

PDTU

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

RELATÓRIO ANDAMENTO n.º 7
Revisão das Alternativas Propostas



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

**Relatório de Andamento nº 07
Revisão das Alternativas Propostas**

Brasília, abril de 2010

ÍNDICE

1	APRESENTAÇÃO	3
2	INTRODUÇÃO	4
3	ATIVIDADES DESENVOLVIDAS	5
3.1	Realização de reuniões técnicas	5
3.2	Ajustes na Configuração Rede de Transporte das Alternativas	6
3.3	Revisão da Rede de Linhas das Alternativas	6
3.4	Revisão da Rede Viária das Alternativas	17
3.5	Classificação Funcional das Vias	18
3.5.1	Sistema Viário Regional	19
3.5.2	Sistema Viário Urbano	22

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Gráficos de Acesso x Mobilidade	19
Figura 2: Seção Tipo para uma via Expressa	21
Figura 3: Seção Tipo para uma via Arterial Principal	22
Figura 4: Seção Tipo para uma via Arterial Secundária (de circulação e de atividades, respectivamente)	24
Figura 5: Seção Tipo para uma via Coletora	25
Figura 6: Seção Tipo para uma via Local	26
Figura 7: Seção Tipo para uma via Parque	26

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1: Quantificação e tipologia das alterações na rede de linhas do transporte público coletivo das alternativas	8
--	---

1 APRESENTAÇÃO

Este Relatório de Andamento nº 7 apresenta 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 27/03/2010 a 26/04/2010.

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, 26 de abril de 2010.

2 INTRODUÇÃO

O presente Relatório mostra o andamento das atividades referentes ao desenvolvimento do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno.

As atividades realizadas nesse período contemplaram, principalmente:

- reuniões de trabalho e de andamento com a equipe técnica da Secretaria de Transporte do Distrito Federal;
- ajustes na rede de transporte público coletivo das alternativas simuladas;
- a revisão das alternativas de rede de transporte;
- a revisão da rede viária principal proposta para o Distrito Federal e para o Entorno imediato;
- a classificação funcional do sistema viário.

A seguir, apresenta-se uma descrição sucinta dessas atividades.

3 ATIVIDADES DESENVOLVIDAS

3.1 Realização de reuniões técnicas

A equipe do projeto reuniu-se com a equipe da Secretaria de Transportes visando o acompanhamento da evolução das atividades do plano e a discussão de questões específicas, conforme discriminado a seguir:

- Reunião dia 31/03/2010: Reunião no escritório da consultora entre o executor e a equipe do projeto para acompanhamento do avanço das atividades. Foram abordados os seguintes tópicos: detalhamento das alternativas de rede de transporte – “Nada Fazer”, montagem da rede viária de simulação, desenho da rede de transporte coletivo – alternativa “Nada Fazer” para simulação, revisão da rede viária principal hierarquizada para o Distrito Federal; simulação da rede analítica de transporte;
- Reunião dia 05/04/2010: Reunião na Secretaria de Transportes para apresentação e revisão das alternativas de transporte a avaliar, isto é, “Nada Fazer”; Alternativa “1” e Alternativa “2”. Para cada alternativa, foram apresentados os corredores estruturais de transporte, a tecnologia a adotar, o modelo operacional, o tratamento viário. Essas alternativas refletiam a concepção preliminar apresentada e discutida em 18/2 na ST;
- Reunião dia 08/04/2010: Reunião na Secretaria de Transportes para apresentação e revisão das alternativas para a rede viária principal para o Distrito Federal (regional) e para as regiões administrativas (intra-urbana), incorporando as contribuições obtidas em reuniões prévias com representantes do DER-DF, do DETRAN-DF, da NOVACAP e da SEDUMA;
- Reunião dia 12/04/2010: Reunião na Secretaria de Transportes para revisão das configurações das alternativas de rede de transporte a avaliar. A equipe da ST optou por alterar a configuração de cada alternativa, em especial a “Nada Fazer” e a Alternativa “1”;
- Reunião dia 13/04/2010: Seminários;
- Reunião na ST para apresentação de planejamento preliminar e da estratégia a adotar para a realização dos Seminários do PDTU.
- Reunião dia 20/04/2010: Seminários;
- Reunião na ST para rediscussão do planejamento e estratégia a adotar para a realização dos Seminários do PDTU.

3.2 Ajustes na Configuração Rede de Transporte das Alternativas

Durante a atividade de carregamento das alternativas de rede de transporte, a cada “rodada” do *software* de modelagem EMM2, os resultados são analisados e, caso necessário, são processados ajustes, individuais ou simultâneos na frequência e no tipo de veículo da seguinte forma:

- frequência/headway: altera-se a oferta de viagens das linhas que apresentam superlotação (redução do *headway*) ou baixa ocupação (aumento do *headway*);
- tipo de veículo alocado: modifica-se a capacidade de transporte de cada viagem, através da alteração do tipo de veículo alocado para as linhas.

Feitos os ajustes, o EMM2 processa e apresenta novos resultados. O ciclo se repete até que o grupo de linhas da alternativa apresente um nível de ocupação satisfatório. Cabe ressaltar que existem casos onde que por mais que você tente ajustar (frequência e tipo de veículo) para melhorar ou reduzir a atratividade da linha, a mesma não irá apresentar um carregamento satisfatório, ou o contrário, ela continuará superlotada. Nesses casos avalia-se a real necessidade de se manter a linha ou de se modificar o seu itinerário. Em média são realizados cerca de 6 (seis) ciclos por alternativa para cada horizonte temporal.

