080, GO 118, GO 010

O volume horário máximo de veículos entrando no Distrito Federal foi de 4.911 pela BR 040/050, sendo este o primeiro eixo de transporte. Em segundo lugar como eixo de transporte está a BR 060 onde entraram 1.076 veículos. Essas duas rodovias conectam o Distrito Federal com o aglomerado urbano do Entorno Sul (Valparaíso, Novo Gama, Cidade Ocidental, Pq. São Bernardo, Luziânia, Pedregal etc.).

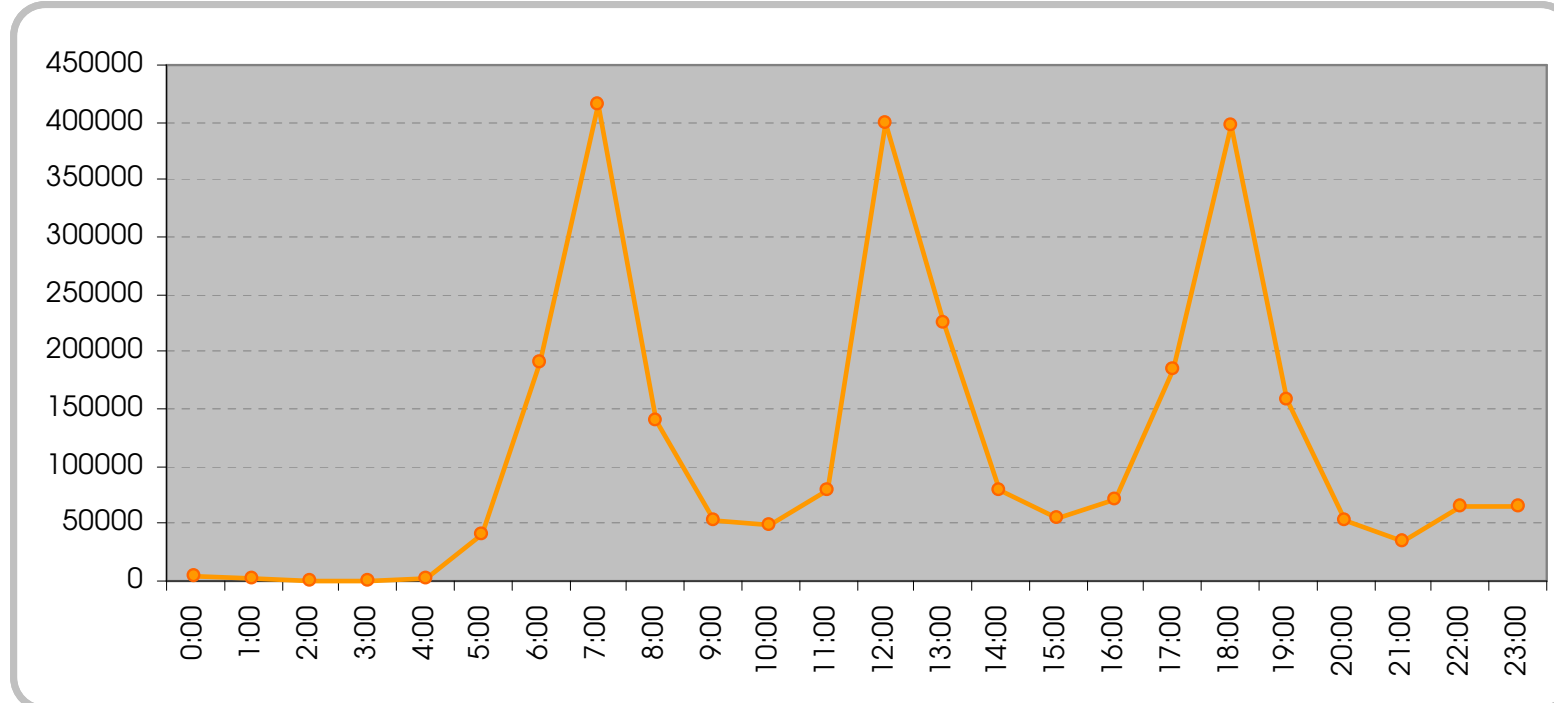
A BR 060 (chegada de Goiânia) é considerada como terceiro eixo de transportes sendo que este recebe 1.002 veículos/hora. O quarto eixo de transporte, a BR 070 que liga o Distrito Federal com Santo Antônio do Descoberto, recebeu um volume máximo de 739 veículos/hora. As demais entradas do Distrito Federal tiveram menos de 300 veículos/hora.

Pode-se observar que, em 2000, a entrada sul do Distrito Federal já se encontrava saturada, com a circulação de mais de 5.000 veículos/hora pico, apenas do Entorno Sul, onde a rodovia possui apenas duas faixas por sentido.

Tabela 14: Variação Horária das Viagens Diárias, segundo os Modos.

