

PDTU

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

**RELATÓRIO ANDAMENTO n.º 8
Avaliação da Alternativa Seleccionada**



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

**Relatório de Andamento nº 08
Avaliação da Alternativa Seleccionada**

Brasília, junho de 2010

ÍNDICE

1	INTRODUÇÃO	5
2	ATIVIDADES DESENVOLVIDAS	6
2.1	Realização de reuniões técnicas nos municípios do Entorno.....	6
2.2	Preparação e realização de Seminários Públicos	7
2.3	Revisão Operacional das Redes de Transporte Público Coletivo Propostas.....	8
2.4	Análise da Política Tarifária.....	8
2.5	Análise Institucional e Legal do Sistema de Transporte Público Coletivo	9
2.6	Estimativa de custo das alternativas.....	9
2.6.1	Terminais Rodoviários.....	10
2.6.2	Intervenções viárias	10
2.6.3	Custo dos Veículos	39

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1:	Corredor Eixo Oeste.....	14
Figura 2:	Corredor Eixo Sul.....	20
Figura 3:	Corredor Eixo Norte.....	22
Figura 4:	Corredor Eixo Sudoeste	27
Figura 5:	Área Central	31
Figura 6:	Metrô - Estação Central até Setor Comercial Norte e novas estações	32
Figura 7:	VLT - Entre o Aeroporto até o Terminal Asa Norte (TAN)	33
Figura 8:	VLT - Esplanada até Rodoferroviária e até o SIA.....	34
Figura 9:	Metrô - Samambaia, Ceilândia e Asa Norte	35

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1: Calendário de Reuniões Técnicas nos Municípios do Entorno	6
Quadro 2: Calendário de realização dos seminários públicos.....	7
Quadro 3: Alterações realizadas na Alternativa 1	8
Quadro 4: Corredor Eixo Oeste.....	15
Quadro 5: Corredor Eixo Sul.....	21
Quadro 6: Eixo Norte	23
Quadro 7: Eixo Sudoeste.....	28
Quadro 8: Área Central	36

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1: Índices de variação de custos no período de março de 2005 a dezembro de 2010.....	11
Tabela 2: Custos unitários de referência para obras viárias.....	12
Tabela 3: Custos unitários de referência para obras ferroviárias.....	13



APRESENTAÇÃO

Este Relatório de Andamento nº 8 apresenta as atividades realizadas pela Empresa Consultora no âmbito do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno - PDTU/DF, nos meses de maio e junho de 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, 28 de junho de 2010.

1 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:

- a realização de reuniões técnicas nos municípios do Entorno;
- a preparação e realização dos seminários públicos;
- a revisão operacional das redes de transporte público coletivo propostas;
- a análise da política tarifária;
- a análise institucional e legal do Sistema de Transporte Público Coletivo
- os impactos socioambientais das alternativas;
- a estimativa de custos das intervenções previstas nas alternativas propostas.

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

2 ATIVIDADES DESENVOLVIDAS

2.1 Realização de reuniões técnicas nos municípios do Entorno

Nos meses de maio e junho foram realizadas reuniões técnicas com a participação dos gestores dos municípios do Entorno, da equipe técnica da Secretaria de Transportes e da Consultora. O objetivo foi apresentar o andamento dos trabalhos do PDTU, bem como discutir e validar as informações obtidas e o diagnóstico feito para cada município.

Foram apresentados os dados coletados na pesquisa origem destino e o diagnóstico da situação atual para as áreas de transporte público coletivo, sistema viário e trânsito, e modos não motorizados. Em todos os municípios houve a participação dos dirigentes municipais – prefeitos, secretários, diretores de transporte e trânsito, excetuando-se Santo Antônio do Descoberto, uma vez que a equipe daquela Prefeitura participava de outra reunião no horário agendado.

As reuniões foram realizadas conforme calendário apresentado no Quadro 1.

Quadro 1: Calendário de Reuniões Técnicas nos Municípios do Entorno

Localidade	Data
Prefeitura Municipal de Valparaíso de Goiás	20/05/10
Prefeitura Municipal do Novo Gama	20/05/10
Prefeitura Municipal de Cidade Ocidental	25/05/10
Prefeitura Municipal de Luziânia	26/05/10
Prefeitura Municipal de Formosa	27/05/10
Prefeitura Municipal de Planaltina	27/05/10
Prefeitura Municipal de Águas Lindas de Goiás	08/06/10
Prefeitura Municipal de Santo Antônio do Descoberto	08/06/10

Como exemplo, o material utilizado na reunião realizada em Águas Lindas de Goiás é apresentado no anexo I deste relatório.

2.2 Preparação e realização de Seminários Públicos

Uma das etapas do PDTU é a realização de seminários públicos para a apresentação das etapas do trabalho e das alternativas desenvolvidas para o sistema de transportes.

Durante os meses de maio e junho foi iniciada a preparação dos seminários, junto com a equipe técnica da Secretaria de transportes, onde foram tratados assuntos como objetivos dos seminários, dinâmica do evento, localização, material a ser entregue, divulgação.

A organização dos seminários é de competência da Secretaria de Transportes, com apoio e participação técnica da Contratada. Os seminários iniciaram em junho de 2010, conforme calendário apresentado no Quadro 2.

Quadro 2: Calendário de realização dos seminários públicos

Regiões Administrativas e Municípios	Data
Gama, Santa Maria, Park Way, Luziânia, Cidade Ocidental, Valparaíso de Goiás e Novo Gama	14/06
R. das Emas, Riacho Fundo I e II, N. Bandeirante, Candangolândia e Santo Ant. do Descoberto	17/06
Ceilândia, Brazlândia, Taguatinga, Samambaia e Águas Lindas de Goiás	22/06
Guará I e II, Águas Claras, Vicente Pires, Estrutural e SIA	24/06
Cruzeiro, Sudoeste / Octogonal, Brasília	30/06
Sobradinho I e II, Planaltina, Lago Norte, Varjão, Formosa e Planaltina (GO)	05/07
Paranoá, Jardim Botânico, Itapoã, Lago Sul e São Sebastião	08/07

As contribuições obtidas nos seminários serão consideradas, caso pertinente, nas alternativas de sistema de transporte propostos para a área de estudo.

No Anexo II é apresentado o material usado nos seminários públicos.

2.3 Revisão Operacional das Redes de Transporte Público Coletivo Propostas

Após análise dos resultados preliminares do carregamento da rede de transporte público coletivo foi iniciada a revisão do conjunto de linhas rodoviárias do sistema. A revisão foi realizada de modo a se obter parâmetros positivos em itens como a área de cobertura, oferta e nível de ocupação nos veículos do transporte coletivo, e consistiu em:

- Alterar a área de atendimento da linha, modificando o itinerário;
- Alterar o perfil da frota, substituindo o tipo de veículo (micro, convencional, articulado etc.);
- Alterar a oferta, aumentando ou reduzindo o número de viagens da linha na hora de pico.

O Quadro 3 apresenta o quantitativo de alterações ocorridas no headway e na capacidade, realizadas no conjunto de linhas da Alternativa 1. Foram ainda modificados 75 itinerários.

Quadro 3: Alterações realizadas na Alternativa 1

Tipo de alteração	Nº de linhas		
	Total	Aumento	Redução
Variação de Headway	268	125	143
Variação de Capacidade	92	81	11

2.4 Análise da Política Tarifária

Foi iniciada a caracterização e análise das bases da atual política tarifária do sistema de transporte público coletivo da área de estudo.

Com base nessa análise serão apresentadas propostas referentes à política tarifária, compatível com o modelo operacional e mecanismos de cobrança. Devem ser examinadas questões como tipologia das linhas, tarifas adotadas, número de níveis tarifários, conforme os objetivos da política, a estrutura tarifária e as estratégias para a sua operacionalização.

Dentre as atividades em andamento estão:

- A identificação dos impactos jurídicos e institucionais decorrentes da adoção de uma nova política tarifária;
- A análise da planilha de custos existente;
- A proposição de planilhas de custo de referência;
- A recomendação de estudos posteriores, caso necessário.

2.5 Análise Institucional e Legal do Sistema de Transporte Público Coletivo

Está em desenvolvimento a avaliação da situação institucional e legal do sistema de transporte da área de estudo. Estes aspectos englobam os modelos institucionais de gestão e de delegação (formas e mecanismos de prestação do serviço, bem como seus aspectos contratuais e de relação com os operadores).

Será feita a análise da base legal (leis, decretos e portarias sobre o tema), de forma a verificar a adequabilidade e atualidade do modelo atual vigente no Distrito Federal, bem como a concepção de duas alternativas de estrutura institucional necessárias à implantação da alternativa selecionada.

2.6 Estimativa de custo das alternativas

Dentre as atividades previstas no PDTU está a pré-avaliação econômica das alternativas propostas para o sistema de transporte. A avaliação econômica consiste em uma análise comparativa entre as alternativas de intervenções em estudo (Alternativa “1” e Alternativa “2”) e a situação-base, ou seja, a alternativa “Nada Fazer”. A alternativa “Nada Fazer” corresponde à situação do atual do sistema de transporte do Distrito Federal, com ajustes nas frequências e nos veículos das linhas existentes, e o sistema viário atual, acrescido das obras já comprometidas. As alternativas propostas consideram um novo modelo operacional, a integração operacional e tarifária, intervenções viárias destinadas ao tráfego geral e ao transporte coletivo em particular, e investimentos no sistema metroviário / VLT.

Como indicadores para a pré-avaliação econômica serão utilizados os indicadores benefício menos custo (Benefício – Custo) e benefício sobre custo (benefício/custo) e a Taxa Interna de Retorno (TIR).

Como subsídio para a pré-avaliação econômica estão sendo elaboradas estimativas de custos de construção e reforma/ampliação dos terminais rodoviários e de cada intervenção proposta. Para intervenções que possuem projetos básicos e executivos, adotaram-se os valores existentes, atualizando-se para o ano 2010. A estimativa de custo utilizada para as intervenções que possuem somente indicações da obra foi calculada seguindo os valores médios de cada componente, tendo como referência projetos semelhantes.

2.6.1 Terminais Rodoviários

Por meio da projeção da demanda para o novo sistema operacional de transporte público coletivo da área de estudo, são obtidas as frequências futuras de cada linha que irá operar no terminal. Em função do tipo de veículo e da sua respectiva frequência, são estipulados os comprimentos de plataformas necessárias.

O pré-dimensionamento dos terminais rodoviários foi elaborado com base na projeção de demanda realizada para o ano de 2020. O objetivo é indicar o comprimento total estimado das plataformas de maneira a dar suporte e quantificar as intervenções necessárias nos terminais existentes e dimensionar aqueles que deverão ser construídos.

Como o modelo de integração física e operacional previsto para ser implantado será aberta e temporal, os terminais não precisam ser fechados. O Anexo III apresenta o pré-dimensionamento dos terminais propostos e existentes para operação da nova rede de transporte público coletivo proposta na Alternativa “1”

2.6.2 Intervenções viárias

A seguir, apresentam-se os valores previstas para as intervenções viárias propostas nas alternativas em análise. Em caso de haver projeto desenvolvido, adotou-se o valor orçado. Nestes casos, utilizou-se a estimativa de custo existente com preço base de dezembro/2005 e corrigido para março/2010 pela média ponderada dos Índices de Reajustamento de Obras Rodoviárias da Fundação Getúlio Vargas - FGV, fonte: DNIT, conforme mostrado na Tabela 1 abaixo:

Tabela 1: Índices de variação de custos no período de março de 2005 a dezembro de 2010

Projetos com OAE			
Serviços	Índices		Peso no Orçam. (%)
	Dez./2005	Mar./2010	
Terraplenagem	174,358	198,625	14,0
Obras de Arte Especiais	168,037	204,924	16,5
Pavimentação	185,677	223,430	57,5
Drenagem	171,226	206,932	11,5
Sinalização	164,846	198,894	0,5
Média (Índice x Peso)	179,416	214,884	100,0
Índice de Correção (Mar/2010 : Dez/2005)	1,19769		
Projetos sem OAE			
Serviços	Índices		Peso no Orçam. (%)
	Dez./2005	Mar./2010	
Terraplenagem	174,358	198,625	16,8
Pavimentação	185,677	223,430	68,9
Drenagem	171,226	206,932	13,8
Sinalização	164,846	198,894	0,6
Média (Índice x Peso)	181,842	217,062	100,0
Índice de Correção (Mar/2010 : Dez/2005)	1,19368		

Inexistindo projeto da intervenção proposta, fez-se uma estimativa de custos adotando-se como referência custos médios verificados em obras semelhantes, baseadas em tabelas de preços da NOVACAP e do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal - DER-DF. A tabela 3 apresenta esses custos.

Tabela 2: Custos unitários de referência para obras viárias

Via de circulação, inclusive terraplenagem, drenagem, pavimentação, meio-fio e sinalização:	
Com meio-fio e calçadas laterais =;	R\$ 142,40 / m2 de via
Sem meio-fio e calçadas laterais	R\$ 124,90 / m2 de via;
Com meio-fio e sem calçadas laterais	R\$ 134,90 / m2 de via;
Via em Túnel com calçadas laterais	R\$ 4.999,40 / m2 de via
Faixa de Concreto	R\$ 257,68 / m2 de via
Recuperação de via existentes	R\$ 71,43 / m2 de via
Obras de Arte Especiais:	
Viadutos	R\$ 5.540,00 / m2 de mesa
Pontes	R\$ 7.360,00 / m2 de mesa

Para a estimativa de custo da infraestrutura necessária para implantação das obras ferroviárias, adotaram-se valores de referência extraídos de orçamentos do METRÔ/DF, corrigidos, conforme mostrado na Tabela 3.

Tabela 3: Custos unitários de referência para obras ferroviárias

Obras Ferroviárias	
Via Permanente de Superfície (m)=	R\$ 25.777,00
Via Permanente em Trincheira (m)=	R\$ 38.150,00
Via Permanente em Túnel (m)=	R\$ 62.204,55
Estação em Superfície (m2)=	R\$ 5.143,30
Estação em Trincheira (m2)=	R\$ 6.226,40
Estação Subterrânea (PP7)=	R\$ 39.092.989,00

A seguir, apresenta-se figura com a localização da intervenção, agrupados por eixos de transporte, além de quadro contendo a descrição de cada intervenção e seu custo de implantação.

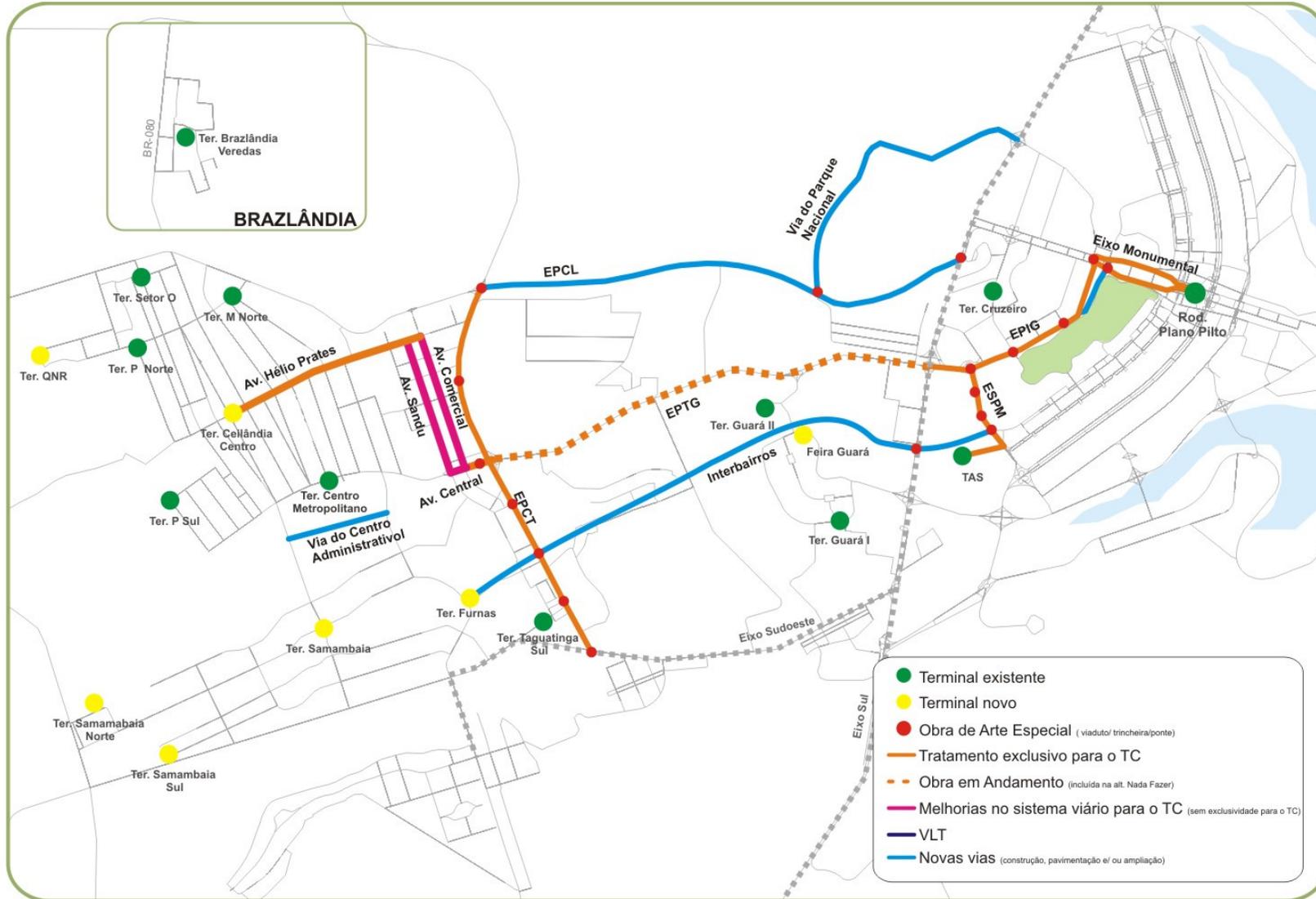


Figura 1: Corredor Eixo Oeste

Quadro 4: Corredor Eixo Oeste

Implantação de faixa exclusiva para ônibus na Estrada Parque Indústria Gráfica – EPIG ;						
	Quantidade	Extensão	Largura	Valor Unitário		Total
Transporte Coletivo	2 *	5500 *	3,5 *	257,68	m ² =	9.920.680,00
Recuperação Faixas Existentes	6 *	5500 *	3,5 *	71,43	m ² =	8.250.165,00
Obras de Arte	5 *	560 *	1 *	5.540,00	m ² =	15.512.000,00
Ciclovias	1 *	5500 *	1 *	225,00	ml =	1.237.500,00
Estações	8 *	1 *	1 *	286.252,85	un =	2.290.022,80
Passarelas	4 *	1 *	1 *	2.817.436,60	un =	11.269.746,40
					Total =	48.480.114,20

Implantação de uma ligação em desnível da EPIG com a EPAA no Plano Piloto;						
	Quantidade	Extensão	Largura	Valor Unitário		Total
Nova Via	6 *	5200 *	3,5 *	142,40	m ² =	15.550.080,00
Acostamentos	2 *	5200 *	3,0 *	115,60	m ² =	3.606.720,00
Obras de Arte	4 *	5250 *	1 *	7.360,00	m ² =	154.560.000,00
					Total =	173.716.800,00

Implantação de nova via entre o SIG e o Parque da Cidade						
	Quantidade	Extensão	Largura	Valor Unitário		Total
Nova Via	4 *	1550 *	3,5 *	142,40	m ² =	3.090.080,00
Acostamentos	2 *	1550 *	3,0 *	115,60	m ² =	1.075.080,00
Total						= 4.165.160,00

Implantação de faixa exclusiva para ônibus Estrada Setor Policial Militar – ESPM;						
	Quantidade	Extensão	Largura	Valor Unitário		Total
Transporte Coletivo	2 *	3100 *	3,5 *	257,68	m ² =	5.591.656,00
Recuperação Faixas Existentes	6 *	3100 *	3,5 *	71,43	m ² =	4.650.093,00
Obras de Arte	3 *	629 *	1 *	5.540,00	m ² =	10.457.597,67
Ciclovias	1 *	3100 *	1 *	225,00	ml =	697.500,00
Estações	2 *	1 *	1 *	134.268,14	un =	268.536,28
Passarelas	2 *	1 *	1 *	1.878.291,07	un =	3.756.582,13
Total						= 25.421.965,08

Implantação de faixa exclusiva para ônibus Av. Hélio Prates;		
Projeto Existente - Valor Atualizado	R\$	38.717.206,82

Implantação de faixa preferencial para o transporte coletivo na Av. Comercial em Taguatinga;		
Projeto Existente - Valor Atualizado	R\$	18.976.020,39

Implantação da via Interbairros entre a ESPM e a Estação Furnas do metrô;		
Projeto Existente - Valor Atualizado	R\$	353.046.681,40

Construção de via, ligando a interseção da EPIA com a EPAA a EPCL , próximo ao Parque Nacional ;						
	Quantidade	Extensão	Largura	Valor Unitário		Total
Nova Via	4 *	7180 *	3,5 *	142,40 m ²	=	14.314.048,00
Acostamentos	2 *	7180 *	3,0 *	115,60 m ²	=	4.980.048,00
Obras de Arte	1 *	420 *	1 *	5.540,00 m ²	=	2.326.800,00
					Total	= 21.620.896,00

Implantação da 3ª pista na EPCL e tratamento em desnível na interseção com a EPIA;		
Projeto Existente - Valor Atualizado	R\$	296.622.266,98

Implantação de faixa exclusiva para ônibus na DF001, entre a EPCL e a EPNB (Pistão Norte e Sul)						
	Quantidade	Extensão	Largura	Valor Unitário		Total
Transporte Coletivo	2 *	10150 *	3,5 *	257,68	m ² =	18.308.164,00
Recuperação Faixas Existentes	6 *	10150 *	3,5 *	71,43	m ² =	15.225.304,50
Marginal	2 *	10150 *	3,5 *	142,40	m ² =	10.117.520,00
Obras de Arte	2 *	700 *	1 *	5.540,00	m ² =	7.756.000,00
Estações	21 *	1 *	1 *	286.252,85	un =	6.011.309,85
Passarelas	6 *	1 *	1 *	1.878.291,07	un =	11.269.746,40
					Total =	68.688.044,75

Implantação de faixa preferencial para o transporte coletivo na Av. SANDU em Taguatinga;		
Projeto Existente - Valor Atualizado	R\$	22.464.030,89

Implantação de um tunel na Av. Central a fim de retirar o fluxo de tráfego de passagem para Ceilândia do centro comercial de Tagatinga e readequação da Av. Central		
Projeto Existente - Valor Atualizado	R\$	289.310.562,00

Extensão do Metrô na região da Ceilândia através da implantação das estações 28 e 29, na região de Samambaia com a construção das estações 34 e 35						
	Quantidade	Extensão	Largura	Valor Unitário		Total
Via Metroviária Superfície	1 *	8869 *	1 *	38.150,00 m²	=	338.358.974,00
Estações	4 *	1 *	1 *	28.092.989,00 un	=	112.371.956,00
					Total	= 450.730.930,00

Implantação das 2 estações previstas (Onoyama, Estrada Parque)						
Estações	2 *	1 *	1 *	28.092.989,00 un	=	56.185.978,00

					Total EIXO OESTE	= 1.868.146.656,51
--	--	--	--	--	-------------------------	---------------------------

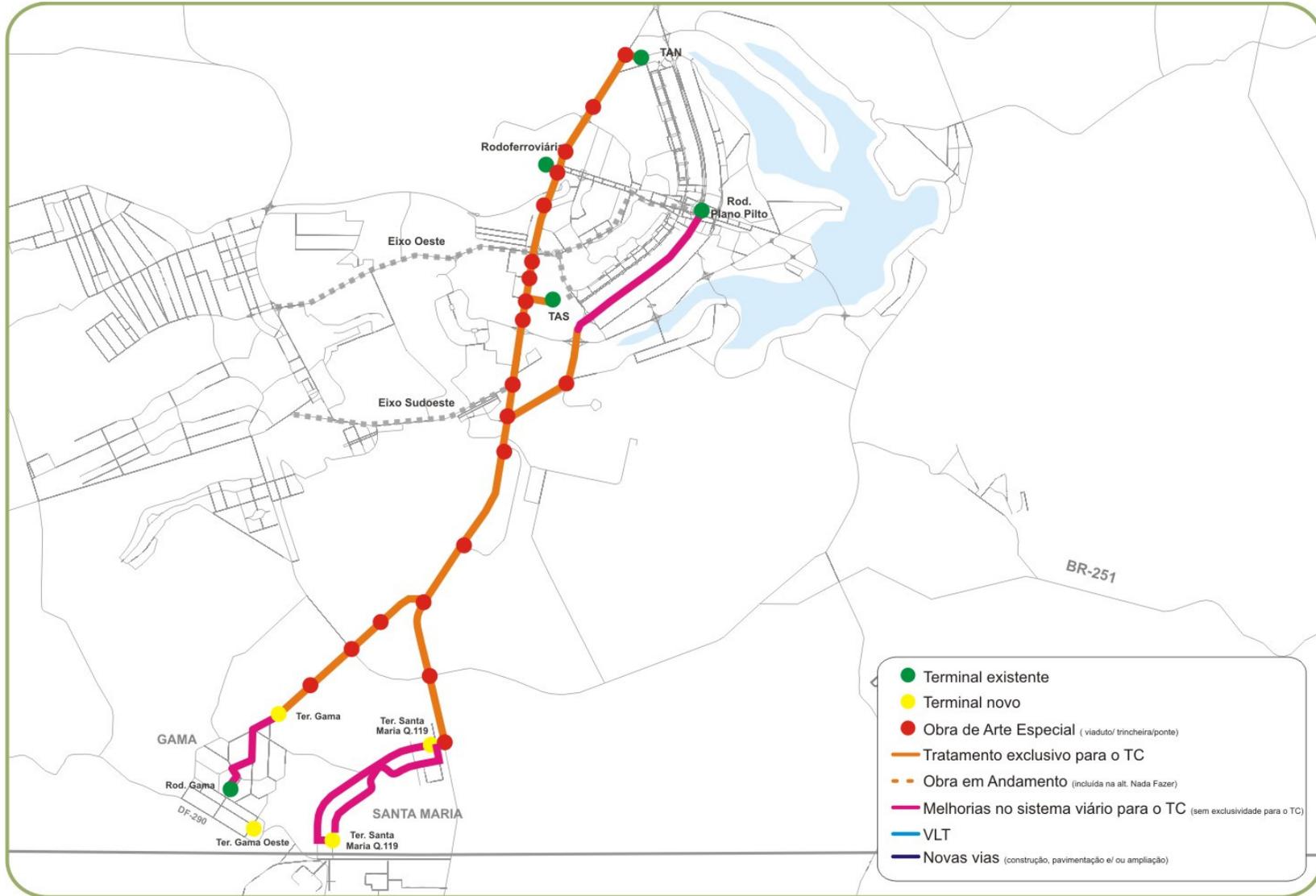


Figura 2: Corredor Eixo Sul

Quadro 5: Corredor Eixo Sul

Implantação de faixa exclusiva para ônibus na BR-040 entre o acesso a Santa Maria e a Estrada Parque Indústria e Abastecimento – EPIA, na DF-480e DF-065, na EPIA - entre o Catetinho e o TAS, na EPAR - entre o balão do aeroporto e o Eixo Rodoviário e na EPAR - entre o balão do aeroporto e o Eixo Rodoviário;		
Projeto Existente - Valor Atualizado	R\$	544.963.651,64

Implantação de faixa exclusiva para ônibus na Estrada Parque Indústria e Abastecimento – EPIA - entre o TAS e TAN		
Projeto Existente - Valor Atualizado	R\$	123.429.060,20

Implantação de faixa preferencial nas vias urbanas do Gama						
	Quantidade	Extensão	Largura	Valor Unitário		Total
Recuperação Faixas Existentes	4 *	4180 *	3,5 *	71,43 m ²	=	4.180.083,60
Estações	7 *	1 *	1 *	134.268,14 un	=	939.876,98
Total						= 5.119.960,58

Implantação de faixa preferencial nas vias urbanas de Santa Maria						
	Quantidade	Extensão	Largura	Valor Unitário		Total
Recuperação Faixas Existentes	4 *	15740 *	3,5 *	71,43 m ²	=	15.740.314,80
Estações	14 *	1 *	1 *	134.268,14 un	=	1.879.753,96
Total						= 17.620.068,76
Total EIXO SUL						= 691.132.741,18

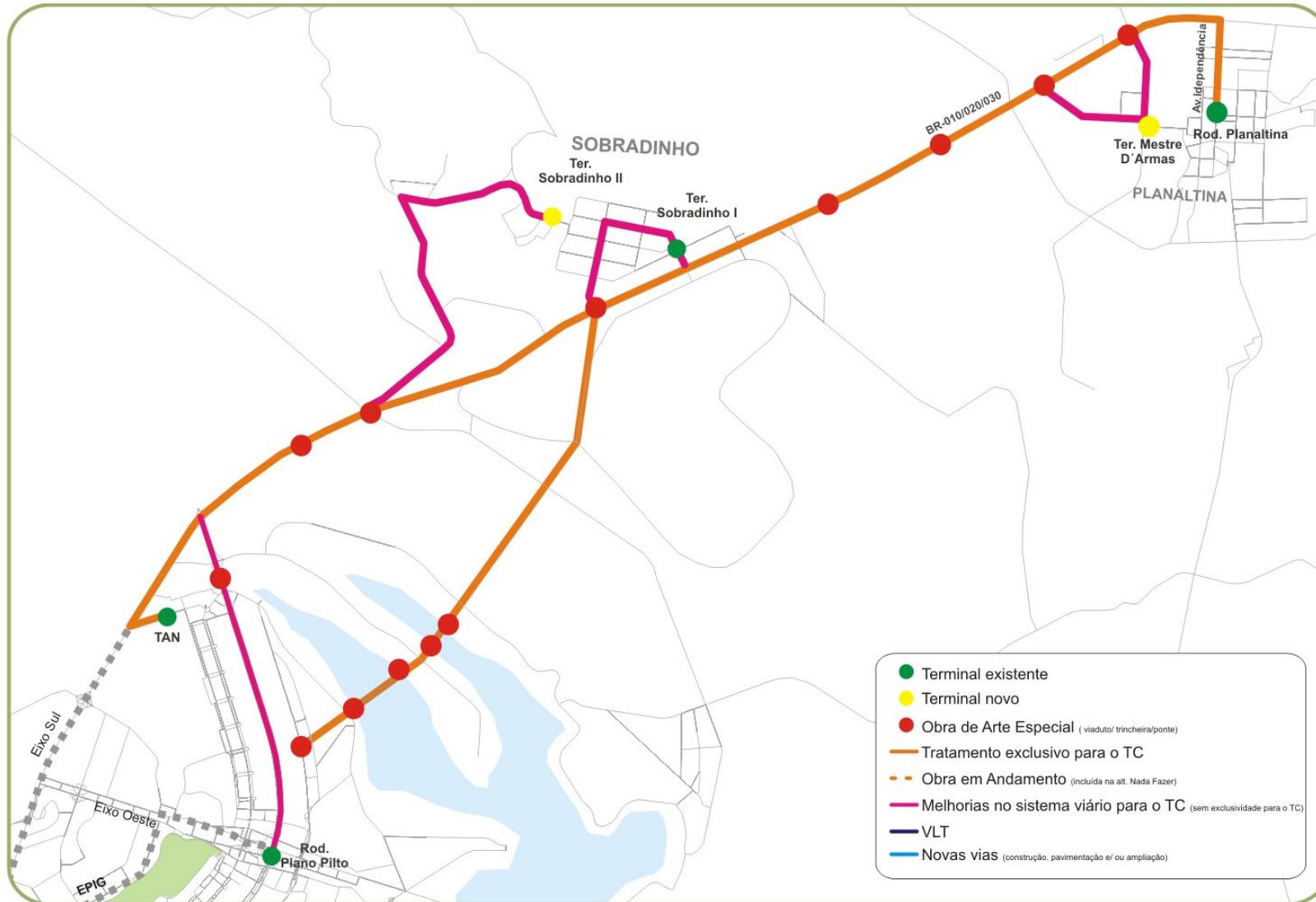


Figura 3: Corredor Eixo Norte

Quadro 6: Eixo Norte

Implantação de faixa exclusiva para ônibus na BR-020 entre o acesso a Planaltina e o Balão do Colorado;							
	Quantidade	Extensão	Largura	Valor Unitário			Total
Transporte Coletivo	2 *	24600 *	3,5 *	257,68	m ²	=	44.372.496,00
Recuperação Faixas Existentes	6 *	24600 *	3,5 *	71,43	m ²	=	36.900.738,00
Marginal	4 *	24600 *	3,5 *	142,40	m ²	=	49.042.560,00
Obras de Arte	7 *	840 *	1 *	5.540,00	m ²	=	32.575.200,00
Ciclovias	1 *	24000 *	1 *	225,00	ml	=	5.400.000,00
Estações	20 *	1 *	1 *	286.252,85	un	=	5.725.057,00
Passarelas	20 *	1 *	1 *	2.817.436,60	un	=	56.348.732,00
Total						=	230.364.783,00
Implantação de faixa exclusiva para ônibus na EPIA entre o balão do Colorado e o acesso ao TAN;							
	Quantidade	Extensão	Largura	Valor Unitário			Total
Transporte Coletivo	2 *	8700 *	3,5 *	257,68	m ²	=	15.692.712,00
Recuperação Faixas Existentes	6 *	8700 *	3,5 *	71,43	m ²	=	13.050.261,00
Marginal	4 *	8700 *	3,5 *	142,40	m ²	=	17.344.320,00
Estações	2 *	1 *	1 *	286.252,85	un	=	572.505,70
Passarelas	2 *	1 *	1 *	2.817.436,60	un	=	5.634.873,20
Total						=	52.294.671,90

