

**RELATÓRIO DO COMITÊ DE REVISÃO**  
**PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO E**  
**MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL – PDTU/DF**

**2014**

## COMITÊ DE REVISÃO

### PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO E MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL – PDTU/DF

#### 1. INTRODUÇÃO

A Lei Distrital nº 4.566, aprovada em 04 de maio de 2011, dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do DF – PDTU/DF. O referido Plano é uma exigência do Estatuto das Cidades que determina que todas as cidades com mais de 500 mil habitantes tenham o seu Plano Diretor de Transportes.

O PDTU/DF é um instrumento de planejamento que tem por objetivo definir as diretrizes e as políticas estratégicas para a gestão dos transportes urbanos no âmbito do Distrito Federal.

Fundamenta-se na articulação dos vários modos de transporte com a finalidade de atender às exigências de deslocamento da população, buscando a eficiência geral do Sistema de Transporte Urbano, privilegiando os modos não motorizados e coletivos.

No PDTU/DF, a Pesquisa O/D (Origem-Destino) possibilitou um amplo diagnóstico que permitiu subsidiar a formulação de políticas e de diretrizes básicas que levaram em conta certos fundamentos básicos da atual Política Nacional de Mobilidade Urbana, tais como:

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

O Plano tem caráter estratégico. Com base nas tendências de desenvolvimento urbano (crescimento demográfico, ocupação do território, localização dos empregos, crescimento econômico), foi possível estimar as demandas futuras por transporte.

As diretrizes, ações e investimentos propostos visam atender as demandas futuras de transporte e fortalecer a capacidade governamental de gestão do sistema de transporte, contemplando os diversos elementos desse sistema (transporte coletivo, sistema viário, operação e segurança de trânsito, estacionamento, transporte não motorizados - pedestres e ciclistas).

Na gestão do PDTU/DF, caberá a Secretaria de Estado de Transportes considerar os territórios dos municípios do entorno que mantenham acordos específicos de cooperação com o Distrito Federal, devidamente formalizados mediante instrumentos próprios.

#### TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Para o transporte público coletivo, o PDTU/DF estabelece como prioridades: a circulação dos coletivos em relação aos automóveis, com a implantação de sistema de controle e de vias prioritárias/faixas exclusivas; a instituição de um sistema de gestão compartilhada do sistema de transporte integrado entre o Distrito Federal e municípios do Entorno; a utilização de tecnologia adequada a cada segmento de demanda; a

implementação de sistema de informação ao usuário com eficiência, de forma a permitir a compreensão do Sistema e o seu uso racional e a implantação de rede de calçadas e de ciclovias, respeitando as normas de acessibilidade universal.

## **PRINCIPAIS EIXOS DE TRANSPORTE COLETIVO**

### **Eixo Oeste**

O Eixo Oeste é o principal eixo de transporte público coletivo do Distrito Federal por atender à área mais populosa, composta pelas Regiões Administrativas de Brazlândia, Ceilândia, Taguatinga, Samambaia, Águas Claras, Vicente Pires e Guará. Essas áreas são as bacias de alimentação do sistema tronco do Eixo Oeste.

O Eixo Oeste é atendido por um corredor rodoviário e pelo metrô. O corredor rodoviário se desenvolve pelas vias Hélio Prates, Comercial, Central, DF-085 - Estrada Parque Taguatinga (EPTG), Estrada Setor Policial Militar (ESPM) e a DF-011 - Estrada Parque Indústrias Gráficas (EPIG). O metrô atende a essa área com as linhas de Ceilândia, de Taguatinga e de Samambaia.

### **Eixo Sul**

A bacia de alimentação do Eixo Sul é composta pelas Regiões Administrativas do Gama, Santa Maria e do Park Way.

O eixo estruturador está ao longo da BR-040, da DF-003 - Estrada Parque Indústria e Abastecimento (EPIA), da DF-025 - Estrada Parque Dom Bosco (EPDB) e da DF-002 (Eixo Rodoviário).

O grupo de linhas troncais atende ao deslocamento expresso e semiexpresso entre a bacia de alimentação e o Plano Piloto, especificamente ligando ao Terminal Park Way, ao Terminal Asa Sul (TAS), ao Terminal Asa Norte (TAN) e à Rodoviária do Plano Piloto.

### **Eixo Sudoeste**

O Eixo Sudoeste atende às Regiões Administrativas do Recanto das Emas, do Riacho Fundo I e II, do Núcleo Bandeirante, da Candangolândia, além das áreas de Arniqueiras e da Área de Desenvolvimento Econômico (ADE) de Águas Claras.

Essa área é atendida por dois corredores rodoviários com prioridade para o transporte coletivo: DF-075 - a Estrada Parque Núcleo Bandeirante (EPNB) e a DF-001 – Estrada Parque do Contorno (EPCT), entre a Av. Recanto das Emas e a DF-095 - Estrada Parque Ceilândia (EPCL). Esta última possibilita a ligação entre os Eixos Sudoeste e Oeste, além de constituir um caminho alternativo para o Plano Piloto. Já na Av. Recanto das Emas e na DF-001 (trecho entre Recanto das Emas e a DF-065 - EPIP), prevê-se a implantação de faixa preferencial.

### **Eixo Norte**

A bacia de alimentação do Eixo Norte é composta pelas Regiões Administrativas de Sobradinho I e II, Planaltina, Varjão e condomínios.

O eixo estruturador está ao longo da BR-020, da DF-150, da DF-003 - Estrada Parque Indústria e Abastecimento (EPIA) e da DF-002 (Eixo Rodoviário). As principais ligações são com a Rodoviária do Plano Piloto e com o Terminal da Asa Norte (TAN), além da ligação direta entre as regiões que compõem a bacia.

## **Eixo Leste**

As Regiões Administrativas do Jardim Botânico, São Sebastião, Paranoá, Lago Sul e Itapoã representam a bacia de alimentação do Eixo Leste.

Devido a sua configuração geográfica, dispersa ao longo da DF-001 (EPCT) e tendo como uma barreira natural o Lago Paranoá, a demanda se distribui por vários acessos, como a ligação com Plano Piloto através das Pontes Presidente Médici, Costa e Silva e Juscelino Kubitschek, DF-025 - Estrada Parque Dom Bosco (EPDB) e pela DF-005 - Estrada Parque Paranoá (EPPR). Para as demais regiões do Distrito Federal, utiliza-se a DF-001 (EPCT), que interliga, de maneira perimetral, a todos os eixos.

## **Área Central**

A área central considera um conjunto de linhas que atende ao Plano Piloto, ao Sudoeste e ao Cruzeiro, além de realizar a alimentação e distribuição das linhas troncais que ligam o Plano Piloto às demais regiões do DF e aos municípios do Entorno imediato. Na via W3 e no Eixo Monumental, entre a DF-011 (EPIG) e a Rodoviária do Plano Piloto, os ônibus operam em faixa exclusiva, adjacente ao canteiro central. Existe ainda, a definição de se operar na W3 – Sul e Norte com tecnologia ferroviária, o Veículo Leve sobre Trilhos - VLT.

## **Eixo Ferroviário**

O Eixo Oeste é atendido por tecnologia ferroviária, sendo considerado um importante corredor de transporte de massa. O corredor metroviário atende as Regiões Administrativas de Brasília, Águas Claras, Guará, Taguatinga, Ceilândia e Samambaia.

O PDTU/DF prevê ainda, a implantação do Veículo Leve Sobre Trilhos – VLT na ligação do Aeroporto JK com o Terminal de Integração Asa Sul (TAS), W3 sul e norte, Terminal de Integração Asa Norte (TAN). Prevê também, a circulação no Eixo Monumental, da Rodoferroviária à Esplanada, com bifurcação passando pelo Setor de Indústrias Gráficas (SIG) até o Setor de Indústria e Abastecimento (SIA) e a expansão da linha do metrô até a Asa Norte chegando ao TAN.

## **REDE INTEGRADA**

A nova rede de transporte público coletivo recomendada no PDTU/DF define uma rede única com integração operacional e tarifária. De cada eixo estruturante partirão linhas troncais para os principais destinos no Distrito Federal, como a Rodoviária do Plano Piloto e para outros terminais de integração, de onde o usuário poderá utilizar outra linha para chegar ao seu destino final.

## **INFRAESTRUTURA**

Após a definição da rede de linhas foi realizado o pré-dimensionamento dos terminais e estações de transferência, que leva em consideração as características do veículo e dos serviços, bem como a quantidade de veículos (frequência na hora pico), sendo apresentada uma relação de terminais a serem implantados, separados por eixo e uma relação de terminais que estão sendo reformados para atender às novas exigências do novo sistema de transporte.

A nova rede integrada de transporte público coletivo do Distrito Federal deverá contar com 35 terminais rodoviários, 30 estações de metrô, 136 estações de transferências localizadas nos corredores exclusivos,

além dos cerca de 5.000 pontos de parada espalhados por todo o DF. Esse dimensionamento é o resultado do grupo de linhas e serviços previstos, e que considerou a infraestrutura existente e os projetos em andamento, informados pelos diversos órgãos do Governo do Distrito Federal.