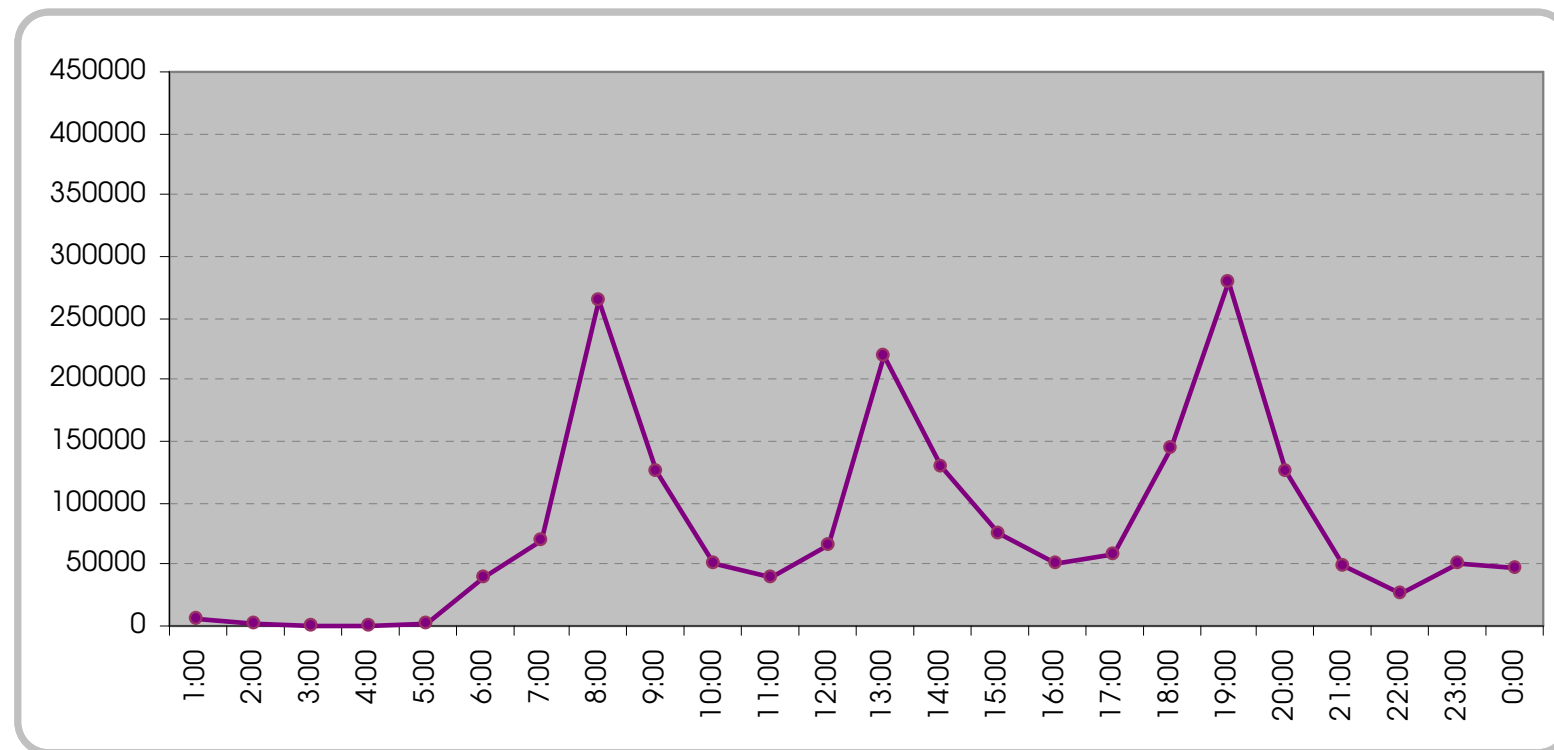
Hora de Saída	Modos de Transporte							
	Transporte Coletivo		Auto, Utilitário, Táxi, Outros		A Pé		TOTAL	
	Quantidade	%	Quantidade	%	Quantidade	%	Quantidade	%
00:00	2.119	0,27%	4.808	0,62%	589	0,08%	7.516	0,27%
01:00	759	0,10%	1.495	0,19%	552	0,07%	2.806	0,10%
02:00	370	0,05%	1.137	0,15%	300	0,04%	1.807	0,07%
03:00	712	0,09%	794	0,10%	206	0,03%	1.712	0,06%
04:00	2.285	0,30%	1.775	0,23%	442	0,06%	4.502	0,16%
05:00	32.654	4,23%	5.890	0,76%	1.932	0,25%	40.476	1,46%
06:00	116.710	15,12%	51.043	6,61%	25.785	3,34%	193.538	6,98%
07:00	107.150	13,88%	157.945	20,46%	143.842	18,64%	408.937	14,74%
08:00	36.068	4,67%	83.914	10,87%	19.360	2,51%	139.342	5,02%
09:00	16.744	2,17%	32.638	4,23%	5.446	0,71%	54.828	1,98%
10:00	17.346	2,25%	20.830	2,70%	5.943	0,77%	44.119	1,59%
11:00	30.066	3,90%	34.854	4,52%	17.726	2,30%	82.646	2,98%
12:00	102.122	13,23%	112.924	14,63%	182.977	23,71%	398.023	14,35%
13:00	52.908	6,85%	81.161	10,51%	84.634	10,96%	218.703	7,89%
14:00	27.136	3,52%	44.719	5,79%	11.738	1,52%	83.593	3,01%
15:00	23.560	3,05%	25.633	3,32%	6.182	0,80%	55.375	2,00%
16:00	33.747	4,37%	28.876	3,74%	8.402	1,09%	71.025	2,56%
17:00	77.188	10,00%	64.905	8,41%	41.657	5,40%	183.750	6,62%
18:00	134.701	17,45%	139.176	18,03%	121.976	15,80%	395.853	14,27%
19:00	49.210	6,38%	72.086	9,34%	39.497	5,12%	160.793	5,80%
20:00	18.146	2,35%	30.121	3,90%	6.894	0,89%	55.161	1,99%
21:00	9.387	1,22%	17.396	2,25%	5.887	0,76%	32.670	1,18%
22:00	21.821	2,83%	31.229	4,05%	15.357	1,99%	68.407	2,47%
23:00	19.606	2,54%	23.855	3,09%	24.547	3,18%	68.008	2,45%
TOTAL	932.515	121%	1.069.204	139%	771.871	100%	2.773.590	100%