Implantação de faixa exclusiva para ônibus na Av. Idenpedência em Planaltina						
	Quantidade	Extensão	Largura	Valor Unitário		Total
Transporte Coletivo	2 *	2600 *	3,5 *	257,68	m ² =	4.689.776,00
Recuperação Faixas Existentes	4 *	2600 *	3,5 *	71,43	m ² =	2.600.052,00
Estações	3 *	1 *	1 *	286.252,85	un =	858.758,55
Ciclovias	1 *	2600 *	1 *	225,00	ml =	585.000,00
Total					=	8.733.586,55
Implantação de faixa preferencial nas vias urbanas de Sobradinho II (DF-150 e DF-420)						
	Quantidade	Extensão	Largura	Valor Unitário		Total
Recuperação Faixas Existentes	4 *	11180 *	3,5 *	71,43	m ² =	11.180.223,60
Estações	7 *	1 *	1 *	286.252,85	un =	2.003.769,95
Total					=	13.183.993,55
Implantação de faixa preferencial nas vias urbanas de Sobradinho I (Ruas 1, 4 e 5)						
	Quantidade	Extensão	Largura	Valor Unitário		Total
Recuperação Faixas Existentes	4 *	4950 *	3,5 *	71,43	m ² =	4.950.099,00
Estações	15 *	1 *	1 *	286.252,85	un =	4.293.792,75
Total					=	9.243.891,75

Implantação de faixa preferencial nas vias urbanas de Planaltina (Av. Contorno da Estância e DF-128)								
	Quantidade	Extensão	Largura	Valor Unitário			Total	
Recuperação Faixas Existentes	4 *	5340 *	3,5 *	71,43	m ²	=	5.340.106,80	
Estações	8 *	1 *	1 *	286.252,85	un	=	2.290.022,80	
Total							=	7.630.129,60

Implantação de faixa preferencial no Eixo Rodoviário Norte, entre a BR-020 a Rodoviária do Plano Piloto								
	Quantidade	Extensão	Largura	Valor Unitário			Total	
Recuperação Faixas Existentes	6 *	9260 *	3,5 *	71,43	m ²	=	13.890.277,80	
Obras de Arte	1 *	420 *	1 *	5.540,00	m ²	=	2.326.800,00	
Estações	2 *	1 *	1 *	134.268,14	un	=	268.536,28	
Passarelas	2 *	1 *	1 *	1.878.291,07	un	=	3.756.582,13	
Total							=	20.242.196,21

Construção da 4ª ponte e do sistema viário, ligando a via L4 norte a BR-020 próximo ao acesso a Sobradinho e Implantação de faixa exclusiva para o transporte Coletivo na ligação da via L4 norte a BR-020 próximo ao acesso a Sobradinho (4ª Ponte);									
	Quantidade	Extensão	Largura	Valor Unitário			Total		
Transporte Coletivo	2 *	13500 *	3,5 *	257,68	m²	=	24.350.760,00		
Nova Via	6 *	13500 *	3,5 *	142,40	m²	=	40.370.400,00		
Acostamentos	2 *	13500 *	3,0 *	115,60	m²	=	9.363.600,00		
Obras de Arte	1 *	78400 *	1 *	6.301,75	m²	=	494.057.234,62		
Ciclovias	1 *	13500 *	1 *	225,00	ml	=	3.037.500,00		
Estações	3 *	1 *	1 *	286.252,85	un	=	858.758,55		
Passarelas	3 *	1 *	1 *	2.817.436,60	un	=	8.452.309,80		
Total						=	580.490.562,97		
Total EIXO NORTE						=	922.183.815,53		

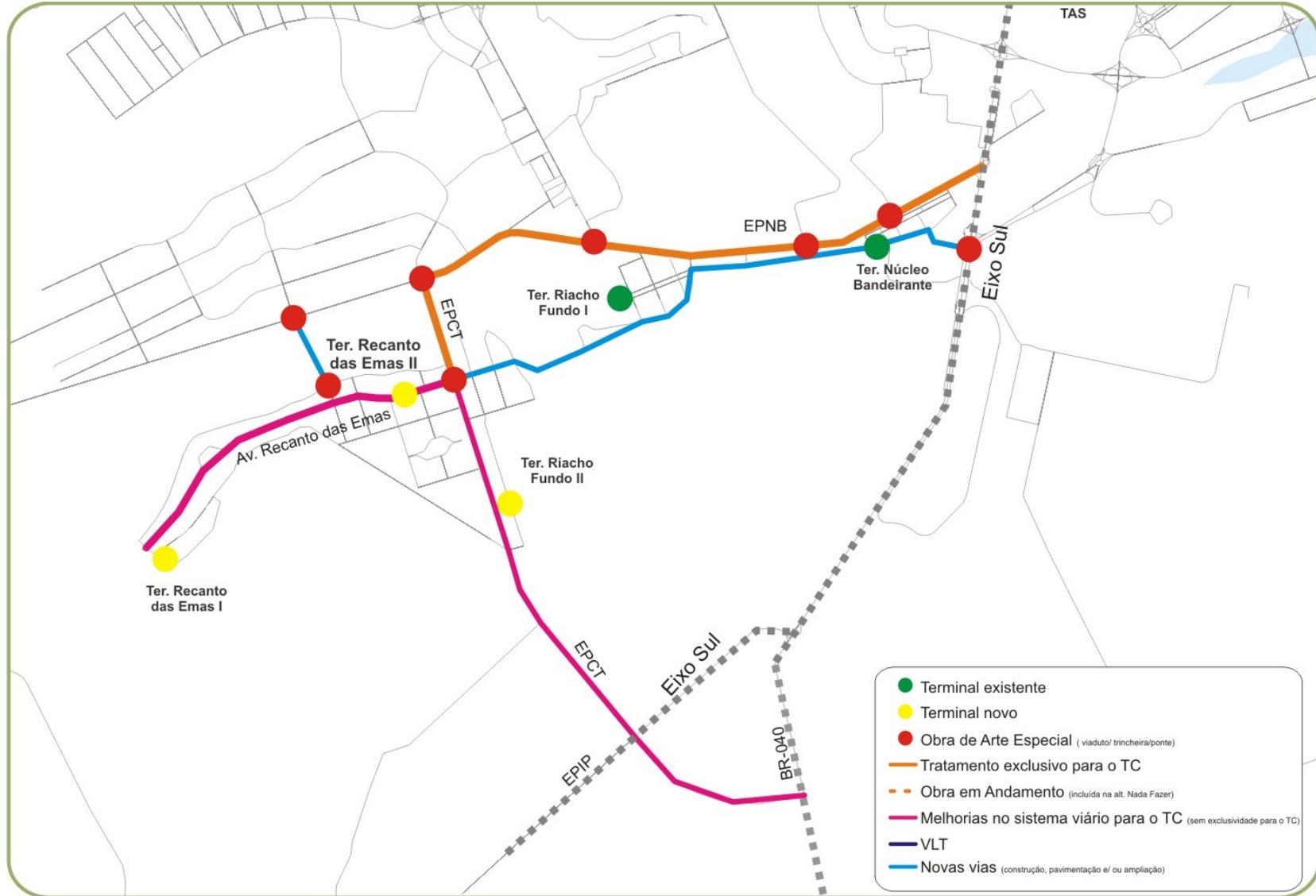


Figura 4: Corredor Eixo Sudoeste

Quadro 7: Eixo Sudoeste

Estrada Parque Núcleo Bandeirante - EPNB.						
	Quantidade	Extensão	Largura	Valor Unitário		Total
Transporte Coletivo	2 *	8020 *	3,5 *	257,68	m ² =	14.466.155,20
Recuperação Faixas Existentes	6 *	8020 *	3,5 *	71,43	m ² =	12.030.240,60
Marginal	4 *	8020 *	3,5 *	142,40	m ² =	15.988.672,00
Obras de Arte	3 *	840 *	1 *	5.540,00	m ² =	13.960.800,00
Estações	7 *	1 *	1 *	286.252,85	un =	2.003.769,95
Passarelas	7 *	1 *	1 *	2.817.436,60	un =	19.722.056,20
Total						= 78.171.693,95

Criação de via ligando a Avenida Riacho Fundo e Via Cedro no Riacho Fundo com a Avenida Contorno no Núcleo Bandeirante, possibilitando uma ligação direta destas regiões com a EPDB;						
	Quantidade	Extensão	Largura	Valor Unitário		Total
Nova Via	4 *	2700 *	3,5 *	142,40	m ² =	5.382.720,00
Acostamentos	2 *	2700 *	3,0 *	115,60	m ² =	1.872.720,00
Obras de Arte	1 *	420 *	1 *	5.540,00	m ² =	2.326.800,00
Ciclovias	1 *	2700 *	1 *	225,00	ml =	607.500,00
Total						= 10.189.740,00

Implantação de uma via ligando Samambaia com o Recanto das Emas, através da continuidade da via de Ligação Ceilândia-Samambaia (DF-459);						
	Quantidade	Extensão	Largura	Valor Unitário		Total
Nova Via	4 *	1950 *	3,5 *	142,40	m ² =	3.887.520,00
Acostamentos	2 *	1950 *	3,0 *	115,60	m ² =	1.352.520,00
Obras de Arte	2 *	420 *	1 *	5.540,00	m ² =	4.653.600,00
Ciclovias	1 *	1950 *	1 *	225,00	ml =	438.750,00
Total						= 10.332.390,00

Implantação de faixa exclusiva para ônibus na DF001, entre a Av. Recanto das Emas e a EPNB						
	Quantidade	Extensão	Largura	Valor Unitário		Total
Transporte Coletivo	2 *	2130 *	3,5 *	257,68	m ² =	3.842.008,80
Recuperação Faixas Existentes	4 *	2130 *	3,5 *	71,43	m ² =	2.130.042,60
Obras de Arte	2 *	420 *	1 *	5.540,00	m ² =	4.653.600,00
Estações	3 *	1 *	1 *	286.252,85	un =	858.758,55
Passarelas	3 *	1 *	1 *	1.878.291,07	un =	5.634.873,20
Total						= 17.119.283,15

Implantação de faixa preferencial na Av. Recanto das Emas						
	Quantidade	Extensão	Largura	Valor Unitário		Total
Recuperação Faixas Existentes	6 *	7590 *	3,5 *	71,43	m ² =	11.385.227,70
Estações	17 *	1 *	1 *	134.268,14	un =	2.282.558,38
Total						= 13.667.786,08

Implantação de faixa preferencial na DF001 (entre a Av. Recanto das Emas e a BR-040)						
	Quantidade	Extensão	Largura	Valor Unitário		Total
Recuperação Faixas Existentes	4 *	12460 *	3,5 *	71,43	m ² =	12.460.249,20
Estações	5 *	1 *	1 *	134.268,14	un =	671.340,70
Total						= 13.131.589,90

Total EIXO SUDOESTE						= 142.612.483,08
----------------------------	--	--	--	--	--	-------------------------

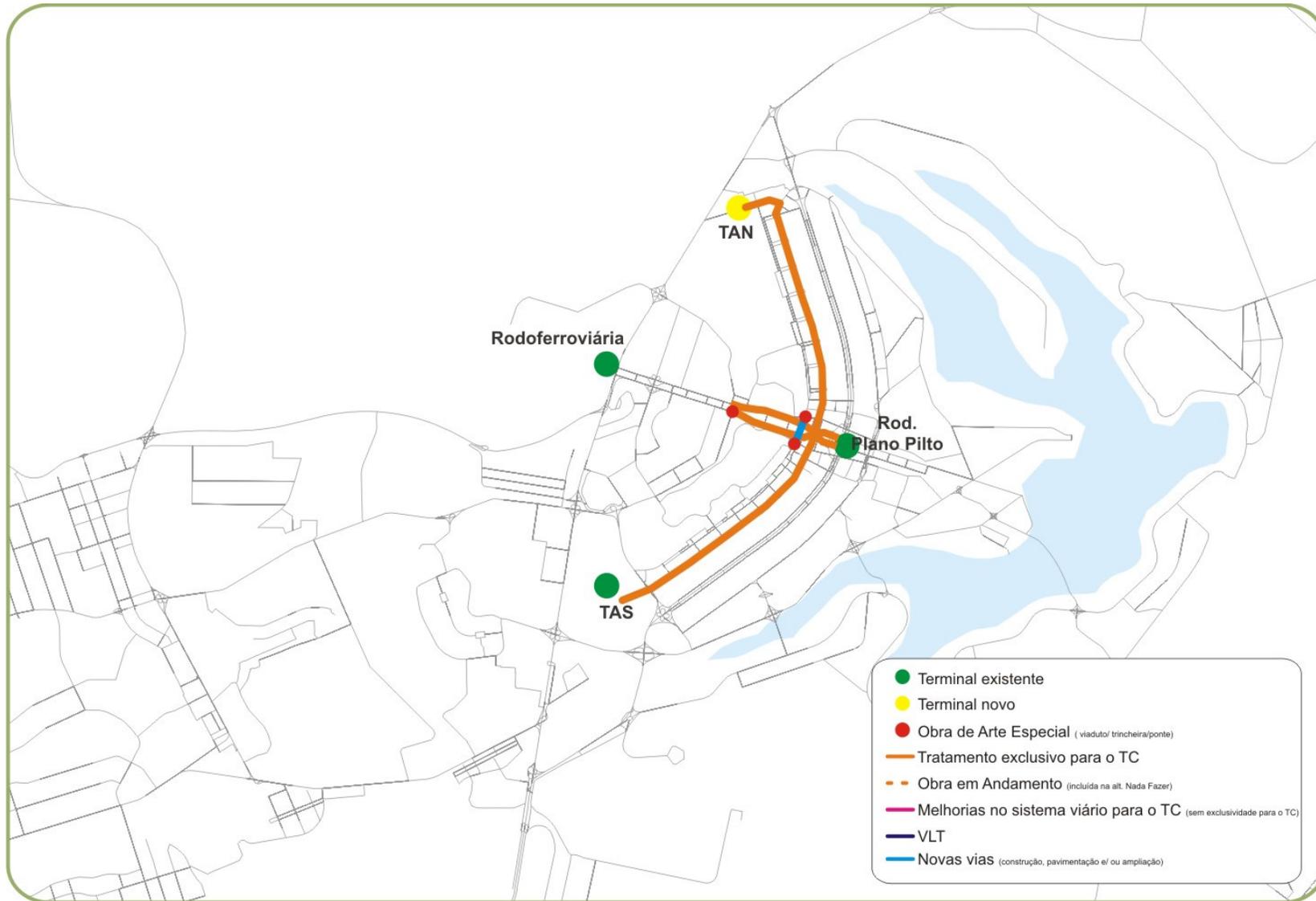


Figura 5: Área Central

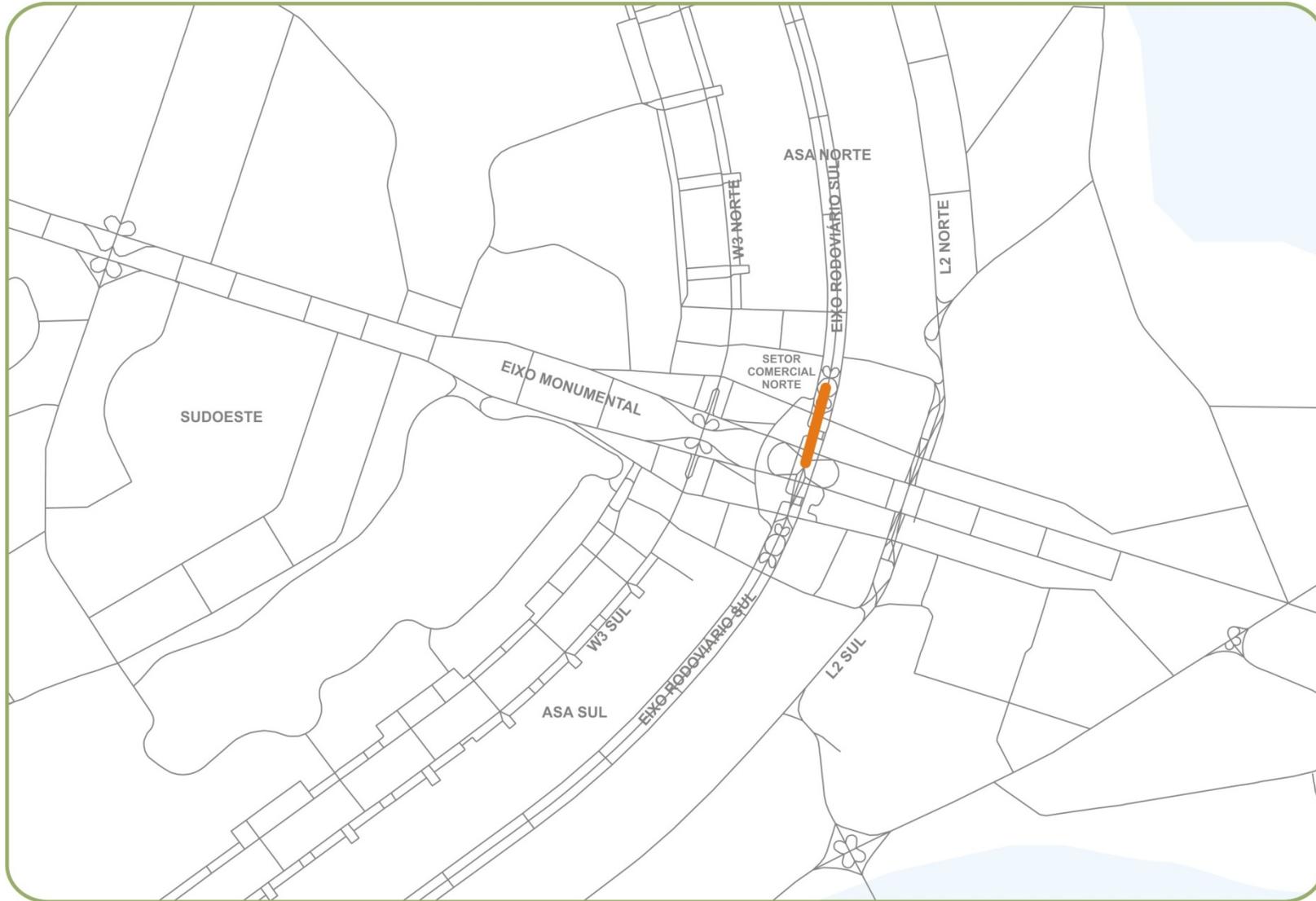


Figura 6: Metrô - Estação Central até Setor Comercial Norte e novas estações

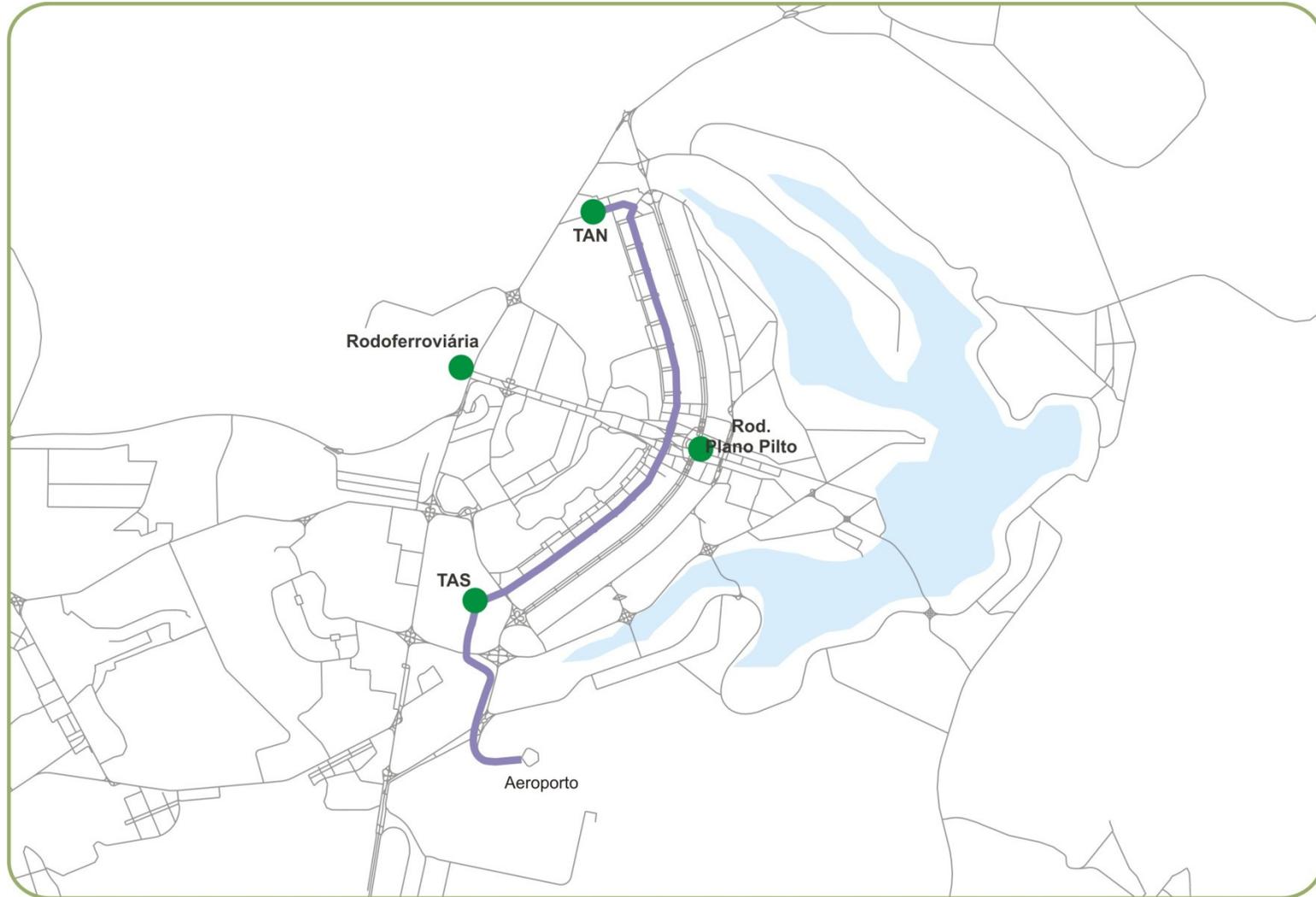


Figura 7: VLT - Entre o Aeroporto até o Terminal Asa Norte (TAN)

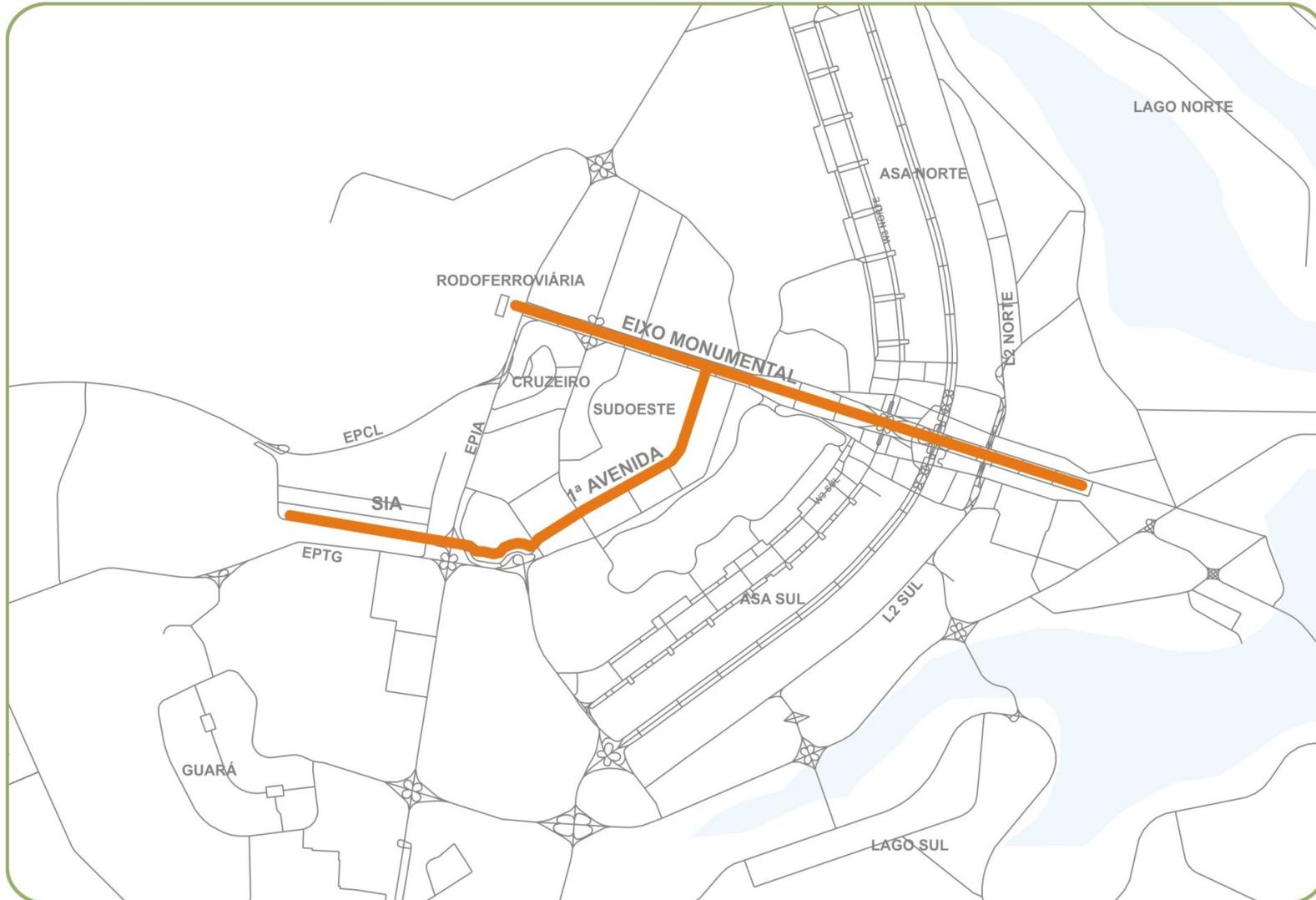


Figura 8: VLT - Esplanada até Rodoferroviária e até o SIA



Figura 9: Metrô - Samambaia, Ceilândia e Asa Norte

Quadro 8: Área Central

Implantação de uma ligação em desnível das vias W4 Sul e W4 norte;						
	Quantidade	Extensão	Largura	Valor Unitário		Total
Nova Via em túnel	6 *	760 *	3,5 *	4.999,40	m ² =	79.790.424,00
Acostamentos	2 *	760 *	3,0 *	115,60	m ² =	527.136,00
Obras de Arte	2 *	5385 *	1 *	7.360,00	m ² =	79.272.561,00
Total						= 159.590.121,00

Implantação de um via ligando a L2 a L4 na Asa Norte;						
	Quantidade	Extensão	Largura	Valor Unitário		Total
Nova Via	6 *	1850 *	3,5 *	142,40	m ² =	5.532.240,00
Acostamentos	2 *	1850 *	3,0 *	115,60	m ² =	1.283.160,00
Obras de Arte	2 *	3826 *	1 *	7.360,00	m ² =	56.325.920,00
Total						= 63.141.320,00

Implantação de faixa exclusiva para ônibus no Eixo Monumental, da interseção da EPIG até o acesso a Rodoviária do Plano Piloto e uma obra de arte especial ligando o eixo monumental com a EPIG

	Quantidade	Extensão	Largura	Valor Unitário	Total
Transporte Coletivo	2 *	3020 *	3,5 *	257,68 m ² =	5.447.355,20
Recuperação Faixas Existentes	10 *	3020 *	3,5 *	71,43 m ² =	7.550.151,00
Obras de Arte	1 *	2100 *	1 *	7.360,00 m ² =	15.456.000,00
Estações	8 *	1 *	1 *	286.252,85 un =	2.290.022,80
Passarelas	8 *	1 *	1 *	2.817.436,60 un =	22.539.492,80
Total =					53.283.021,80

Implantação de via exclusiva para ônibus na W3 e implantação de uma obra de arte especial para ligação do corredor do eixo monumental com o corredor da W3

	Quantidade	Extensão	Largura	Valor Unitário	Total
Transporte Coletivo	2 *	13000 *	3,5 *	257,68 m ² =	23.448.880,00
Recuperação Faixas Existentes	4 *	13000 *	3,5 *	71,43 m ² =	13.000.260,00
Obras de Arte	1 *	3850 *	1 *	7.360,00 m ² =	28.336.000,00
Estações	18 *	1 *	1 *	286.252,85 un =	5.152.551,30
Total =					69.937.691,30

Implantação das 3 estações previstas (104, 110 ,106)								
Estações	3	*	1	*	1	*	26.061.992,67 un =	78.185.978,00

Extensão do Metrô da Estação Central até o Setor Comercial Norte com a implantação de uma estação (Comercial Norte)							
	Quantidade	Extensão	Largura	Valor Unitário		Total	
Via Metroviária Superfície	1	3411	1	62.204,55 m²	=	212.176.081,00	
Estações	1	1	1	28.092.989,00 un	=	28.092.989,00	
Total						=	240.269.070,00

Extensão do Metrô na Asa Norte incluindo a 8 (oito) novas estações (103, 105, 107, 109, 111, 113, 115 e TAN)							
	Quantidade	Extensão	Largura	Valor Unitário		Total	
Via Metroviária Superfície	1	11196	1	62.204,55 m²	=	696.411.461,00	
Estações	7	1	1	28.092.989,00 un	=	196.650.923,00	
Total						=	893.062.384,00

Implantação de via exclusiva para o metrô leve entre o Aeroporto JK e o TAN e Estações						
	Quantidade	Extensão	Largura	Valor Unitário		Total
Projeto Existente - Valor Atualizado	R\$	982.121.455,92				

Implantação de VLT no Eixo Monumental e no S I A						
	Quantidade	Extensão	Largura	Valor Unitário	Total	
Via Metroviária	1 *	26 *	1 *	26.805.477,52 m² =	685.952.169,70	
Total =					685.952.169,70	

Total ÁREA CENTRAL =					3.225.543.211,72	
-----------------------------	--	--	--	--	-------------------------	--

2.6.3 Custo dos Veículos

Tecnologia	Alternativa			Trecho	Quantidade	Valor Unitário	Valor Total
VLT	1A		2	Aeroporto - TAN	39,00	R\$ 14.768.944,30	R\$ 575.988.827,52
VLT			2	Eixo Monumental e S.I.A	21,00	R\$ 14.768.944,30	R\$ 310.147.830,20
METRÔ	1A	1B	2	Compra de 12 novos trens	12,00	R\$ 8.000.000,00	R\$ 96.000.000,00
METRÔ			2	Expansão Ceilândia, Samambaia e Asa Norte	18,00	R\$ 8.000.000,00	R\$ 144.000.000,00
							R\$ 1.126.136.657,72



ANEXO I

**APRESENTAÇÃO REUNIÃO DO ENTORNO -
ÁGUAS LINDAS**





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

Reunião de Trabalho
Águas Lindas- GO

08/06/2010
Brasília – DF



SECRETARIA DE TRANSPORTES
DO DISTRITO FEDERAL

OBJETIVO

- Fornecer aos técnicos e gestores do município informações sobre o andamento do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade;
- Apresentar os resultados e análises obtidos com a pesquisa Origem / Destino e com os levantamentos realizados;
- Apresentar as alternativas de sistemas de transporte futuros que serão analisadas;
- Obter subsídios a considerar no desenvolvimento do PDTU.