### **ENTORNO – Serviço Semiurbano**

O DF representa um imenso polo atrativo para toda a população dos estados circunvizinhos, mais especificamente aquela que habita no seu entorno imediato. Além da região que constitui o Plano Piloto, na Região Administrativa de Brasília, cidades como Ceilândia, Taguatinga, Gama, Sobradinho, Planaltina, Águas Claras, Guará etc., formam um conglomerado significativo dentro do quadrilátero do DF no que se refere às oportunidades de empregos e de serviços.

Os deslocamentos com origem nas cidades do Entorno para o Distrito Federal, oferecidos diariamente de modo constante e crescente, notadamente aqueles realizados através do transporte público de passageiros e por motivo trabalho, merecem atenção especial por parte dos órgãos competentes.

Devido à peculiaridade existente nos deslocamentos realizados pela população usuária através do transporte coletivo interestadual semiurbano – viagens longas e pontuais realizadas através de grandes vazios urbanos, além de comprometer a rentabilidade do sistema em face de reduzida renovação de usuários ao longo das viagens, acabam por acarretar, em médio e longo prazo, a degradação do sistema de transporte existente.

O serviço semiurbano, conforme cadastro da ANTT, é atendido por mais de 500 linhas, e não possui nenhum tipo de integração ou ligação com a rede de transportes do Distrito Federal, apesar de utilizar praticamente o mesmo sistema viário e os mesmos equipamentos urbanos locais (pontos de parada e terminais rodoviários), ocasionando superposição de linhas e de atendimentos.

No PDTU/DF foram pesquisadas e elaboradas proposições de modelos de gestão para os serviços semiurbano e do DF. Encontra-se atualmente em discussão pelos representantes da Secretaria de Transportes, da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, do Governo de Goiás e da Secretaria do Entorno/DF, a elaboração da minuta de um Protocolo de Intenções que possibilite a formação de um consórcio público.

## **2. PLANO DE TRABALHO**

Os estudos e pesquisas efetuadas no âmbito do PDTU/DF evidenciaram problemas e subsidiaram a proposição de ações a serem implementadas para o transporte coletivo, transporte individual, modos não motorizados (pedestres e ciclistas), sistema viário, trânsito, serviço semiurbano e institucional.

O Plano recomenda que o processo de revisão do PDTU/DF deve prever a utilização de mecanismos de cooperação entre órgãos e de consulta pública, de modo a formular políticas convergentes, subordinadas a objetivos comuns, e compatíveis com as expectativas da sociedade.

A Secretaria de Transportes é o órgão responsável pela gestão do PDTU/DF, que deverá ser atualizado por ocasião da realização do censo demográfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE ou a cada dez anos e revisado a cada cinco anos.

O Governo do DF criou Comitê de Revisão do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – Decreto nº 34.947, de 11 de dezembro de 2013, nomeado pela Portaria ST nº 03, de 10 de janeiro de 2014, com a competência de:

- avaliar as recomendações constantes do Relatório Final elaborado como subsídio à regulamentação do PDTU/DF, com vista a contribuir com a revisão dos projetos e ações implementadas e em implementação, a curto, médio e longo prazo;
- compatibilizar o PDTU/DF aos programas de governo e às disponibilidades financeiras, com inclusão de novos projetos, detalhamento das ações e revisão do cronograma e das metas estabelecidas;
- avaliar as diretrizes e medidas estabelecidas na Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, em consonância com o estabelecido no PDTU/DF, propondo inclusões, se necessário.

Inicialmente, o trabalho do Comitê discorrerá sobre as ações de monitoramento dos projetos a serem implementados pelos órgãos responsáveis. Para isso, foram elaboradas Planilhas de Monitoramento das Ações/Projetos detalhadas de acordo com os seguintes temas: transporte coletivo, modos não motorizados, sistema viário, trânsito, estacionamento, táxi, institucional e novos projetos.

Após a atualização das informações sobre o andamento das ações e projetos será feita uma avaliação com relação ao cumprimento das recomendações, as dificuldades ou inviabilidade de algumas para sua implementação e os motivos.

A partir dessas avaliações serão elaborados novos encaminhamentos com vista à mitigação das impedâncias e dificuldades constatadas.

Concomitantemente aos novos encaminhamentos serão discutidas as possibilidades de compatibilização e inclusão de novos projetos, inclusive em atendimento aos programas de governo, detalhando as ações e metas estabelecidas. As propostas de novos projetos seguirão o estabelecido na Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012.

Finalizando, será apresentado o Relatório Final das atividades desenvolvidas com as considerações e recomendações do Comitê de Revisão do PDTU/DF.

Foi incluído ainda um anexo, conforme descrito a seguir:

Anexo I: estão disponibilizados todos os trabalhos que foram apresentados no Comitê de Revisão do PDTU/DF e que deverão subsidiar os próximos cenários a serem construídos na revisão e elaboração dos novos Planos Diretores.

## 2. PLANILHA DE MONITORAMENTO DAS AÇÕES/PROJETOS

Nessa fase os membros do Comitê, com o apoio de Técnicos da Secretaria de Transportes, preencheu a planilha abaixo listada com o estágio atual dos projetos e ações elencados no PDTU/DF (2011), conforme as metas estabelecidas no item 9.6.2 Monitoramento das ações – Relatório Final

### 2.1 - TRANSPORTE COLETIVO

Ações/Projetos:	Responsável/Executor	Estágio Atual	Previsão de Término Estágio atual	Previsão de Término – Projeto
<b>1. Implantação dos Eixos Estruturantes</b>				
Eixo Oeste	SEDHAB	Nova proposta de solução de desenho urbano foi estudada e foi acordado (SEDHAB, DETRAN, Sec. Obras) os novos parâmetros para desenvolvimento do projeto do corredor oeste, principalmente quanto à questão de mobilidade, acessibilidade e paisagem urbana.		
	NOVACAP/SO	O DER já efetuou a parte da DF-085 (EPTG)	NOVACAP/SO deverá efetuar o trecho de Taguatinga e a do Plano Piloto	DER já efetuou a sua parte, ficando faltando os trechos de Taguatinga e Plano Piloto a serem licitados
	Metrô-DF	As estações Onoyama e Estrada Parque já possuem Projeto Básico de Engenharia, precisa de recursos para viabilização		
Eixo Sul	DER	Obra em andamento (executado 90 %)		
Eixo Sudoeste	DER	A licitar após a finalização dos projetos, em data ainda a ser definida, iniciando-se pelo trecho da DF-075 (EPNB)	Em andamento o projeto executivo (31/01/2015)	Prazo estimado: 2 anos
Eixo Norte	DER	A licitar em 7/2/14 o trecho da DF-003 (EPIA) - Balão do Colorado / Torto	Em andamento o projeto executivo (31/05/2014)	Prazo estimado: 2 anos
Eixo Leste	ST	NR	NR	NR

Área Central	SEDHAB	Inserção de Baias de ônibus ao longo do Eixo Monumental. Possibilidade de operação de faixa exclusiva. Trabalho desenvolvido em conjunto e aprovado pelo Iphan. Nos pontos de ônibus estão inseridos vários mobiliários urbanos que ajudam ao usuário, tais como: lixeiras, orelhão, mapa tátil e turístico, paraciclos, árvores e golgas de árvores, além de iluminação diferenciada para facilitar a orientação da localização dos pontos. As inserções de faixas de alerta, direcionais e o uso do padrão já adotado do ponto da Cemusa. O dimensionamento a especificação (DFtrans).		
	Metrô/DF	Linha 1 do VLT: Anteprojeto em elaboração para o trecho Aeroporto-TAS, recursos do PAC; o trecho da W3 está pronto o TR para contratação dos estudos de impacto de vizinhança e anteprojeto de engenharia, recursos do PAC 50 Estações 104, 106 e 110 Sul: Projeto Básico pronto, recursos do PAC 50, TR para contratação da obra em elaboração, fase de orçamentação.		Linha 1 do VLT: 2018 Estações 104,106 e 110: 2015



<b>2.Construção de Terminais:</b>				
Riacho Fundo I	UEGP/ST	obra concluída/em operação		
Riacho Fundo II	UEGP/ST	obra em andamento	setembro-14	setembro-14
Gama Leste	UEGP/ST	obra contratada	setembro-14	setembro-14
Gama BRT Sul	DER	a definir		
Sobradinho II	UEGP/ST	obra em andamento	setembro-14	setembro-14
Recanto das Emas I e II	UEGP/ST	em licitação		
Santa Maria	UEGP/ST	a definir		
Expansão Ceilândia - QNR	UEGP/ST	obras em andamento	setembro-14	setembro-14
Brazlândia	UEGP/ST	em licitação		
Samambaia Sul e Norte	UEGP/ST	em licitação		
Asa Norte - Integração (TAN)	DER/UEGP/ST	a definir		
Centro Metropolitano	UEGP/ST	a definir		
Parkway	UEGP/ST	a definir		
<b>3.Reforma de Terminais:</b>				
Cruzeiro	UEGP/ST	em licitação		
Rodoviária Gama	UEGP/ST	em licitação		
Rodoviária do Plano Piloto	NOVACAP			
Planaltina	UEGP/ST	em licitação		
Sobradinho	UEGP/ST	em licitação		
Guará I	UEGP/ST	em licitação		
Sector O	UEGP/ST	obra concluída/em operação		
<b>4. Implantar sistema integrado – operacional e tarifário</b>	DFTRANS	Foi criado, por meio da Instrução de Serviço nº 203, de 22 de agosto de 2013, grupo de trabalho com o objetivo de analisar e propor alterações relativas a transição, integração e adequação ao novo modelo operacional .	julho-14	O sistema integrado só estará 100% concluído quando os corredores exclusivos estiverem concluídos. O projeto piloto da integração se dará ainda em fevereiro de 2014 na cidade de Planaltina.