3.3 Revisão da Rede de Linhas das Alternativas

Em reuniões realizadas com as equipes técnicas da Secretaria de Transportes e da DFTrans, os itinerários e os respectivos carregamentos de cada uma das linhas que compõem as alternativas, foram analisados e propostas algumas alterações nos desenhos das redes. O conceito de cada alternativa continuou o mesmo, ou seja:

- Alternativa “Nada Fazer”:
Representa a situação atual, todavia, as intervenções viárias em andamento ou contratadas foram consideradas (não considera os projetos de sistemas de transportes do Eixo Oeste, o Eixo Sul e o Metrô Leve – VLT).
- Alternativa “1”:
 - A alternativa “1” contempla modificações físicas e operacionais no sistema de transportes do Distrito Federal. Em face da consideração de duas soluções tecnológicas para a via W3, a alternativa “1” foi

subdividida em Alternativa “1A” e “1B”. A alternativa “1A” apresenta as seguintes características:

- adoção de modelo operacional tronco-alimentado, com integração operacional e tarifária;
 - tratamento prioritário para ônibus nos principais corredores de transporte;
 - implantação dos Eixos de Transporte Oeste, Sul, Sudoeste e Norte, pelo menos;
 - implantação da linha do Metrô Leve (VLT) ligando o Aeroporto JK ao Terminal Asa Sul e ao Terminal Asa Norte;
 - aumento da capacidade operacional do metrô, com o aumento da frequência de viagens e abertura de novas estações;
 - implantação de novos terminais de ônibus e de pontos de paradas / estações;
 - implantação de investimentos viários para aumento de capacidade nos principais corredores de transporte ou para complementação da rede viária, sobretudo em áreas urbanas.
- A alternativa “1B” difere da “1A” pela substituição da tecnologia de transporte a ser utilizada na Via W3, passando de ferroviária (Metrô Leve) para rodoviária operando em faixa exclusiva.
 - Com relação ao Entorno, prevê-se a reorganização do serviço semiurbano, não integrado ao STPC/DF.

- Alternativa “2”:

A alternativa “2” considera investimentos adicionais no sistema ferroviário, além da proposta prevista na Alternativa “1A”. Quanto às linhas semiurbanas que ligam o Entorno ao Distrito Federal, elas serão integradas física e operacionalmente ao serviço básico do STPC/DF. Os investimentos ferroviários previstos consideram a extensão das linhas do metrô em Ceilândia, Samambaia e Asa Norte, e a implantação da linha 2 do Metrô Leve no Eixo Monumental. Com relação ao sistema viário, prevê-se igualmente, intervenções para aumento de capacidade nos principais corredores e para complemento da rede viária em áreas urbanas.

As mudanças ocorreram nas alternativas 1 (1A e 1B) e 2 em praticamente todas as regiões administrativas do Distrito Federal. A Tabela 1 apresenta a quantificação e tipologia das alterações. Caso uma determinada linha que foi alterada na Alternativa “1A” seja a mesma nas demais alternativas, ela aparecerá na Tabela 1 apenas como alteração da Alternativa “1A”, mas a alteração foi realizada em todas as alternativas. Essas alterações visam uma melhor cobertura da rede de linhas e

reduzir o número de transbordos no futuro sistema integrado. Foram propostos novos atendimentos, alterações em itinerários e exclusão de linhas que apresentaram baixas demandas na simulação do carregamento para a hora de pico da manhã.

A principal alteração na configuração da rede ocorreu, a pedido da Secretaria de Transportes, na Via W3 para a Alternativa “1B”. Conforme já descrito, essa alternativa é uma pequena variação da Alternativa “1A”, onde a tecnologia de transporte a ser utilizada na Via W3 do Plano Piloto passa a ser rodoviária e não ferroviária (metrô leve – VLT – Alternativa “1A”). Inicialmente previam-se linhas de ônibus (veículos de média e grande capacidade) ligando os terminais da Asa Sul e Asa Norte, circulando por faixa exclusiva adjacente ao canteiro central da Via W3. Assim como na Alternativa “1A”, as demais linhas que ligam as regiões administrativas ao Plano Piloto, que atualmente circulam pela Via W3, seriam seccionadas nos terminais da Asa Sul, Asa Norte e Rodoviária do Plano Piloto.

Na nova configuração as linhas troncais das regiões administrativas circularão pela faixa exclusiva da Via W3, desobrigando o usuário com destino a essa via, de efetuar um transbordo nos terminais Asa Sul e Asa Norte. Essa alteração teve um grande impacto na rede de transporte público coletivo da Alternativa “1b” (mudança de itinerário e inclusão de novas linhas), o que resultou no redesenho das linhas e consequentemente em novas “rodadas” no *software* de modelagem EMM2, visando o ajuste no carregamento, conforme descrito no item anterior.