ESTRUTURA DA APRESENTAÇÃO

1. Planos Diretores
2. Caracterização e Análise
3. Diagnóstico e Recomendações
4. Cenários Urbanos
5. Alternativas Futuras



Planos Diretores

- Plano Diretor Urbanístico
 - Objetivo – definição de diretrizes de desenvolvimento e crescimento urbano e uso do solo;
 - Exigido para cidades acima de 20 mil habitantes (Estatuto das Cidades)

- Plano Diretor de Mobilidade e Transporte
 - Objetivo – define diretrizes da política de transporte da área de estudo
 - Compatível com o Plano Diretor Urbanístico
 - Exigido para cidades com mais de 500 mil habitantes

O Plano Diretor Urbanístico e o Plano Diretor de Mobilidade e Transporte são revistos a cada 10 anos, com avaliação a cada 5 anos

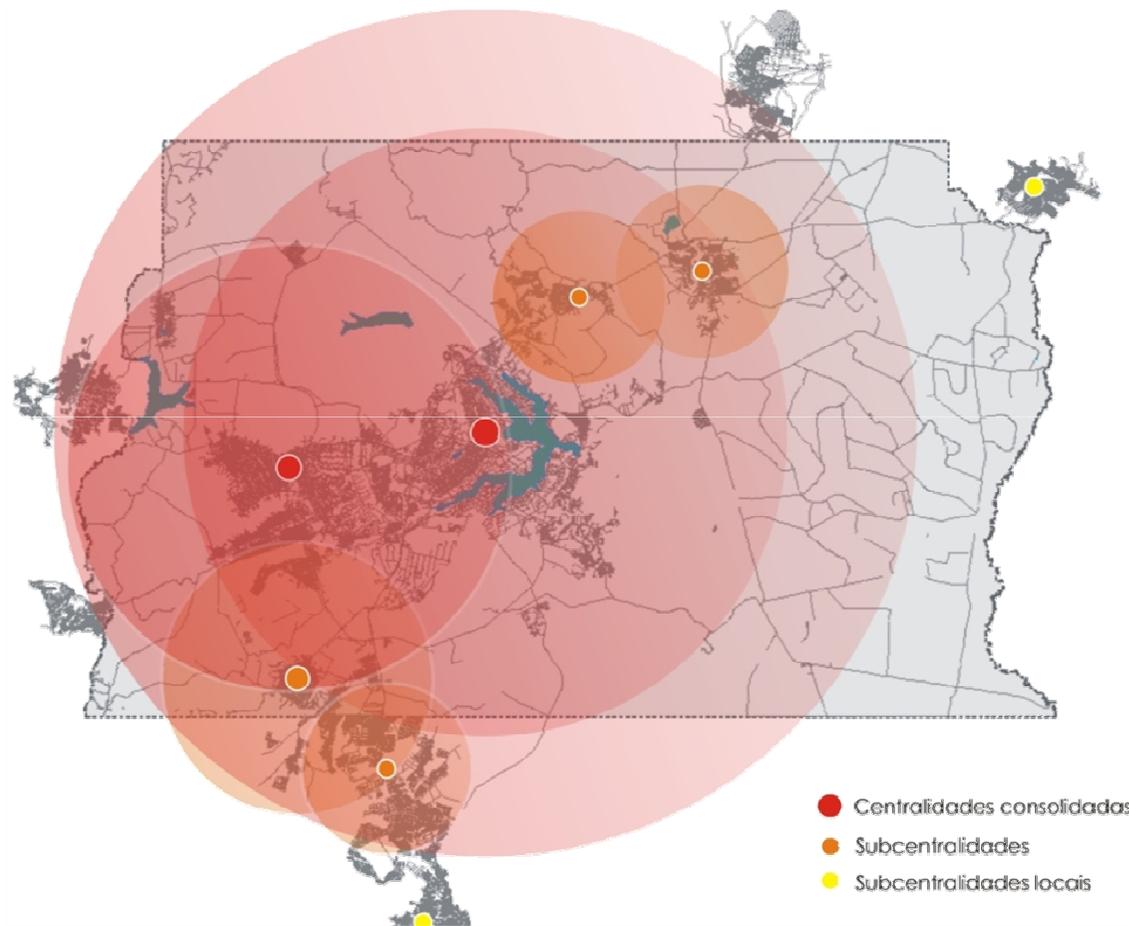


DIRETRIZES DO PDTU-DF

- Consideração da dinâmica e tendência de desenvolvimento urbano do DF e Entorno;
- Priorização do transporte coletivo e de sua integração com os diferentes modos;
- Reconhecer a importância dos modos não motorizados de transporte e promover o seu desenvolvimento;
- Promover acessibilidade universal ao sistema de transporte a pessoas com mobilidade reduzida
- Revisão da política de circulação de veículos;
- Propor diretrizes para a gestão do sistema de transporte na área de estudo



Porque considerar o Entorno ?



- O DF e o Entorno fazem parte da mesma aglomeração urbana;
- Fortes relações funcionais entre o DF e os municípios do Entorno
- Reconhecimento, por parte do Plano Diretor de Ordenamento Territorial, da importância do Entorno para o DF

PDTU-DF

Área de Estudo



Fonte: Execução própria



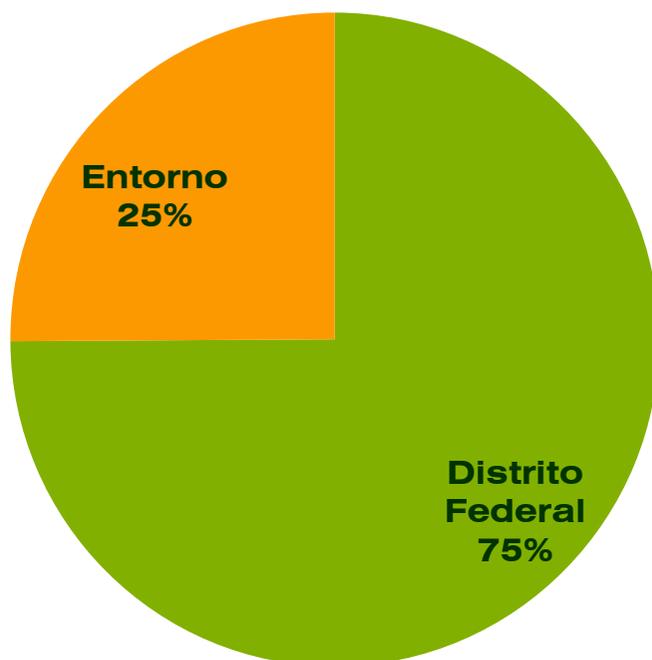
Secretaria de Transportes do Distrito Federal

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



PDTU-DF

Área de Estudo



População

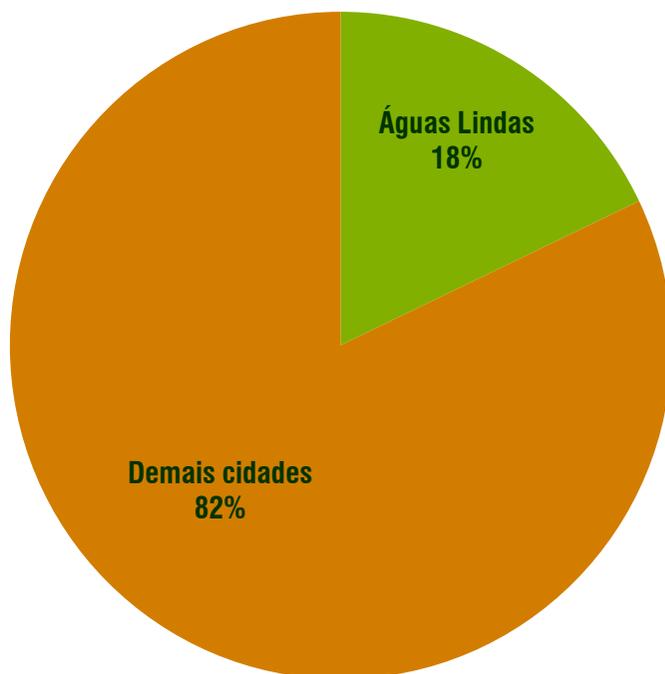
Total Entorno	822.171
DF	2.455.903
Total DF e Entorno	3.162.468

Fonte: Contagem populacional IBGE 2007 e estimativa IBGE 2007; pesquisa domiciliar 2009.



CARACTERIZAÇÃO E ANÁLISE

Entorno Imediato - População



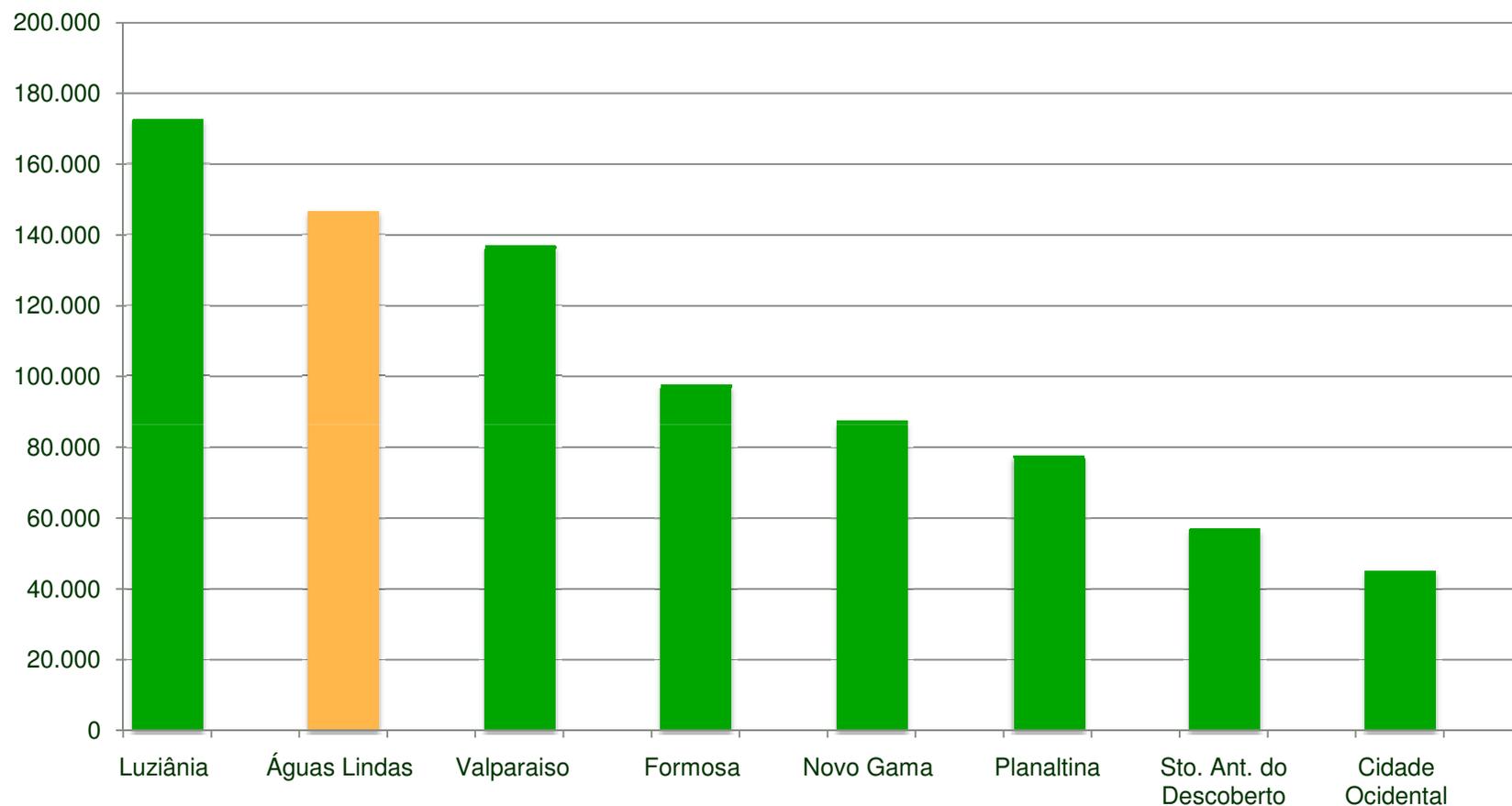
População

Demais Cidades	675.232
Águas Lindas	146.939
Total Entorno	822.171

Fonte: Contagem populacional IBGE 2007 e estimativa IBGE 2007; pesquisa domiciliar 2009.

CARACTERIZAÇÃO E ANÁLISE

Aspectos Socioeconômicos - População



Fonte: Pesquisa Domiciliar Origem Destino, 2009.
Dados Preliminares



Secretaria de Transportes do
Distrito Federal

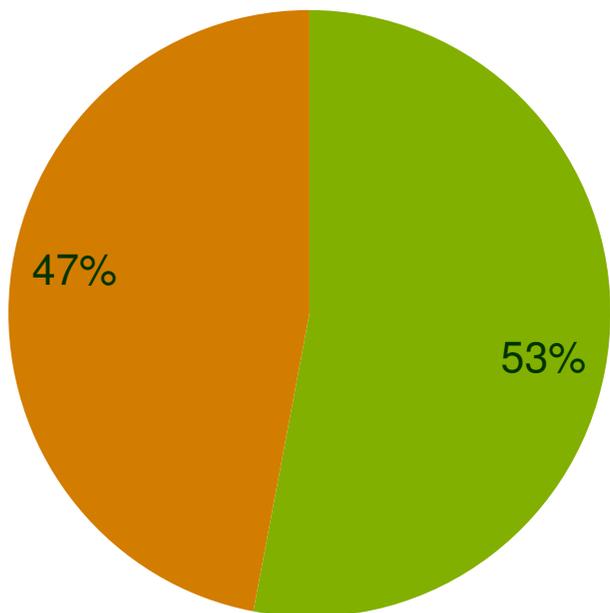
PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO E
MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL E ENTORNO



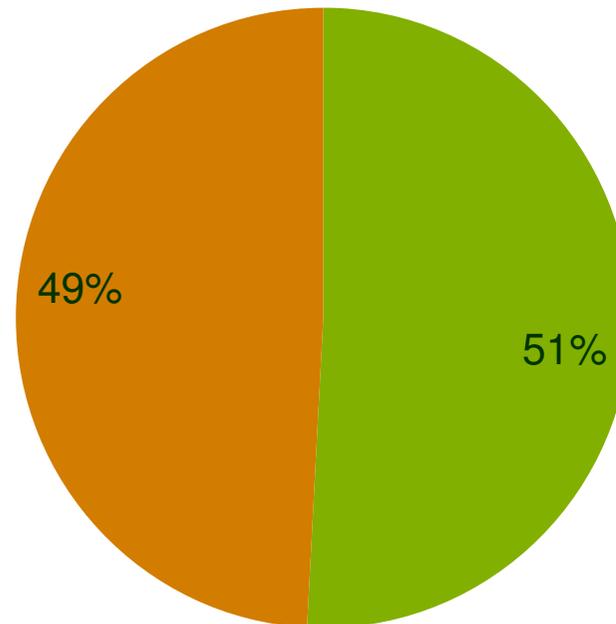
CARACTERIZAÇÃO E ANÁLISE

Repartição Modal

Entorno



Águas Lindas

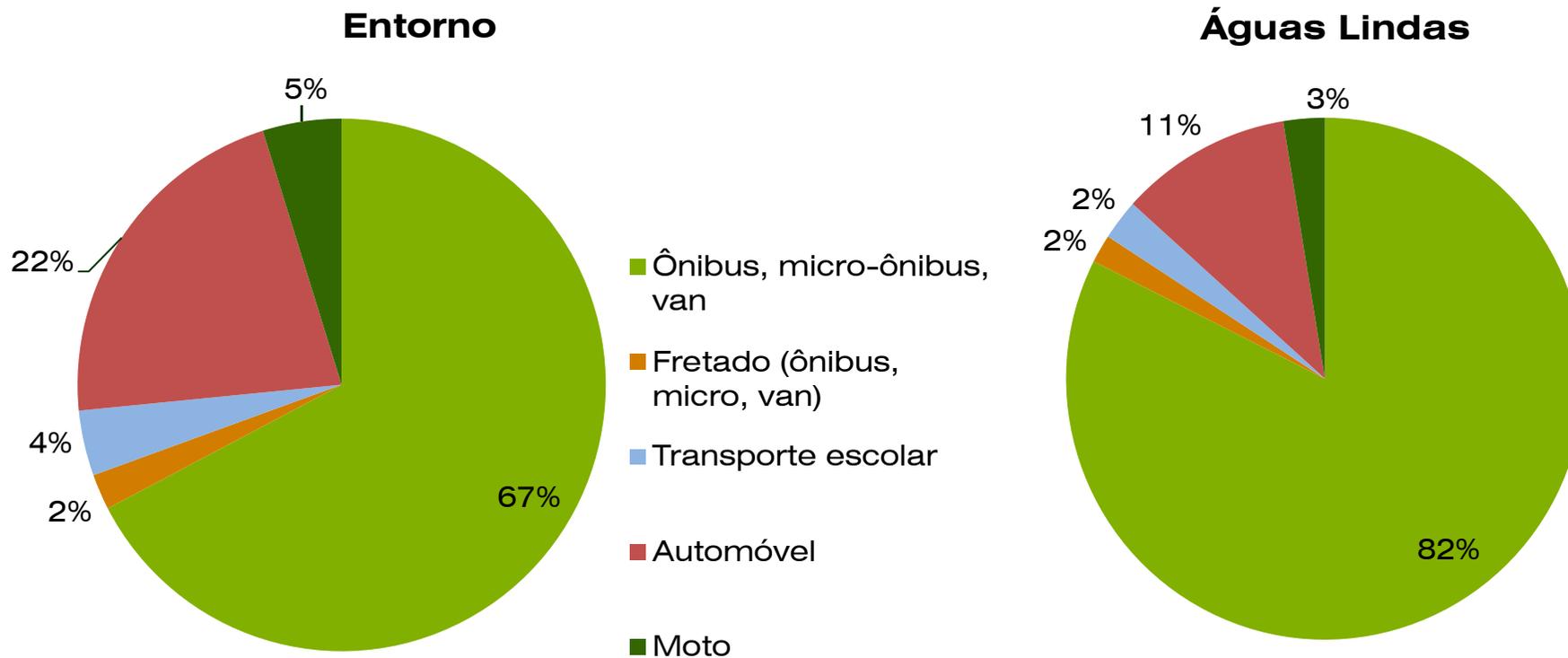


- Modos Motorizados
- Modos não Motorizados

Fonte: Pesquisa Domiciliar Origem Destino, 2009.
Dados Preliminares

CARACTERIZAÇÃO E ANÁLISE

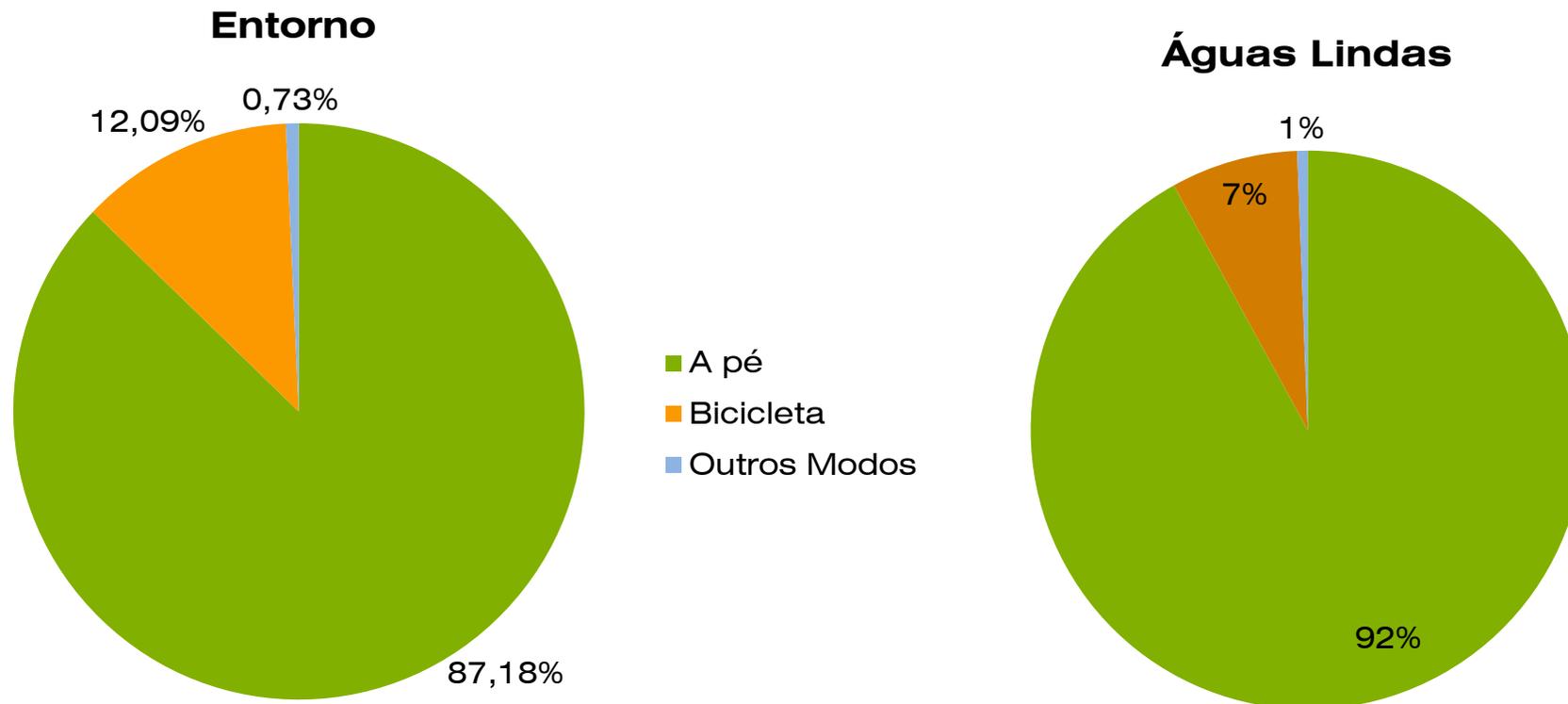
Repartição Modal – Modos Motorizados



Fonte: Pesquisa Domiciliar Origem Destino, 2009.
Dados Preliminares

CARACTERIZAÇÃO E ANÁLISE

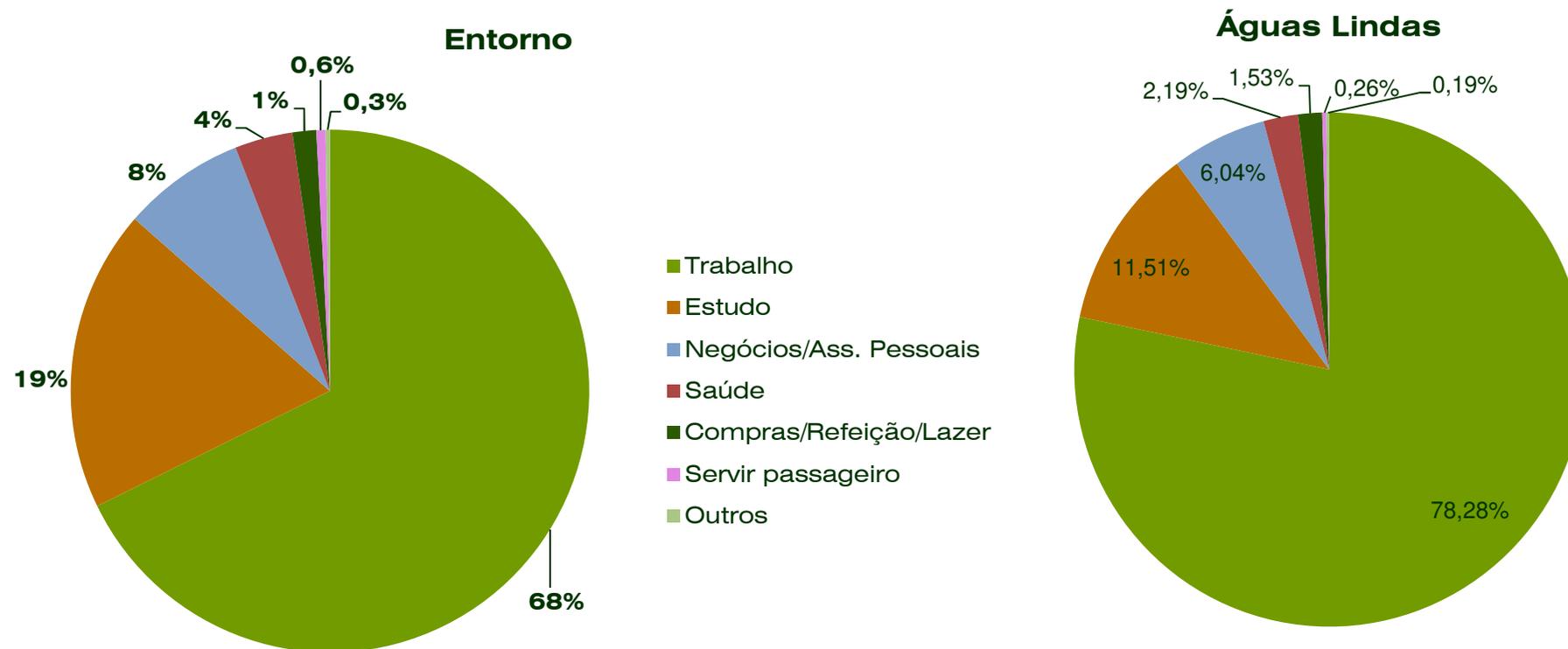
Repartição Modal – Modos Não Motorizados



Fonte: Pesquisa Domiciliar Origem Destino, 2009.
Dados Preliminares

CARACTERIZAÇÃO E ANÁLISE

Distribuição das Viagens por Motivo – Modos Motorizados



Fonte: Pesquisa Domiciliar Origem Destino, 2009.
Dados Preliminares



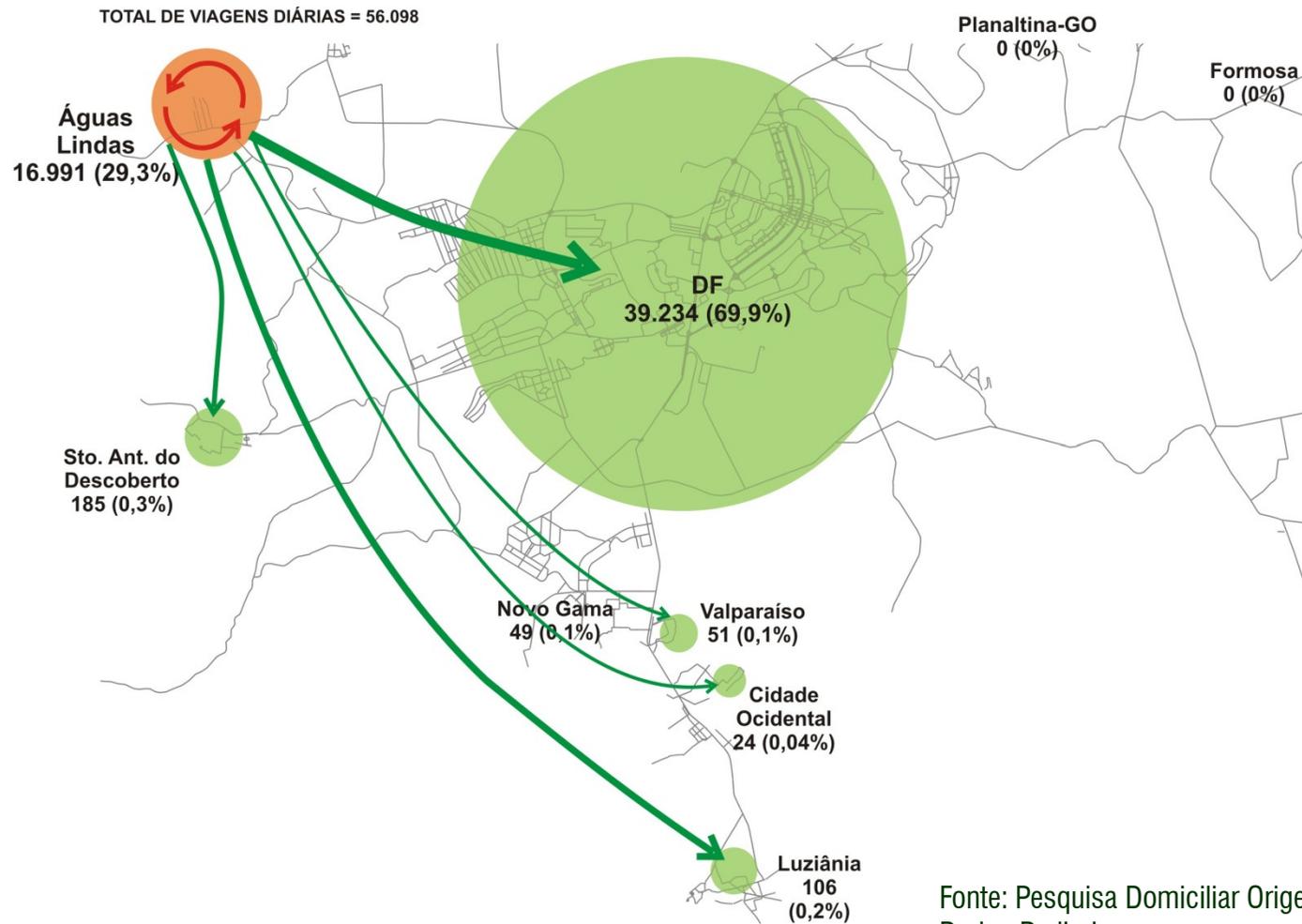
Secretaria de Transportes do
Distrito Federal

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



CARACTERIZAÇÃO E ANÁLISE

Origem-Destino: Águas Lindas– Modos Motorizados, todos os motivos



Fonte: Pesquisa Domiciliar Origem Destino, 2009.
Dados Preliminares



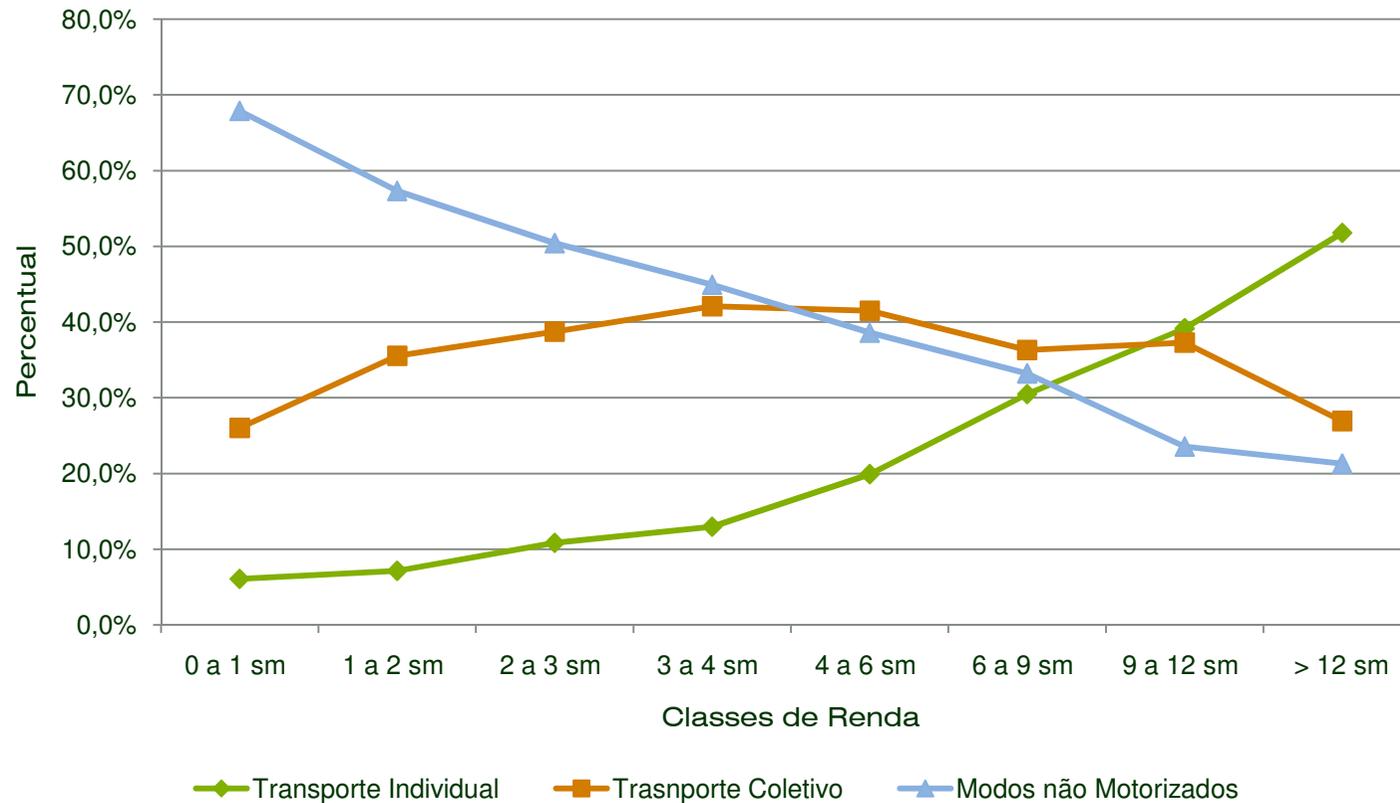
Secretaria de Transportes do Distrito Federal

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



CARACTERIZAÇÃO E ANÁLISE

Repartição modal x renda para o Entorno imediato do DF



Fonte: Pesquisa Domiciliar Origem Destino, 2009.