<b>5. Implantar Sistema de Controle - CCO</b>	DER/ST	A definir		
5.1. Centro de Controle Operacional - CCO dos Operadores	DFTRANS/ Vice Governadoria	Reforma da instalação física do CCO	junho-14	01/10/2015 A ação é considerada concluída quando as soluções tiverem sido integralmente implantadas, adaptadas, treinadas e absorvidas pela DFTRANS
	DFTRANS	Ajustes na arquitetura de dados	fevereiro-14	
5.2. Centro de Supervisão Operacional - CSO da DFTRANS	DFTRANS	Licitação de software para o CSO	abril-14	
<b>6. Implantar Sistema de Informação ao Usuário</b>	DER	A definir ainda		
	DFTRANS	Dependendo da licitação do software do CSO	agosto-14	jul/15
<b>7. Revisar o planejamento operacional da rede de linhas</b>	DFTRANS			
7.1 Migração da atual rede de linhas para uma rede tronco alimentada	DFTRANS	Foi criado, por meio da Instrução de Serviço nº 203, de 22 de agosto de 2013, grupo de trabalho com o objetivo de analisar e propor alterações relativas a transição, integração e adequação ao novo modelo operacional . Decreto nº 34.495, de 27 de junho de 2013, institui a integração tarifária do novo modelo do STPC/DF	julho-14	
7.2 Monitoramento dos serviços	DFTRANS	Dependendo da licitação do software do CSO	NA	
7.3 Fórum de discussão com os operadores	DFTRANS	Reuniões semanais para ajustes nos serviços prestados. A tarefa é constante	NA	NA
<b>8. Serviço Semiurbano - Entorno</b>				
Elaboração de Protocolo de Intenções para a Instituição do Consórcio Público - ANTT/DFTRANS/ST/Gov.Goiás/Sec.Entorno	DFTRANS/ST	Em tratativas pelo governo	NA	NA
Elaboração de Termo de Cooperação Técnica	DFTRANS/ST	Em tratativas pelo governo	NA	NA
Estudo de viabilidade de implantação de Consórcio - gestão compartilhada	DFTRANS/ST	Em tratativas pelo governo	NA	NA

9. Metrô/DF				
Aumento da capacidade. Aquisição de 12 novos veículos para linha 1 do metrô	Metrô	Concluído	Concluído	Concluído
Aumento da capacidade. Aquisição de 18 novos veículos para linha do metrô	Metrô	Projeto Básico para licitação e estudo de viabilidade, em elaboração	30.05.2014	24 meses após a contratação
Atualizar a tecnologia dos equipamentos. Modernização tecnológica dos equipamentos da Linha 1 do metrô	Metrô	Projeto Básico em elaboração	30.03.2014	TR para contratação do serviço previsto para 30.05.2014. Operação em 24 meses após a contratação da obra
Estação 104,106 e 110 Sul	Metrô	Projeto Básico pronto, recursos do PAC 50, TR para contratação da obra em elaboração, fase de orçamentação.	30.06.2014	Entrada em operação 2015
Expansão da Linha 1 do metrô (2 novas estações em Ceilândia, 2 novas estações em Samambaia e 1 nova estação na Asa Norte - SCN)	Metrô	Projeto Básico em elaboração	30.06.2015	TR para contratação da obra previsto para 30.05.2014. Operação em 24 meses após a contratação da obra
Linha 1 do VLT: Aeroporto ao TAS, passando pela W3 e chegando ao TAN	Metrô	Anteprojeto em elaboração para o trecho Aeroporto-TAS, recursos do PAC; o trecho da W3 está pronto o TR para contratação dos estudos de impacto de vizinhança e anteprojeto de engenharia, recursos do PAC 50	30.06.2014	Entrada em Operação 2018
Expansão do metrô para a Asa Norte	Metrô	Em elaboração o TR para contratação de estudos preliminares, EVTEA e Anteprojeto.	13.06.2014	Operação em 36 meses após a contratação da obra
Linha 2 do VLT no Eixo Monumental - Sudoeste - SIG - SIA	Metrô	Em elaboração o TR para contratação de estudos preliminares, EVTEA e Anteprojeto.	13.06.2014	Operação em 36 meses após a contratação da obra
Estação Onoyama e Estrada Parque	Metrô	Projeto Básico concluído, aguardo a disponibilidade de recursos financeiros para licitar a obra		
Ampliar Integração Intermodal	DFTRANS	NR	NR	NR

<b>10. Melhorar a capacidade de gestão do transporte coletivo</b>				
<b>Ações/Projetos:</b>	<b>Responsável/Executor</b>	<b>Estágio Atual</b>	<b>Previsão de Término Estágio atual</b>	<b>Previsão de Término - Projeto</b>
Recompor equipe	DFTRANS/ST	Solicitada a realização de concurso público para ampliação do quadro de funcionários da DFTRANS	dezembro-14	
Qualificar equipe	DFTRANS/ST	Participação da equipe em cursos de capacitação e ciclos de palestras	NA	
Revisar e sistematizar rotinas e procedimentos	DFTRANS/ST	a. Definição, implantação e ajustes de processos; b. Ajustes de procedimentos, especialmente os vinculados ao controle da operação, por parte dos operadores	a. Primeiro semestre de 2014; b. Primeiro semestre de 2014	
Adquirir veículos, equipamentos, sistemas e softwares	DFTRANS/ST	Em aquisição equipamentos e softwares	julho-14	
Implantar novo sistema de informação e controle	DFTRANS/ST	a. Reforma da instalação física do Centro de Controle Operacional. b. Ajustes na arquitetura de dados.	a. junho-14 b. fevereiro -14.	
Implantar novo arranjo institucional para a área de estudo	ST	NR	NR	
Regularizar contratos	ST	Licitação finalizada. Criadas 5 bacias de operação e renovados 2.086 veículos	Primeiro semestre de 2014	
Adequar/renovar a frota	DFTRANS	Nomeados os gestores de contratos	fevereiro-14	
Institucionalizar o funcionamento da Câmara de Compensação - CCRC	ST/DFTRANS	NR	NR	NR

<b>11. Aumento da qualidade do transporte coletivo</b>				
<b>Ações/Projetos:</b>	<b>Responsável/Executor</b>	<b>Estágio Atual</b>	<b>Previsão de Término Estágio atual</b>	<b>Previsão de Término - Projeto</b>
Metrô	Metrô-DF	Última avaliação metrô estava com 80% de aprovação. Aumentou o horário de atendimento a usuário, adotou o cartão flex, mantém a confiabilidade e frequência, criou o vagão feminino.		
Ônibus - Corredores	ST/DER/DFTRANS	Acompanhamento da implantação dos corredores exclusivos/prioritários, inclusive do BRT.	Primeiro semestre de 2014	
Ônibus - alimentadoras/ligação	DFTRANS/ST	Em planejamento e implantação o sistema tronco-alimentado	julho-14	
Ônibus - Vizinhança	DFTRANS/ST	NR. Alguns veículos que operavam no serviço especial de Vizinhança estão sendo substituídos pelos novos concessionários como se fizessem parte do serviço básico.	fevereiro-14	
Ônibus - Entorno	Sec. Entorno	Gestão da ANTT, processo licitatório em andamento		
Implantação de faixas prioritárias do TC	DFTRANS/ST	Elaboração de estudos de viabilidade para implantação de novos corredores		

## **2.2 - MODOS NÃO MOTORIZADOS - PEDESTRES E CICLISTAS**

<b>Ações/Projetos:</b>	<b>Responsável/Executor</b>	<b>Estágio Atual</b>	<b>Previsão de Término Estágio Atual</b>	<b>Previsão de Término Ação/Projeto</b>
<b>1. Pedestre - circulação e conforto:</b>				
Elaborar normas de implantação de calçadas, travessias e pontos de parada	SEDHAB/DFTRANS	Lei nº 2925, de 06.03.02 e Decreto nº 29.879, de 22.11.08, dispõem sobre acessibilidade em pontos de parada. SEDHAB: Decreto 33741-2012 - Sistema Viário define normas para calçadas e está em revisão quanto às normas para travessias. Não há previsão de normas para pontos de parada. Segundo PDTU/DF (2011) esta ação deveria estar 100% implantada	01/05/2014 - revisão do Dec. 33741-2012 quanto às travessias.	01/06/2014