Fonte: PD 2000 - CODEPLAN



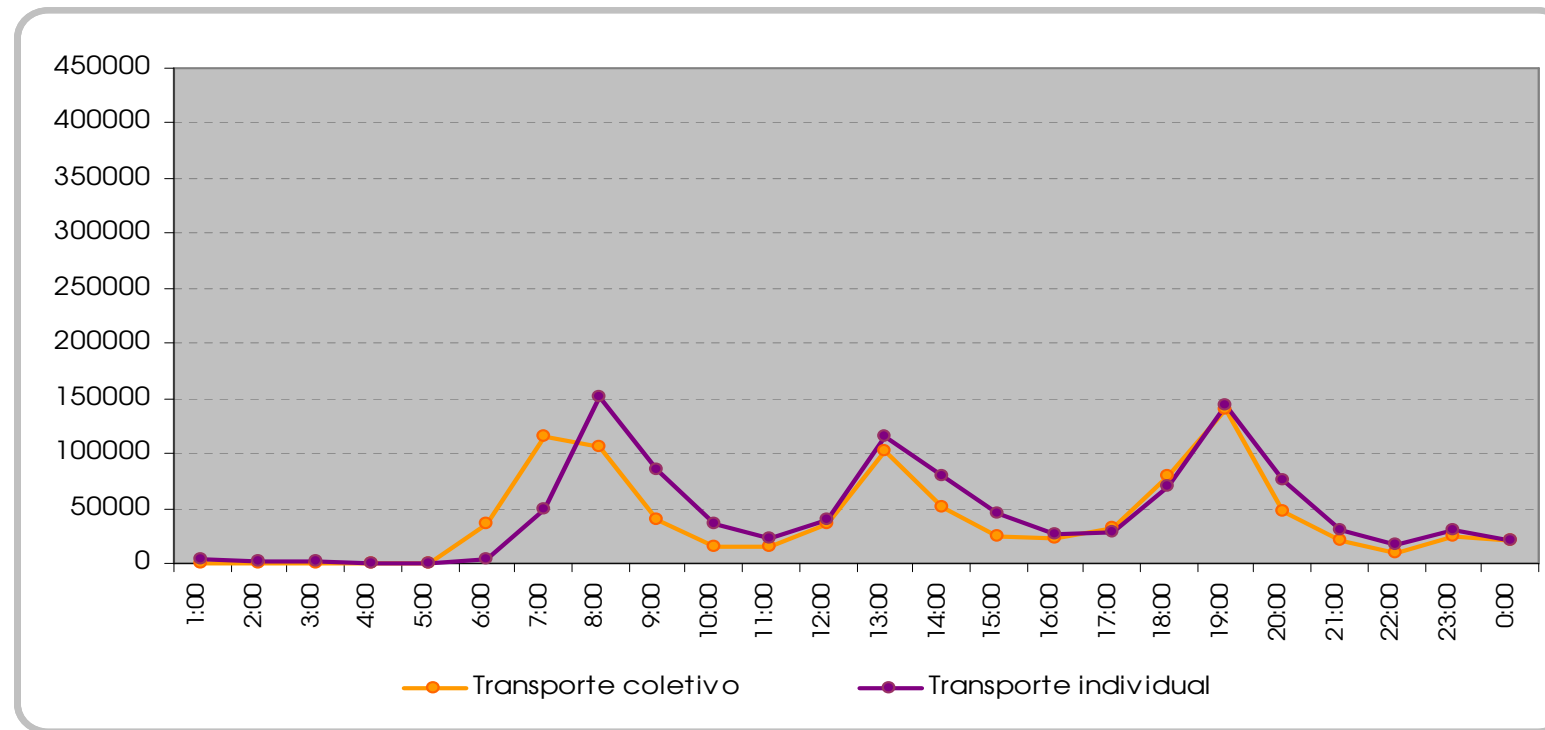
Fonte: PD 2000 - CODEPLAN.

Gráfico 22: Variação Horária da Demanda – Todos os Modos Motorizados e A Pé



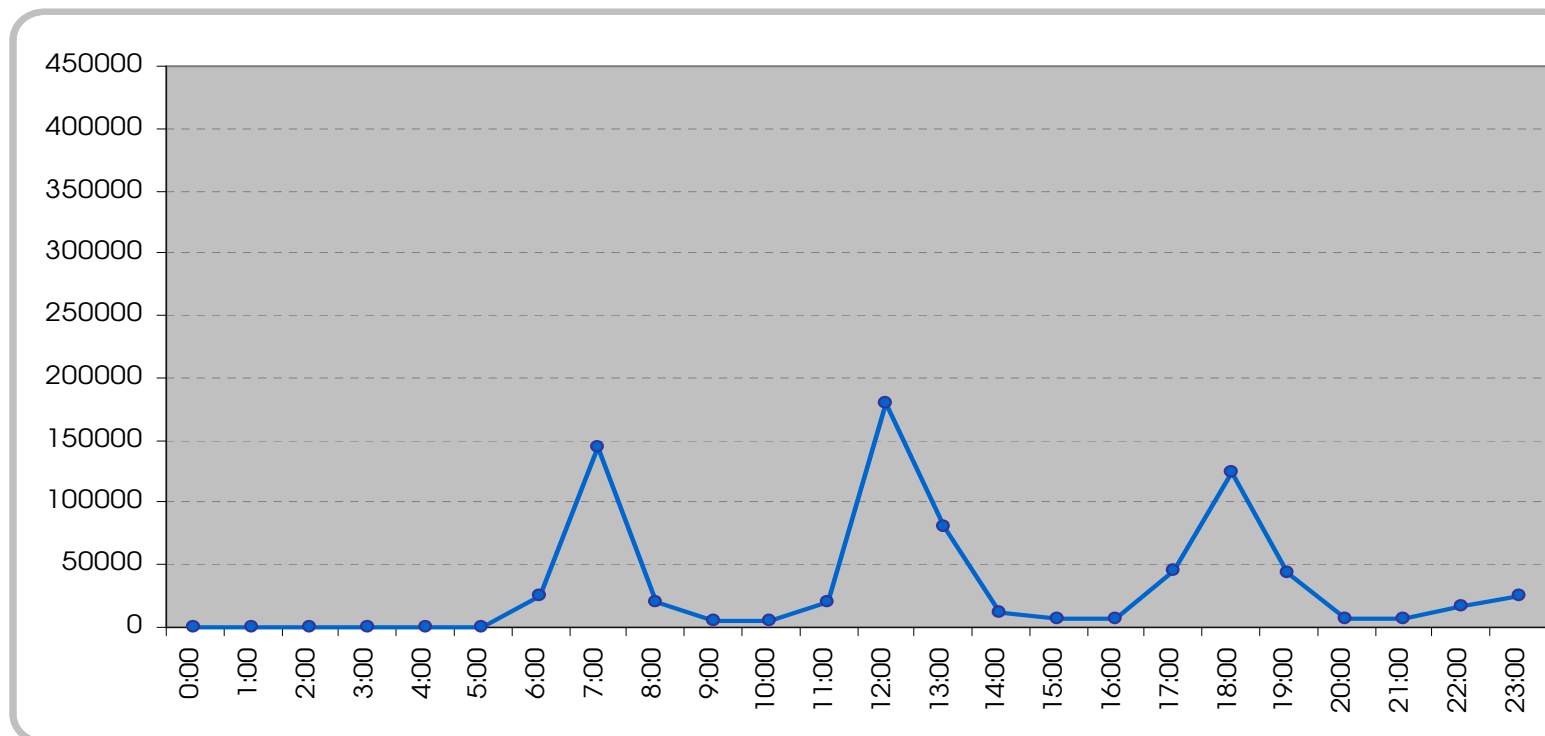
Fonte: PD 2000 - CODEPLAN.