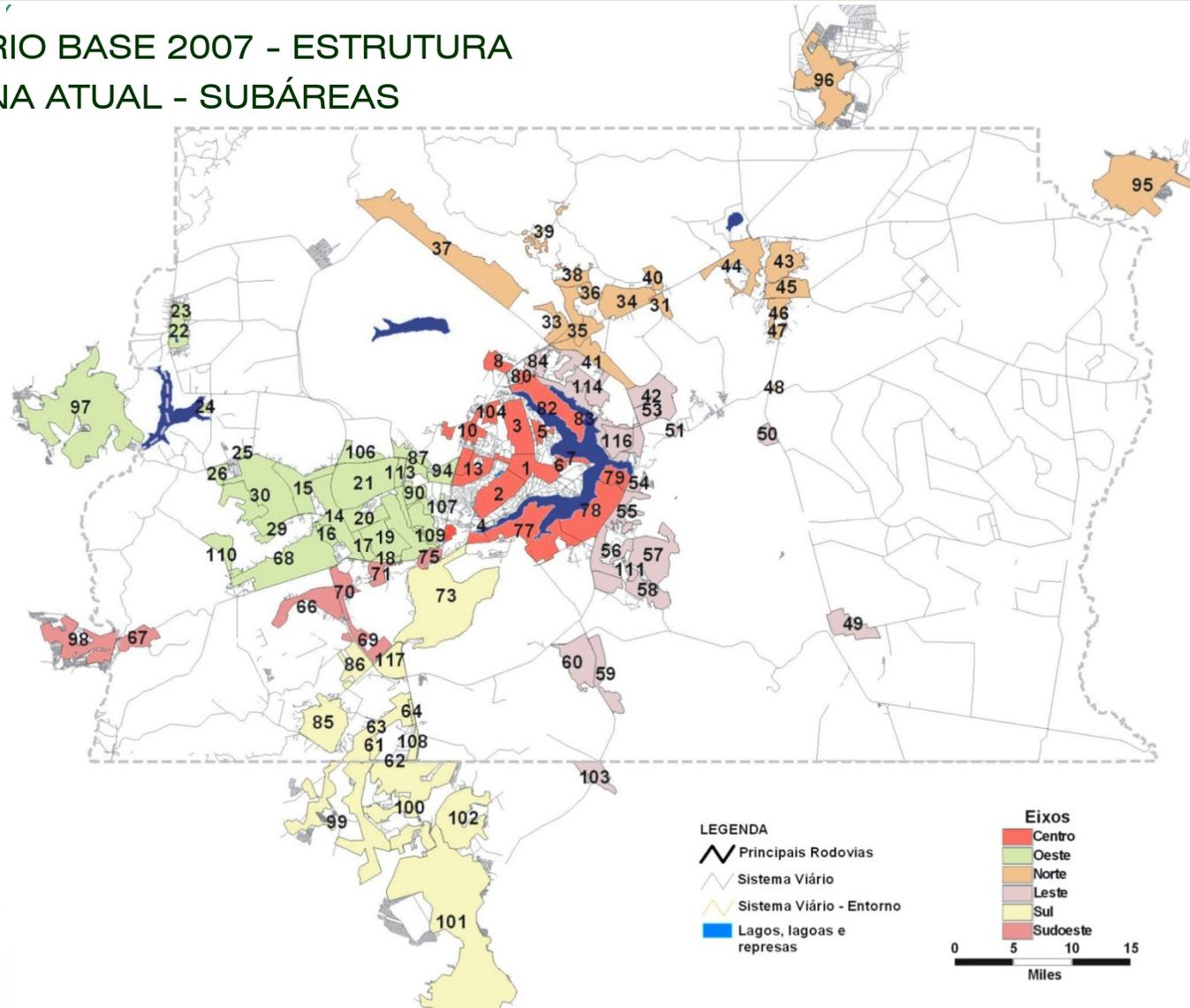
Secretaria de Transportes do
Distrito Federal

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



CENÁRIOS TERRITORIAIS E DEMOGRÁFICOS

CENÁRIO BASE 2007 - ESTRUTURA
URBANA ATUAL - SUBÁREAS



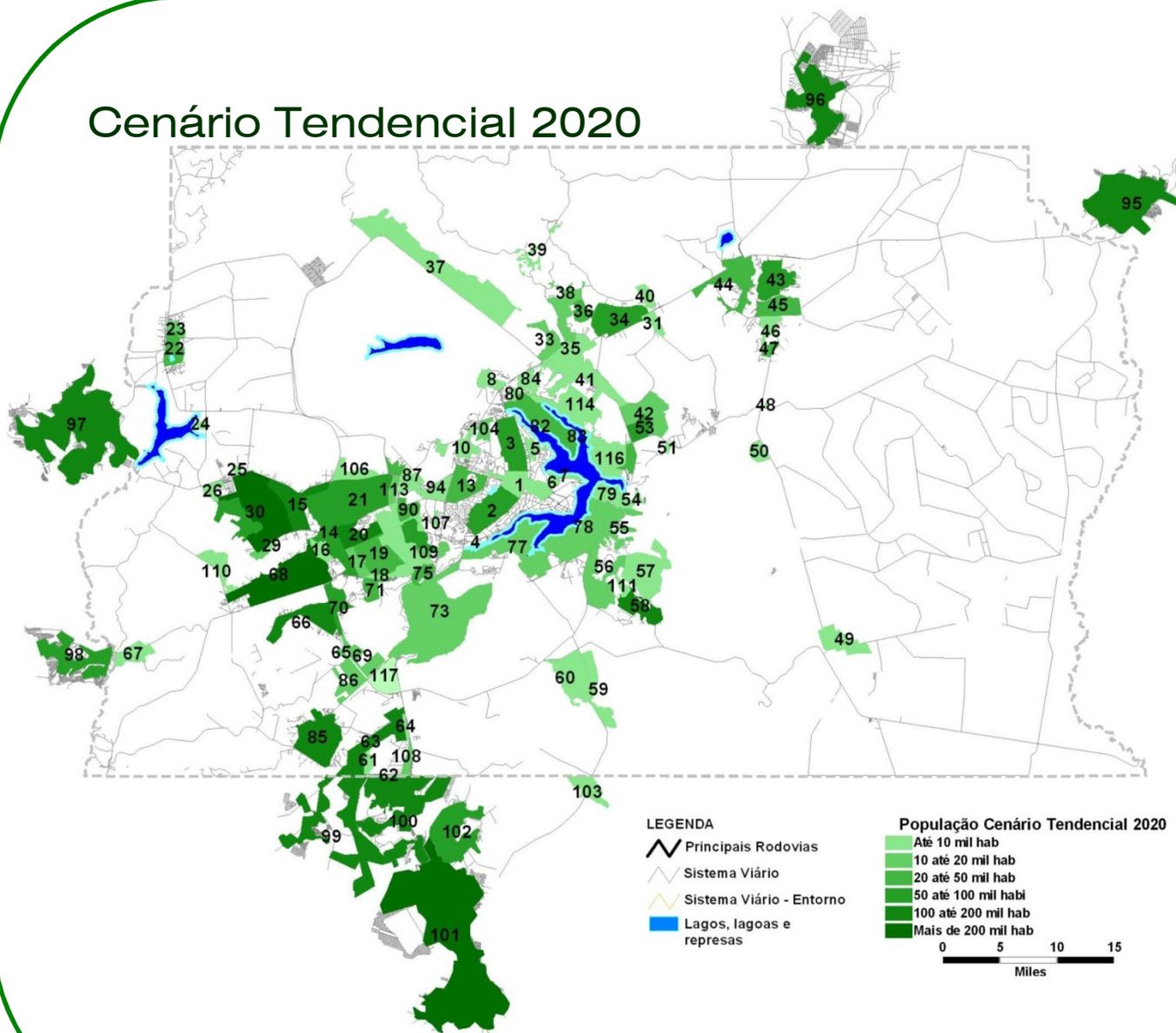
Secretaria de Transportes do
Distrito Federal

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

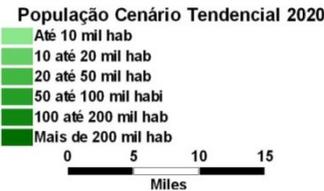


CENÁRIO TENDENCIAL 2020 – SUBÁREAS POR POPULAÇÃO

Cenário Tendencial 2020



- LEGENDA**
- Principais Rodovias
 - Sistema Viário
 - Sistema Viário - Entorno
 - Lagos, lagoas e represas

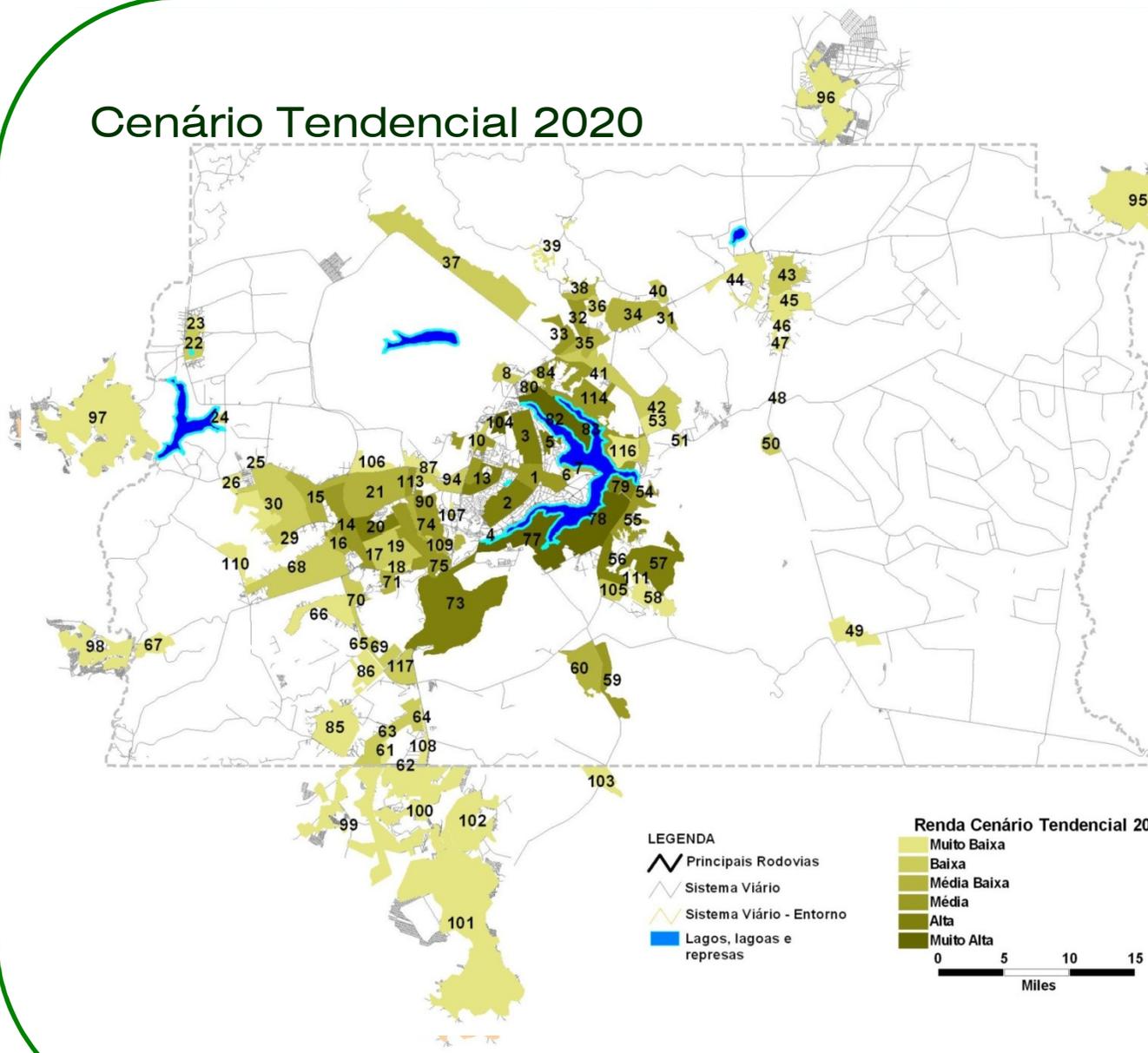


RELAÇÃO DAS SUB ÁREAS

- CENÁRIO BASE 2007**
- 1 - Área Central - CBD
 - 2 - Asa Sul
 - 3 - Asa Norte
 - 4 - Vila Telebrasil
 - 5 - UnE
 - 6 - Vila Planalto
 - 7 - SCEN
 - 8 - Torto
 - 9 - SOF Norte
 - 10 - SAAN
 - 11 - Setor Militar
 - 12 - Cruzeiro
 - 13 - Sudoeste/Octogonal
 - 14 - Taguatinga 1
 - 15 - Taguatinga 2
 - 16 - Primavera
 - 17 - Areal
 - 18 - ADE - Águas Claras
 - 19 - Arniqueiras
 - 20 - Águas Claras
 - 21 - Vicente Pires
 - 22 - Brazlândia
 - 23 - Expansão da Vila São José
 - 24 - Alexandre Gusmão
 - 25 - Privé Cellândia
 - 26 - Perimetral Norte
 - 27 - Sol Nascente
 - 28 - Pôr do Sol
 - 29 - ADE - Centro Norte
 - 30 - Cellândia
 - 31 - Nova Colina
 - 32 - Contagem
 - 33 - Grande Colorado
 - 34 - Sobradinho
 - 35 - Boa Vista
 - 36 - Sobradinho II
 - 37 - Lago Oeste
 - 38 - Setor de Mansões
 - 39 - Fercal
 - 40 - Alto da Boa Vista
 - 41 - Região dos Lagos
 - 42 - Indaiá
 - 43 - Planaltina
 - 44 - Mestre D'armas
 - 45 - Arapongas
 - 46 - Aprodarmas
 - 47 - Vale do Amanhecer
 - 48 - Rajadinha
 - 49 - Café sem Troco
 - 50 - Las Vegas
 - 51 - La Font
 - 52 - Paranoá
 - 53 - tapoá
 - 54 - Altiplano Leste
 - 55 - São Bartolomeu
 - 56 - Jardim Botânico
 - 57 - Estrada do Sol
 - 58 - São Sebastião
 - 59 - Privé Residencial Mônaco
 - 60 - Tororó
 - 61 - Ribeirão
 - 62 - Céu Azul
 - 63 - Santa Maria
 - 64 - ADE - Santa Maria
 - 65 - Recanto das Emas - Quadras 900
 - 66 - Recanto das Emas
 - 67 - Água Quente
 - 68 - Samambaia
 - 69 - CAUB I/Riacho Fundo II - 3º E
 - 70 - Riacho Fundo II (2ª etapa)
 - 71 - Riacho Fundo I
 - 72 - Park Way 1
 - 73 - Park Way 2
 - 74 - Bernardo Sayão
 - 75 - Núcleo Bandeirante
 - 76 - Candangolândia
 - 77 - Lago Sul 1
 - 78 - Lago Sul 2
 - 79 - Dom Bosco
 - 80 - Centro de Atividades - Lago I
 - 81 - Varjão
 - 82 - Lago Norte
 - 83 - Mansões do Lago Norte
 - 84 - Taquari 1ª Etapa - TR 1
 - 85 - Gama
 - 86 - Ponte de Terra
 - 87 - SCIA - Cidade do Automóvel
 - 88 - Estrutural
 - 89 - SIN/STRC
 - 90 - Guarã I
 - 91 - Guarã II
 - 92 - Polo de Modas
 - 93 - SOF Sul
 - 94 - SIA
 - 95 - Formosa - GO
 - 96 - Planaltina - GO
 - 97 - Águas Lindas - GO
 - 98 - Santo Antônio do Descoberto
 - 99 - Novo Gama - GO
 - 100 - Valparaíso - GO
 - 101 - Luziânia - GO
 - 102 - Cidade Ocidental - GO
 - 103 - Jardim ABC - GO
- CENÁRIOS FUTUROS 2010 e 2020**
- 104 - Noroeste
 - 105 - Mangueiral
 - 106 - Cana do Reino
 - 107 - Park Sul
 - 108 - Setor Meireles
 - 109 - Guarã - Quadras 48 e 58
 - 110 - ADE Oeste de Samambaia
 - 111 - Bairro Nacional
 - 112 - Taquari 1ª Etapa - TR 2
 - 113 - Joquei Club
 - 114 - Taquari 2ª Etapa
 - 115 - Centro Metropolitano - Guar
 - 116 - Expansão Paranoá
 - 117 - Catetinho

CENÁRIO TENDENCIAL 2020 – SUBÁREAS POR ESTRATOS DE RENDA

Cenário Tendencial 2020



- LEGENDA**
- Principais Rodovias
 - Sistema Viário
 - Sistema Viário - Entorno
 - Lagos, lagoas e represas

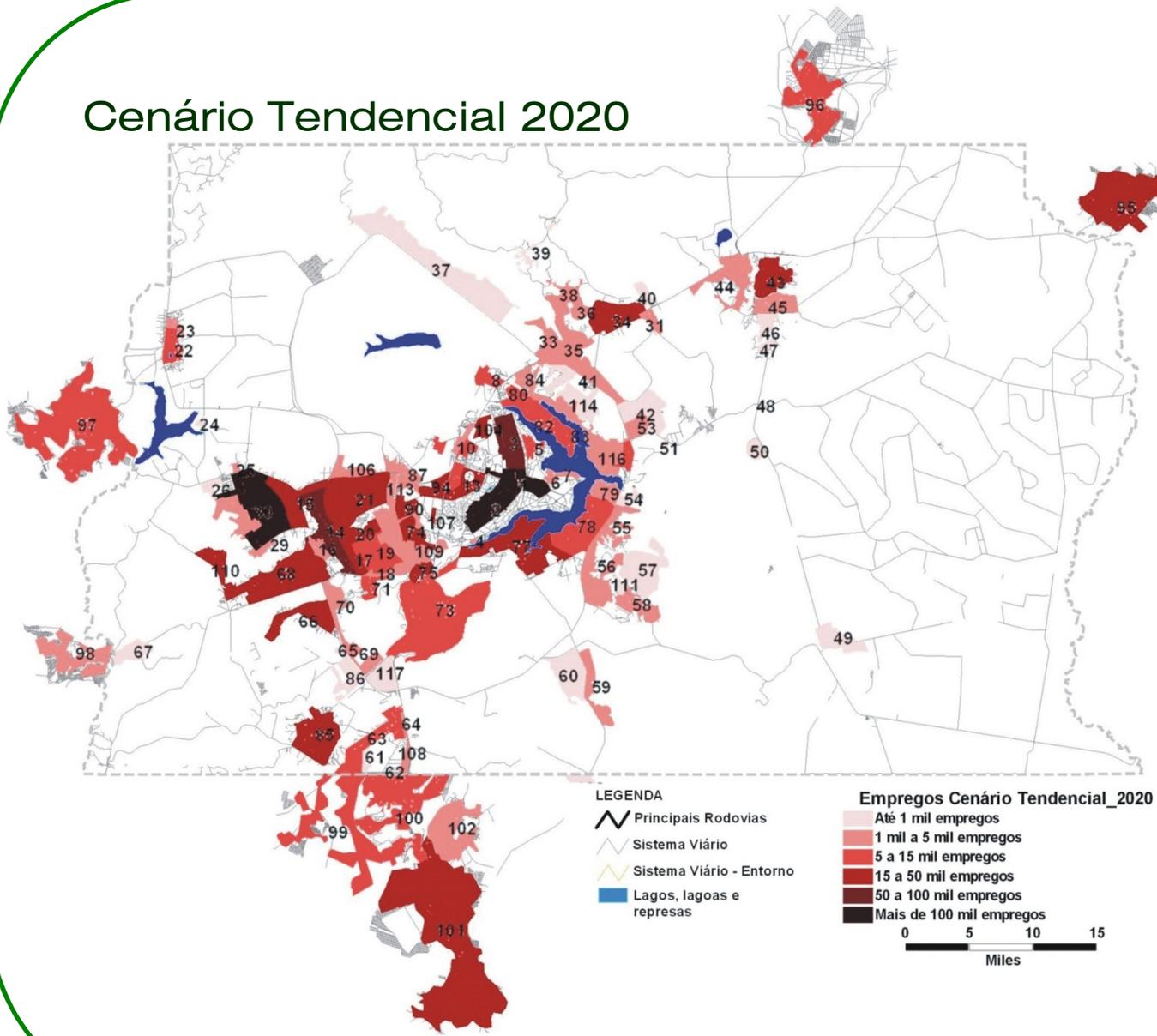


RELAÇÃO DAS SUB ÁREAS

- CENÁRIO BASE 2007
- 1 - Área Central - CBD
 - 2 - Asa Sul
 - 3 - Asa Norte
 - 4 - Vila Telebrasília
 - 5 - UnB
 - 6 - Vila Planalto
 - 7 - SCEN
 - 8 - Torto
 - 9 - SOF Norte
 - 10 - SAA
 - 11 - Setor Militar
 - 12 - Cruzeiro
 - 13 - Sudoeste/Octogonal
 - 14 - Taguatinga 1
 - 15 - Taguatinga 2
 - 16 - Primavera
 - 17 - Areal
 - 18 - ADE - Águas Claras
 - 19 - Arniqueiras
 - 20 - Águas Claras
 - 21 - Vicente Pires
 - 22 - Brazlândia
 - 23 - Expansão da Vila São José
 - 24 - Alexandre Gusmão
 - 25 - Privé Cellândia
 - 26 - Perimetral Norte
 - 27 - Sol Nascente
 - 28 - Pôr do Sol
 - 29 - ADE - Centro Norte
 - 30 - Cellândia
 - 31 - Nova Colina
 - 32 - Contagem
 - 33 - Grande Colorado
 - 34 - Sobradinho
 - 35 - Boa Vista
 - 36 - Sobradinho II
 - 37 - Lago Oeste
 - 38 - Setor de Mansões
 - 39 - Fercal
 - 40 - Alto da Boa Vista
 - 41 - Região dos Lagos
 - 42 - Indaiá
 - 43 - Planaltina
 - 44 - Mestre D'armas
 - 45 - Arapongas
 - 46 - Aprodarmas
 - 47 - Vale do Amanhecer
 - 48 - Rajadinha
 - 49 - Café sem Troco
 - 50 - Las Vegas
 - 51 - La Font
 - 52 - Paranoá
 - 53 - tapoá
 - 54 - Altiplano Leste
 - 55 - São Bartolomeu
 - 56 - Jardim Botânico
 - 57 - Estrada do Sol
 - 58 - São Sebastião
 - 59 - Privé Residencial Mônaco
 - 60 - Tororó
 - 61 - Ribeirão
 - 62 - Céu Azul
 - 63 - Santa Maria
 - 64 - ADE - Santa Maria
 - 65 - Recanto das Emas - Quadras 900
 - 66 - Recanto das Emas
 - 67 - Água Quente
 - 68 - Samambaia
 - 69 - CAUB I/Riacho Fundo II - 3º E
 - 70 - Riacho Fundo II (2ª etapa)
 - 71 - Riacho Fundo I
 - 72 - Park Way 1
 - 73 - Park Way 2
 - 74 - Bernardo Sayão
 - 75 - Núcleo Bandeirante
 - 76 - Candangolândia
 - 77 - Lago Sul 1
 - 78 - Lago Sul 2
 - 79 - Dom Bosco
 - 80 - Centro de Atividades - Lago I
 - 81 - Varjão
 - 82 - Lago Norte
 - 83 - Mansões do Lago Norte
 - 84 - Taquari 1ª Etapa - TR 1
 - 85 - Gama
 - 86 - Ponte de Terra
 - 87 - SCIA - Cidade do Automóvel
 - 88 - Estrutural
 - 89 - SINA/STRC
 - 90 - Guarã I
 - 91 - Guarã II
 - 92 - Polo de Modas
 - 93 - SOF Sul
 - 94 - SIA
 - 95 - Formosa - GO
 - 96 - Planaltina - GO
 - 97 - Águas Lindas - GO
 - 98 - Santo Antônio do Descoberto
 - 99 - Novo Gama - GO
 - 100 - Valparaíso - GO
 - 101 - Luziânia - GO
 - 102 - Cidade Ocidental - GO
 - 103 - Jardim ABC - GO
- CENÁRIOS FUTUROS 2010 e 2020
- 104 - Noroeste
 - 105 - Mangueiral
 - 106 - Cana do Reino
 - 107 - Park Sul
 - 108 - Setor Meireles
 - 109 - Guarã - Quadras 48 e 58
 - 110 - ADE Oeste de Samambaia
 - 111 - Bairro Nacional
 - 112 - Taquari 1ª Etapa - TR 2
 - 113 - Joquei Club
 - 114 - Taquari 2ª Etapa
 - 115 - Centro Metropolitano - Guar
 - 116 - Expansão Paranoá
 - 117 - Catetinho

CENÁRIO TENDENCIAL 2020 – SUBÁREAS POR EMPREGOS TOTAIS

Cenário Tendencial 2020



RELAÇÃO DAS SUB ÁREAS

- CENÁRIO BASE 2007
- 1 - Área Central - CBD
 - 2 - Asa Sul
 - 3 - Asa Norte
 - 4 - Vila Telebrasil
 - 5 - UnE
 - 6 - Vila Planalto
 - 7 - SCEN
 - 8 - Torto
 - 9 - SOF Norte
 - 10 - SAA
 - 11 - Setor Militar
 - 12 - Cruzeiro
 - 13 - Sudoeste/Octogonal
 - 14 - Taguatinga 1
 - 15 - Taguatinga 2
 - 16 - Primavera
 - 17 - Areal
 - 18 - ADE - Águas Claras
 - 19 - Arniqueiras
 - 20 - Águas Claras
 - 21 - Vicente Pires
 - 22 - Brazlândia
 - 23 - Expansão da Vila São José
 - 24 - Alexandre Gusmão
 - 25 - Privé Cellândia
 - 26 - Perimetral Norte
 - 27 - Sol Nascente
 - 28 - Pôr do Sol
 - 29 - ADE - Centro Norte
 - 30 - Cellândia
 - 31 - Nova Colina
 - 32 - Contagem
 - 33 - Grande Colorado
 - 34 - Sobradinho
 - 35 - Boa Vista
 - 36 - Sobradinho II
 - 37 - Lago Oeste
 - 38 - Setor de Mansões
 - 39 - Fercal
 - 40 - Alto da Boa Vista
 - 41 - Região dos Lagos
 - 42 - Indaiá
 - 43 - Planaltina
 - 44 - Mestre D'armas
 - 45 - Arapongas
 - 46 - Aprodarmas
 - 47 - Vale do Amanhecer
 - 48 - Rajadinha
 - 49 - Café sem Troco
 - 50 - Las Vegas
 - 51 - La Font
 - 52 - Paranoá
 - 53 - tapoá
 - 54 - Altiplano Leste
 - 55 - São Bartolomeu
 - 56 - Jardim Botânico
 - 57 - Estrada do Sol
 - 58 - São Sebastião
 - 59 - Privé Residencial Mônaco
 - 60 - Tororó
 - 61 - Ribeirão
 - 62 - Céu Azul
 - 63 - Santa Maria
 - 64 - ADE - Santa Maria
 - 65 - Recanto das Emas - Quadras 900
 - 66 - Recanto das Emas
 - 67 - Água Quente
 - 68 - Samambaia
 - 69 - CAUB I/Riacho Fundo II - 3º E
 - 70 - Riacho Fundo II (2ª etapa)
 - 71 - Riacho Fundo I
 - 72 - Park Way 1
 - 73 - Park Way 2
 - 74 - Bernardo Sayão
 - 75 - Núcleo Bandeirante
 - 76 - Candangolândia
 - 77 - Lago Sul 1
 - 78 - Lago Sul 2
 - 79 - Dom Bosco
 - 80 - Centro de Atividades - Lago I
 - 81 - Varjão
 - 82 - Lago Norte
 - 83 - Mansões do Lago Norte
 - 84 - Taquari 1ª Etapa - TR 1
 - 85 - Gama
 - 86 - Ponte de Terra
 - 87 - SCIA - Cidade do Automóvel
 - 88 - Estrutural
 - 89 - SINA/STRC
 - 90 - Guarã I
 - 91 - Guarã II
 - 92 - Polo de Modas
 - 93 - SOF Sul
 - 94 - SIA
 - 95 - Formosa - GO
 - 96 - Planaltina - GO
 - 97 - Águas Lindas - GO
 - 98 - Santo Antônio do Descoberto
 - 99 - Novo Gama - GO
 - 100 - Valparaíso - GO
 - 101 - Luziânia - GO
 - 102 - Cidade Ocidental - GO
 - 103 - Jardim ABC - GO
- CENÁRIOS FUTUROS 2010 e 2020
- 104 - Noroeste
 - 105 - Mangueiral
 - 106 - Cana do Reino
 - 107 - Park Sul
 - 108 - Setor Meireles
 - 109 - Guarã - Quadras 48 e 58
 - 110 - ADE Oeste de Samambaia
 - 111 - Bairro Nacional
 - 112 - Taquari 1ª Etapa - TR 2
 - 113 - Joquei Club
 - 114 - Taquari 2ª Etapa
 - 115 - Centro Metropolitano - Guar
 - 116 - Expansão Paranoá
 - 117 - Catetinho

DIAGNÓSTICO E RECOMENDAÇÕES

Transporte Não Motorizado - Diagnóstico

1. TNM corresponde a 51% das viagens realizadas em Águas Lindas e 47% do Entorno
2. Em Águas Lindas, 92% das viagens não motorizadas são realizadas a pé e 7% por bicicleta (Entorno: 87% / 12%)
3. A maioria das viagens a pé são realizadas por motivo ESTUDO
4. Infraestrutura deficiente para o pedestre;
5. Infraestrutura inexistente (????) para o ciclista.



DIAGNÓSTICO E RECOMENDAÇÕES

Transporte Não Motorizado – SITUAÇÃO ATUAL



Secretaria de Transportes do Distrito Federal

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



DIAGNÓSTICO E RECOMENDAÇÕES

Transporte Não Motorizado – SITUAÇÃO ATUAL



Secretaria de Transportes do
Distrito Federal

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



DIAGNÓSTICO E RECOMENDAÇÕES

Transporte Não Motorizado – Recomendações

1. Implantação de calçadas nas vias e nas principais rotas de pedestres;
2. Implantação e manutenção de travessias de pedestres (faixas, passarelas);
3. Adequação dos terminais, pontos de parada e abrigos às condições de acessibilidade universal;
4. Implantação de ciclovias ligando pontos de interesse (p.ex.: terminais de ônibus), equipados com bicicletários ou paraciclos.



DIAGNÓSTICO E RECOMENDAÇÕES

	problema	solução
calçadas	Ausência de calçadas e grande número de acidentes envolvendo pedestres	Implantação de calçadas ao longo das vias e nas principais rotas de pedestres.
	Má qualidade das calçadas (buracos, degraus, falta de padronização e mobiliários urbanos atrapalhando a circulação)	Elaboração de projeto-tipo de calçada e de faixas de pedestres com especificações de materiais e procedimentos de execução que assegurem a sua qualidade, durabilidade e livre circulação.
	ocupação irregular das calçadas (por veículos, entulho de obras e mercadorias do comércio)	Recuperação/manutenção de calçadas, com procedimentos técnicos que propiciem a circulação livre e segura dos pedestres, com piso uniforme e desimpedido
travessias	ausência de travessias e grande número de acidentes envolvendo pedestres	Identificação de locais críticos para a segurança de pedestres, diagnóstico e tratamento por meio de medidas como passarelas, semáforos, faixas de pedestres, barreiras eletrônicas e ondulações transversais.
	Má qualidade das travessias (travessias sem acessibilidade, ausência de sinalização)	Manutenção das faixas de pedestres no DF, com periodicidade e materiais que lhes garantam boa visibilidade ao longo dos anos.
ciclovias	Alto número de bicicletas, o que é positivo, porém, sem locais adequados para a circulação e guarda das bicicletas;	Elaboração e implantação de projetos cicloviários nas cidades do Entorno, com programa de manutenção periódica.
	Baixa conscientização dos ciclistas e condutores quanto à segurança	Realização de campanhas educativas que promovam o respeito ao ciclista e o seu próprio comportamento.
terminais	Terminais de ônibus inacessíveis e sem infraestrutura para ciclistas.	Instalação de paraciclos ou bicicletários nos terminais. Revitalização de terminais, para que atendam padrões de acessibilidade universal.
institucional	Ausência de dados de trânsito dos municípios do Entorno tais como: acidentes, inclusive envolvendo pedestres e ciclistas, dados de frota de veículos (automóveis, motocicletas e bicicletas), etc	Programa de coleta, organização e divulgação de dados de trânsito nos órgãos responsáveis.



DIAGNÓSTICO E RECOMENDAÇÕES

Transporte Coletivo - Diagnóstico

1. Maioria das viagens motorizadas ocorrem por ônibus (82%), por ônibus fretado (2%), ou por transporte escolar (2%) – (Entorno □ 67%, 2%, 4%);
2. 90% das viagens motorizadas são por MOTIVO TRABALHO E ESTUDO (Entorno - 87%);
3. DF – destino de 70% das viagens motorizadas; 29% viagens internas;
4. Frota: 50 vans (autônomos) e 6 micros (Viação Águas Lindas – decisão liminar);
5. Demanda mensal: 300 mil passageiros;
6. Serviço de mototáxi e táxi: sem informações sobre a quantidade.
7. 93 pontos de parada: 48% com abrigo;
8. Serviço semiurbano: 930 mil passageiros e **3 linhas??**



DIAGNÓSTICO E RECOMENDAÇÕES

Transporte Coletivo - Diagnóstico

1. Superposição de linhas internas / semiurbanas
2. Falta de integração serviços internos / semiurbanos
3. Baixa frequência de viagens / falta de confiabilidade
4. Gestão / fiscalização insuficiente
5. Infraestrutura com problemas de manutenção e acessibilidade
6. Perfil da frota inadequado (???)
7. Idade da frota elevada



DIAGNÓSTICO E RECOMENDAÇÕES

Transporte Coletivo – SITUAÇÃO ATUAL



Ônibus do transporte semiurbano em ponto de parada na BR-070



Microônibus do transporte urbano



Van do transporte urbano



Secretaria de Transportes do
Distrito Federal

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



DIAGNÓSTICO E RECOMENDAÇÕES

Transporte Coletivo – Recomendações

1. Racionalização da rede de transporte coletivo e revisão da programação operacional
2. Integração dos serviços / sistemas
3. Aumento da capacidade de gestão / fiscalização
4. Recuperação e padronização da infraestrutura (pontos de parada / terminais ???)
5. Renovação / adequação do perfil da frota



DIAGNÓSTICO E RECOMENDAÇÕES

ÁREA	PROBLEMA	AÇÃO
Operacional	Superposição de atendimentos entre as linhas urbanas (vans) e semiurbanas (ônibus)	Reorganização da rede de transporte coletivo.
	Falta de integração entre os serviços urbanos / semiurbano / STPC-DF	Implantação de uma rede de transporte integrada entre todos os serviços/sistemas de transporte público coletivo
	Baixa frequência gerando elevado tempo de espera no fora pico. Falta de confiabilidade / regularidade do sistema	Revisão dos quadros de horários por parte do órgão gestor, de maneira a se garantir intervalos máximos no fora pico. Fiscalização do cumprimento de quadros de horários por parte das empresas operadoras.
	Fiscalização deficiente (poluição, manutenção etc.).	Investimento na fiscalização e análise dos veículos (Vistoria).
	Controle cadastral da frota em operação ineficiente.	Implantação de um sistema eficiente de controle cadastral da frota (em operação e reserva).
Gestão	Identidade visual confusa.	Elaboração de uma nova identidade visual que facilite a identificação das linhas e dos atendimentos.
	Informações aos usuários deficiente (nos pontos de parada e nos veículos).	Sistema de informação ao usuário para ser implantado nos pontos de parada e veículos (placas e painéis com identificação das linhas, itinerários e horários/frequência).
	Precário controle operacional (viagens previstas x realizadas, itinerários, atendimentos, linhas etc.).	Implantação de um sistema de controle operacional eficiente (controle das linhas, viagens, itinerários, passageiros, frota etc.). Realização de pesquisas (movimentação de passageiros, de satisfação do usuário etc.) e manutenção de um banco de dados atualizado. Implantação de um sistema automatizado de controle (ITS).
	Falta mão-de-obra especializada e infraestrutura (física, equipamentos etc.).	Capacitação da equipe técnica e investimento em equipamentos do órgão gestor para um melhor gerenciamento e fiscalização.