Tabela 1: Quantificação e tipologia das alterações na rede de linhas do transporte público coletivo das alternativas

Linha	Alternativa	Ação	Observação
AGM13	1A	Modificar	A linha deve mudar para ASM e passar pela Helio Prates e termina no Setor O - TSM13
AGM14	1A	Modificar	A linha agora será TGM13 já que não é alimentadora
AGM14	1A	Modificar	A linha deve passar pela HP e termina no Setor O
BZ001	1A	Criar	Destino RPP
BZ105	1A	Excluir	É atendida pela BZ102
BZ201	1A	Recriar	O sentido deve ser o oposto à BZ200
BZ400v	1A	Modificar	A volta da linha é pela EPIG
CL001	1A	Modificar	Deve iniciar no P Norte
CL007	1A	Modificar	Deve iniciar no P Norte
CL012	1A	Excluir	-
CL201	1A	Modificar	Termina no Terminal TIM Ceilândia Centro, não vai para o Sol Nascente

Linha	Alternativa	Ação	Observação
CL206	1A	Excluir	-
CL400v	1A	Modificar	A volta da linha é pela EPIG
CL401v	1A	Modificar	A volta da linha é pela EPIG
CR100	1A	Modificar	Cruzeiro-RPP-Esplanada-RPP-Cruzeiro
CR101	1A	Excluir	-
CR102	1A	Modificar	Cruzeiro-Octogonal-Sudoeste-RPP-Esplanada
CR103	1A	Excluir	-
CR104	1A	Excluir	-
CR105	1A	Excluir	-
CR107	1A	Excluir	-
CR108	1A	Excluir	-
CR109	1A	Modificar	TAS-Octogonal-Cruzeiro (Interno)
CR110	1A	Modificar	Alterar, passando por dentro do Cruzeiro-SMU-TAN
CR111	1A	Excluir	-
CR112	1A	Excluir	-
CR113	1A	Modificar	A linha deve atender Sudoeste e Octogonal
CR202	1A	Excluir	-
CR203	1A	Excluir	-
ES001	1A	Criar	Linha saindo da Cidade Estrutural - EPCL - RPP
GU103	1A	Modificar	Não vai ao Núcleo Bandeirante, vai direto para o Park Way
GU200	1A	Excluir	-
GU202	1A	Excluir	-
GU204	1A	Excluir	-
GU301	1A	Modificar	Sai do Guará I - RPP pelos eixinhos
GU302	1A	Modificar	Partindo do T. Guará II, Contorno, Pólo de Modas

Linha	Alternativa	Ação	Observação
GU303	1A	Excluir	-
LS200	1A	Excluir	-
LS201	1A	Excluir	
LS202	1A	Excluir	É atendida pela linha PP104
LS203	1A	Excluir	É atendida pelas linhas PP102, PP104 e PP300
NB002	1A	Modificar	Direto para o TAS
NB003	1A	Modificar	Direto para o TAS, deixa de ser NB para CA001
NB003	1A	Criar	Criar linha EPIA-EPIG-RPP
Nova Linha	1A	Criar	Criar linha parecida com a LS203 que passe por trás do Gilberto Salomão
Nova Linha	1A	Criar	Criar alimentadora pelo Condomínio Pôr do Sol
Nova Linha	1A	Criar	Criar linha para a RPP pela 3ª Ponte
Nova Linha	1A	Criar	Criar linha para o TAN
Nova Linha	1A	Criar	2 Alimentadoras do Itapoã para Paranoá
Nova Linha	1A	Criar	Jardim Botânico - ESAF - 3ª ponte - RPP
Nova Linha	1A	Criar	Criar SS para RPP pela 3ª ponte por cima ou por baixo
PL004	1A	Modificar	Passando no centro de Planaltina até o Vale do Amanhecer
PL008	1A	Excluir	-
PL009	1A	Modificar	Atender o Vale do Amanhecer
PL101	1A	Excluir	-
PL201	1A	Modificar	Atender ao itinerário da PL302
PL302	1A	Excluir	-
PL303	1A	Excluir	-
PP101	1A	Excluir	-
PP102	1A	Modificar	Circular ida e volta passando pela 3ª ponte atendendo a Hermida
PP107	1A	Modificar	Vai e volta sem passar pela ponte do Bragueto

Linha	Alternativa	Ação	Observação
PP109	1A	Modificar	Linha alimentadora, SAAN, SIA, TAN
PP111	1A	Modificar	TAS - SOFsul, não entra no SIA.
PP300	1A	Modificar	Aeroporto/RPP via 2ª ponte
PP304	1A	Modificar	Atender o CO da UNB
PP306	1A	Modificar	Estender até a Esplanada
PP311	1A	Adicionar	Precisa ter a volta desenhada
PP319	1A	Excluir	É atendida pela linha PP318
PP320	1A	Modificar	Alterar itinerário passando pela 1ª Avenida no Sudoeste
PP325	1A	Excluir	-
PP406	1A	Excluir	-
PP408	1A	Modificar	Sai do SIG e vai pelo Sudoeste
PP411	1A	Excluir	-
PR001	1A	Modificar	Modificar o Centro Administrativo
PR002	1A	Modificar	Sai por baixo, não atende a parte de cima.
PR003	1A	Excluir	-
PR101	1A	Modificar	Sai por baixo e puxar a linha até a ponta do Lago Norte
PW101	1A	Excluir	-
PW105	1A	Excluir	-
PW106	1A	Modificar	Mudar para GU, recobrir + o NB, não sai pela EPNB e EPIA e sim interno
RE004	1A	Modificar	Vai pela via nova que fica embaixo da EPNB
RE005	1A	Modificar	Estender até o TAN
RE100	1A	Excluir	-
RE101	1A	Excluir	-
RE102	1A	Excluir	-
RE102	1A	Excluir	-