Gráfico 23: Variação Horária da Demanda – Modos Motorizados



Fonte: PD 2000 - CODEPLAN.

Gráfico 24: Variação Horária da Demanda – Transporte Coletivo e Transporte Individual



Fonte: PD 2000 - CODEPLAN.

Gráfico 25: Variação Horária da Demanda – A Pé

7 PÓLOS GERADORES DE TRÁFEGO – PGT

A instalação e a operação de um empreendimento causam impactos tanto positivos quanto negativos para todo seu Entorno. Com isso, além da necessidade de adequação do uso e ocupação do solo, devem-se levar em consideração os impactos gerados para a mobilidade urbana.

Neste contexto surgem os Pólos Geradores de Tráfego, que conceitualmente “são empreendimentos de grande porte que atraem ou produzem grande número de viagens, causando reflexos negativos na circulação viária em seu Entorno imediato e, em certos casos, prejudicando a acessibilidade de toda a região, além de agravar as condições de segurança de veículos e pedestres”.

A partir deste ponto de vista o estudo de um PGT limita-se aos impactos no sistema viário e nas áreas de estacionamento, considerando ainda o aspecto de segurança dos pedestres nos acessos principais ao pólo analisado.

Entretanto, ao enfocarmos como prioridade a mobilidade urbana, devemos tratar a circulação viária com todos os seus atores, envolvendo assim, além do sistema de transporte individual por carros e o processo de carga e descarga, também os sistemas de transporte público (ônibus, metrô), semi-público (táxi) e não motorizado (a pé e bicicleta).

Neste item será apresentada a complementação da identificação dos Pólos Geradores de Tráfego do Distrito Federal, inicialmente apresentada no Relatório de Andamento nº 1. Até o momento não foram obtidas informações sobre os municípios do Entorno. Dessa forma, será dada continuidade a esta atividade, de modo a localizar os PGTs de toda a área de abrangência do PDTU/DF.

7.1 Conceitos de Pólos Geradores

De acordo com os conceitos de Engenharia de Tráfego, em princípio, um PGT individual pode ser classificado inicialmente em dois níveis de magnitude, de acordo com os volumes de atração:

- Micropolos: para impactos isolados e pequenos, mas quando agrupados podem se tornar bastante significativos.
- Macropolos: construção individualizada, cujos impactos causados são maiores e expressivos, merecendo, conseqüentemente, uma atenção especial.

Um PGT pode ainda ser classificado também de acordo com os fluxos veiculares – em hora pico – gerados por um empreendimento:

- Baixo, menos de 500 viagens veiculares/hora,
- Moderado, de 500 a 1.000 viagens veiculares/hora, e
- Alto, mais de 1.000 viagens veiculares/hora.

7.2 Principais Pólos Geradores do Distrito Federal

Como exemplo de principais pólos geradores de tráfego do Distrito Federal, o mapa da Figura 21 ilustra duas áreas polarizadoras do Distrito Federal: a área central de Brasília e a área central de Taguatinga e Ceilândia.

a) Área Central de Brasília

Propõe-se inicialmente que a Área Central de Brasília englobe todos os setores centrais. Cada um destes setores será também considerado um macropolo, que por sua vez conterão seus micropolos.

Dessa maneira, a Área Central de Brasília seria composta pelos setores localizados na área de influência do Eixo Monumental, entre os setores do Buriti/SGON/SIG e a Praça dos Três Poderes, entre os Setores Hospitalares Norte e Sul.

b) Área Central de Taguatinga e Ceilândia

Engloba toda a Área Central de Taguatinga, desde o setor comercial da EPCT (Pistão) até a Av. Hélio Prates, entre a Av. Comercial e a Av. SAMDU. Seus principais macropolos seriam: o Pistão, a Praça do Relógio, o eixo Comercial/SAMDU e o Setor Industrial de Taguatinga.

Os PGTs identificados são apresentados da Figura 22 à Figura 27.



Figura 21: Áreas polarizadoras do Distrito Federal: a área central de Brasília e a área central de Taguatinga.