DIAGNÓSTICO E RECOMENDAÇÕES

ÁREA	PROBLEMA	AÇÃO
Infraestrutura	Pontos de parada com problemas de manutenção, conforto, segurança, limpeza etc. Pontos de parada sem acessibilidade universal (rampas e piso tátil)	Estruturar setor específico no órgão gestor para manutenção dos pontos de parada e abrigos.
		Atualização e manutenção do cadastro de terminais e pontos de parada.
		Implantar um programa emergencial para recuperação dos pontos de parada.
		Implantar um programa permanente de manutenção dos pontos de parada.
		Adoção dos padrões de acessibilidade para os pontos de parada.
	Falta de padronização dos pontos de parada.	Definição de uma tipologia para os pontos de parada conforme a área de utilização.
	Falta de prioridade no sistema viário ao transporte coletivo.	Implantação de corredores exclusivos (faixas e ou vias) nos principais eixos de transporte (BR-040)
Frota	Baixo estado de conservação	Renovação da frota de acordo com o perfil especificado
	Perfil da frota de algumas linhas/atendimentos inadequado à demanda.	Revisão dos dimensionamento das frequências com consequente alteração do perfil da frota (quantidade e modelo). Implantação de um sistema eficiente de controle cadastral da frota (em operação e reserva).
	Veículos de baixa qualidade.	Veículos mais modernos, seguros, confortáveis e eficientes.
Institucional	GDF x Governo Federal x Prefeituras Municipais: legislações (Leis, decretos, regulamentos, delegação etc.) e órgãos gestores (ST, DFTrans, Metrô, ANTT e órgãos municipais) diferentes.	Plano de ação envolvendo o GDF, ANTT e Prefeituras do Entorno para melhoria na gestão imediata do sistema semiurbano.
		Implantação de uma estrutura (convênio, consórcio metropolitano etc.) para gerenciar, coordenar e planejar da melhor forma possível uma rede de transporte público coletivo da área de estudo (DF e Entorno).
	Órgão gestor enfraquecido perante comunidade e operadores.	Fortalecimento institucional e político do órgão gestor.



DIAGNÓSTICO E RECOMENDAÇÕES

Transporte Individual / Sistema Viário - Diagnóstico

1. 11% das viagens motorizadas são feitas por autos e 3% por motocicletas (Entorno – Auto: 22%, Moto: 5%);
2. Elevado crescimento da frota – ao redor de 74% nos últimos anos;
3. DF – 90,1% da frota da área de estudo é do DF; 9,9% do Entorno;
4. Águas Lindas – 8% da frota do Entorno Imediato;



DIAGNÓSTICO E RECOMENDAÇÕES

Transporte Individual / Sistema Viário - Diagnóstico

1. Falta de articulação entre os setores da cidade
2. Infraestrutura viária (sinalização, pavimentação, drenagem) não existente ou em mal estado de conservação
3. Falta de áreas regulamentadas para os estacionamentos



DIAGNÓSTICO E RECOMENDAÇÕES

Transporte Individual / Sistema Viário – SITUAÇÃO ATUAL



Pavimentação



Estacionamentos



Ausência de sinalização



Secretaria de Transportes do
Distrito Federal

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



DIAGNÓSTICO E RECOMENDAÇÕES

Transporte Individual / Sistema Viário

1. Elaboração e implantação de Plano de Ação Imediata – circulação, adequação viária, sinalização, segurança de trânsito;
2. Elaboração e implantação de Projeto de Tratamento do Trecho Urbano da Rodovia
3. Projeto de Melhoramento do Sistema Viário – hierarquização, articulação entre setores, compatibilização dos novos traçados
4. Pavimentação das principais vias
5. Melhoria da capacidade de gestão / operação de trânsito



DIAGNÓSTICO E RECOMENDAÇÕES

Área	Problemas	Soluções
Sistema Viário	O principal acesso à cidade é feito pela BR-040	Tratamento da infraestrutura, aumento da capacidade das vias marginais e implantação de obras de arte para possibilitar o acesso direto a cidade.
	Falta de conectividade entre as diversas regiões da cidade, principalmente nas ligações das regiões central com as regiões mais periféricas	Implantação de um plano de circulação, de forma a garantir a continuidade da malha viária, inclusive nas áreas de expansão urbana
		Compatibilizar os novos traçados viários à malha existente
	Infraestrutura viária (sinalização, pavimentação, drenagem) não existente ou em mal estado de conservação	Hierarquizar as vias urbanas e definir os sistemas estruturais de transportes;
Implantar sinalização indicativa, facilitando a identificação, localização, deslocamento e acesso a locais de interesse turístico, serviços, entre outros;		
	Pavimentação das principais vias	

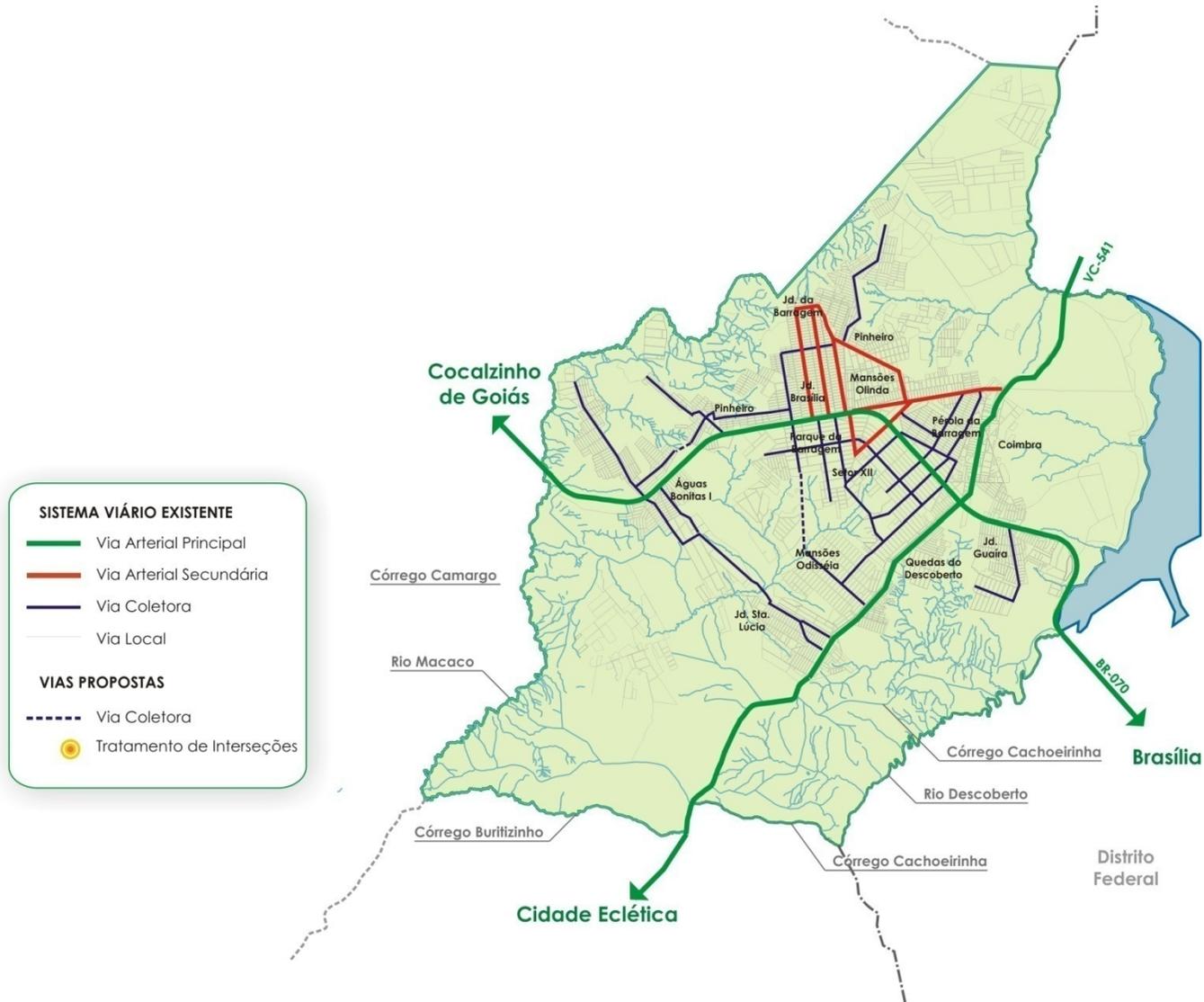


DIAGNÓSTICO E RECOMENDAÇÕES

Área	Problemas	Soluções
Trânsito	Falta de áreas regulamentadas para os estacionamentos	Implantação de um Plano de Ação Imediata no trânsito, visando a implantação de melhorias na circulação, na geometria viária, na operação do trânsito e na infraestrutura viária
		Análise dos impactos na circulação viária devido à implantação de pólos geradores de tráfego
		Elaboração e implantação de projetos de moderação de tráfego (traffic calming), voltados à redução da velocidade e à melhoria ambiental do espaço urbano
Segurança	Elevadas taxas de mortalidade por acidentes de trânsito	Desenvolvimento de programas de identificação e tratamento de pontos críticos.
		Planejar as operações de segurança de trânsito observando os locais, dias e horários críticos, com base em estatísticas de trânsito.
		Promoção de campanhas educativas para sensibilização de condutores, passageiros e pedestres, com relação ao comportamento no trânsito.
		Aplicar a legislação de trânsito com mais rigor, incentivando a reciclagem de motoristas infratores contumazes



DIAGNÓSTICO E RECOMENDAÇÕES



Secretaria de Transportes do Distrito Federal

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



ALTERNATIVAS FUTURAS

Operacional

- Alternativa 01 - Reorganização do Serviço Semiurbano com operação independente Entorno / DF;
- Alternativa 02 - Operação integrada Entorno / DF



DIAGNÓSTICO E RECOMENDAÇÕES

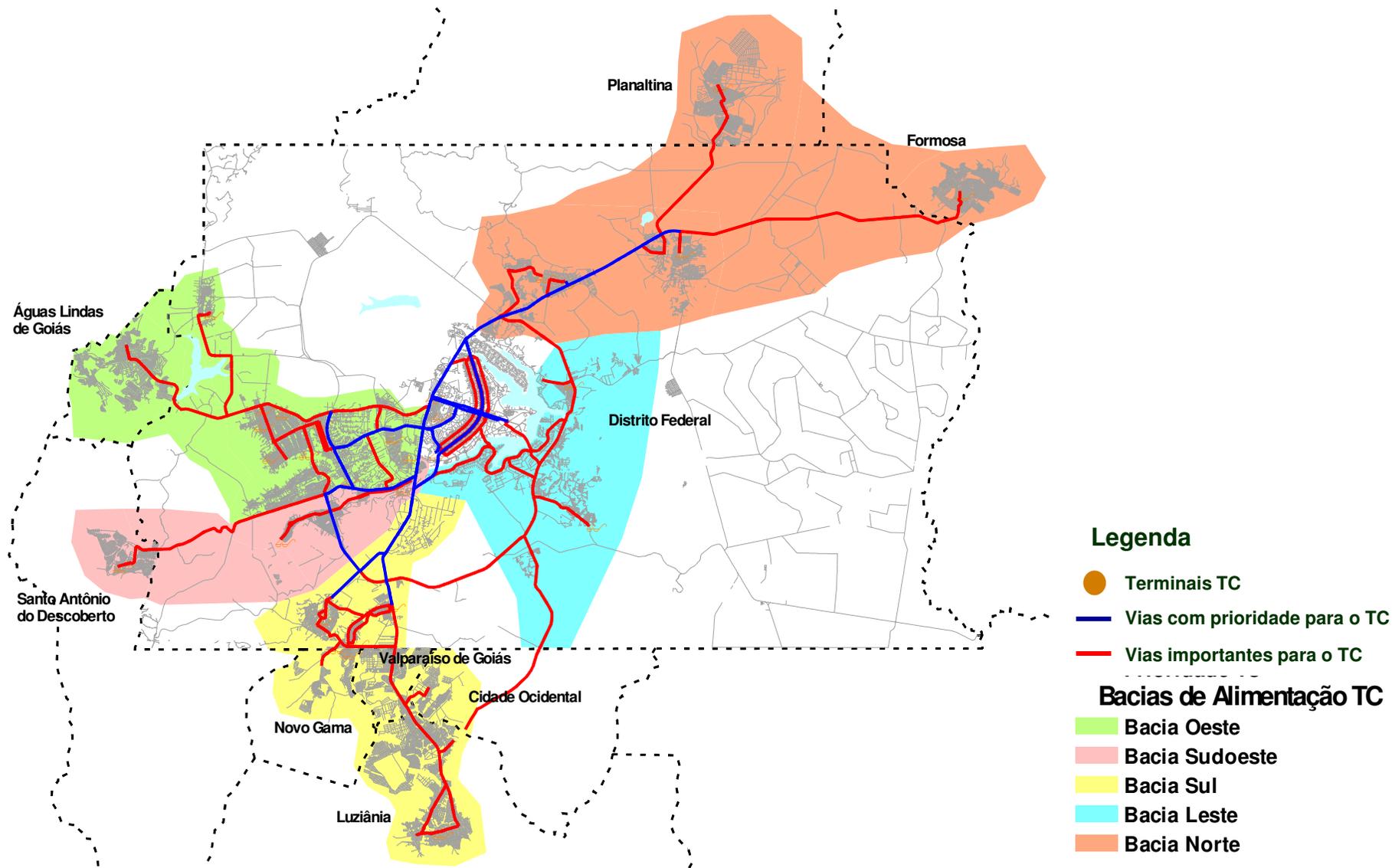


Secretaria de Transportes do
Distrito Federal

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

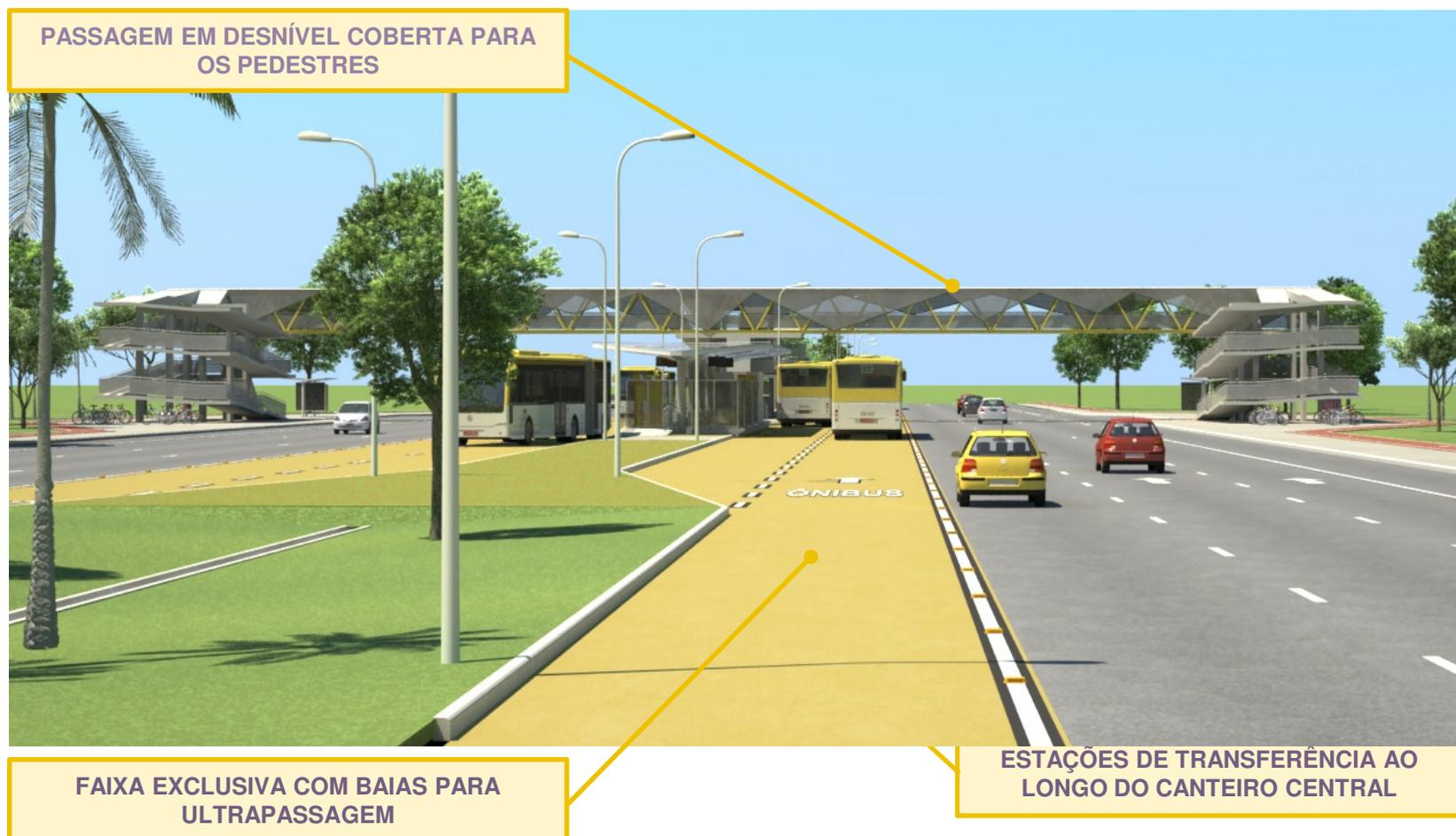


ALTERNATIVAS FUTURAS – Alternativa 2 – modo rodoviário



ALTERNATIVAS FUTURAS

Características do Corredor



ALTERNATIVAS FUTURAS

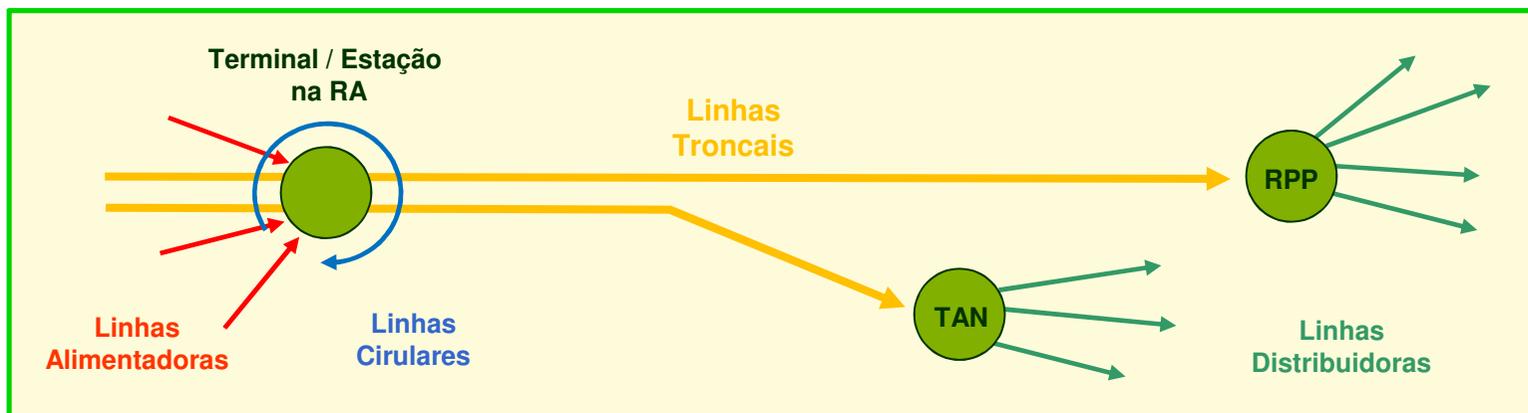
Concepção Preliminar do Modelo Operacional

Serviço TRONCAL: ligação com o Plano Piloto utilizando veículos de maior capacidade, através de serviços:

- Expressos;
- Semi-expressos;
- Parador.

Serviço ALIMENTADOR / DISTRIBUIDOR: linhas operando junto aos terminais nas RAs e no Plano Piloto, utilizando veículos de média e baixa capacidade;

Serviço CIRCULAR E DE LIGAÇÃO: linhas que operam entre as regiões administrativas e internas a elas, utilizando veículo de média e baixa capacidade.



Troncalização com feixe de linhas

ALTERNATIVAS FUTURAS

Gestão – Serviço Semiurbano

- Alternativa 1 - Gestão Independente Entorno / DF – estruturação e capacitação dos órgãos de gerência
- Alternativa 2 – Gestão Integrada Entorno / DF



DIÁLOGO COM EQUIPE LOCAL



Secretaria de Transportes do
Distrito Federal

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





ANEXO II

APRESENTAÇÃO SEMINÁRIO PÚBLICO





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

SEMINÁRIO PÚBLICO

BRAZLÂNDIA, CEILÂNDIA, TAGUATINGA, SAMAMBAIA,
ÁGUAS LINDAS

22/06/2010
Brasília – DF



SECRETARIA DE TRANSPORTES
DO DISTRITO FEDERAL

ESTRUTURA DA APRESENTAÇÃO

1. CONTEXTUALIZAÇÃO DO TRABALHO
2. PADRÕES DE MOBILIDADE
3. DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO ATUAL E RECOMENDAÇÕES
4. ALTERNATIVAS DE SISTEMAS DE TRANSPORTE



1. CONTEXTUALIZAÇÃO DO TRABALHO

2. PADRÕES DE MOBILIDADE

3. DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO ATUAL E RECOMENDAÇÕES

4. ALTERNATIVAS DE SISTEMAS DE TRANSPORTE



1.CONTEXTUALIZAÇÃO

OBJETIVOS DA APRESENTAÇÃO

- Apresentar o estágio de desenvolvimento do PDTU;
- Apresentar as tendências de desenvolvimento urbano consideradas;
- Apresentar os resultados dos levantamentos e pesquisas realizadas;
- Apresentar um diagnóstico da situação atual e recomendações de curto prazo;
- Apresentar as alternativas de sistemas de transporte em análise;
- Obter subsídios adicionais para o trabalho.



1.CONTEXTUALIZAÇÃO

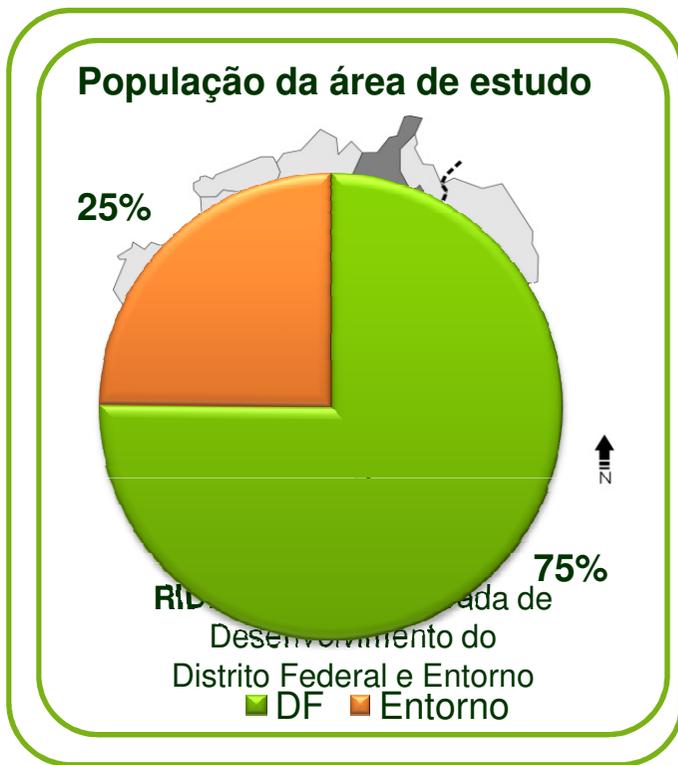
DIRETRIZES DO PDTU

- **Considerar a tendência de desenvolvimento urbano** do Distrito Federal e dos municípios do Entorno imediato;
- **Priorizar o transporte o coletivo** e sua integração com os diferentes modos;
- **Reconhecer a importância dos modos não motorizados** de transporte e promover o seu desenvolvimento;
- **Promover a acessibilidade universal** ao sistema de transporte público para pessoas com mobilidade reduzida;
- **Rever a política de circulação de veículos;**
- Propor diretrizes para a **gestão do sistema de transporte** na área de estudo.



1.CONTEXTUALIZAÇÃO

ÁREA DE ESTUDO



Total Entorno	822.171
DF	2.490.737
Total DF e Entorno	3.312.908

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



Secretaria de Transportes do
Distrito Federal

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



2. PADRÕES DE MOBILIDADE

1. CONTEXTUALIZAÇÃO DO TRABALHO

2. PADRÕES DE MOBILIDADE

3. DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO ATUAL E RECOMENDAÇÕES

4. ALTERNATIVAS DE SISTEMAS DE TRANSPORTE



Secretaria de Transportes do
Distrito Federal

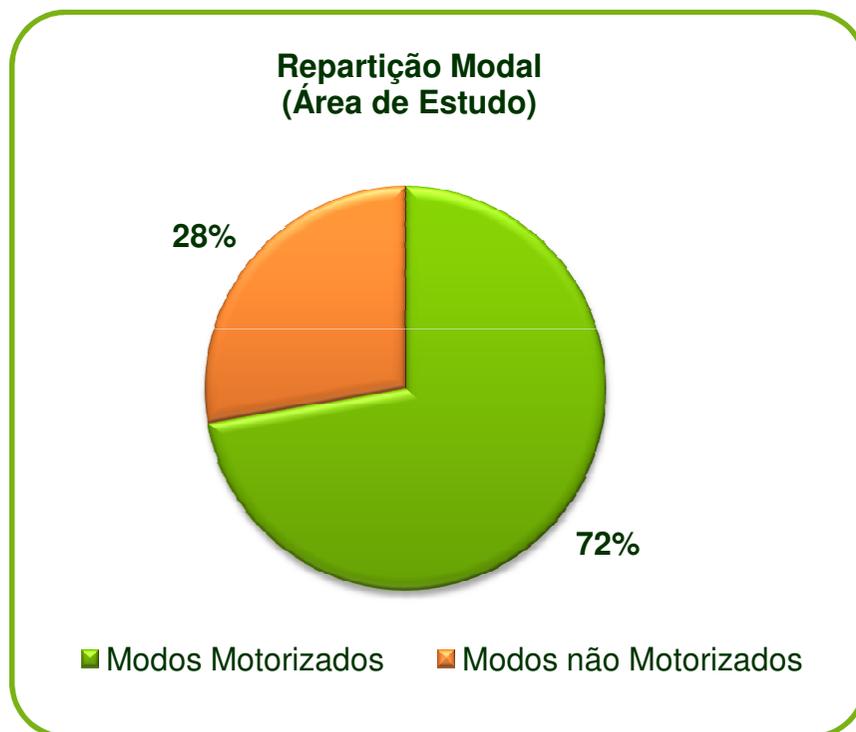
PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO E
MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL E ENTORNO



2. PADRÕES DE MOBILIDADE

VIAGENS NA ÁREA DE ESTUDO

Repartição Modal: Transporte Motorizado / Transporte Não Motorizado



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

Repartição Modal (Distrito Federal)



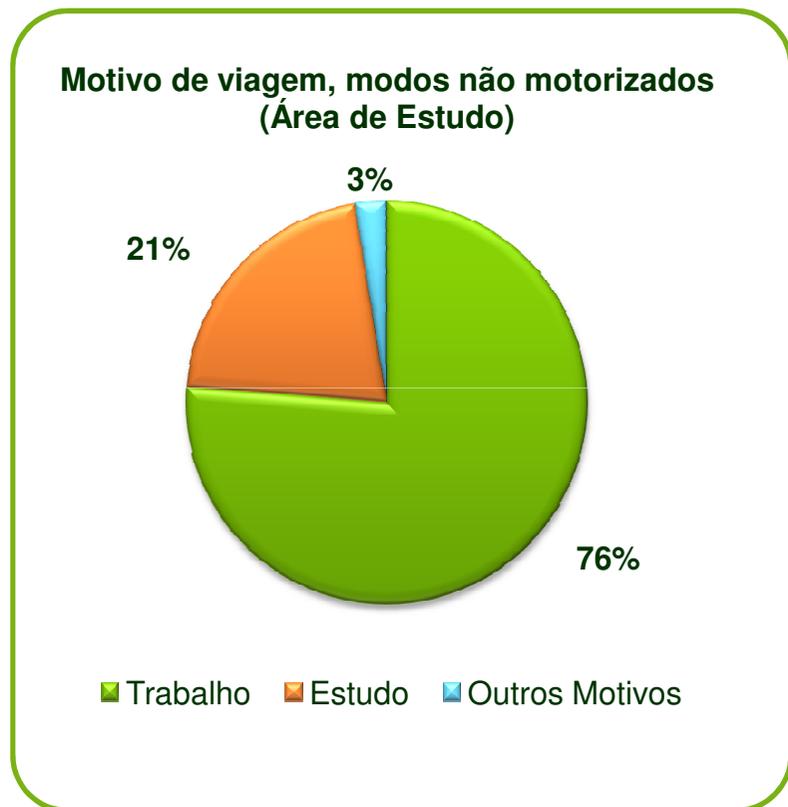
Repartição modal (Entorno)



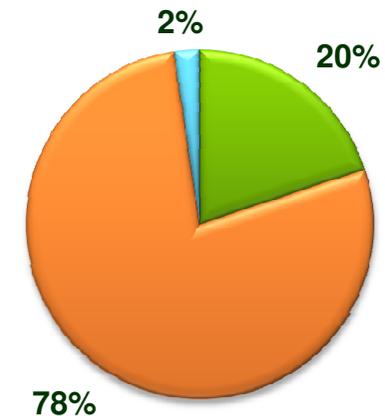
2. PADRÕES DE MOBILIDADE

VIAGENS NA ÁREA DE ESTUDO

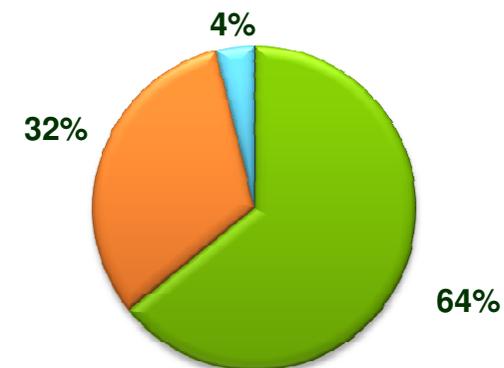
Repartição por Motivo de viagem – Modos Não Motorizados



Motivo de viagem, modo a pé



Motivo de viagem, modo bicicleta

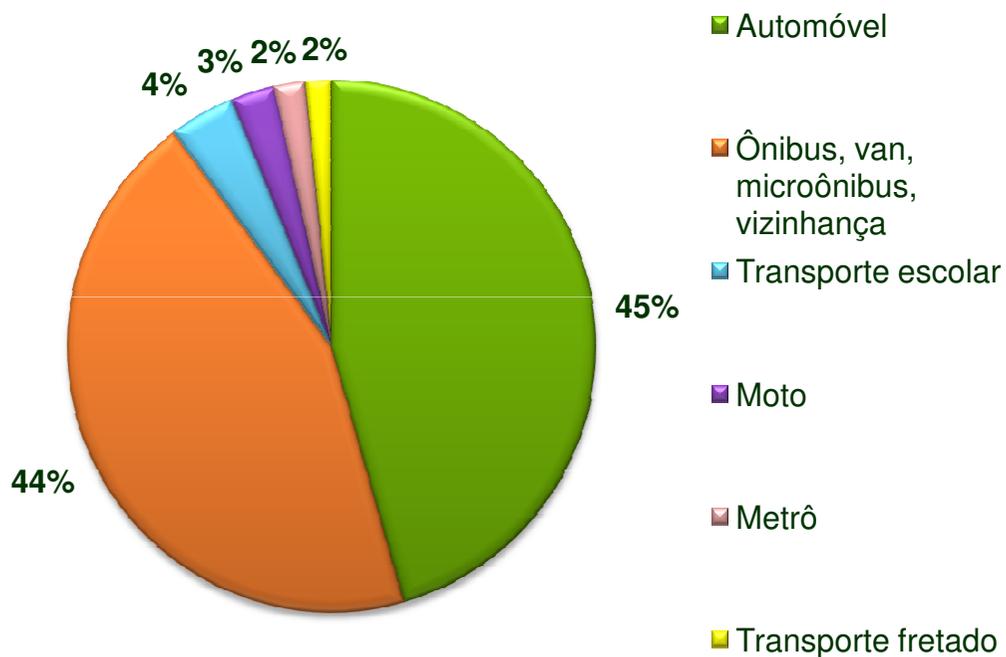


Fonte: Pesquisa Domiciliar Origem Destino, 2009 (dados preliminares).