Linha	Alternativa	Ação	Observação
RE103	1A	Excluir	-
RE105	1A	Excluir	-
RE108	1A	Criar	Criar a RE108 com a mesma lógica da RE107 saindo de baixo.
RE109	1A	Criar	-
RE110	1A	Criar	-
RE200	1A	Modificar	A linha não deve passar pela BR, ida e volta
RE203	1A	Modificar	Modificar itinerário passando pelo Riacho
RE403	1A	Excluir	-
RF002	1A	Modificar	Direto pelo TAS sem ir na EPIG
RF003	1A	Criar	Criar linha RF1-EPNB-EPIG-RPP
RF004	1A	Modificar	A RI001 muda para RF004
RF100	1A	Excluir	-
RF101	1A	Excluir	-
RF401	1A	Modificar	Pela via nova deixa de ir pela EPNB
RF402	1A	Excluir	-
RF403	1A	Modificar	Vai unicamente até Águas Claras
SA002	1A	Modificar	Não passa mais no SIA, faz tesourinha pela EPIA
SA101	1A	Excluir	-
SA102	1A	Excluir	-
SA104	1A	Excluir	-
SA105	1A	Excluir	-
SA106	1A	Criar	Criar linha Furnas Pistão Sul
SA107	1A	Criar	-
SA108	1A	Criar	-
SA109	1A	Criar	-

Linha	Alternativa	Ação	Observação
SA301	1A	Excluir	-
SA302	1A	Excluir	-
SB001	1A	Modificar	Alterar o itinerário
SB004	1A	Modificar	Essa linha agora será uma linha alimentadora.
SB005	1A	Excluir	-
SB006	1A	Excluir	-
SB007	1A	Excluir	-
SB010	1A	Excluir	-
SB011	1A	Excluir	-
SB100	1A	Excluir	
SB101	1A	Excluir	
SB102	1A	Modificar	Passa pela principal de Planaltina
SB104	1A	Excluir	-
SB202	1A	Modificar	Atender o Grande Colorado e juntar com SB203
SB203	1A	Excluir	
SB401	1A	Modificar	A linha passa por cima
SI001	1A	Criar	SOFsul-TAS
SI002	1A	Criar	SAI-TAS
SI003	1A	Criar	SAAN-TAS
SI004	1A	Criar	TAN-SAAN-TAN
SI301	1A	Excluir	-
SS003	1A	Modificar	Vai pela avenida de baixo de São Sebastião
SS100	1A	Modificar	Vai direto
SS200	1A	Modificar	Extender a partir da Comercial e vai até a rotatória após a ESAF.
SS201	1A	Excluir	-

Linha	Alternativa	Ação	Observação
SS202	1A	Excluir	-
SS204	1A	Modificar	O ponto de retorno fica após a ESAF
TG008	1A	Excluir	-
TG013	1A	Excluir	-
TG014	1A	Excluir	-
TG015	1A	Excluir	Melhorar a distribuição do TAS/TAN/RPP
TG101	1A	Excluir	-
TG102	1A	Modificar	A linha só deve ir até o Setor O
TG105	1A	Criar	Criar linhas que faça o retorno da TG105 - "TG105b"
TG106	1A	Modificar	Atender o Centro Metropolitano, passando pela Hélio Prates
TG201	1A	Modificar	Retorna no Centro de Taguatinga, não vai até o sul, é binário da TG200
TG202	1A	Excluir	-
TG204	1A	Excluir	-
TG206	1A	Modificar	Vai e volta pela comercial
TG208	1A	Modificar	Vai e volta em Taguatinga, não passa no Centro Metropolitano
TG211	1A	Excluir	-
TG212	1A	Modificar	Atender o Hospital da Ceilândia
TG213	1A	Modificar	Só vai até a EPTG, vira linha alimentadora era TG304
TG302	1A	Excluir	-
TG303	1A	Excluir	-
TG400	1A	Excluir	-
TG401	1A	Excluir	-
TGM08	1A	Criar	Paradora pela DF290 e BR 040
TGM09	1A	Criar	EPNB-Pistão Sul- Comercial Norte - Hélio Prates
TGM32	1A	Excluir	É rural

Linha	Alternativa	Ação	Observação
TGM33	1A	Excluir	É rural
TSM08	1A	Criar	Paradora pela avenida Santa Maria
TSM09	1A	Criar	EPNB-Pistão Sul- Comercial Norte - Hélio Prates
TSM31	1A	Excluir	É rural
TSM32	1A	Excluir	É rural
BZ002	1B	Modificar	Ao chegar na W3 fazer a tesourinha e ir pela W3Norte, ida e volta
BZ003	1B	Excluir	
BZ400	1B	Modificar	EPTG-SIG-Eixo Monumental- W3Sul-ESPM-EPTG
BZ401	1B	Excluir	
CL415	1B	Criar	RPP- Estrutural
CL416	1B	Criar	TAN - Estrutural - QNR
CL417	1B	Criar	TAN - Estrutural- P Norte
CL418	1B	Criar	TAN - EPTG - Setor O
CL419	1B	Criar	TAN - Estrutural - P Sul
CR101	1B	Criar	Linha iniciando no Cruzeiro e atendendo a W3
CR103	1B	Criar	Linha iniciando no Cruzeiro e atendendo a W3
CR104	1B	Criar	Linha iniciando no Cruzeiro e atendendo a W3
GU307	1B	Criar	Criar linha parecida com a GU301 - TAS-W3S-N
IT002	1B	Modificar	Linha iniciando no Itapoã TAN-TAS via W3
NB002	1B	Modificar	Vai pela W3S-N
PL005	1B	Modificar	Vai pela W3N-S
PL006	1B	Modificar	Vai pela W3N-S
PL007	1B	Modificar	Vai pela W3N-S
PL009	1B	Modificar	Vai pela W3N-S
PP318	1B	Modificar	Linha L2 TAS-TAN passando pela W3 e criar a linha espelho dela, PP319