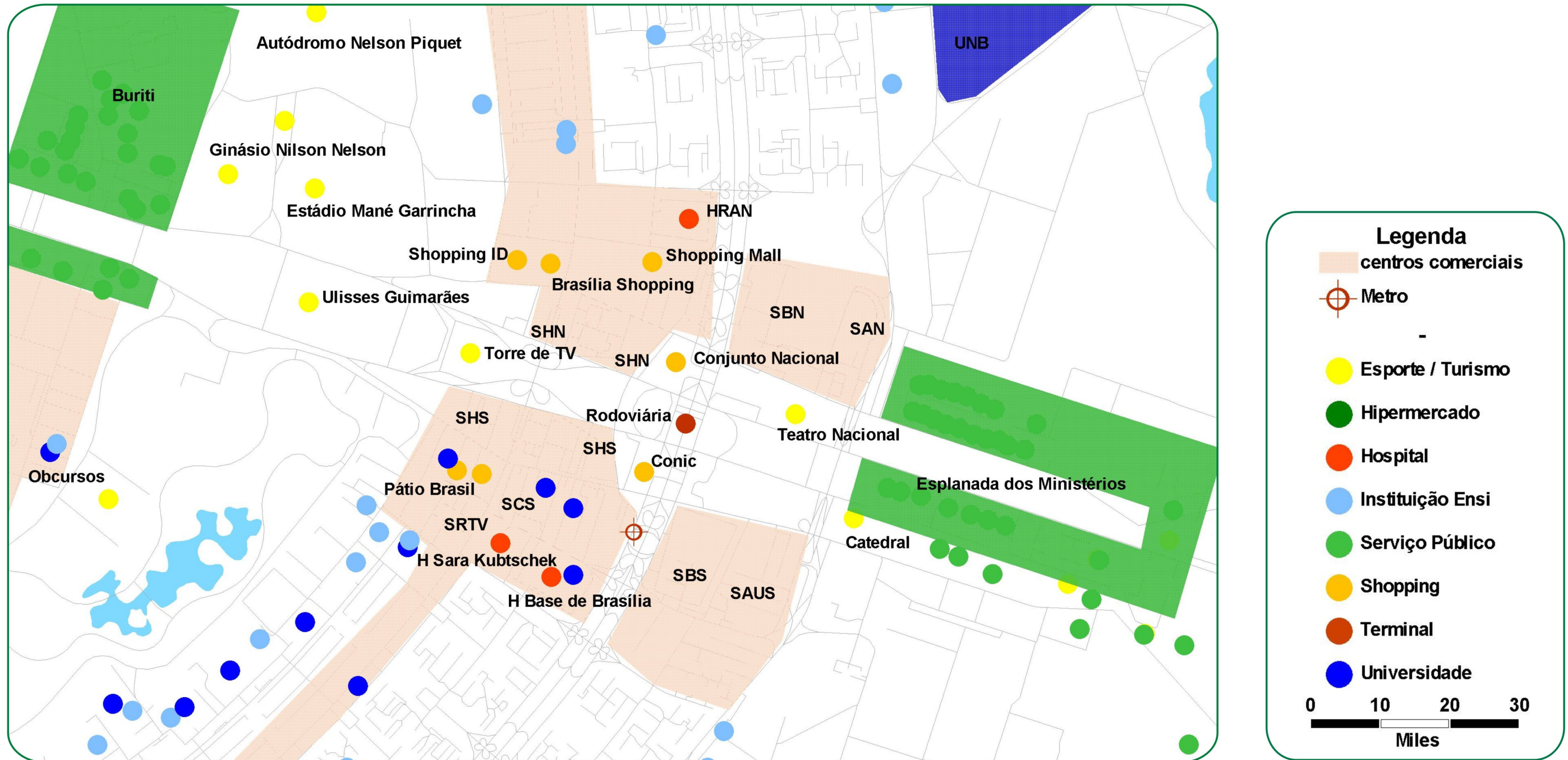


Figura 22: Pólos Geradores de Tráfego no Eixo Monumental da área central de Brasília