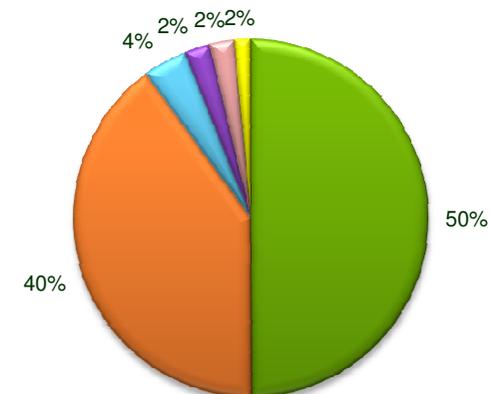
2. PADRÕES DE MOBILIDADE

VIAGENS NA ÁREA DE ESTUDO

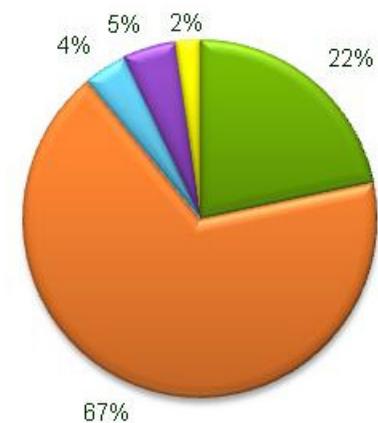
Repartição Modal por motivo de viagem
Área de Estudo - modos motorizados



Repartição Modal por motivo de viagem
Distrito Federal - modos motorizados



Repartição Modal por motivo de viagem
Entorno - modos motorizados

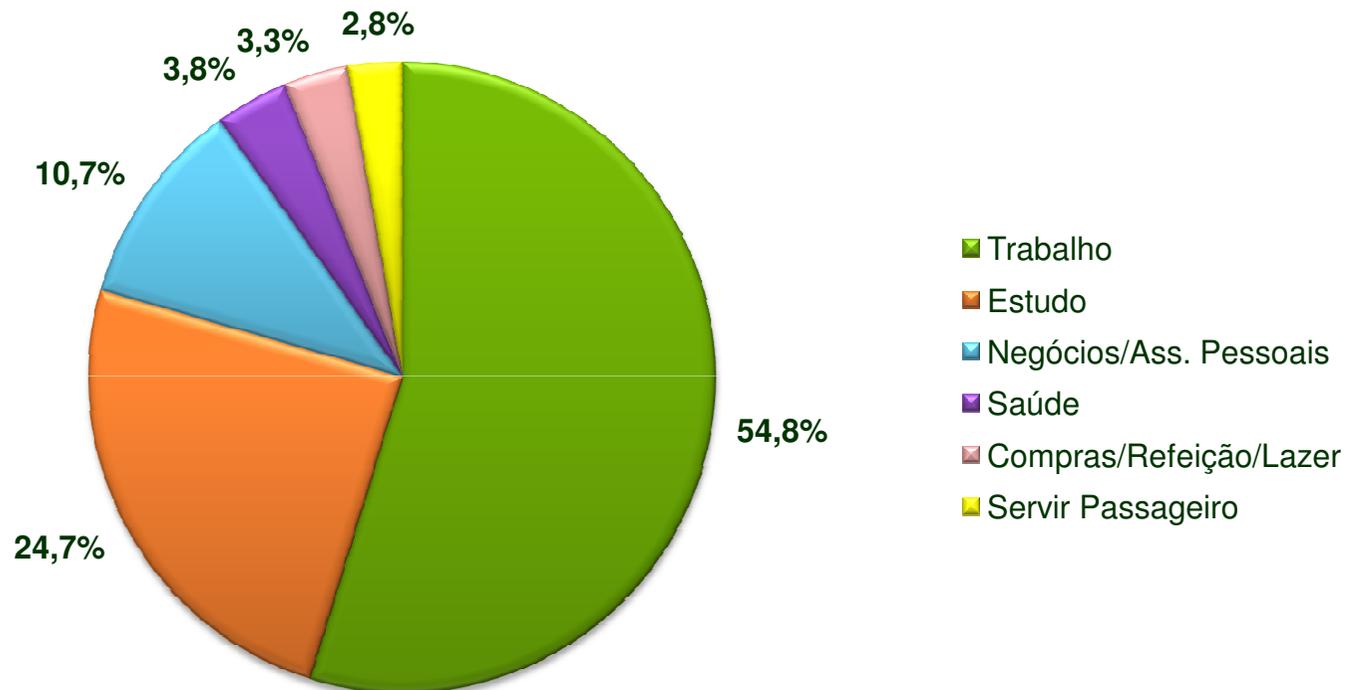


Fonte: Pesquisa Domiciliar Origem Destino, 2009 (dados preliminares).

2. PADRÕES DE MOBILIDADE

VIAGENS NA ÁREA DE ESTUDO

Repartição por Motivo – Modos Motorizados



Fonte: Pesquisa Domiciliar Origem Destino, 2009 (dados preliminares).



Secretaria de Transportes do
Distrito Federal

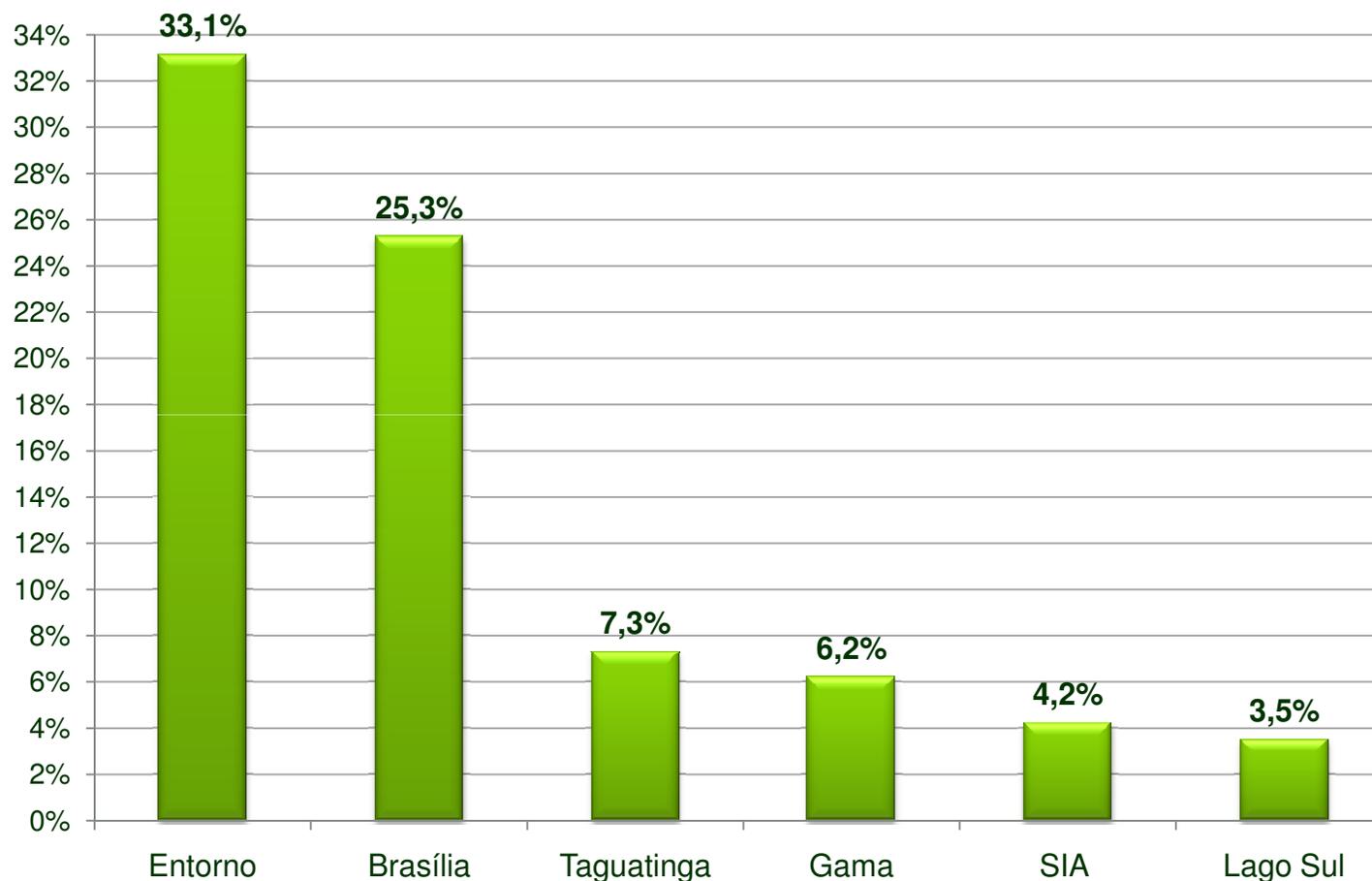
PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO E
MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL E ENTORNO



2. PADRÕES DE MOBILIDADE

VIAGENS NA ÁREA DE ESTUDO

Principais destinos das viagens com origem no Entorno



Fonte: Pesquisa Domiciliar Origem Destino, 2009 (dados preliminares).



Secretaria de Transportes do
Distrito Federal

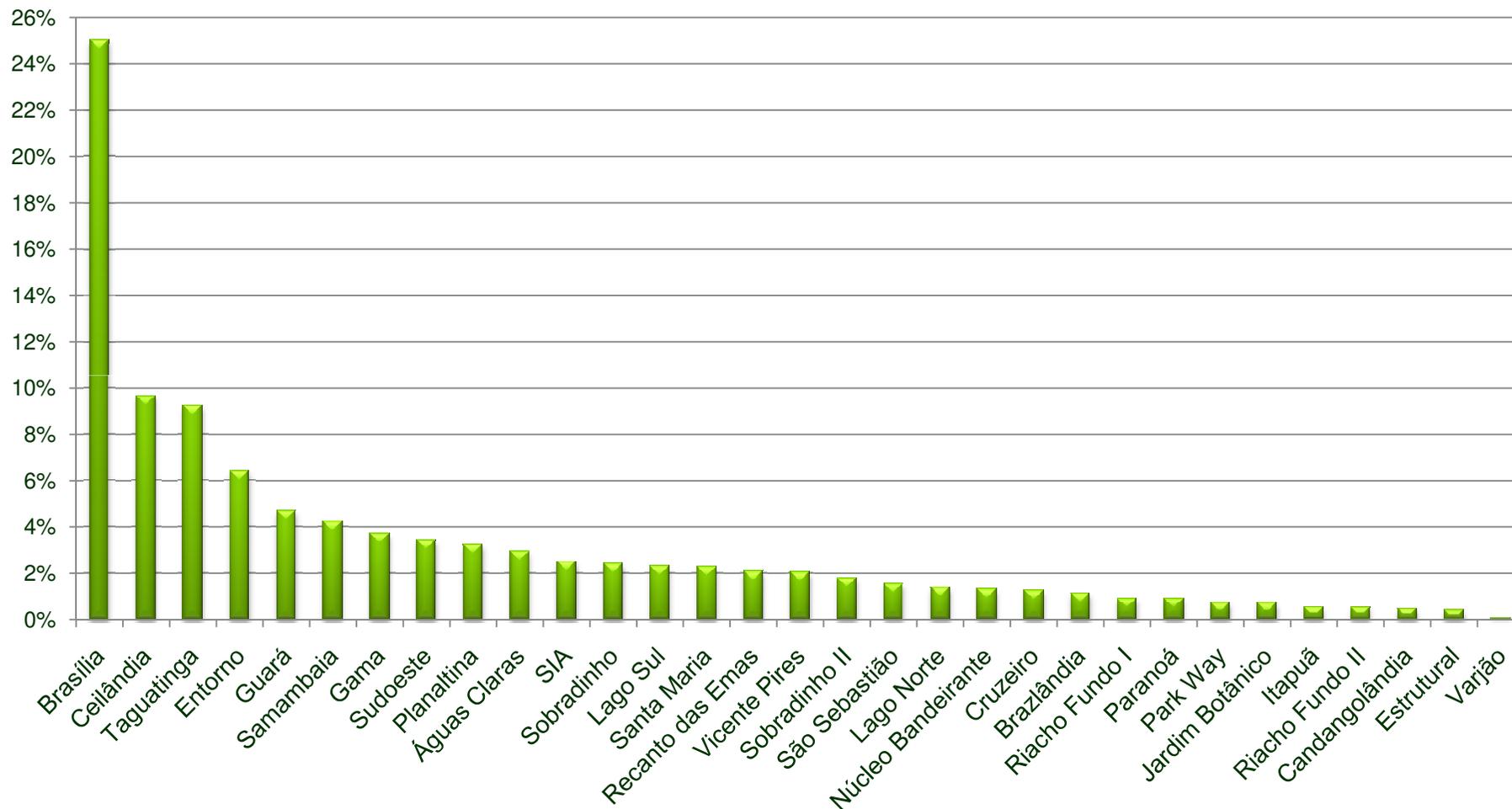
PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO E
MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL E ENTORNO



2. PADRÕES DE MOBILIDADE

VIAGENS NA ÁREA DE ESTUDO

Principais destino das viagens com origem no Distrito Federal



Fonte: Pesquisa Domiciliar Origem Destino, 2009 (dados preliminares).



Secretaria de Transportes do
Distrito Federal

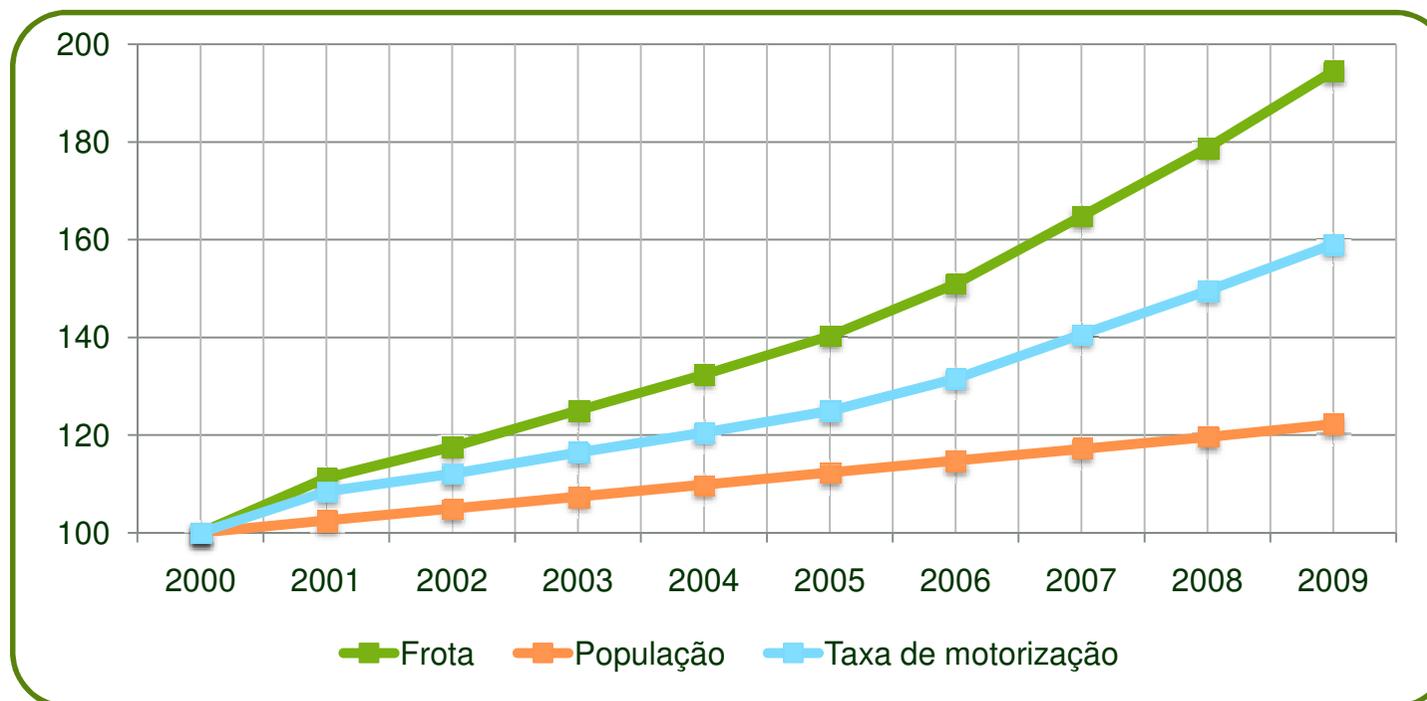
PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO E
MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL E ENTORNO



2. PADRÕES DE MOBILIDADE

FROTA DA ÁREA DE ESTUDO

Evolução da População, Frota e Taxa de Motorização (Distrito Federal)



Fonte: DETRAN/DF

		População	Frota	Taxa de motorização (veíc. /100 hab.)
DF	2000	2.076.923	585.424	28,19
	2009	2.538.922	1.138.127	44,83
BRASIL	2000	166.112.518	29.722.950	17,89
	2009	191.480.630	59.361.642	31,00

Fonte: Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN e IBGE

Crescimento entre 2008 a 2009 no DF

População = 2,2%
Frota = 8,74%
Taxa de Motorização = 6,37%



Secretaria de Transportes do
Distrito Federal

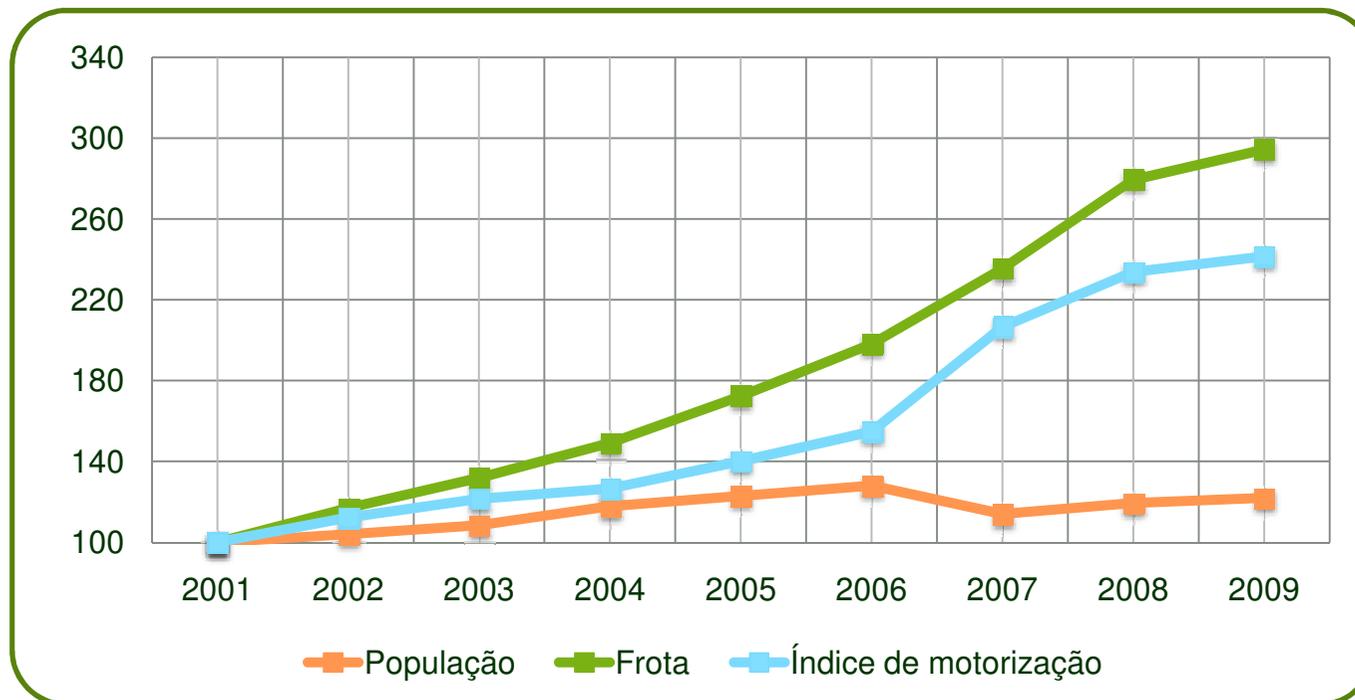
PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO E
MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL E ENTORNO



2. PADRÕES DE MOBILIDADE

FROTA DA ÁREA DE ESTUDO

Evolução da População, Frota e Taxa de Motorização (Entorno)



Crescimento da frota entre 2008 a 2009

Cidades do Entorno	Crescimento da frota (%)
Águas Lindas	22,80%
Cidade Ocidental	15,06%
Formosa	13,01%
Luziânia	11,30%
Novo Gama	15,29%
Planaltina	16,54%
Santo Antônio do Descoberto	11,14%
Valparaíso	25,22%

	População	Frota	Taxa de motorização (veic. /100 hab.)
2001	699.058	40.577	5,8
2009	852.311	130.554	15,31

Fonte: Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN e IBGE

Crescimento entre 2008 a 2009

População = 2,06%
Frota = 15,17%
Taxa de Motorização = 12,85%



Secretaria de Transportes do Distrito Federal

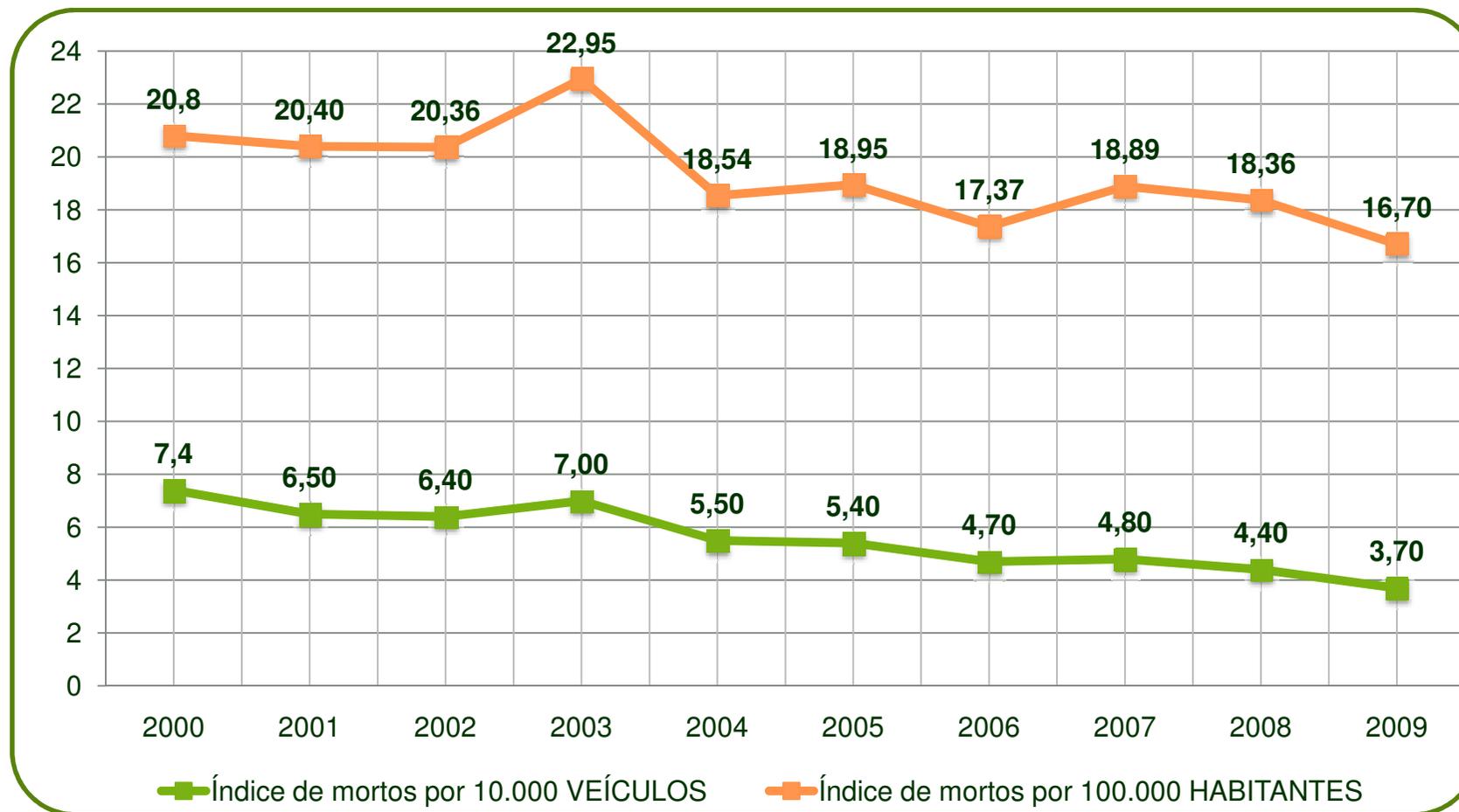
PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO E MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL E ENTORNO



2. PADRÕES DE MOBILIDADE

ACIDENTES

Índice de mortes no Distrito Federal 2000 a 2009



Fonte: DETRAN – DF Boletim Anual Preliminar



Secretaria de Transportes do
Distrito Federal

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



1. CONTEXTUALIZAÇÃO DO TRABALHO

2. PADRÕES DE MOBILIDADE ATUAIS

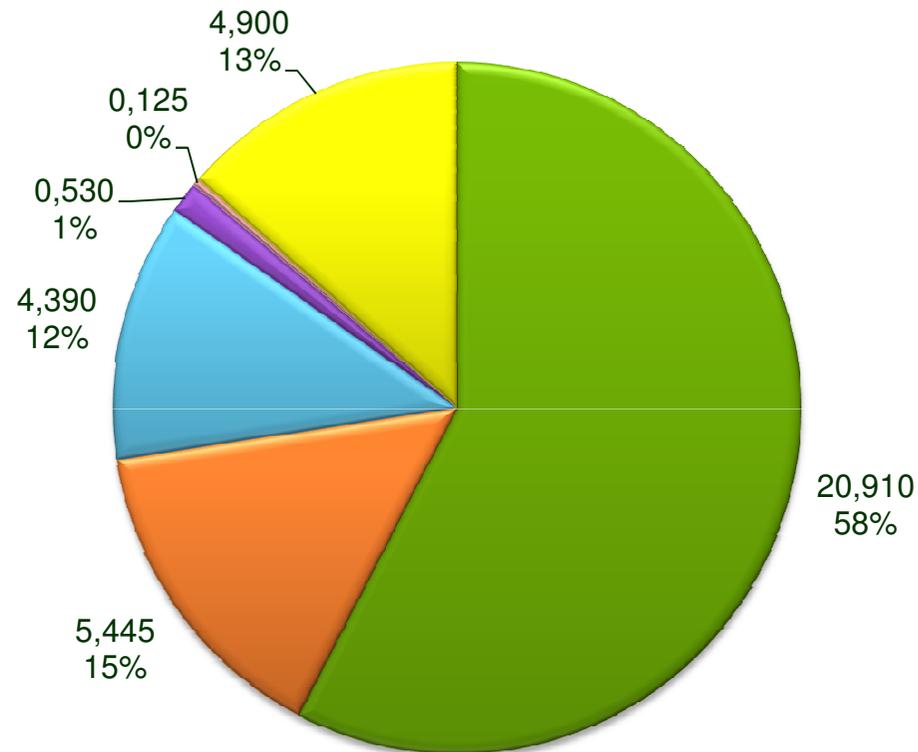
3. DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO ATUAL E RECOMENDAÇÕES

4. ALTERNATIVAS DE SISTEMAS DE TRANSPORTE



SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Demanda Mensal (milhões)



■ Ônibus ■ Microônibus ■ Metrô ■ Vizinhança ■ Rural (ônibus) ■ Semiurbano

Fonte: DFTrans e ANTT - 2009

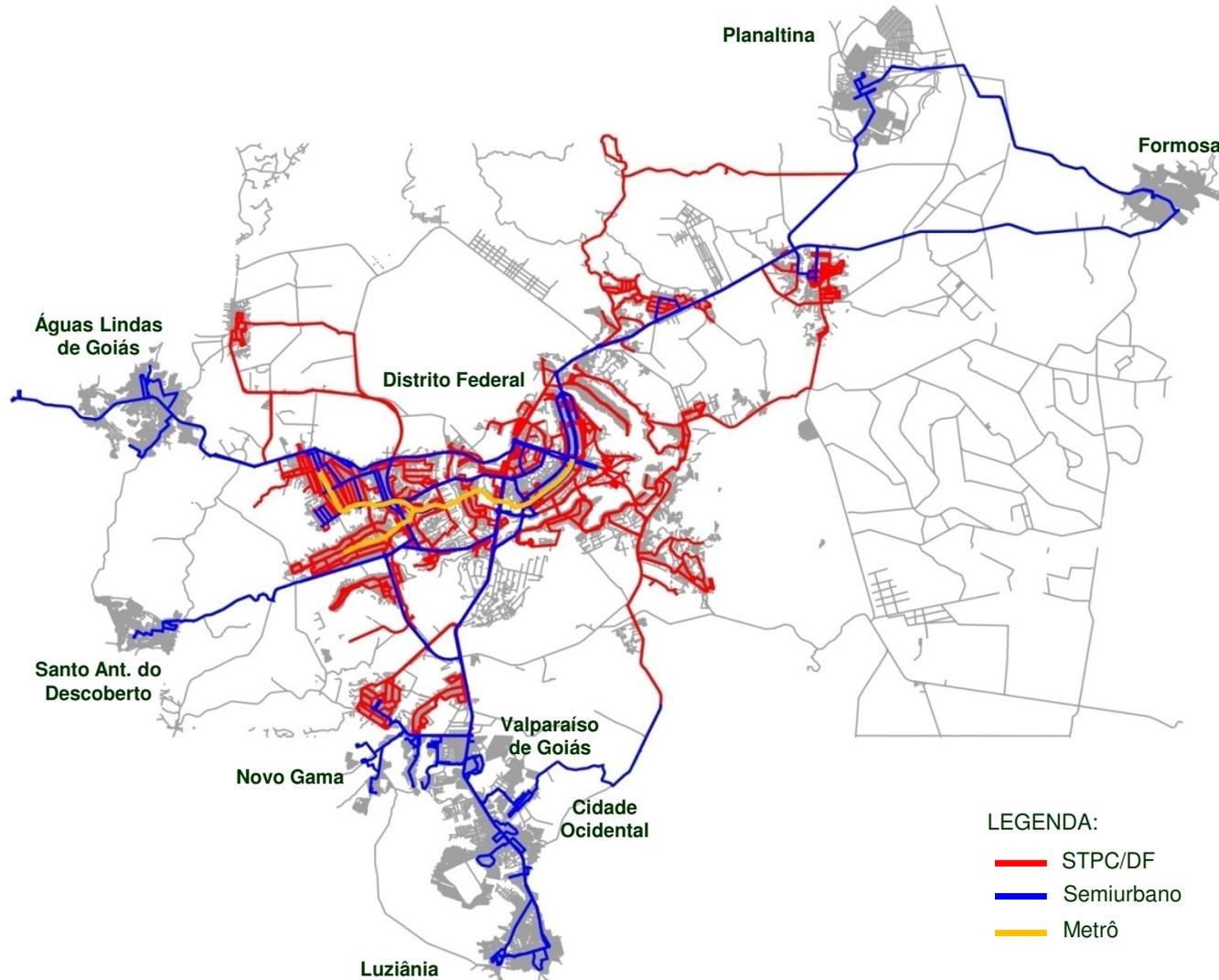


Secretaria de Transportes do
Distrito Federal

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



SISTEMA RODOVIÁRIO E FERROVIÁRIO - ITINERÁRIO



STPC/DF - MODO RODOVIÁRIOParâmetros Operacionais

Parâmetros Operacionais	STPC/DF (rodoviário)	Média Cidades >1 milhão hab.
IPK – passageiros por quilômetro	1,10	2,16
Passageiro por veículo dia	350	533
Frota média por linha	3,0	7,5
Idade da frota (anos)*	5,6 (frota total) 6,2 (ônibus) 2,0 (micros)	3,7
Tarifa média (R\$)	2,52	2,26

* 7 veículos com 24 anos
710 veículos com mais de 10 anos

Fonte: DFTrans, NTU e ANTP – 2009/2010



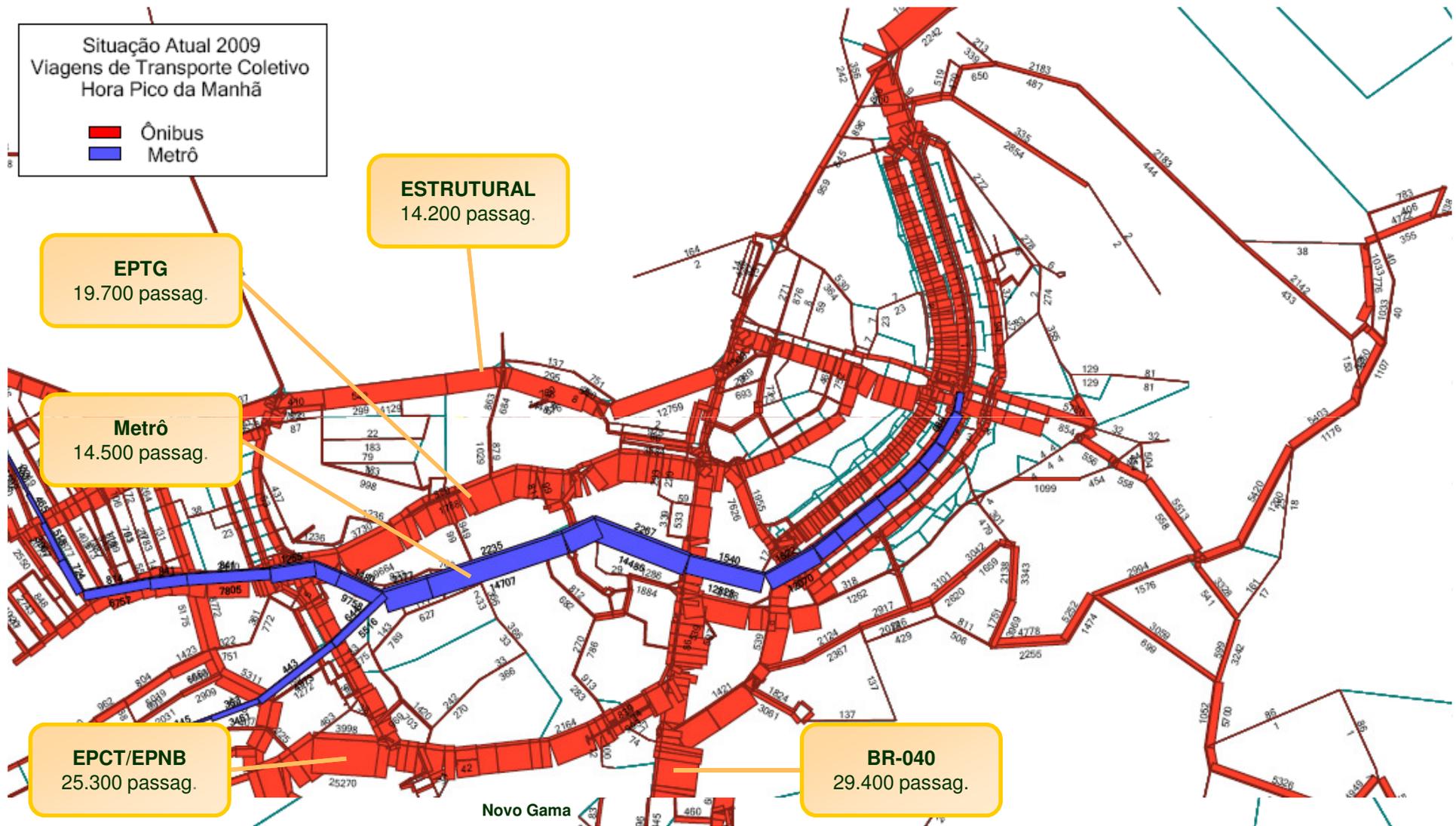
Secretaria de Transportes do
Distrito Federal

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



3. DIAGNÓSTICO

SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO – Volume de passageiros



Secretaria de Transportes do
Distrito Federal

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



TRÂNSITO & SISTEMA VIÁRIO

DIAGNÓSTICO

- 52% das viagens motorizadas no Distrito Federal e 27% no Entorno (auto e moto);
- Elevados índices de segurança de trânsito;
- Corredores congestionados na hora de pico;
- Infraestrutura viária – problemas localizados (pavimentação, sinalização, drenagem).