Linha	Alternativa	Ação	Observação
PR002	1B	Modificar	A linha chega no TAN e vai até o TAS pela W3S
RE002	1B	Modificar	As linhas do Recanto das Emas que vão para o TAS, vão pela W3S-N
RE002	1B	Modificar	Passar pelo TAS
RE003	1B	Modificar	As linhas do Recanto das Emas que vão para o TAS, vão pela W3S-N
RE003	1B	Modificar	Passar pelo TAS
RF002	1B	Modificar	Vai pela W3S-N
SA002	1B	Modificar	ETPG-EPIG- W3Norte
SA003	1B	Modificar	W3Sul-Norte Passando pelo TAS
SB008	1B	Modificar	As linhas que iniciam em Sobradinho que terminam no TAN até o TAS-W3
SB009	1B	Modificar	As linhas que iniciam em Sobradinho que terminam no TAN até o TAS-W3
SS005	1B	Criar	Linha para W3N iniciando em São Sebastião
SS007	1B	Criar	Linha para W3S iniciando em São Sebastião
SS008	1B	Criar	Linha para W3N iniciando em São Sebastião
SS009	1B	Criar	Linha para W3S iniciando em São Sebastião
TG007	1B	Modificar	Pela EPIG - W3Norte
TG402	1B	Modificar	Manter o início e ao chegar na EPTG seguir por: EPIG-Eixo Monumental-W3S-ESPM
TG404	1B	Modificar	Manter o início e ao chegar na EPTG seguir por: EPIG-Eixo Monumental-W3S-ESPM
TG406	1B	Criar	TAN - Estrutural - Centro Metropolitano
TGM1	1B	Modificar	As linhas do Gama que vão para o TAS, seguem pela W3S-N
TGM5	1B	Excluir	As linhas do Gama e Santa Maria não vão mais para o TAN
TSM1	1B	Modificar	As linhas de Santa Maria que vão para o TAS, seguem pela W3S-N
TSM7	1B	Modificar	As linhas de Santa Maria que vão para o TAS, seguem pela W3S-N
TSM8	1B	Modificar	As linhas de Santa Maria que vão para o TAS, seguem pela W3S-N
BZ001	2	Criar	Brazlândia - Estrutural - RPP
CR100	2	Modificar	Não vai mais até a Esplanada

Linha	Alternativa	Ação	Observação
CR102	2	Excluir	
PP306	2	Excluir	
PP308	2	Modificar	A linha só chega até o Palácio do Buriti
PP408	2	Excluir	

3.4 Revisão da Rede Viária das Alternativas

Conforme a análise dos carregamentos das alternativas e os ajustes nas linhas do sistema de transporte coletivo realizaram-se ajustes na rede viária adequando-a para a nova situação.

Para a alternativa “Nada Fazer”, que representa a situação atual, não houve alteração na rede viária, mantendo as obras viárias já previstas pelo GDF e em execução.

Para as Alternativas 1A, 1B e 2 foram acrescentadas as seguintes intervenções viárias:

- Implantação de uma faixa exclusiva para a operação de um corredor de ônibus na ligação da L4 norte com a BR-020 em Sobradinho (4ª Ponte);
- Implantação de uma faixa exclusiva para o transporte coletivo no Eixo Monumental, entre a interseção da EPIG até a Rodoviária do Plano Piloto;
- Implantação de uma obra de arte especial ligando o corredor do Eixo Monumental com o Corredor da EPIG.

Para a alternativa 1B foram acrescentadas as seguintes intervenções:

- Implantação de uma faixa exclusiva para o transporte coletivo adjacente ao canteiro central na Via W3, entre os Asa Sul e Asa Norte;
- Implantação de uma obra de arte especial ligando o corredor do Eixo Monumental com o Corredor da W3;

- Fechamento dos retornos e tratamento prioritário para o ônibus nas interseções semaforizadas da W3.

3.5 Classificação Funcional das Vias

As vias devem atender a determinadas funções, ora priorizando a mobilidade, ora priorizando o acesso às áreas adjacentes, ora uma combinação das duas, visando a estruturação e o funcionamento das áreas urbanas. Idealmente, elas devem apresentar características geométricas e de trânsito que favoreçam a mobilidade ou o acesso às áreas adjacentes. A Figura 1 ilustra como a função da via determina suas características e classificação.

No PDTU-DF, considera-se um sistema viário regional, que liga as áreas urbanas entre si, e um sistema viário urbano para cada aglomeração urbana, que permite a movimentação dentro de cada área.

No caso do sistema viário regional, que deve priorizar a movimentação, a instalação de atividades ao longo dessas vias tem causado conflito entre o tráfego local e o de passagem, exigindo a implantação de marginais. No caso das vias urbanas, entretanto, observa-se uma deterioração das condições de tráfego em algumas dessas vias, requerendo ações de regulação e operação de trânsito que garantam o funcionamento adequado das mesmas.

Visando atender a função de cada via, reviu-se a hierarquia desses sistemas viários para as Regiões Administrativas do DF e para os municípios do Entorno, compatível com a classificação proposta no Plano Diretor de Ordenamento Territorial – PDOT.

Nesse Relatório será apresentada, também, a classificação das vias para cada um dos sistemas definidos, bem como o conceito de cada um.