Definir áreas prioritárias para implantação de calçadas e travessias	SEDHAB/ SO-NOVACAP/ DETRAN/ DER/ RA's	Acesso às paradas de ônibus nas rodovias (DER). Em implantação pela SO/NOVACAP em algumas RA's. SEDHAB: Ação deverá ser incorporada no desenvolvimento dos Planos de desenvolvimento Local de cada RA.	Em estudos	31/12/2014
Implantar calçadas e travessias, observando normas técnicas de acessibilidade	SO/NOVACAP	Ação contínua	Ação contínua	Ação contínua
Fiscalizar o uso e ocupação das calçadas	AGEFIS	Ação contínua	Ação contínua	Ação contínua
Recuperar ou manter calçadas e travessias	SO/NOVACAP/ RA's	Responsável RA's	Responsável RA's	Responsável RA's
<b>2. Pedestre - Segurança</b>				
Implantar medidas moderadoras de tráfego - <i>trafficalming</i>	DER/DETRAN	A definir locais necessários	Ação contínua	Ação contínua
Implantar passarelas	DER/DETRAN	Estão sendo licitadas cerca de 10 passarelas, em várias rodovias	Em fase de elaboração de projetos	31/12/2014
Implantar semáforos para pedestres	DER/DETRAN	Está sendo preparado Termo de Referência para inclusão de novos semáforos nas rodovias	Em fase de elaboração de projetos	31/12/2014
Implantar faixas de pedestres	DER/DETRAN	Estão sendo identificados novos locais para implantar faixas de pedestres	Em fase de elaboração de projetos	31/12/2014
Lançar programas educativos voltados para a segurança do pedestre	DER/DETRAN	Em andamento	Ação contínua	Ação contínua
<b>3. Ciclista - infraestrutura:</b>				
Implantar infraestrutura cicloviária	Casa Civil/NOVACAP	Compromisso de implantação de 400 km de ciclovia no DF	1º semestre 2014	2º semestre 2014
Elaborar manual para uniformização dos projetos cicloviários	DETRAN/ Casa Civil	Em elaboração		
Identificar e implantar trechos cicloviários de ligação com terminais de ônibus	Casa Civil/ NOVACAP	Em estudo		
Implantar paraciclos ou bicicletários em terminais de ônibus	SEDHAB/ NOVACAP	Em implantação paraciclos nas estações e terminais do transporte coletivo	Ação contínua	Ação contínua
Realizar programa de manutenção da	SO/NOVACAP/	Ação contínua	Ação contínua	Ação contínua

infraestrutura cicloviária	RA's			
<b>4. Ciclista - Segurança</b>				
Complementar projetos de sistema cicloviário com sinalização específica	DETRAN/NOVACAP	Em implantação pela NOVACAP e construtora responsável pela obra	1º semestre 2014	1º semestre 2014
Promover programas educacionais de respeito ao ciclismo	DER/DETRAN	Em andamento (DER). Em implantação pela escolinha do DETRAN com foco nos motoristas de ônibus	Ação contínua	Ação contínua
<b>5. Ciclista - Monitoração</b>				
Realizar pesquisas de satisfação do usuário	Casa Civil - Fórum	NR	NR	NR
Avaliar condições da infraestrutura	DER/NOVACAP	A definir locais necessários	Ação contínua	Ação contínua
Avaliar condições de segurança do ciclista	DER/DETRAN	A definir locais necessários	Ação contínua	Ação contínua
Fiscalizar o respeito à ciclovia	DER/DETRAN	A definir locais necessários	Ação contínua	Ação contínua
Fiscalizar a realização de manutenção da infraestrutura	DER/NOVACAP	A definir locais necessários	Ação contínua	Ação contínua

### 2.3 - SISTEMA VIÁRIO

Ações/Projetos:	Responsável/Executor	Estágio Atual	Previsão de Término Estágio atual	Previsão de Término - Projeto
<b>1. Segurança Viária</b>				
Identificar principais pontos críticos de acidentes	DER/DETRAN	Em execução	Contínuo	Contínuo
Coletar, analisar e sistematizar dados estatísticos de acidentes	DER/DETRAN	Em execução	Contínuo	Contínuo
Propor e tratar locais críticos de acidentes	DER/DETRAN	Em execução	Contínuo	Contínuo
Definir procedimentos de fiscalização de obras rodoviárias	DER/DETRAN	A definir conjuntamente com órgãos de fiscalização		
Intensificar manutenção do uso de dispositivos eletrônicos de controle de infrações de trânsito	DER/DETRAN	Em execução	Contínuo	Contínuo

Implantar e manter ondulações transversais, em consonância com Resolução do CONTRAN	DER/DETRAN	Em execução	Contínuo	Contínuo
Implantar programa de inspeção veicular, em atendimento ao art. 104 do CTB	DETRAN			
Promover a aplicação da suspensão do direito de dirigir para os infratores contumazes	DER/DETRAN	Em execução	Contínuo	Contínuo
Promover gestões governamentais para dotar o DETRAN e o DER de pessoal técnico qualificado em quantidade suficiente	DER/DETRAN	Em andamento levantamento para novo concurso no DER	Contínuo	Contínuo
Promover campanhas educativas para sensibilização de condutores, passageiros e pedestres com relação ao comportamento no trânsito	DER/DETRAN	Em execução	Contínuo	Contínuo
Promover atuação mais intensa do DETRAN no aprimoramento das escolas de formação de condutores	DETRAN			
Promover a reciclagem dos condutores com CNH suspensa	DETRAN			
Intensificar, apoiar e melhorar as atividades da Escola Vivencial de Trânsito do DER - Transitolândia	DER	Em execução	Contínuo	Contínuo
<b>2.Circulação Viária</b>				
Desenvolver e implementar planos de mobilidade e circulação locais	SEDHAB/DETRAN	SEDHAB: Ação deverá ser incorporada no desenvolvimento dos Planos de Desenvolvimento Local de cada RA	Em estudo	
Revisar a circulação e realizar intervenções viárias de forma a eliminar discontinuidades e gargalos	DER/DETRAN/SEDHAB	Em execução. Projetos de alteração viária devem ter o aval da SEDHAB	Contínuo	Contínuo
Identificar pontos com problemas no desenho viário, evitando pontos de conflito nas interseções e melhoria nos acessos	DER/DETRAN/SEDHAB	Em execução. Projetos de alteração viária devem ter o aval da SEDHAB	Contínuo	Contínuo



Desenvolver sistema de orientação de tráfego, de forma a que usuários evitem rotas congestionadas	DER/ DETRAN	Execução Edital	jun/14	dez/14
Adotar políticas de desestímulo ao uso do automóvel nas áreas centrais	SEDHAB/ DETRAN	SEDHAB: PPCUB. Após aprovação pelo CONPLAN, segue para Câmara Legislativa. O PPCUB aborda como diretriz o que deverá se transformar em ação específica		
Estabelecer parâmetros urbanísticos mais restritivos em áreas com problemas de congestionamentos	SEDHAB/ DETRAN	SEDHAB: PPCUB e LUOS, mas ação deve contar com a melhoria do transporte coletivo. Após aprovação pelo CONPLAN, segue para Câmara Legislativa		
Elaborar manual para estudo de impactos de polos de tráfego na circulação viária	SEDHAB/ DETRAN/ DER	DER: Já existe legislação do GDF sobre o assunto	DER:A ser revisto legislação e preparação do manual	DER:31/12/2014
<b>3.Intervenções Viárias</b>				
Ligação Plano Piloto-Lago Norte- BR 020 (Sobradinho-Planaltina)	DER	Implantação da DF-008 - existe estudo PPP	A definir com GDF	A definir com GDF
Ligação Recanto das Emas - Samambaia	DER	Viaduto BR-060	Já tem ante-projeto	Finalizar projeto executivo para licitar e obtenção de recursos para sua execução
Ligação Riacho Fundo I e II	NOVACAP			
Interbairros - Ligação Samambaia - Plano Piloto	DER	Viaduto na DF-003 (EPIA) já tem projeto básico	Restante da DF-081, tem interferências a serem resolvidas	Finalizar projeto executivo para licitar e obtenção de recursos para sua execução
Ligação Riacho Fundo I - Núcleo Bandeirante	NOVACAP			
Ligação via de ligação L2 Sul com L4 sul (Av. Nações)	SEDHAB/SO			
Ligação Noroeste com Asa Norte (dois acesso a W5 Norte)	SEDHAB/SO	SEDHAB: Projeto Aprovado. Obra é atribuição da SO.	SEDHAB: projeto aprovado	
Ligação Rodovia DF 425 com Sobradinho II	NOVACAP		Ver Lei complementar nº 56 de 30/12/1997	
Ligação Riacho Fundo II com	NOVACAP			

Samambaia				
Ligação Estrada Parque Vargem Bonita com EPAR (DF 047)	NOVACAP			
Ligação W4 Sul com a W4 Norte	SEDHAB/SO	SEDHAB: Projeto aguarda análise para aprovação. A elaboração do projeto e obra estão sob responsabilidade da SO		
Ligação EPAA (DF-010) com SCFA (EPAC - DF-097)	DER	Falta liberação Parque Nacional	Problemas ambientais a serem equacionados	
Ligação Núcleo Bandeirante - EPIA	NOVACAP	Trecho foi pavimentado pelo DER, mas não é do SRDF		
Duplicação da Estrutural (DF 095)	DER	Já tem projeto básico - compatibilizar com Eixo Águas Lindas	Efetuar estudos do Eixo Águas Lindas e compatibilizar com Projeto Executivo a ser desenvolvido	