RECOMENDAÇÕES

- Uniformização dos padrões de sinalização;
- Adequação da geometria viária;
- Operação de trânsito para melhoria do desempenho do sistema viário e da segurança de trânsito;
- Tratamento de pontos críticos de acidentes;
- Melhoria da infraestrutura viária (pavimentação, sinalização e drenagem).



ESTACIONAMENTO

DIAGNÓSTICO

- Desequilíbrio entre a demanda e a oferta de áreas de estacionamento;
- Práticas irregulares de estacionamento;
- Operação de carga e descarga;
- Interdição ou ocupação não autorizada da via;

RECOMENDAÇÕES

- Estabelecer uma política de estacionamento;
- Implantar estacionamentos rotativos em áreas públicas;
- Implantar estacionamentos fora da via;
- Manter fiscalização constante das áreas de estacionamento.



TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

DIAGNÓSTICO

- 42% das viagens motorizadas no Distrito Federal e 67% no Entorno;
- Linhas superpostas, baixa produtividade, acessibilidade limitada, elevados intervalos entre as viagens;
- Informação inexistente e/ou precária;
- Terminais e estações deteriorados;
- Idade elevada da frota;

RECOMENDAÇÕES

- Rever a programação operacional do serviço;
- Reformar e manter os terminais e pontos de parada;
- Ações de controle e fiscalização da operação do transporte e vistoria dos veículos;
- Implantar mecanismos de comunicação com a comunidade (analisar, classificar e adotar providências).



PEDESTRES & CICLISTAS

DIAGNÓSTICO

- 23% das viagens realizadas no Distrito Federal e 47% no Entorno;
- 37% das mortes em acidentes de trânsito no Distrito Federal;
- Infraestrutura inadequada e insuficiente.

RECOMENDAÇÕES

- Adotar padrões próprios de acessibilidade universal nos projetos viários e de edificações públicas;
- Implantar e manter calçadas, passarelas e travessias de pedestres;
- Expandir e manter a rede cicloviária.



1. CONTEXTUALIZAÇÃO DO TRABALHO

2. PADRÕES DE MOBILIDADE ATUAIS

3. DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO ATUAL E RECOMENDAÇÕES

4. ALTERNATIVAS DE SISTEMAS DE TRANSPORTE



TENDÊNCIAS DE DESENVOLVIMENTO URBANO

**Horizonte
2020**



Cenário econômico favorável, expansão da oferta de empregos, queda dos juros, transferência de renda.

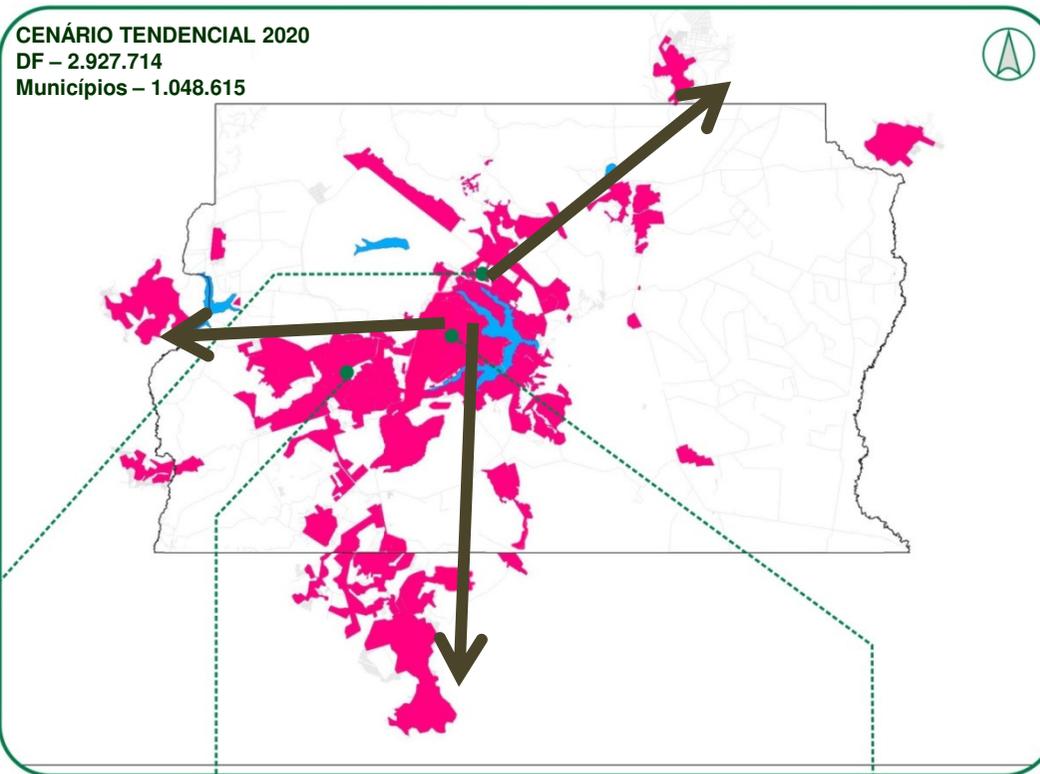


Expansão da economia da área de estudo com manutenção da base econômica no terciário.



Declínio das taxas de expansão demográfica do DF (taxas de fecundidade e migração).

CENÁRIO TENDENCIAL 2020
DF – 2.927.714
Municípios – 1.048.615



Expansão do sistema de transportes públicos: Metrô, Eixo Sul, Linha Verde, VLT



Implantação do PDTU e uma nova política de transporte e mobilidade



Legado: Brasília Sede da Copa do Mundo 2014

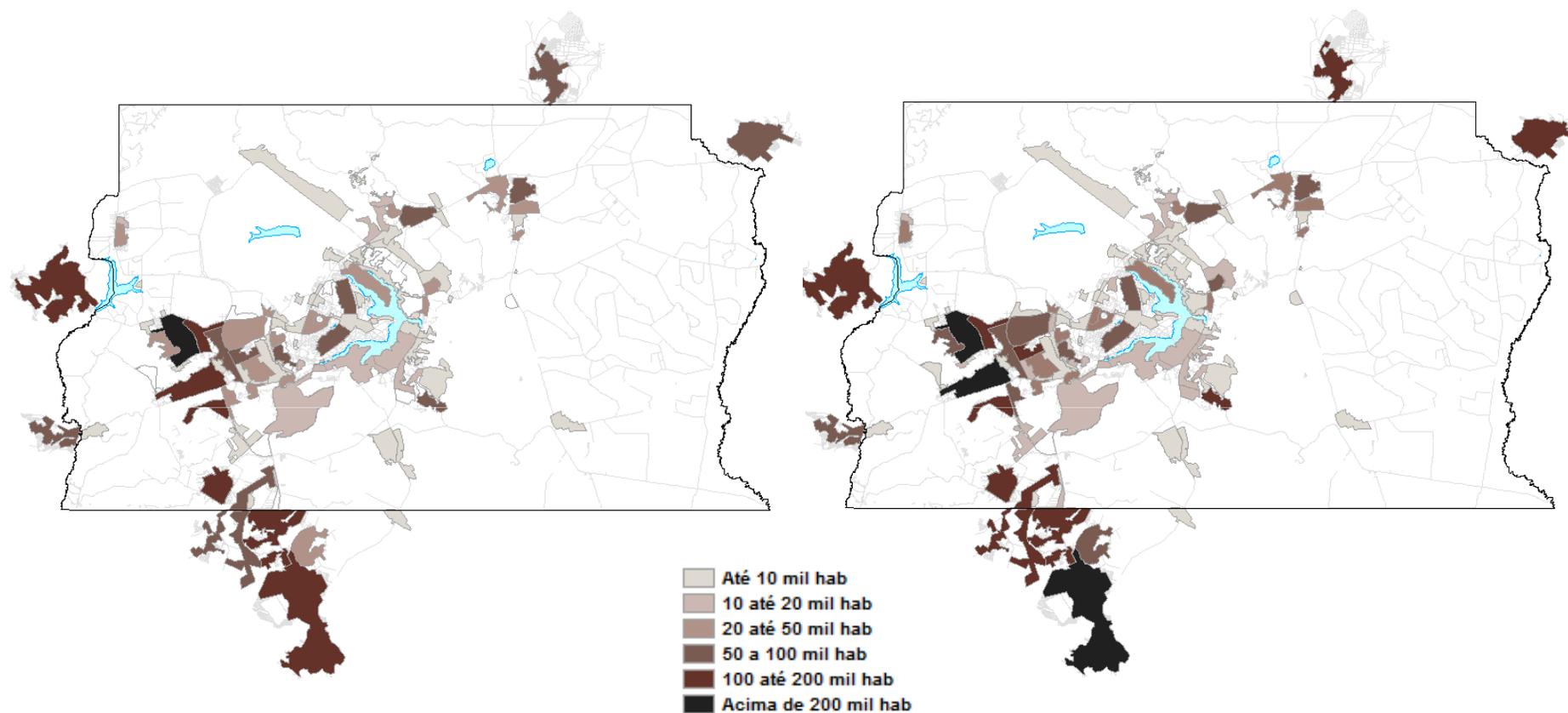


Secretaria de Transportes do Distrito Federal

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



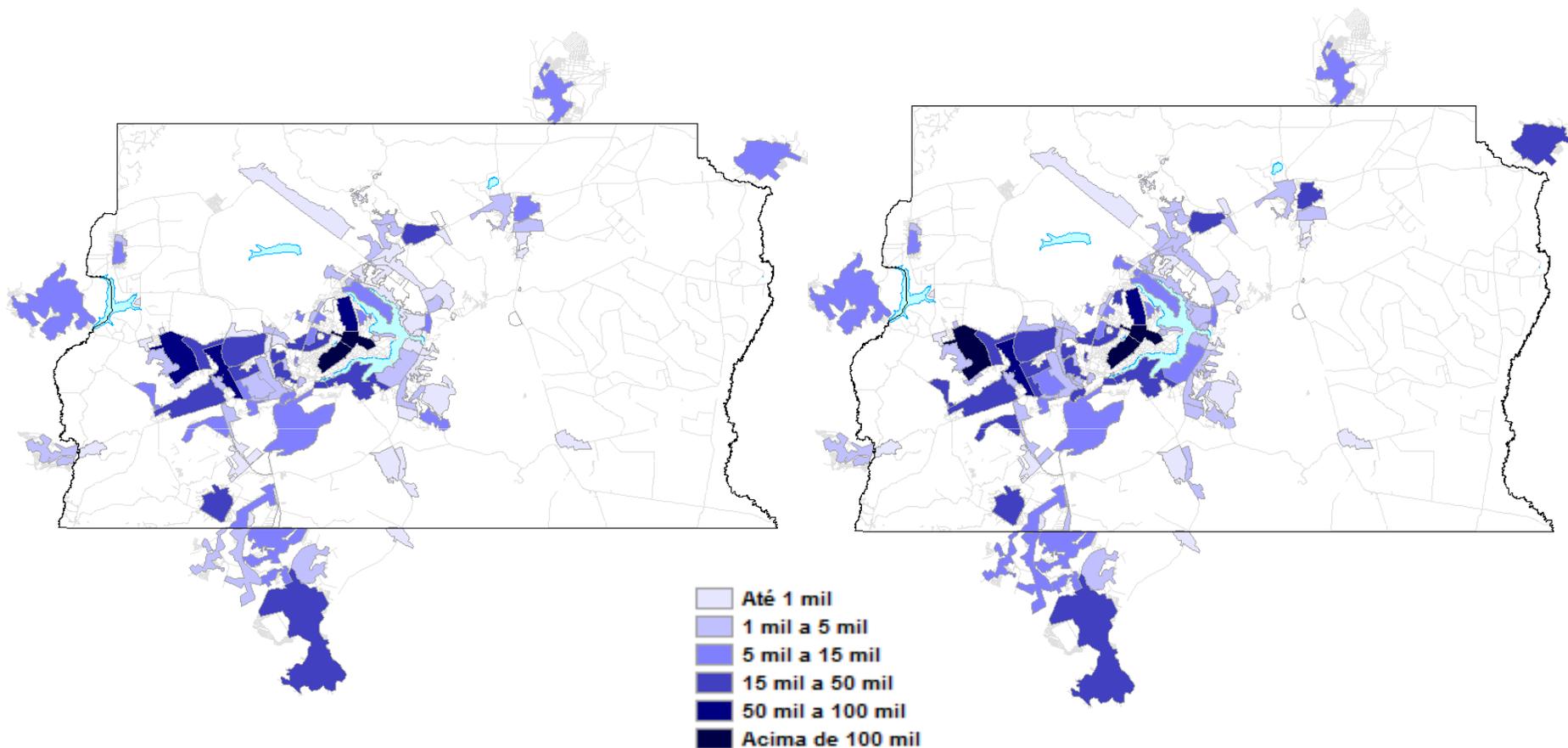
População



Cenário Base 2007

Cenário Tendencial 2020

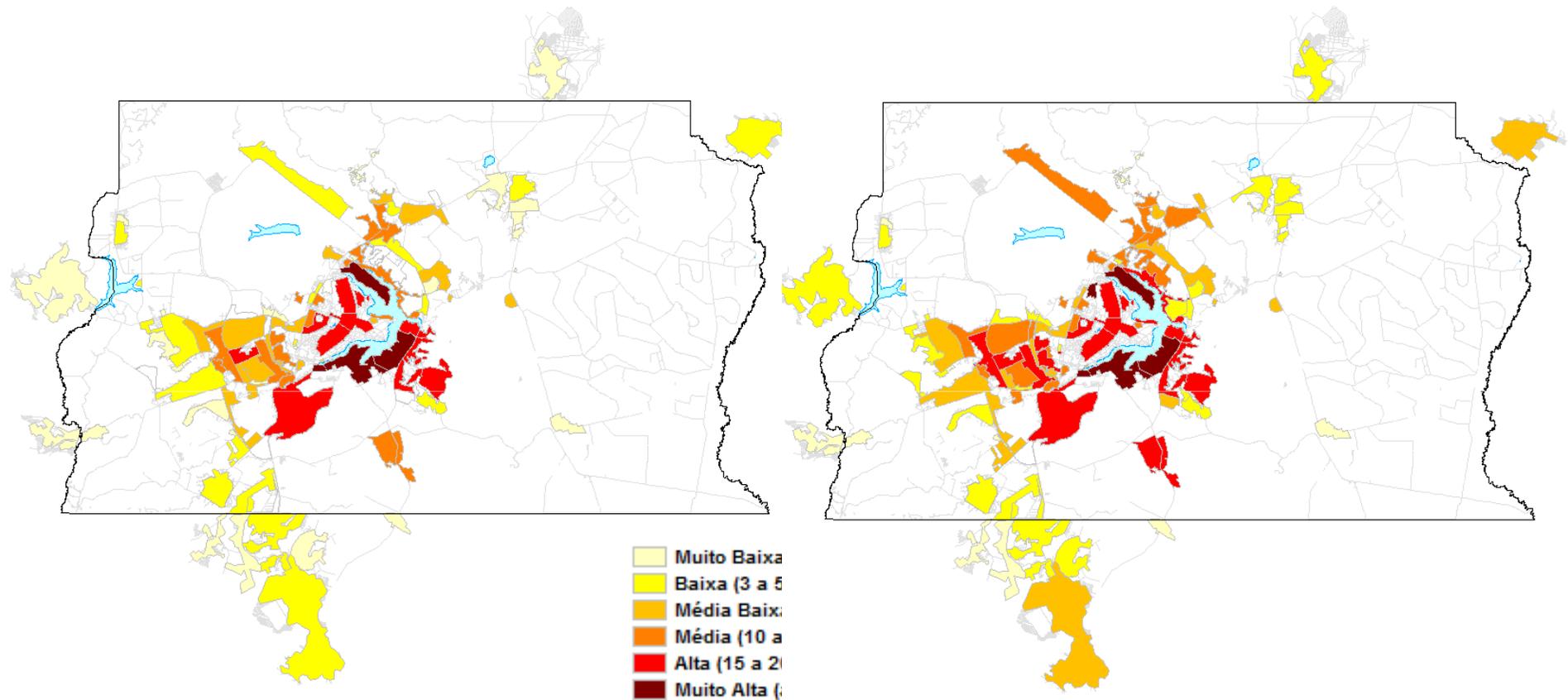
Empregos



Cenário Base 2007

Cenário Tendencial 2020

Renda



Cenário Base 2007

Cenário Tendencial 2020

TENDÊNCIAS PARA O CRESCIMENTO URBANO 2020

1. CRESCIMENTO ECONÔMICO;
2. CRIAÇÃO DE EMPREGOS;
3. TRANSFERÊNCIA DE RENDA – AUMENTO NAS ÁREAS PEREIFÉRICAS;
4. MANUTENÇÃO DOS EMPREGOS NA ÁREA CENTRAL;
5. DECLÍNIO DAS TAXAS DE EXPANSÃO DEMOGRÁFICA;
6. EXPANSÃO DOS INVESTIMENTOS EM TRANSPORTE PÚBLICO;
7. INCREMENTO DO VETOR OESTE E CONSOLIDAÇÃO DOS VETORES SUL E NORDESTE

PROPOSTAS DE MÉDIO E LONGO PRAZO

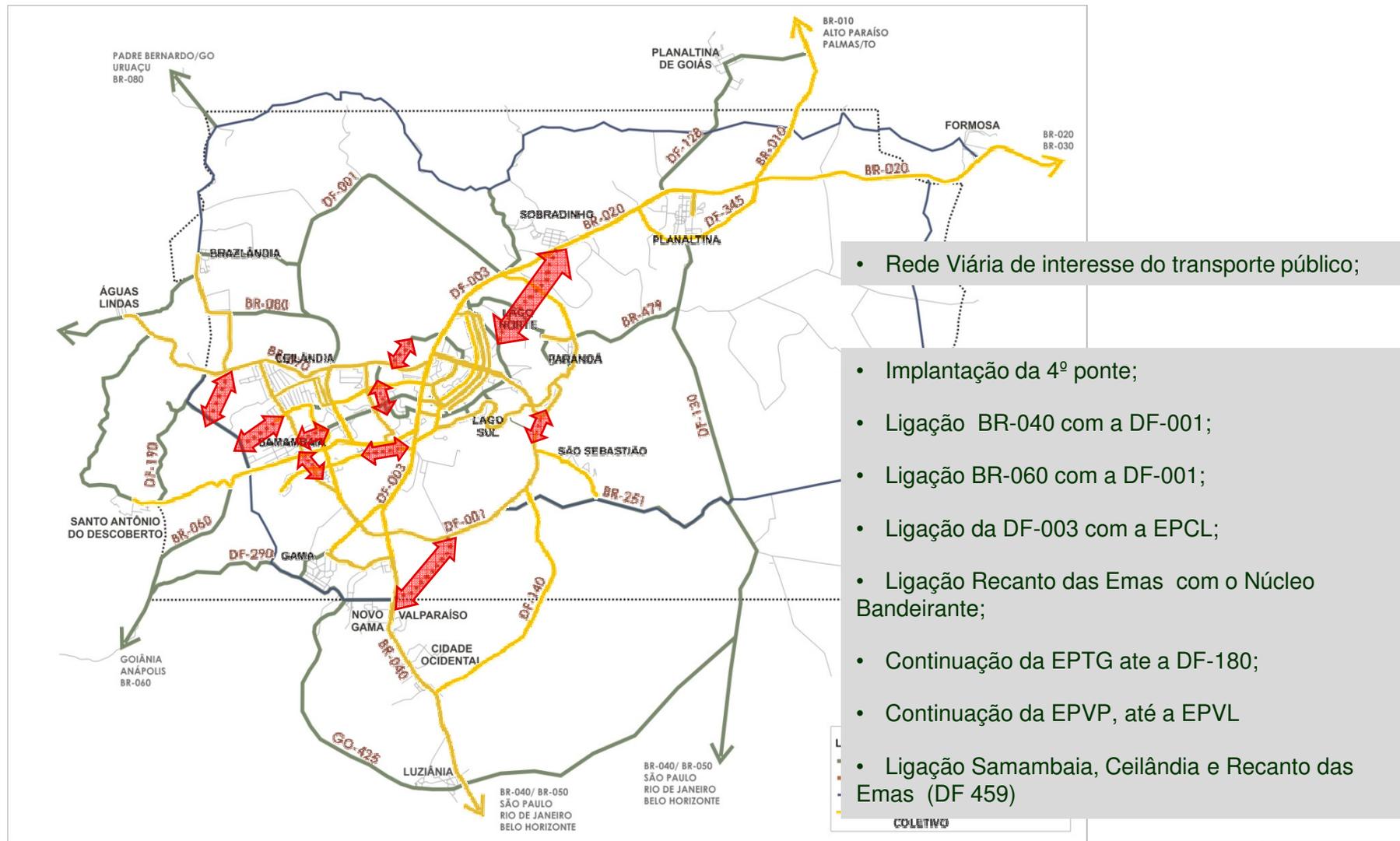
PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO

Institucionalizar um processo de planejamento estratégico com a participação dos diversos organismos atuantes nas áreas de transporte, trânsito e sistema viário, favorecendo a implementação de políticas convergentes.

TRÂNSITO & SISTEMA VIÁRIO

- Consolidar um sistema viário de alta capacidade nas principais ligações entre as áreas urbanas;
- Realizar intervenções localizadas nos sistemas viários urbanos, eliminando discontinuidades e gargalos;
- Adotar políticas de desestímulo ao uso do automóvel nas áreas centrais;
- Adotar políticas que favoreçam o deslocamento de pedestres e ciclistas;
- Definir e implementar políticas de estacionamento e segurança de trânsito;
- Fortalecer capacidade de gestão do trânsito e do sistema viário, incluindo a implantação do Centro de Controle Operacional.

PROPOSTAS DE MÉDIO E LONGO PRAZO



PROPOSTAS DE MÉDIO E LONGO PRAZO

TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

- Implantar um sistema estrutural de transporte público coletivo;
- Implementar a integração operacional e tarifária do sistema de transporte coletivo;
- Dar tratamento prioritário ao transporte público coletivo nos principais corredores;
- Considerar o Entorno no planejamento do sistema de transporte público coletivo;
- Qualificar a frota de transporte coletivo e adequar o seu perfil às características da operação;
- Qualificar terminais, estações e pontos de parada, incluindo o sistema de informações ao usuário;
- Fortalecer a capacidade de gestão do sistema de transporte coletivo.



PROPOSTAS DE MÉDIO E LONGO PRAZO

Sistema de Transporte Público Coletivo – Concepção Geral Operacional

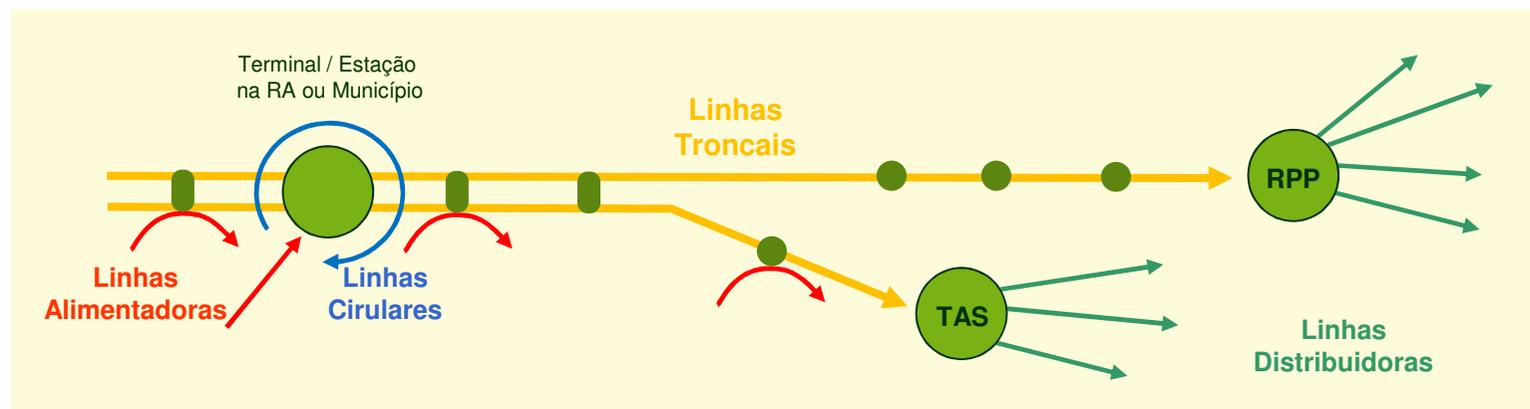
Serviço TRONCAL: ligação com o Plano Piloto utilizando veículos de maior capacidade, através de serviços:

- Expressos;
- Semi-expressos;
- Parador.

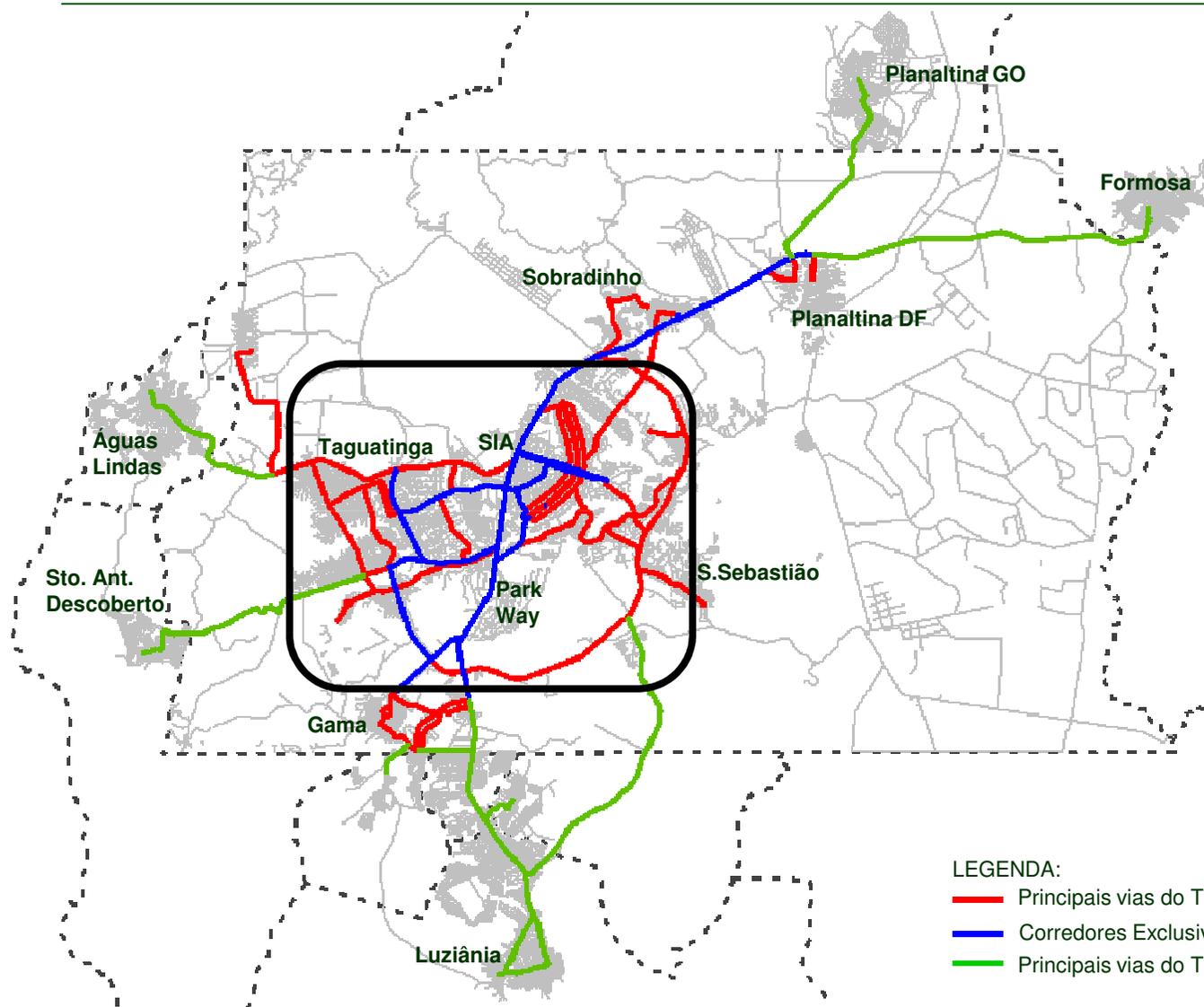
Serviço ALIMENTADOR / DISTRIBUIDOR: linhas operando junto aos terminais nas RAs, nos municípios do Entorno e no Plano Piloto, utilizando veículos de média e baixa capacidade.

Serviço CIRCULAR E DE LIGAÇÃO: linhas que operam internamente e entre as regiões administrativas e municípios do Entorno, utilizando veículo de média e baixa capacidade.