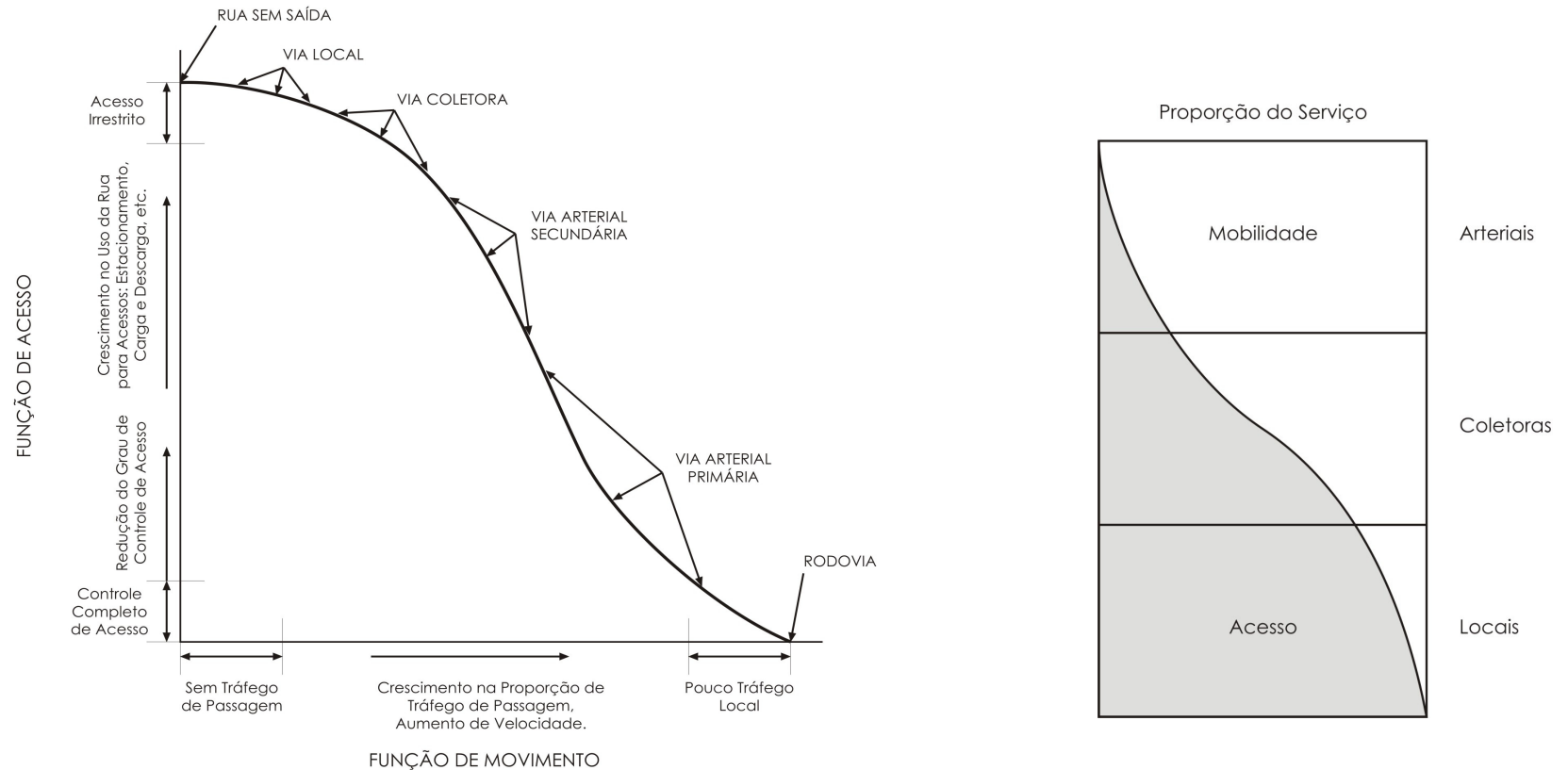


Figura 1: Gráficos de Acesso x Mobilidade

Fonte: Adaptado de AASHO, A policy on design of urban highways and arterial streets, 1973

3.5.1 Sistema Viário Regional

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

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

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

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

O Sistema Viário de Ligação Regional é composto pelas seguintes vias:

- Vias Expressas;
- Vias Arteriais Principais.

a) Vias expressas

As Vias Expressas exercem função exclusivamente de passagem, e servem para o transporte de grandes volumes de tráfego entre áreas densas. Essas vias não possuem cruzamentos em nível e tampouco acessos diretos aos lotes lindeiros. São dotadas de vias laterais ou marginais para realização dos acessos da via.

As vias urbanas expressas podem dividir áreas de usos distintos, como por exemplo, servir de barreira entre áreas industriais e residenciais. Essas vias são adequadas para a operação de sistemas de transporte de alta capacidade e de transporte de cargas.

Nessas vias ocorrem conflitos entre veículos e pedestres e, por essa razão, estes devem ter sua circulação separada, com travessia de pedestres em desnível em relação aos veículos. Ciclovias ou ciclofaixas bem sinalizadas são necessárias para a segurança dos ciclistas que circulam nessas vias.

As vias expressas apresentam, usualmente, as seguintes características:

- pista dupla;
- 2 a 3 (três) faixas por sentido;
- vias marginais nos trechos urbanos;

- proibição de estacionamento fora das vias marginais;
- alto volume de tráfego, incluindo transporte coletivo;
- calçadas nos trechos urbanizados;
- passagens para pedestres em desnível;
- tratamento viário para ciclistas, quando justificável.