#### 2.4 - TRÂNSITO

Ações/projetos	Responsável/Executor	Estágio Atual	Previsão de Término Estágio Atual	Previsão de Término Projeto
<b>1.Executar intervenções no sistema arterial</b>				
Eixo Norte	DER	A licitar em 7/2 o trecho dea DF-003 (EPIA) – Balão do Colorado /Torto	Em andamento o projeto executivo	Prazo estimado: 2 anos
Eixo Leste	ST	NR	NR	NR
Eixo Oeste	DER/ NOVACAP	DER já efetuou a parte da DF-085 (EPTG)	NOVACAP deverá efetuar o trecho de Taguatinga e a do Plano Piloto	DER já efetuou a sua parte, faltando os trechos de Taguatinga e Plano Piloto a serem licitados
Eixo Sul	DER	Obra em andamento (executado 90%)		

Eixo Sudoeste	DER	A licitar em 28/2 o trecho da DF-075 (EPNB)	Em andamento o projeto executivo	Prazo estimado: 2 anos
Área Central	SO/Novacap/D ETRAN/CEB/ SEDHAB	Inserção de baias de ônibus ao longo do Eixo Monumental. Possibilidade de operação de faixa exclusiva. Trabalho desenvolvido em conjunto e aprovado pelo Iphan (Sedhab, SO, Novacap, Detran, CEB). Nos pontos de ônibus estão inseridos vários mobiliários urbanos que ajudam ao usuário, tais como: lixeiras, orelhão, mapa tátil e turístico, paraciclos, árvores e golgas de árvores, além de iluminação diferenciada para facilitar a orientação da localização dos pontos. As inserções de faixas de alerta e direcionais		
<b>2.Adotar práticas de gestão do trânsito</b>				
Definir e desenvolver nova política de operação de trânsito	DETRAN/SEC. Obras/SEDHAB	Nova proposta de solução de desenho urbano foi estudada e acordada (SEDHAB, DETRAN, Sec. Obras) quanto a inversão de fluxos em algumas vias. Áreas onde serão objeto de intervenções: SCS - em andamento, SHS e Norte - para iniciar. Os novos parâmetros atendem as questões de circulação, principalmente quanto à questão de mobilidade, acessibilidade e paisagem urbana		
Definir e desenvolver nova política de operação de trânsito	DER/DETRAN	DER: Já existe convênio entre as Autarquias, para tal. Deverá ser envolvido o CONTRANDIFE para a definição da política, juntamente com SSP e PM	DER: Convidar CONTRANDIFE e órgãos envolvidos para discutir o assunto	
Revisar e instituir norma definindo condições de uso e interdição da via	DER/DETRAN	Existe Grupo de Trabalho do DENATRAN para elaboração do Manual específico a ser adotado nacionalmente	Em andamento pelo DENATRAN	Final de 2014
Capacitar equipe	DER/DETRAN	Em execução	Contínuo	Contínuo
Adquirir e instalar equipamentos (CCO)	DER/DETRAN	Executado pelo DER; Falta Detran fazê-lo; Fazer também integração entre Autarquias	Contínuo	Contínuo
Implantar novos procedimentos e ampliar o controle e operação de trânsito	DER/DETRAN	Em execução	Contínuo	Contínuo
Desenvolver planos de mobilidade locais	DETRAN/ SEDHAB	SEDHAB: Ação deverá ser incorporada no desenvolvimento dos Planos de Desenvolvimento Local de cada RA.	Sem Previsão	
Executar planos de mobilidade locais	DETRAN			

Estabelecer políticas e definir metas de redução de índices de acidentes	DER/DETRAN	Em execução	Contínuo	Contínuo
Implantar política de controle de velocidade, vistoria veicular, pontos críticos etc	DER/DETRAN	Em execução	Contínuo	Contínuo
Desenvolver plano de ação com diretrizes para execução de obras e eventos que interfiram na circulação viária	DER/DETRAN	A ser definido pelos órgãos de trânsito do DF	Contínuo	Contínuo
Elaborar Plano de Movimentação de Cargas Perigosas	DER/DETRAN	Iniciado	Contínuo	Contínuo

## 2.5 - ESTACIONAMENTO

Ações/Projetos:	Responsável/Executor	Estágio Atual	Previsão de Término Estágio Atual	Previsão de Término Ação/Projeto
Estabelecer política de estacionamento	DETRAN			
Revisar os requisitos para implantação de polos geradores de tráfego e exigências para residências, comércio, etc	DETRAN/DER	Já tem legislação específica		
Desenvolver e implantar projetos de baixo custo para áreas públicas	DETRAN/SEDHAB			
Desenvolver estudos, projetos e implantar estacionamentos rotativos em áreas públicas	DETRAN/SEDHAB	atribuição compartilhada - ST	NR	
Desenvolver estudos e projetos e licitar a exploração de estacionamentos por particulares	DETRAN/SEDHAB	atribuição compartilhada - ST	NR	
Elaborar estudo para regulamentar as operações de carga e descarga	DETRAN/SEDHAB	SEDHAB: O Código de Obras já exige vagas. O Código de Posturas, em elaboração, estabelecerá horário.	ago/14	dez/14
Identificar áreas com problemas na relação entre oferta e demanda por estacionamento	DETRAN/SEDHAB	atribuição compartilhada - ST	sem previsão	
Intensificar operações de fiscalização de estacionamento irregular	DETRAN			
Elaborar projeto de sinalização vertical, com regulamentação das áreas de estacionamento	DETRAN/SEDHAB	SEDHAB: atribuição compartilhada com outros órgãos. A SEDHAB pode elaborar a identidade visual.	NR	

## 2.6 - SERVIÇO DE TÁXI

Ações/Projetos:	Responsável/Executor	Estágio Atual	Previsão de Término Estágio Atual	Previsão de Término Ação/Projeto
Promover a delegação da operação do serviço pré-pago	ST	Lei nº 5323, 07 de março 2014	NA	NA
Licitar permissões específicas para táxi com acessibilidade	ST	EDITAL TCDF	abr/14	ago/14

Elaborar e manter cadastro operacional dos serviços de táxi, mototáxi e motofrete.	ST	IMPLANTADO	NA	NA
Reforçar a fiscalização dos serviços mediante dotação de equipe, infraestrutura de apoio e campanhas.	ST	IMPLANTADO	NA	NA

## 2.7 - ASPECTOS INSTITUCIONAIS

Ações/Projetos:	Responsável/Executor	Estágio Atual	Previsão de Término Estágio Atual	Previsão de Término Ação/Projeto
Monitorar, avaliar e promover melhorias relativas à organização da DFTRANS	ST	Em Licitação(SDP 001/2013)*	mai/14	jul/15
	DFTRANS	Elaboração de proposta de reformulação do Regimento Interno da Autarquia		
Reformular, implantar e estabelecer manuais de processo, procedimentos e instrumentos de trabalho	ST	Em Licitação(SDP 001/2013)*	mai/14	jul/15
	DFTRANS	Mapeamento de processos (elaborado por consultoria externa) suspenso		
Adequar o quadro de pessoal permanente e de cargos comissionados da ST e DFTRANS, de acordo com as exigências de gestão do STPC/DF	ST/DFTRANS	NR	NR	
Capacitar gerencial, técnica e administrativamente as equipes da ST e DFTRANS	ST	Em Licitação(SDP 001/2013)*	mai/14	jul/15
	DFTRANS	NR	NR	
Instituir, fazer a gestão e monitorar o Banco de dados do PDTU	ST	NR	NR	
Fortalecimento da Gestão Ambiental	ST	Em licitação (SDP 002/2010)	abr/14	abr/15
Implementação do Programa de Educação Socioambiental	ST	Em licitação (SDP 003/2013)	mai/14	jun/15
Aquisição de Equipamentos de Monitoramento da Poluição do Ar e Sonora, e capacitação de técnicos do IBRAM na utilização	ST	Aquisição e capacitação concluídas (Ct 013/2013-ST)	dez/13	dez/13
Equipamentos para a Modernização do Parque Tecnológico da ST	ST	LPI 01/2012 - Aguardando definição da SUAG/DITI para licitar	mai/14	jul/14
Sistema Inteligente de Transportes - ITS (projetos, equipamentos, infraestrutura CCO/ITS, sistemas e capacitação)	ST	Preparação das licitações	abr/14	jul/15

<b>Serviço Semi-urbano – Entorno</b>				
Elaboração de Protocolo de Intenções para a Instituição do Consórcio Público - ANTT/DFTRANS/ST/Gov.Goiás/Sec.Entorno	DFTRANS/ST			
Elaboração de Termo de Cooperação Técnica	DFTRABS/ST			
Estudo de viabilidade de implantação de Consórcio - gestão compartilhada	DFTRANS/ST	Em elaboração Minuta de Consórcio1	1º semestre de 2014	