Exemplo: troncalização com feixe de linhas



PROPOSTA PARA O SISTEMA RODOVIÁRIO

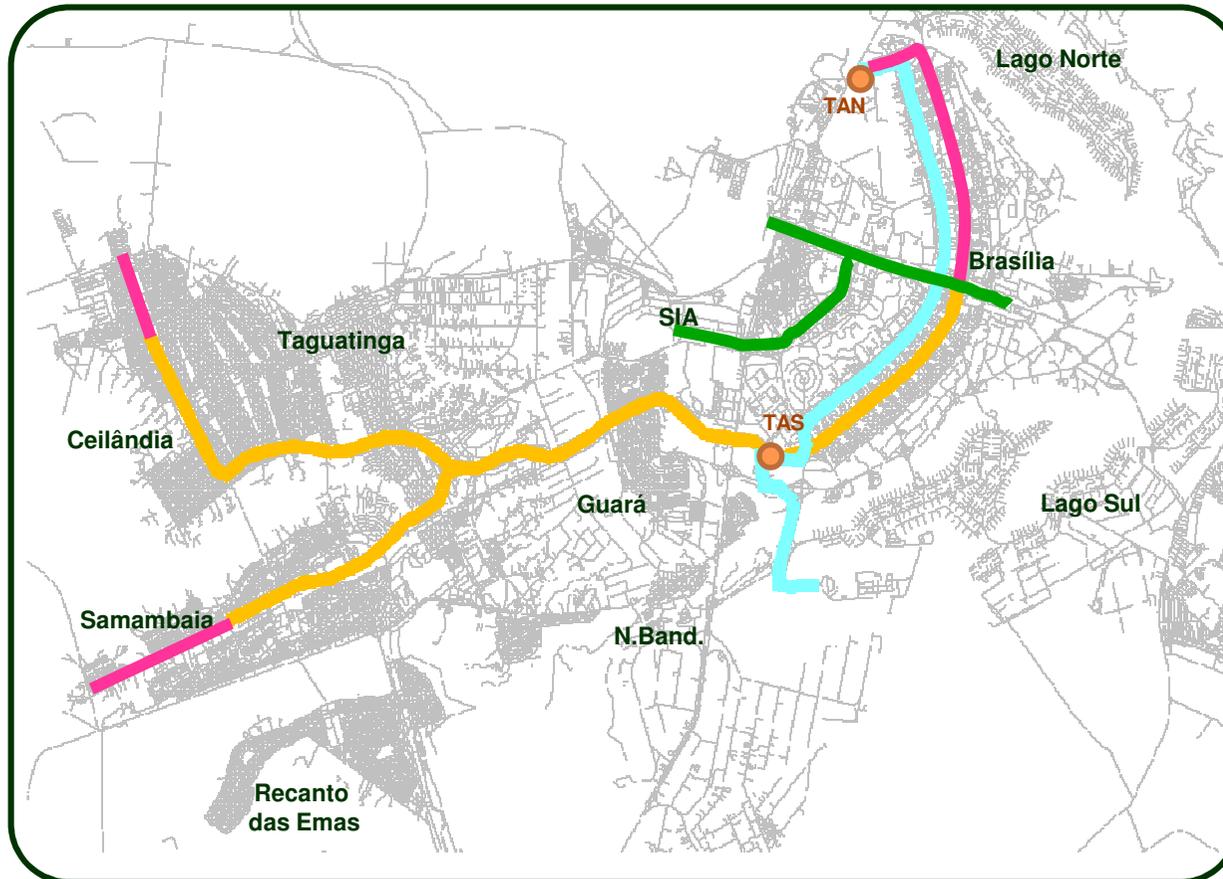


- Integração aberta e temporal para as linhas do STPC/DF;
- Eixos de Transporte implantados (vias/faixas exclusivas);
- Extensão dos Eixos de Transporte para o Entorno e integração total para todas as linhas da área de estudo (STPC/DF, Semiurbano e urbano dos municípios do Entorno).

LEGENDA:

- Principais vias do Transporte Coletivo do Distrito Federal
- Corredores Exclusivos de Ônibus
- Principais vias do Transporte Coletivo do Entorno

PROPOSTA PARA O SISTEMA FERROVIÁRIO



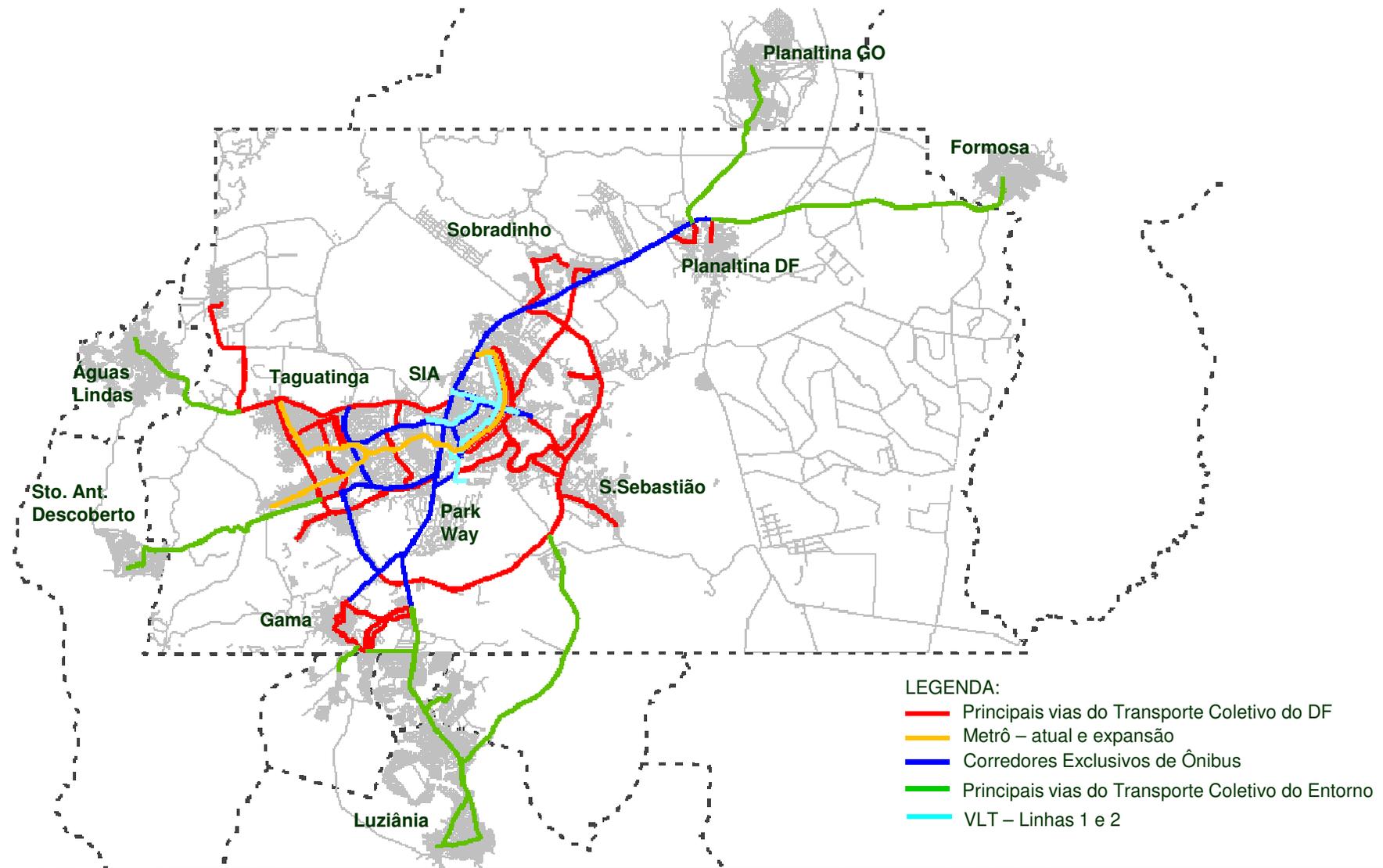
LEGENDA:

- | | |
|--|---|
|  Metrô |  VLT - Linha 1 |
|  Metrô (expansão) |  VLT - Linha 2 |

- Metrô com todas as estações em funcionamento (7 novas estações);
- Metrô Leve (VLT) ligando o Aeroporto JK ao Terminal da Asa Norte via W3;
- Expansão do Metrô na Asa Norte, em Ceilândia e em Samambaia (12 novas estações);
- Metrô Leve (VLT) ligando a Esplanada dos Ministérios à Rodoferroviária e ao SIA via Sudoeste e Octogonal;
- Integração aberta e temporal para todas as linhas da área de estudo (STPC/DF, Semiurbano e urbano dos municípios do Entorno).

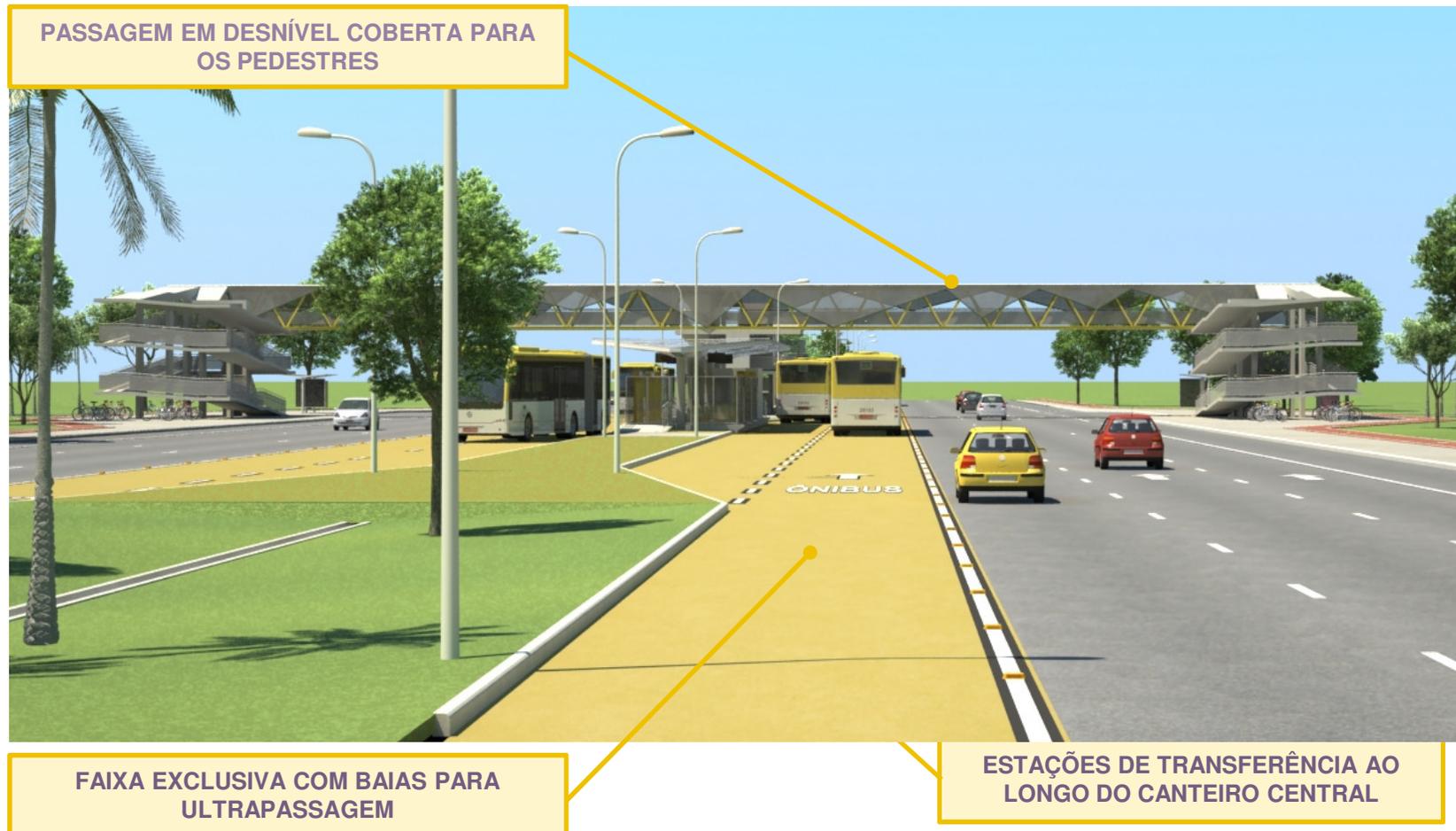
 Terminais de Integração

PROPOSTA PARA O SISTEMA RODOVIÁRIO E FERROVIÁRIO



PROPOSTAS DE MÉDIO E LONGO PRAZO

Sistema de Transporte Público Coletivo – Características dos Corredores



Imagens ilustrativas

PROPOSTAS DE MÉDIO E LONGO PRAZO

Aspectos Institucionais

Gestão da rede de transporte do DF e Semi-urbano – Brasília e Entorno

- **Gestão independente**

- **Sistema DF** - a cargo do Governo do Distrito Federal
- **Sistema DF/Entorno** – a cargo da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT/Governo Federal

- **Sistema integrado / Gestão unificada**

- Convênio com ANTT
- Formação de um novo arranjo para a gestão (União, DF e Municípios do Entorno) e possibilidade de constituição de nova entidade gestora envolvendo as diferentes instâncias.





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



SECRETARIA DE TRANSPORTES
DO DISTRITO FEDERAL



ANEXO III

PRÉ-DIMENSIONAMENTO DOS TERMINAIS



ANEXO III – PRÉ-DIMENSIONAMENTO DOS TERMINAIS

Pré-dimensionamento do Terminal do Gama

Terminal	Linhas	Frequência hora pico por linha	Tipo de Veículo	Frequência Total	Berço	Comprimento de Baias
Terminal do Gama	TGM4	12,0	articulado	12,0	Duplo	51
	TGM5	15,0	articulado	15,0	Duplo	51
	TGM7	12,0	articulado	12,0	Duplo	51
	AGM1	10,0	Entorno	10,0	Simplex	20
	AGM2	10,0	microônibus	20,0	Duplo	32
	AGM3	10,0	microônibus			
	AGM5	12,0	microônibus	22,0	Duplo	32
	AGM6	10,0	microônibus			
	AGM7	12,0	microônibus	26,0	Triplo	44
	AGM14	10,0	ônibus			
TGM1	4,0	ônibus				
Total				117,0		281

Pré-dimensionamento do Terminal Rodoviário do Gama

Terminal	Linhas	Frequência hora pico por linha	Tipo de Veículo	Frequência Total	Berço	Comprimento de Baias
Terminal Rodoviário do Gama	324e	4,0	Entorno	10,0	Simple	20
	5120e	3,0	Entorno			
	AGM1	3,0	Entorno			
	AGM10	12,0	microônibus	20,0	Duplo	32
	AGM8	8,0	microônibus			
	AGM11	12,0	microônibus	22,0	Duplo	32
	AGM9	10,0	microônibus			
	RE102	12,0	ônibus	22,0	Duplo	32
	TGM302	5,0	ônibus			
	TGM303	5,0	ônibus			
Total				74,0		116

Pré-dimensionamento do Terminal de Taguatinga Sul

Terminal	Linhas	Frequência hora pico por linha	Tipo de Veículo	Frequência Total	Berço	Comprimento de Baías
Terminal Taguatinga Sul	SA100	6,0	articulado	19,0	Triplo	69
	TG003	8,0	articulado			
	TG008	5,0	articulado			
	TG014	12,0	articulado	16,0	Duplo	51
	TG100	4,0	articulado			
	BZ100	3,0	ônibus	25,0	Triplo	44
	BZ101	7,0	ônibus			
	BZ105	8,0	ônibus			
	CL100	7,0	ônibus			
	CL103	10,0	ônibus	26,0	Triplo	44
	CL105	5,0	ônibus			
	CL106	5,0	ônibus			
	CL110	6,0	ônibus			
	CL107	10,0	ônibus	25,0	Triplo	44
	CL111	8,0	ônibus			
	TG401	7,0	ônibus	26,0	Triplo	44
	CL112	6,0	ônibus			
	CL114	4,0	ônibus			
	CL115	10,0	ônibus			
	TG201	6,0	ônibus			
	CL117	20,0	ônibus	26,0	Triplo	44
TG211	6,0	ônibus				
SA104	12,0	ônibus	24,0	Duplo	32	

Terminal	Linhas	Frequência hora	Tipo de Veículo	Frequência Total	Berço	Comprimento de Berço
	TG104	4,0	ônibus			
	TG105	4,0	ônibus			
	TG202	4,0	ônibus			
	TG208	15,0	ônibus	25,0	Triplo	44
	TG304	3,0	ônibus			
	TG401	7,0	ônibus			
	TG209	20,0	ônibus	23,0	Duplo	32
	TG400	3,0	ônibus			
Total				235,0		448

Pré-dimensionamento do Terminal de Taguatinga Norte

Terminal	Linhas	Frequência hora pico por linha	Tipo de Veículo	Frequência Total	Berço	Comprimento de Baias
Terminal Taguatinga Norte	TG007	5,0	articulado	24,0	Triplo	69
	TG010	7,0	articulado			
	TG100	4,0	articulado			
	TG101	8,0	articulado			
	0011e	4,0	Entorno	25,0	Triplo	44
	0362e	4,0	Entorno			
	0612e	3,0	Entorno			
	0621e	4,0	Entorno			
	0629e	2,0	Entorno			
	0647e	6,0	Entorno			
	109e	2,0	Entorno			
	1003e	6,0	Entorno	25,0	Triplo	44
	101e	5,0	Entorno			
	1233e	6,0	Entorno			
	3501e	5,0	Entorno			
	6280e	3,0	Entorno			
	3511e	5,0	Entorno	14,0	Duplo	32
	3511e	5,0	Entorno			
	414e	2,0	Entorno			
	5100e	2,0	Entorno			
	AGM14	6,0	microônibus	26,0	Triplo	44
	AGM13	6,0	ônibus			
	BZ102	6,0	ônibus			
	CL105	5,0	ônibus			
	TG106	3,0	ônibus			
	CL107	10,0	ônibus	26,0	Triplo	44
	CL110	6,0	ônibus			
	CL111	8,0	ônibus			
	TG403	2,0	ônibus			
	CL112	6,0	ônibus	25,0	Triplo	44
CL115	10,0	ônibus				
CL200	5,0	ônibus				

Terminal	Linhas	Frequência hora	Tipo de	Frequência	Berço	Comprimento de
	TG203	4,0	ônibus			
	CL202	20,0	ônibus	27,0	Triplo	44
	CL203	7,0	ônibus			
	RE101	10,0	ônibus	25,0	Triplo	44
	SA104	12,0	ônibus			
	TG207	3,0	ônibus			
	TG002	7,0	ônibus	25,0	Triplo	44
	TG102	12,0	ônibus			
	TG206	6,0	ônibus			
	TG204	10,0	ônibus	25,0	Triplo	44
	TG208	15,0	ônibus			
	TG209	20,0	ônibus	20,0	Duplo	32
	TG302	7,0	ônibus	17,0	Duplo	32
	TG402	10,0	ônibus			
Total				304,0		561

Pré-dimensionamento do Terminal da Ceilândia – Setor O

Terminal	Linhas	Frequência hora pico por linha	Tipo de Veículo	Frequência Total	Berço	Comprimento de Baias
Terminal Ceilândia Setor O	CL002	10,0	articulado	20,0	Triplo	69
	CL404	5,0	articulado			
	CL407	5,0	articulado			
	CL408	3,0	articulado	27,0	Triplo	69
	CL409	5,0	articulado			
	CL410	7,0	articulado			
	CL411	4,0	articulado			
	CL005	8,0	articulado			
	0072e	5,0	Entorno	9,0	Simplex	20

Terminal	Linhas	Frequência hora	Tipo de	Frequência	Berço	Comprimento
	1155e	4,0	Entorno			
	CL100	7,0	ônibus	25,0	Triplo	44
	CL103	10,0	ônibus			
	CL119	8,0	ônibus			
	CL107	10,0	ônibus	25,0	Triplo	44
	CL110	6,0	ônibus			
	CL112	6,0	ônibus			
	CL302	3,0	ônibus			
	CL117	20,0	ônibus	26,0	Triplo	44
	SA102	6,0	ônibus			
	CL201	15,0	ônibus	25,0	Triplo	44
	CL203	7,0	ônibus			
	CL302	3,0	ônibus			
	CL202	20,0	ônibus	20,0	Duplo	32
	CL205	12,0	ônibus	20,0	Duplo	32
	RE100	8,0	ônibus			
	RE101	10,0	ônibus	20,0	Duplo	32
	RE105	10,0	ônibus			
Total				217,0		430

Pré-dimensionamento do Terminal de Taguatinga - M Norte

Terminal	Linhas	Frequência hora pico por linha	Tipo de Veículo	Frequência Total	Berço	Comprimento de Baias
Terminal Taguatinga M Norte	TG012	8,0	articulado	13,0	Duplo	51
	TG013	5,0	articulado			
	CL117	20,0	ônibus	26,0	Triplo	44
	SA102	6,0	ônibus			
	SA103	15,0	ônibus	27,0	Triplo	44
	TG001	3,0	ônibus			
	TG106	3,0	ônibus			
	TG207	3,0	ônibus			
	TG404	3,0	ônibus			
	TG102	12,0	ônibus	27,0	Triplo	44
	TG208	15,0	ônibus			
	TG209	20,0	ônibus	28,0	Triplo	44
	TG212	4,0	ônibus			
TG405	4,0	ônibus				
Total				121,0		227

Pré-dimensionamento do Terminal do Paranoá

Terminal	Linhas	Frequência hora pico por linha	Tipo de Veículo	Frequência Total	Berço	Comprimento de Baias
Terminal do Paranoá	CL009v	20,0	articulado	20,0	Triplo	69
	PR001i	20,0	articulado	20,0	Triplo	69
	PR002i	20,0	articulado	20,0	Triplo	69
	PR003i	8,0	ônibus	20,0	Duplo	32
	PW102i	12,0	ônibus			
	PR101i	8,0	ônibus	20,0	Duplo	32
	SS100v	12,0	ônibus			
Total				100,0		271

Pré-dimensionamento do Terminal do Guar4 II

Terminal	Linhas	Frequência hora pico por linha	Tipo de Veículo	Frequência Total	Berço	Comprimento de Baias
Terminal do Guar4 II	CL007	7,0	articulado	7,0	Simples	33
	3024e	5,0	Entorno	5,0	Simples	20
	GU101	20,0	ônibus	25,0	Triplo	44
	GU204	5,0	ônibus			
	GU102	20,0	ônibus	28,0	Triplo	44
	GU301	8,0	ônibus			
	GU103	10,0	ônibus	26,0	Triplo	44
	GU202	4,0	ônibus			
PW106	12,0	ônibus				

Total	91,0	185
--------------	-------------	------------

Pré-dimensionamento do Terminal do Guar I

Terminal	Linhas	Frequência hora pico por linha	Tipo de Veículo	Frequência Total	Berço	Comprimento de Baias
Terminal do Guar I	CL007	7,0	articulado	7,0	Simples	33
	3024e	5,0	Entorno	5,0	Simples	20
	GU100	10,0	nibus	26,0	Triplo	44
	GU204	5,0	nibus			
	GU302	8,0	nibus			
	GU304	3,0	nibus			
	GU101	20,0	nibus			
	GU102	20,0	nibus	20,0	Duplo	32
	GU103	10,0	nibus	22,0	Duplo	32
	PW106	12,0	nibus	12,0	Simples	20
	RE103	12,0	nibus			
Total				112,0		213

Pré-dimensionamento do Terminal Asa Sul

Terminal	Linhas	Frequência hora pico por linha	Tipo de Veículo	Frequência Total	Berço	Comprimento de Baias		
Terminal Asa Sul	BZ003	6,0	articulado	21,0	Triplo	69		
	BZ401	3,0	articulado					
	CL402	2,0	articulado					
	CL403	2,0	articulado					
	CL405	5,0	articulado					
	SA006	3,0	articulado					
	CL407	5,0	articulado	23,0	Triplo	69		
	CL408	3,0	articulado					
	CL409	5,0	articulado					
	SA006	3,0	articulado					
	TG010	7,0	articulado	24,0	Triplo	69		
	TGM7	12,0	articulado					
	TSM1	12,0	articulado	33,0	Triplo	69		
	TSM7	30,0	articulado					
	0264e	3,0	Entorno				27,0	Triplo
	0353e	12,0	Entorno					
	1046e	2,0	Entorno					
	1232e	4,0	Entorno					
	3532e	2,0	Entorno					
	3533e	4,0	Entorno					
CR104	15,0	ônibus	26,0	Triplo	44			
CR107	5,0	ônibus						

Terminal	Linhas	Frequência hora	Tipo de	Frequência	Berço	Comprimento
	CR109	3,0	ônibus			
	PP111	3,0	ônibus			
	CR108	12,0	ônibus	26,0	Triplo	44
	GU301	8,0	ônibus			
	NB002	6,0	ônibus			
	PP112	3,0	ônibus	25,0	Triplo	44
	NB003	10,0	ônibus			
	PP300	7,0	ônibus			
	PP301	5,0	ônibus			
	PP317	3,0	ônibus	26,0	Triplo	44
	PP318	6,0	ônibus			
	PP319	6,0	ônibus			
	PP320	5,0	ônibus			
	PW101	3,0	ônibus			
	RE002	3,0	ônibus			
	PP321	10,0	ônibus	25,0	Triplo	44
	PP323	12,0	ônibus			
	TG400	3,0	ônibus			
	PP324	8,0	ônibus	25,0	Triplo	44
	PP325	10,0	ônibus			
	TG404	3,0	ônibus			
	TGM1	4,0	ônibus			
	PP401	20,0	ônibus	24,0	Duplo	32
	RE402	4,0	ônibus			
	PR003	8,0	ônibus	22,0	Duplo	32

Terminal	Linhas	Frequência hora	Tipo de	Frequência	Berço	Comprimento
	SA003	8,0	ônibus			
	RF002	6,0	ônibus			
	RE003	10,0	ônibus	20,0	Duplo	32
	TG402	10,0	ônibus			
	PP402	20,0	ônibus	20,0	Duplo	32
Total				367,0		712

Pré-dimensionamento do Terminal Asa Norte

Terminal	Linhas	Frequência hora pico por linha	Tipo de Veículo	Frequência Total	Berço	Comprimento de Baias
Terminal Asa Norte	BZ002	15,0	articulado	23,0	Triplo	69
	CL005	8,0	articulado			
	CL006	8,0	articulado	20,0	Triplo	69
	CL011	7,0	articulado			
	TG007	5,0	articulado			
	PR002	20,0	articulado	20,0	Triplo	69
	TG008	5,0	articulado	20,0	Triplo	69
	TGM5	15,0	articulado			
	TG014	12,0	articulado	20,0	Triplo	69
	TSM5	8,0	articulado			
	0041e	5,0	Entorno	18,0	Duplo	32
	1001e	7,0	Entorno			
	2150e	2,0	Entorno			
	3061e	2,0	Entorno			

Terminal	Linhas	Frequência hora	Tipo de	Frequência	Berço	Comprimento
	4040e	2,0	Entorno			
	CR100	8,0	ônibus	23,0	Duplo	32
	CR110	4,0	ônibus			
	CR112	8,0	ônibus			
	CT401	3,0	ônibus			
	NW300	4,0	ônibus	25,0	Triplo	44
	PL005	8,0	ônibus			
	SB008	3,0	ônibus			
	PL006	10,0	ônibus			
	PL007	12,0	ônibus	27,0	Triplo	44
	PL008	8,0	ônibus			
	PL009	7,0	ônibus			
	PP105	5,0	ônibus	25,0	Triplo	44
	PP106	5,0	ônibus			
	PP107	6,0	ônibus			
	PP109	4,0	ônibus			
	PP307	5,0	ônibus			
	PP309	15,0	ônibus	27,0	Triplo	44
	PP311	6,0	ônibus			
	PP315	6,0	ônibus			
	PP316	15,0	ônibus	27,0	Triplo	44
	PP318	6,0	ônibus			
	PP319	6,0	ônibus			
	PP323	12,0	ônibus	26,0	Triplo	44
	PP325	10,0	ônibus			

Terminal	Linhas	Frequência hora	Tipo de	Frequência	Berço	Comprimento
	SB007	4,0	ônibus			
	PP401	20,0	ônibus	24,0	Duplo	32
	SB006	4,0	ônibus			
	PP402	20,0	ônibus	24,0	Duplo	32
	SA002	4,0	ônibus			
	SB004	10,0	ônibus	23,0	Duplo	32
	CT402	3,0	ônibus			
	SB009	10,0	ônibus			
Total				372,0		769

Pré-dimensionamento do Terminal do Cruzeiro Novo

Terminal	Linhas	Frequência hora pico por linha	Tipo de Veículo	Frequência Total	Berço	Comprimento de Baias
Cruzeiro Novo	TG012	8,0	articulado	8,0	Simplex	33
	CR100	8,0	ônibus	27,0	Triplo	44
	CR101	6,0	ônibus			
	CR102	3,0	ônibus			
	CR105	10,0	ônibus			
	CR103	12,0	ônibus	27,0	Triplo	44
	CR108	12,0	ônibus			
	CR109	3,0	ônibus			
	CR110	4,0	ônibus	28,0	Triplo	44
	CR111	4,0	ônibus			
	CR112	8,0	ônibus			
	CR200	3,0	ônibus			
	CR201	3,0	ônibus			
	CR202	4,0	ônibus			
	CR203	2,0	ônibus			
Total				90,0		165

Pré-dimensionamento do Terminal de Planaltina

Terminal	Linhas	Frequência hora pico por linha	Tipo de Veículo	Frequência Total	Berço	Comprimento de Baias
Terminal de Planaltina	0469e	4,0	Entorno	13,0	Duplo	32
	0477e	3,0	Entorno			
	9998e	3,0	Entorno			
	9998e	3,0	Entorno			
	PL001	10,0	ônibus	25,0	Triplo	44
	PL002	7,0	ônibus			
	PL004	5,0	ônibus			
	PL100	3,0	ônibus			
	PL005	8,0	ônibus	26,0	Triplo	44
	PL006	10,0	ônibus			
	PL008	8,0	ônibus			
	PL009	7,0	ônibus	26,0	Triplo	44
	PL101	3,0	ônibus			
	PL102	3,0	ônibus			
	PL200	3,0	ônibus			
	PL202	10,0	ônibus	22,0	Duplo	32
	PL201	7,0	ônibus			
	PL401	6,0	ônibus			
	PL204	4,0	ônibus			
	SB100	5,0	ônibus	23,0	Duplo	32
PL303	2,0	ônibus				
SB101	8,0	ônibus				

Terminal	Linhas	Frequência hora por linha	Tipo de Veículo	Frequência Total	Berço	Comprimento de Berço
	PL203	5,0	ônibus			
	SB102	8,0	ônibus			
	PL301	2,0	ônibus	12,0	Simplex	20
	PL302	2,0	ônibus			
	SB104	8,0	ônibus			
Total				147,0		248

Pré-dimensionamento do Terminal de Sobradinho

Terminal	Linhas	Frequência hora pico por linha	Tipo de Veículo	Frequência Total	Berço	Comprimento de Baias
Terminal de Sobradinho	0485e	3,0	Entorno	3,0	Simple	20
	SB001	5,0	ônibus	26,0	Triplo	44
	SB006	4,0	ônibus			
	SB007	4,0	ônibus			
	SB100	5,0	ônibus			
	SB101	8,0	ônibus			
	SB102	8,0	ônibus	24,0	Duplo	32
	SB103	6,0	ônibus			
	SB200	5,0	ônibus			
	SB201	5,0	ônibus	14,0	Duplo	32
	SB104	8,0	ônibus			
	SB401	6,0	ônibus			
Total				67,0		128

Pré-dimensionamento do Terminal de Brazlândia – Terminal Veredas

Terminal	Linhas	Frequência hora pico por linha	Tipo de Veículo	Frequência Total	Berço	Comprimento de Baias
Terminal de Brazlândia - Veredas	BZ002	15,0	articulado	15,0	Duplo	51
	BZ003	6,0	articulado	13,0	Duplo	51
	BZ400	4,0	articulado			
	BZ401	3,0	articulado			
	BZ200	3,0	microônibus	6,0	Simples	20
	BZ201	3,0	microônibus			
	BZ100	3,0	ônibus	24,0	Duplo	32
	BZ101	7,0	ônibus			
	BZ102	6,0	ônibus			
	BZ105	8,0	ônibus			
Total				58,0		154

Pré-dimensionamento do Terminal do Riacho Fundoa

Terminal	Linhas	Frequência hora pico por linha	Tipo de Veículo	Frequência Total	Berço	Comprimento de Baias
Terminal do Riacho Fundo	CL117	20,0	ônibus	25,0	Triplo	44
	RF001	5,0	ônibus			
	RF002	6,0	ônibus	28,0	Triplo	44
	RF101	12,0	ônibus			
	RF102	10,0	ônibus			
Total				53,0		88

Pré-dimensionamento do Terminal do Núcleo Bandeirante

Terminal	Linhas	Frequência hora pico por linha	Tipo de Veículo	Frequência Total	Berço	Comprimento de Baias
Terminal Núcleo Bandeirante	CL012	7,0	articulado	7,0	Simplex	33
	3112e	2,0	Entorno	2,0	Simplex	20
	NB001	7,0	ônibus	27,0	Triplo	44
	NB002	6,0	ônibus			
	NB200	2,0	ônibus			
	NB200	2,0	ônibus			
	RF401	10,0	ônibus			
Total				36,0		97

Pré-dimensionamento do Terminal de São Sebastião

Terminal	Linhas	Frequência hora pico por linha	Tipo de Veículo	Frequência Total	Berço	Comprimento de Baias
Terminal São Sebastião	SS204	7,0	ônibus	27,0	Triplo	44
	SS001	20,0	ônibus			
	SS002	15,0	ônibus	27,0	Triplo	44
	SS003	6,0	ônibus			
	SS100	3,0	ônibus			
	SS200	3,0	ônibus			
	SS201	3,0	ônibus	16,0	Duplo	32
	SS202	3,0	ônibus			
	SS203	3,0	ônibus			
	SS204	7,0	ônibus			
Total				70,0		120

Pré-dimensionamento do Terminal da Ceilândia – P Sul

Terminal	Linhas	Frequência hora pico por linha	Tipo de Veículo	Frequência Total	Berço	Comprimento de Baias
Terminal Ceilândia P Sul	CL404	5,0	articulado	23,0	Triplo	69
	CL405	5,0	articulado			
	CL406	8,0	articulado			
	CL409	5,0	articulado			
	1104e	3,0	Entorno	5,0	Simplex	20
	220e	2,0	Entorno			
	CL107	10,0	ônibus	26,0	Triplo	69
	CL111	8,0	ônibus			
	CL114	4,0	ônibus			
	CL303	4,0	ônibus			
	CL115	10,0	ônibus	27,0	Triplo	44
	CL200	5,0	ônibus			
	CL204	12,0	ônibus			
	CL201	15,0	ônibus	27,0	Triplo	44
	CL205	12,0	ônibus			
	CL203	7,0	ônibus	27,0	Triplo	44
	SA301	20,0	ônibus			
	SA104	12,0	ônibus	24,0	Duplo	32
	SA105	12,0	ônibus			
	SA302	20,0	ônibus	20,0	Duplo	32
Total				179,0		354

PDTU