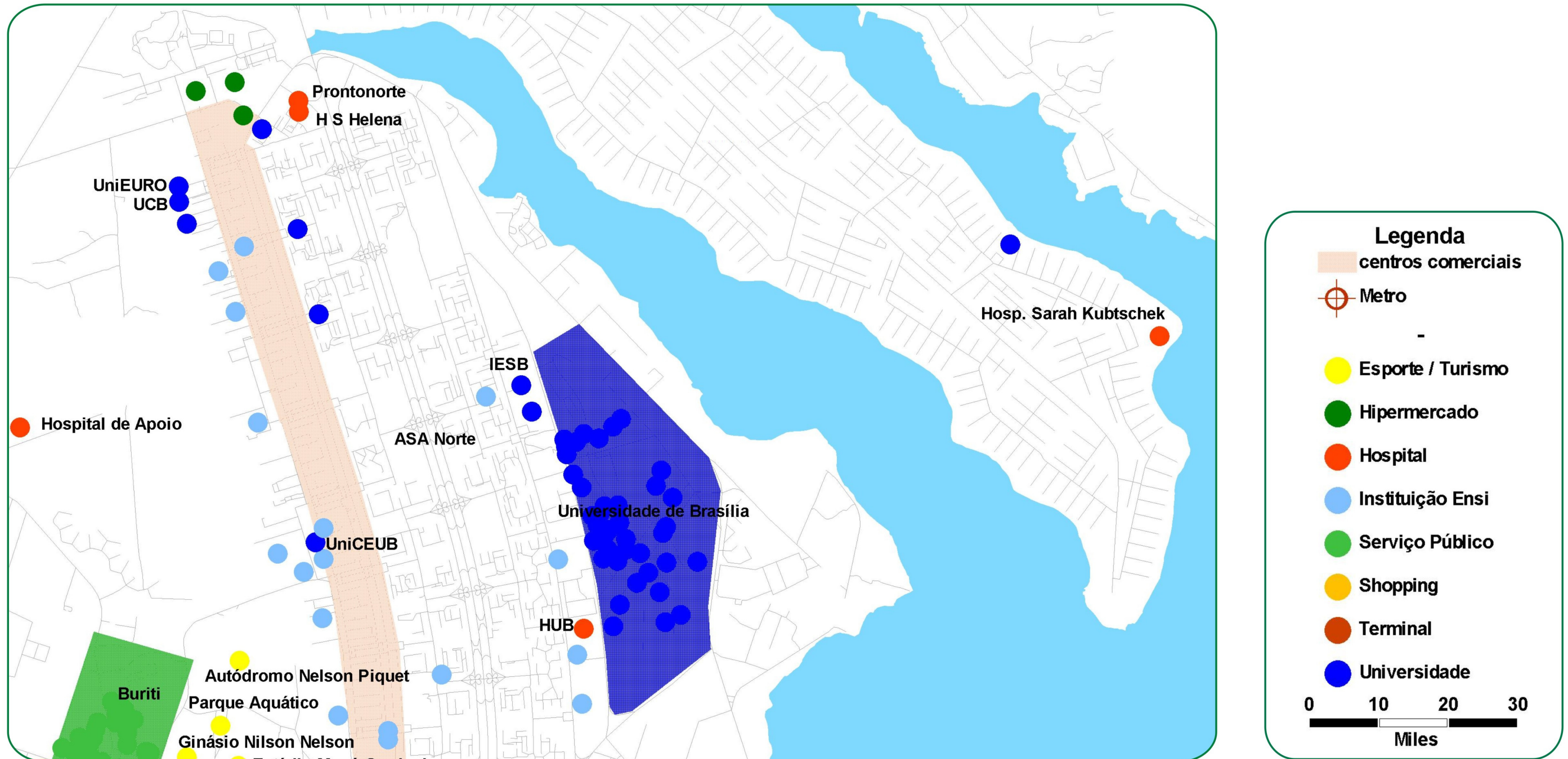


Figura 23: Pólos Geradores de Tráfego da Asa Norte

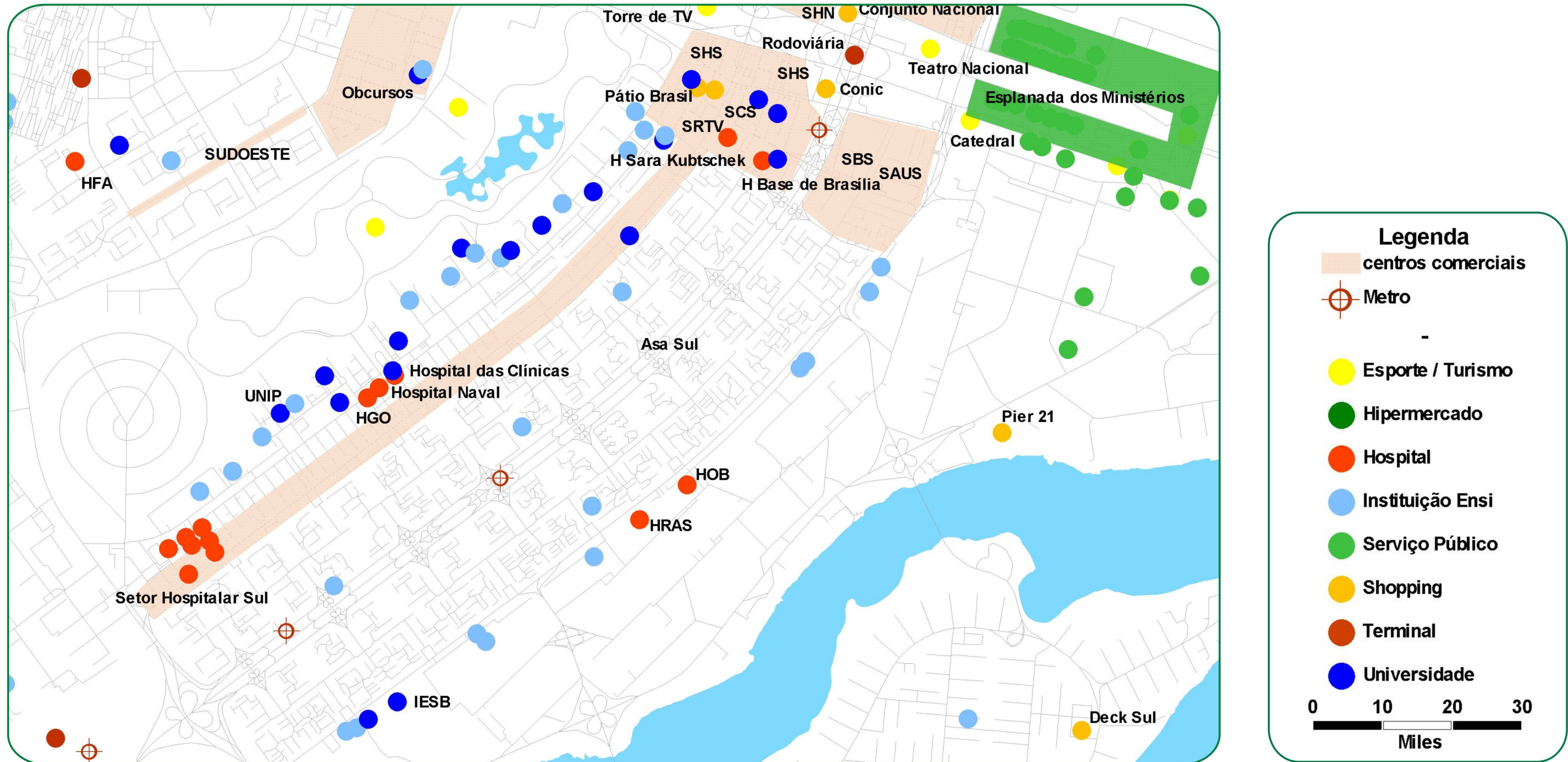