## 2.8 - NOVOS PROJETOS PARA O PDTU/DF

<b>Ações/Projetos:</b>	<b>Responsável/Executor</b>	<b>Estágio Atual</b>	<b>Previsão de Término Estágio Atual</b>	<b>Previsão de Término Ação/Projeto</b>
Contratação de nova pesquisa para atualização do PDTU/DF	ST	TR concluído		
Elaboração de estudo para reestruturação do Serviço Complementar Rural	ST			
Contratação de estudos para elaboração da Política de Estacionamentos	ST			
Contratação de estudos para elaboração de novos projetos viários	DER/SEDHAB	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Corredor de ônibus Águas Lindas –Ceilândia, aguardando informações SEDHAB.</li> <li>• Duplicação da DF-250, trecho DF-001 (EPCT) ao Sobradinho dos Melo, e Anel Viário (Projeto Executivo)</li> </ul>		
Contratação do Plano Diretor de Mobilidade por Bicicletas	ST			
Contratação de estudo para reestruturação do Serviço de Vizinhança	ST			
Elaboração do Plano de Desenvolvimento do Transporte sobre Trilhos - PDDT	Metrô	TR concluído. Falta definição de recurso para poder licitar.	27.02.2014	420 dias úteis após a contratação

## MONITORAMENTO DAS AÇÕES/PROJETOS

### 2.1 - TRANSPORTE COLETIVO

#### IMPLANTAÇÃO DOS EIXOS ESTRUTURANTES

O modelo operacional proposto considera que o Serviço Básico do Sistema de Transporte Público Coletivo do DF funcionará de forma integrada, sendo a rede composta de corredores estruturantes cujas linhas troncais (rodoviária e ferroviária) serão alimentadas por grupo de linhas alimentadoras/distribuidoras. Essa rede tem como objetivo atender a todo o Distrito Federal, aumentando a cobertura espacial e reduzindo os tempos de espera e de viagem dos usuários, bem como otimizar a operação reduzindo a superposição de linhas.

De cada eixo estruturante, partirão linhas troncais para os principais destinos no Distrito Federal, como a Rodoviária do Plano Piloto e para outros terminais de integração – Terminal de Integração Asa Sul e Asa Norte, de onde o usuário poderá utilizar outra linha para chegar ao seu destino final. A integração será efetivada de forma gradual, à medida que ocorra a implantação dos corredores do sistema troncal e dos novos terminais e estações do metrô.

O Departamento de Estradas de Rodagem – DER é o responsável pela execução das obras dos eixos estruturantes sul, sudoeste e norte, tendo executado parte do eixo oeste, especificamente 11,5km do corredor, trecho da DF-085 (EPTG).

Para a finalização dos estudos com vista à complementação do Eixo Oeste foi nomeada comissão de acompanhamento, avaliação e recebimento dos projetos executivos para a readequação do corredor (Portaria nº 44, de 15 de abril de 2013), sob a coordenação da Secretaria de Obras.

A Secretaria de Habitação, Regularização e Desenvolvimento Urbano – SEDHAB participou da elaboração de nova proposta de solução de desenho urbano para o Eixo Oeste, juntamente com o DETRAN e a Secretaria de Obras, onde foram adotados novos parâmetros para o desenvolvimento do projeto do Corredor, principalmente, quanto à questão da mobilidade, de acessibilidade e da paisagem urbana.

O projeto executivo do corredor encontra-se em fase final de readequação com previsão de entrega em abril de 2014. O projeto executivo do túnel que irá passar sob a via Central de Taguatinga e que ligará essa avenida a do Estádio, já foi finalizado.

O Eixo Sul será o primeiro corredor de transporte coletivo do DF a adotar o Sistema BRT (*Bus Rapid Transit*). O BRT Sul encontra-se em fase final de implantação com expectativa de entrega para meados de 2014. Para os demais eixos, norte e sudoeste, foram realizados processos licitatórios para a elaboração dos projetos básico e executivo. O projeto executivo do Eixo Norte está sendo finalizado pela consultora contratada, com previsão de licitar a obra em meados de 2014. O trecho da DF-003 (EPIA) entre o Colorado e o Catetinho já foi licitado e encontra-se em obras com prazo previsto de finalização em 24 meses. No Eixo Sudoeste, o projeto básico encontra-se em elaboração, por empresa que venceu a licitação.

Com relação ao Eixo Leste, na licitação realizada pela Secretaria de Estado de Transportes, com vista à regularização das delegações, foi definida a operação por bacias, sendo que na Bacia 2 foram incluídos o eixo sul e o eixo leste.

Foram definidas cinco bacias para o Distrito Federal.

A Bacia 1 é composta pelas seguintes Regiões Administrativas: Brasília, Sobradinho, Planaltina, Cruzeiro, Sobradinho II, Lago Norte, Sudoeste/Octogonal, Varjão e Fercal, com uma frota de 417 veículos.

A Bacia 2 é composta pelas Regiões Administrativas do Gama, Paranoá, Santa Maria, São Sebastião, Candangolândia, Lago Sul, Jardim Botânico, Itapoã e parte do Park Way, com uma frota de 640 veículos.

A Bacia 3 é composta pelas Regiões Administrativas do Núcleo Bandeirante, Samambaia, Recanto das Emas, Riacho Fundo I e II, com uma frota de 483 veículos.



A Bacia 4 é composta pela Regiões Administrativas de Ceilândia, parte do ParkWay, parte de Taguatinga, Guará e Águas Claras, com uma frota de 464 veículos.

A Bacia 5 é composta pelas Regiões Administrativas de Brazlândia, Ceilândia, SIA, SCIA, Vicente Pires e parte de Taguatinga, com uma frota de 576 veículos.

Não há previsão, no momento, de que ocorram intervenções viárias, com vista à implantação de corredor, no Eixo Leste.

Na área central de Brasília estão previstas intervenções que priorizem a fluidez do trânsito de veículos, podemos destacar o trevo de triagem norte, em licitação, a reconstrução do viaduto da W3 Sul.

A SEDHAB juntamente com a Secretaria de Obras, NOVACAP, DETRAN e CEB elaboraram projeto de inserção de baias de ônibus ao longo do Eixo Monumental, com vista à operacionalização de faixa exclusiva. O trabalho teve a aprovação do IPHAN. Nos pontos de ônibus foram inseridos vários mobiliários urbanos que ajudarão os usuários, tais como: lixeiras, orelhão, mapa tátil e turístico, paraciclos, árvores, além de iluminação diferenciada para facilitar a orientação da localização dos pontos de parada. E ainda, a inserção de faixas de alerta, direcionais e o uso do padrão já adotado do ponto de parada da Corporacion Europea de Mobiliário Urbano SA - CEMUSA. O dimensionamento e a especificação couberam à DFTRANS.

### **CONSTRUÇÃO DE TERMINAIS**

Após a definição da rede de linhas que iria operar nos eixos rodoviários foi realizado o pré-dimensionamentos dos terminais e estações de transferência, levando em consideração as características do veículo e dos serviços, bem como a quantidade de veículos (frequência na hora pico). Foram apresentadas a relação de terminais a serem implantados, separados por Região Administrativa e a relação de terminais que deverão ser reformados para atender às exigências do novo modelo de transporte.

A nova rede integrada de transporte público coletivo do Distrito Federal deverá contar com 35 terminais rodoviários, 30 estações de metrô, 136 estações de transferências localizadas nos corredores exclusivos, além dos cerca de 5.000 pontos de parada espalhados por toda a área de estudo. Esse dimensionamento é o resultado do grupo de linhas e serviços previstos, e que considerou a infraestrutura existente e os projetos em andamento, informados por diferentes órgãos do Governo do Distrito Federal.

A maior parte dos projetos de construção e reforma de terminais está sob a responsabilidade da Secretaria de Transportes, na Unidade Especial de Gerenciamento do Programa de Transporte – UEGP/ST, por meio de convênio realizado entre o Distrito Federal e o Banco Interamericano de Desenvolvimento Econômico – BID.

Os terminais que deverão ser reformados encontram-se, em sua maioria, em licitação e os que serão construídos, alguns estão com as obras concluídas, outros em andamento ou em licitação (Verificar Planilha 1, em anexo).

Com relação aos principais terminais de integração, está prevista reforma no da Asa Sul para acomodação dos veículos que irão operar no sistema BRT Sul. O projeto básico do Terminal de Integração Asa Norte está em elaboração na UEGP/ST. A Rodoviária do Plano Piloto também sofrerá intervenções físicas para a operação do BRT Sul e demais corredores previstos para entrarem em operação, depois de implantados.

O Terminal de Integração Centro Metropolitano, inicialmente localizado na Avenida do Estádio, entre Taguatinga e Ceilândia, foi desapropriado para a construção do novo Centro Administrativo do GDF. No futuro terminal a ser construído e ainda sem área definida, irão operar, principalmente, linhas com origem nos municípios do entorno sul e sudoeste, e das Regiões Administrativas do Gama e Santa Maria. Atualmente, encontra-se em fase de estudo o local mais apropriado para situar esse terminal que terá operacionalmente a função de distribuir nas RA's de Taguatinga e Ceilândia as demandas provenientes do entorno imediato e de outras RA's do DF.

O mesmo pode ser dito com relação ao Terminal ParkWay, importante terminal para a integração das linhas provenientes dos eixos sudoeste e oeste. Sua construção foi postergada e os recursos transferidos para o Metrô/DF.