Figura 2: Seção Tipo para uma via Expressa

b) Vias Arteriais Principais

Vias Arteriais Principais são aquelas estruturadoras das Regiões Administrativas, que geralmente cruzam-nas de um lado a outro. Propiciam, portanto, trajetos de longa distância, e atendem primordialmente ao tráfego de passagem. Ligam áreas que geram muito tráfego. Permitem o desenvolvimento de altas velocidades e se conectam às vias expressas, absorvendo a maior parte do tráfego proveniente das Regiões Administrativas e municípios do Entorno. Apresentam grande conflito com pedestres e ciclistas e, por isso, as travessias devem ser realizadas prioritariamente em desnível ou por semáforos com fase para pedestres, para garantir a segurança dos usuários.

As vias arteriais principais apresentam, de forma geral, as seguintes características:

- pista dupla;

- 2 a 3 (três) faixas por sentido;
- proibição de estacionamento;
- alto volume de tráfego, incluindo transporte coletivo;
- travessia de pedestres em desnível ou dotadas de semáforos;
- calçadas para pedestres;
- tratamento viário para ciclistas, se justificável.

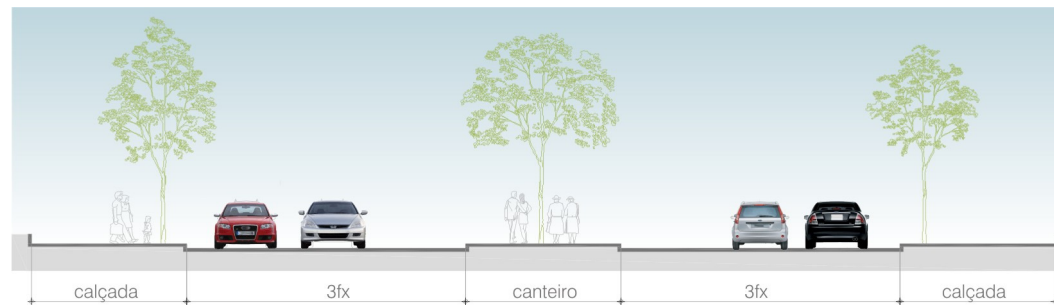


Figura 3: Seção Tipo para uma via Arterial Principal

3.5.2 Sistema Viário Urbano

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

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

As localidades se desenvolvem às margens do Sistema Viário Regional e, desta forma, faz uso dessas vias tanto para

deslocamento interno, quanto para deslocamento para outras localidades, principalmente para o Plano Piloto.

○ Sistema viário urbano é composto pelas seguintes vias:

- Vias Arteriais Secundárias;
- Vias Coletoras;
- Vias Locais;
- Vias Parque

a) Vias Arteriais Secundárias

As vias arteriais secundárias, segundo o PDOT, se subdividem em vias de circulação e vias de atividades.

As vias de circulação funcionam como alternativas às vias arteriais principais e servem para reduzir trajetos, constituindo essencialmente a função de passagem. Portanto, em suas imediações não há grande concentração de atividades comerciais ou de serviços nem acessos diretos à via. A velocidade de operação é menor do que as vias arteriais principais, mas são maiores que as vias de atividades. Para resolver os conflitos de pedestres e ciclistas com os modos motorizados, devem existir faixas de pedestres para a travessia segura, ou ainda semáforos com fase para pedestres.

As vias de atividades possuem áreas adjacentes à via destinadas a comércio e serviços. Para tanto, são vias com velocidade de operação menor. Possuem estacionamento e serviço de transporte público servindo às atividades.

As vias arteriais secundárias apresentam, geralmente, as seguintes características:

- pista dupla;
- 2 (duas) faixas por sentido;
- área destinada a estacionamento nos dois lados da via, quando for de atividades (comercial /serviços);
- restrição de estacionamento, quando destinada a circulação;
- uso pelo transporte coletivo;
- tratamento viário para ciclistas, se justificável;
- faixa para travessia de pedestres.

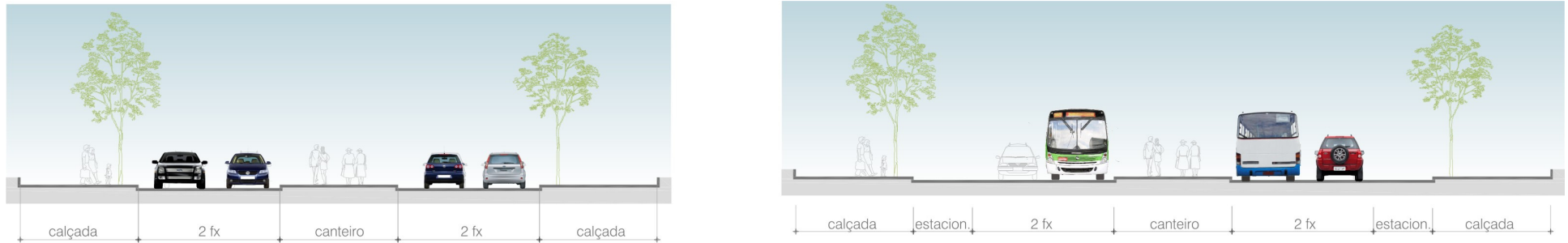


Figura 4: Seção Tipo para uma via Arterial Secundária (de circulação e de atividades, respectivamente)

b) Vias Coletoras

As Vias Coletoras servem como vias de transição entre as Vias Arteriais e as Vias Locais. Apresentam uma mescla de tráfego de passagem e tráfego local e volumes de tráfego geralmente menores que as vias arteriais. Podem ter dispor de estacionamento quando possuem alguma atividade ou residências próximas, desde que não atrapalhem a circulação até o acesso às vias locais. Podem também permitir o tráfego de veículos de transporte coletivo. Devem existir faixas de pedestres para travessia segura de pedestres.