Figura 24: Pólos Geradores de Tráfego da Asa Sul

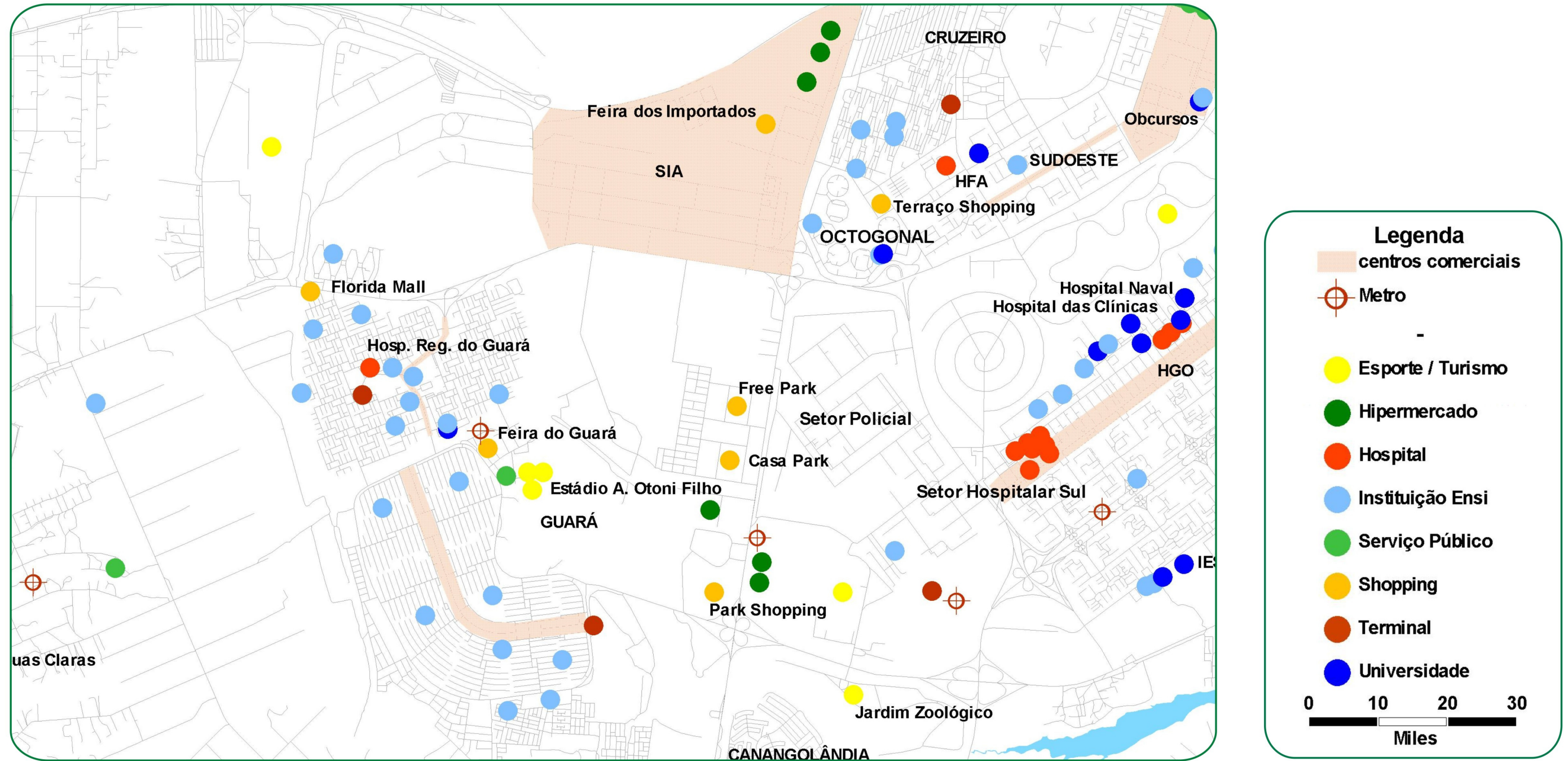


Figura 25: Pólos Geradores de Tráfego da EPIA, trecho próximo ao Guará e ao SIA.