## **TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO**

Atualmente, o STPC/DF está estruturado em dois serviços: o Básico, que compreende linhas dos modos rodoviário e metroviário, operando de forma integrada e com o objetivo de atender aos desejos de deslocamento da população, e o Complementar, que compreende linhas do modo rodoviário com características diferenciadas, que atendem a segmentos específicos da população. O Serviço Complementar, hoje constituído pelo Transporte de Vizinhança e o Rural, não faz parte do Sistema Integrado de Transportes - SIT.

As linhas do Serviço Complementar de Vizinhança foram assumidas pelas novas concessionárias como se fizessem parte do Serviço Básico. O serviço vinha sendo operado sem atender as características que o diferenciavam do serviço regular, básico, quais sejam: voltado à parcela da população usuária do automóvel, com veículos dotados de ar-condicionado, transportando somente passageiros sentados e trafegando em percursos menores. Somente a empresa pública TCB opera o serviço na Região Administrativa do Sudoeste e Área Octogonal ligando essas à Esplanada dos Ministérios.

O Serviço Rural está requerendo uma nova avaliação e reestruturação por parte da Secretaria de Transportes e do órgão gestor, já que muitas das áreas operadas atualmente deixaram de ser rural e já se configuram como áreas urbanas. A Secretaria de Governo em articulação com a Universidade de Brasília-UnB está contratando estudos técnicos que prevêm além do diagnóstico da situação atual, levantamento de novos nichos de mercado que atendam as carências e necessidades da população residente nas áreas rurais do DF.

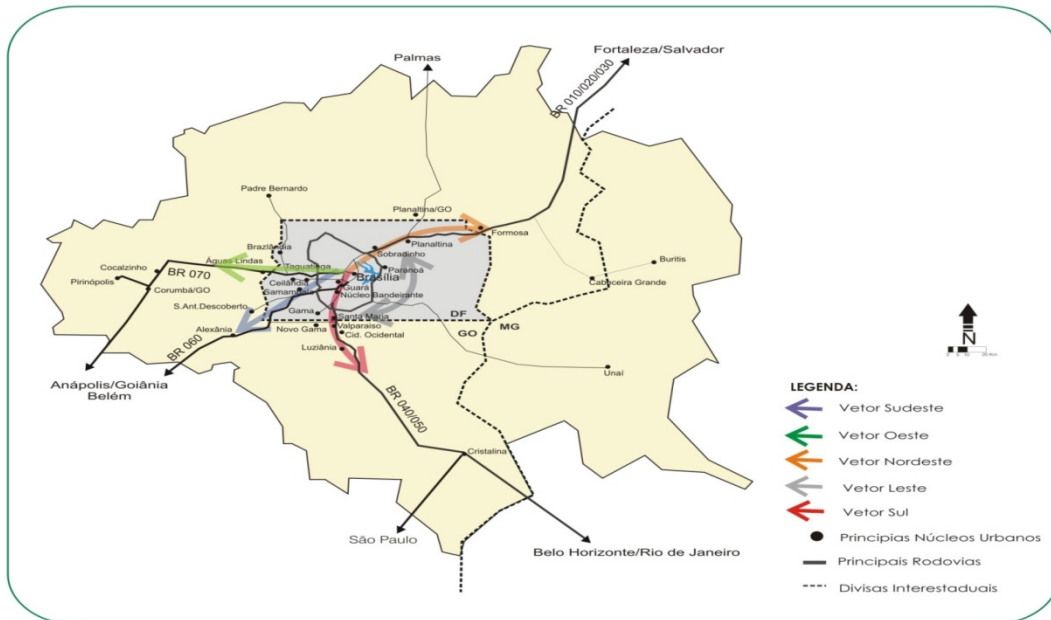
Para o transporte público coletivo, o PDTU/DF estabelece como prioridades mais relevantes: a circulação dos coletivos e dos modos não motorizados (ciclistas e pedestres) em relação aos automóveis; a implantação de sistema de controle e de informação ao público (ITS); a integração entre os modais de transporte; a implantação de corredores do modo rodoviário e ferroviário - expansão da rede ferroviária; a instituição de um sistema de gestão compartilhada do sistema de transporte do Distrito Federal e dos municípios do Entorno; a utilização de tecnologia rodante adequada a cada segmento de demanda; e a implantação de rede de calçadas e de ciclovias, respeitando as normas de acessibilidade universal.

A DFTRANS instituiu grupo de trabalho (Instrução nº 203, de 22 de agosto de 2013) responsável em apresentar análise e proposta de alteração relativa à transição, integração e adequação ao novo modelo operacional, decorrente do Edital nº 001/2011 – ST. Instituiu ainda, Grupo Especial de Monitoramento Operacional, (Instrução nº 103, de 24 de março de 2014) subordinado à Diretoria Operacional, com competência para: monitorar a operação do Sistema com relação ao cumprimento de horários e qualidade operacional; intervir na operação com vista à qualidade e quantidade da oferta; interferir na operação dos corredores exclusivos; administrar os pontos de soltura; operar terminais e pontos de parada; elaborar relatórios com dados relativos à operação do STPC/DF; supervisionar mediante prévia determinação do Diretor Operacional a operação do STPC/DF; elaborar relatórios com informações relativas ao transporte ilegal de passageiros; outras atividades que decorrem da operação do Transporte Público Coletivo do Distrito Federal.

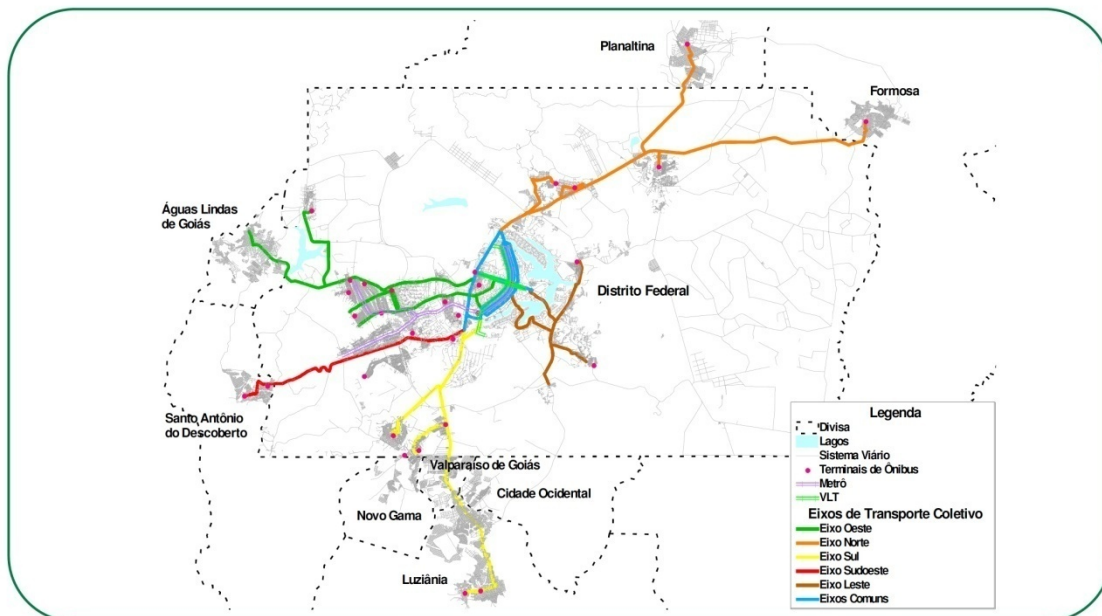
Com relação à melhoria do controle operacional com a utilização de tecnologia de ponta, a DFTRANS está trabalhando na reforma da instalação física e em ajustes na arquitetura de dados do Centro de Controle Operacional – CCO; na licitação de *software* para o Centro de Supervisão Operacional – CSO, com vista ainda à implantação do Sistema de Informação ao Usuário; e na implantação do Sistema de Gerenciamento de Frota – GPS, em todos os veículos em operação no Serviço Básico do STPC/DF.

Finalizando, a DFTRANS vem se reunindo, semanalmente, com os novos concessionários do Serviço Básico do STPC/DF com o objetivo de que sejam realizados ajustes operacionais nos serviços prestados à população usuária.

A seguir são apresentados mapas que demonstram os vetores de crescimento da área de abrangência do PDTU/DF, os principais eixos de transporte coletivo propostos para a rede integrada e a rede do Serviço Básico, considerando o modal rodoviário e metroviário.