As vias coletoras apresentam, de modo geral, as seguintes características:

- pista simples;
- 1 (uma) a 2 (duas) faixas por sentido;
- estacionamento nos dois lados da via, quando necessário;
- uso por veículos de transporte coletivo;
- faixas para travessia de pedestres.

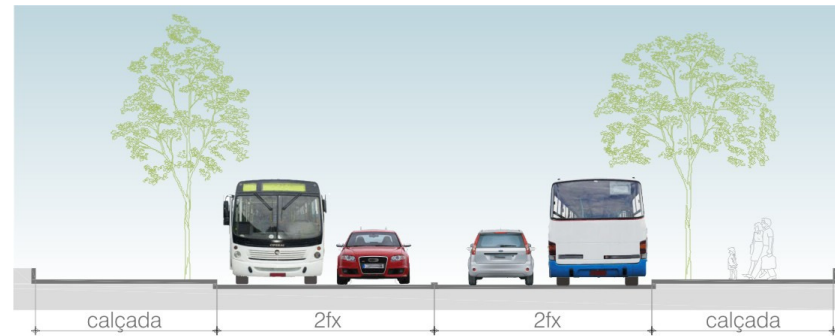


Figura 5: Seção Tipo para uma via Coletora

c) Vias Locais

As vias locais têm função estritamente de acesso às áreas residenciais. Apresentam baixa velocidade de operação, possibilitando que os pedestres, inclusive crianças, dividam espaço harmonicamente com veículos. Assim, somente quando necessário, devem ser implantadas faixas de pedestres.

As vias locais apresentam, geralmente, as seguintes características:

- pista simples;
- 1 (uma) faixa de tráfego por sentido;
- estacionamento de cada lado da via.

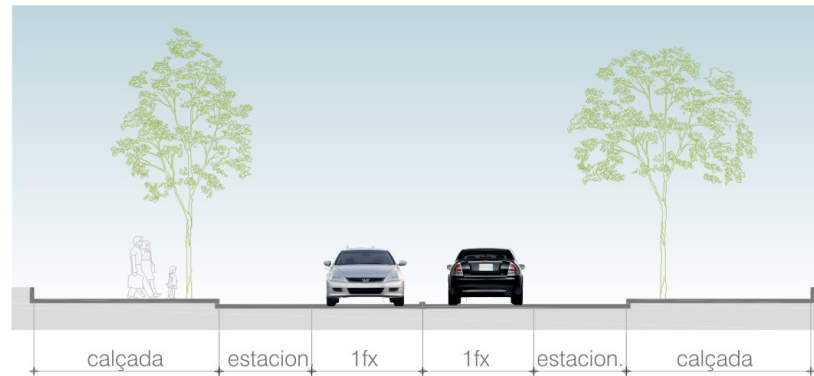


Figura 6: Seção Tipo para uma via Local

d) Vias Parque

As Vias Parque são aquelas que margeiam córregos ou parques, áreas de proteção, ARIES ou outras áreas de importância ambiental para o território. As suas características podem variar dada a sua função no sistema viário.

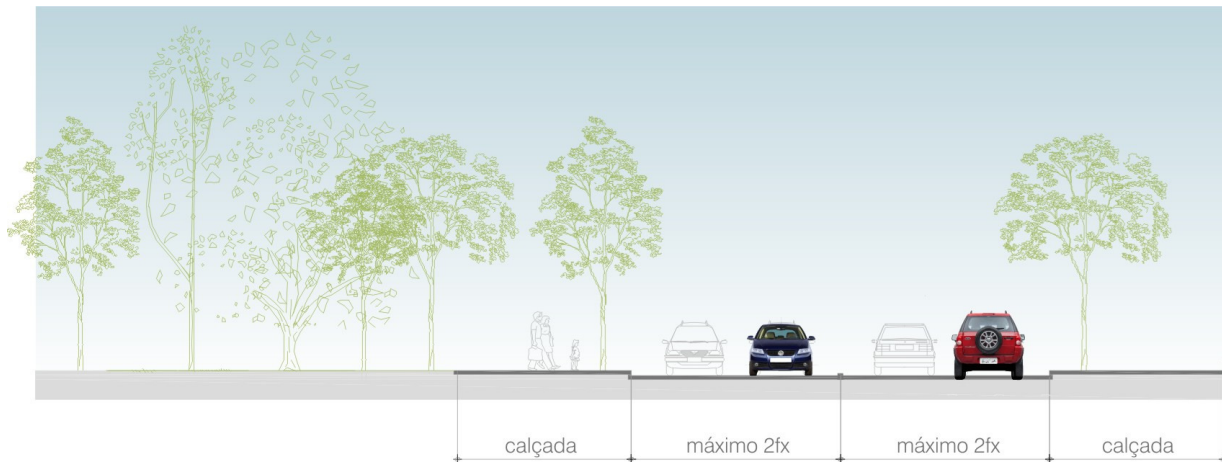


Figura 7: Seção Tipo para uma via Parque

PDTU