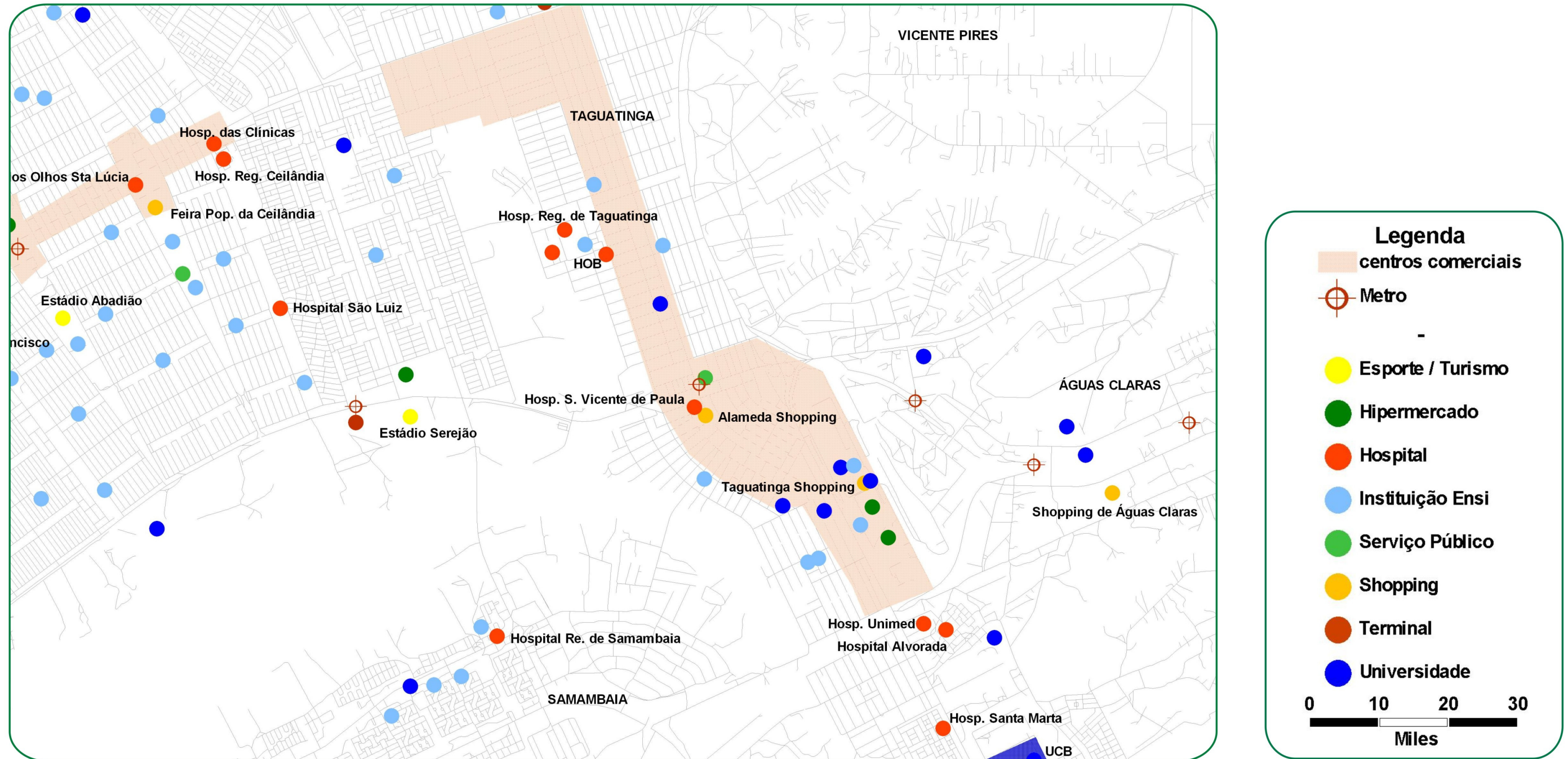


Figura 26: Pólos Geradores de Tráfego de Taguatinga e Ceilândia.

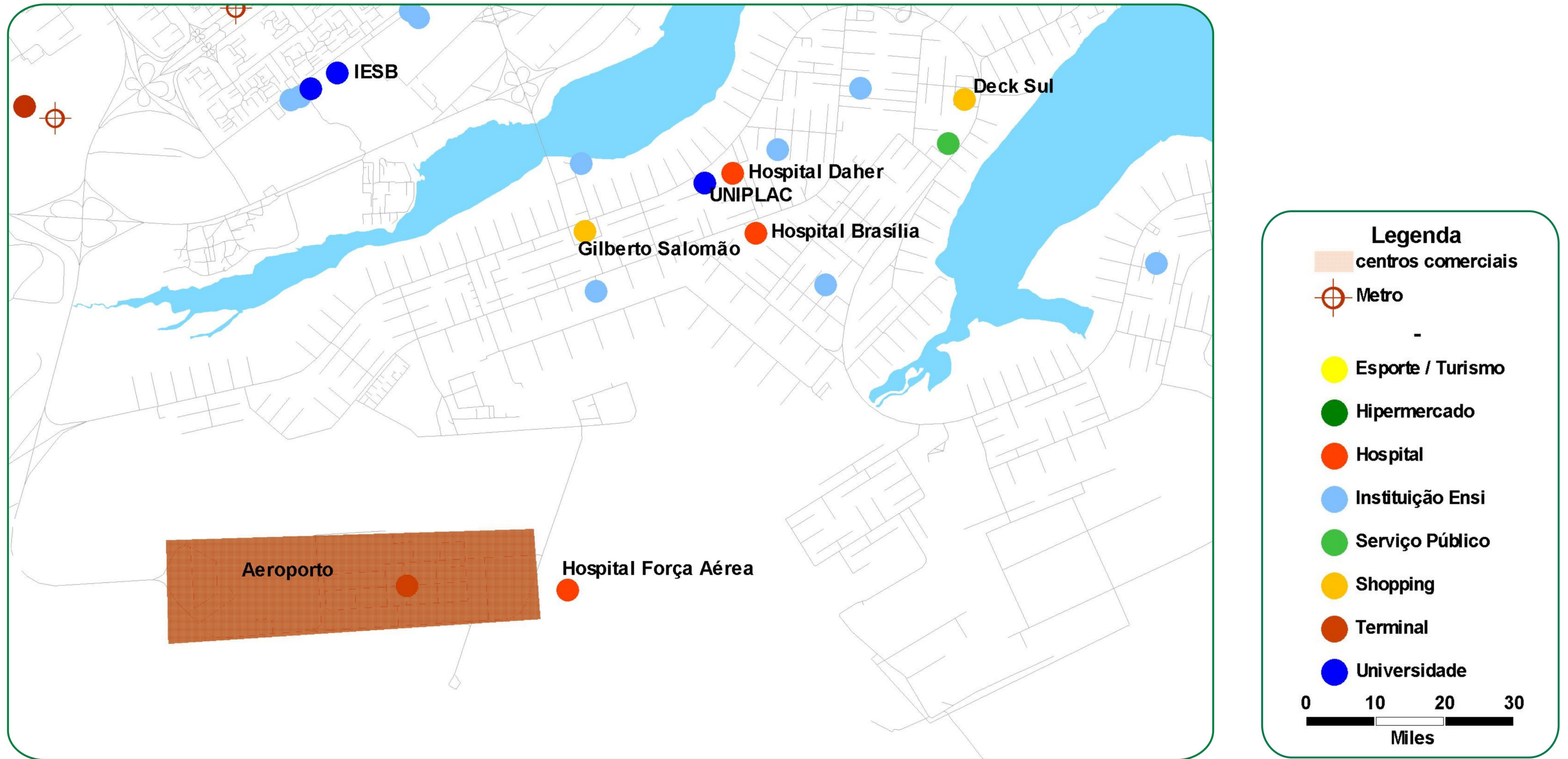


Figura 27: Pólos Geradores de Tráfego do Lago Sul.

PDTU