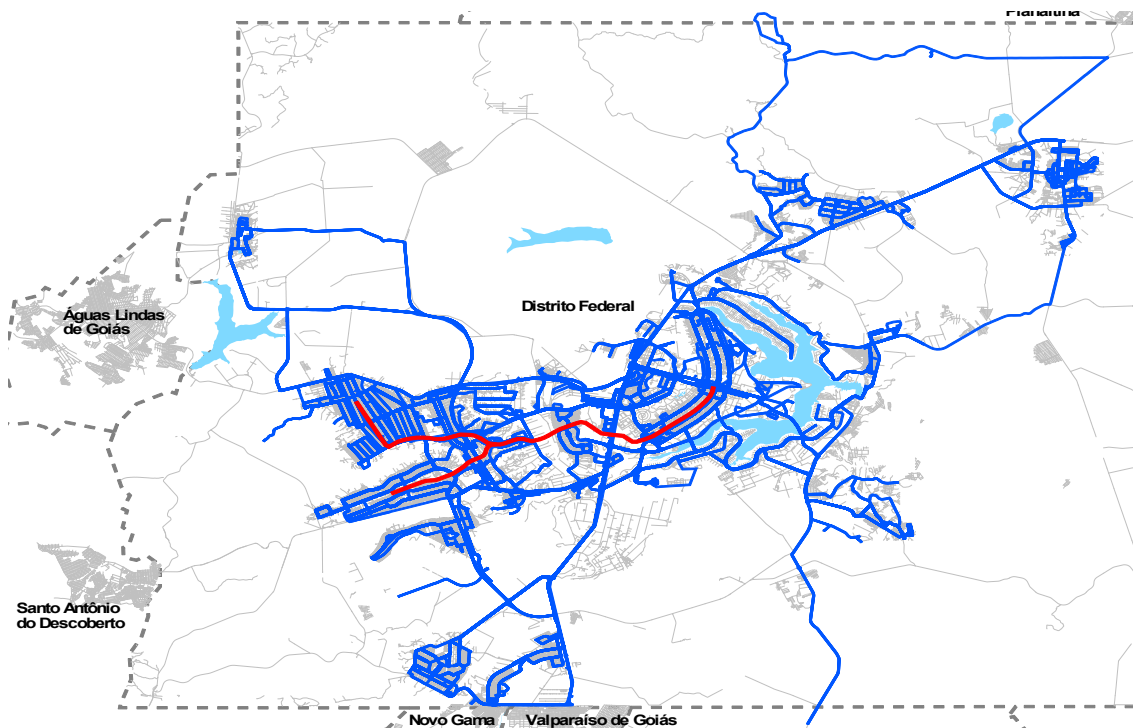


Vetores de crescimento da área de abrangência do PDTU/DF.



Mapa dos Principais Eixos de Transporte Coletivo Propostos para a Rede Integrada

Rede de transporte público coletivo urbano do Distrito Federal – Serviço Básico



## METRÔ

A rede ferroviária do metrô é composta por 29 estações, das quais 24 estão em funcionamento, transportando em média 140 mil passageiros por dia. Toda a via tem extensão de 42,38 km e liga a Região Administrativa de Brasília às de Ceilândia e Samambaia, passando pela Asa Sul, Setor Policial Sul, Estrada Parque Indústria e Abastecimento (EPIA), Guará, Park Way, Águas Claras e Taguatinga.

A Companhia está finalizando os projetos para a abertura de mais três estações operacionais: 104, 106 e 110 Sul. Além disso, está em fase de conclusão o Termo de Referência que permitirá a acessibilidade em todas as estações do metrô.

No que se refere aos veículos, a Companhia do Metropolitano possui uma frota de 32 trens e está avaliando a viabilidade de incremento da frota, em razão da futura expansão da Linha 1, com mais 2 estações em Ceilândia e 2 estações em Samambaia.

Encontra-se em andamento a expansão da Linha 1 do metrô com extensão de 7,5 km de via. Serão duas novas estações e mais 2,5 km de via em Ceilândia, duas novas estações e 4 km de via em Samambaia e a primeira estação da Asa Norte, localizada nas proximidades do Setor Comercial Norte (SCN), com 1 km de via até a altura do Hospital Regional da Asa Norte (HRAN). O projeto básico está em andamento e encontra-se em análise pela Caixa Econômica Federal para a liberação dos recursos do PAC da Mobilidade. A expectativa é que a licitação e as obras ocorram ainda este ano. A previsão de entrada em operação é de 36 meses após o início das obras.

Adicionalmente foi contratada a Revisão do Projeto Funcional e Operacional, que irá apontar a necessidade de modernização tecnológica de equipamentos e de sistemas para garantir a oferta do serviço com maior qualidade.

A Companhia do Metropolitano trabalha para implantar a Linha 1 do Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT), apontado nas alternativas 1A e 2 do PDTU/DF (2011), ligando o Aeroporto ao Terminal Asa Sul (TAS), passando pela W3 Sul e Norte, chegando ao Terminal Asa Norte (TAN). Esse projeto possui Licenciamento Ambiental e Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Social – EVTEA. Também foi elaborado o

Anteprojeto de Engenharia do trecho entre o Aeroporto e o TAS, que está subsidiando o Termo de Referência para licitação pelo Regime Diferenciado de Contratação – RDC.

Adicionalmente, o Metrô/DF está identificando os estudos prévios necessários e elaborando os respectivos Termos de Referência para a linha do metrô chegando ao final da Asa Norte e a Linha 2 do VLT no Eixo Monumental, projetos considerados na Alternativa 2 do PDTU/DF (2011).

A ampliação da integração intermodal com o metrô vem ocorrendo com o modo rodoviário de forma gradativa, conforme a definição pela DFTRANS da transição operacional do modelo atual para o integrado.

## **SERVIÇO SEMIURBANO**

Situação praticamente única na realidade brasileira, na dimensão em que ocorre no Distrito Federal, é o fenômeno do transporte rodoviário interestadual de características urbanas, ou semiurbanas, ligando o Distrito Federal a municípios limítrofes do Estado de Goiás.

O Decreto nº 2521/1998, que dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, define no inciso XXVI do artigo 3º, serviço de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros como o “serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Unidades Federativas que possuam características de transporte urbano”.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) é o órgão competente pela outorga de permissão e de autorização para a operação desses serviços, conforme Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, define em linhas gerais, como serviços de características urbanas aqueles que atendem, pelo menos, um dos seguintes critérios:

- Uso do Solo: serviço de transporte de passageiros em áreas conurbadas, em região metropolitana, ou em região integrada de desenvolvimento;
- Motivo de viagem: serviços de transporte de passageiros em que mais de 50% do total de motivos de viagem refere-se a deslocamentos motivados por trabalho ou estudo; ou
- Frequência de utilização dos serviços de transporte pelos usuários: serviços de transporte de passageiros em que mais de 50% dos passageiros utilizam o serviço com frequência, no mínimo, semanal.

Nos municípios do Entorno, as linhas partem principalmente das respectivas rodoviárias/terminais de ônibus, ou estão espalhadas pelas cidades. Ao entrarem no Distrito Federal, seu principal destino é o Plano Piloto, mas existem também ligações com Planaltina, Taguatinga, Gama, Ceilândia, Sobradinho entre outras. No Plano Piloto, os itinerários passam pelo Eixo Rodoviário, W3, L2 e Eixo Monumental. Conforme descrito anteriormente, existem vários atendimentos (desmembramentos de linhas), em que se utilizam as principais vias e terminais do Distrito Federal.

O serviço semiurbano não possui nenhum tipo de integração ou ligação com a rede de transportes do Distrito Federal, apesar de utilizar praticamente o mesmo sistema viário e os mesmos equipamentos urbanos locais (pontos de parada e terminais rodoviários), ocasionando superposição de linhas e de atendimentos. Essa configuração ineficiente reforça a necessidade da concepção de um sistema integrado que aproveite as economias de escala decorrentes de uma racionalização das linhas do Distrito Federal e do Entorno.

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

Assim, o deslocamento dos cidadãos entre o Distrito Federal e cada um dos onze municípios assim destacados, a cargo da ANTT, responsável pela qualidade dos serviços, confiabilidade, frequência, itinerários e todos os demais aspectos de gestão, se dá com fluxo intenso e constante, motivado por acesso ao trabalho, ao estudo, aos serviços, dentre outras atividades que se concentram em Brasília e nas demais regiões administrativas do DF.

Encontra-se em fase de negociação entre o Governo do Distrito Federal, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT - órgão da esfera federal responsável pela gestão dos serviços prestados pelos permissionários do semiurbano e o Governo de Goiás, solução institucional que leve a mitigação dos problemas operacionais enfrentados pela população usuária dos transportes coletivos do entorno imediato ou da área metropolitana do DF, conforme já relatado neste documento.

### **Distrito Federal – Lei Orgânica**

A Lei Orgânica do Distrito Federal, em diversos dispositivos, ressaltou a importância da adoção de ações integradas do Distrito Federal com a região conurbada do entorno.

No Título II - Da Organização do Distrito Federal, Capítulo I - Das Disposições Gerais consta o comando para que, na execução de seu programa de desenvolvimento econômico-social, o Distrito Federal busque a integração com a região do entorno do Distrito Federal.

Outro exemplo contundente da política de integração adotada é o art. 164, que dispõe sobre a constituição das ações de integração com a região do entorno do Distrito Federal, asseverando se tratar do conjunto de políticas para o desenvolvimento das áreas do entorno, com vistas à integração e harmonia com o Distrito Federal, em regime de corresponsabilidade com as unidades da Federação às quais pertencem, com a preservação da autonomia administrativa e financeira das unidades envolvidas.

### **Distrito Federal – Lei nº 4.011/2007 - instituição do SIT**

A Lei nº 4.011/2007 instituiu o Sistema Integrado de Transporte do Distrito Federal (SIT/DF), constituído dos segmentos integrantes do Serviço Básico do Sistema, modos metroviário e rodoviário.

Os operadores dos serviços que compõem o SIT/DF submetem-se às determinações da entidade gestora do STPC/DF no que diz respeito àquelas relativas à integração física, operacional e tarifária.

No norte da integração operacional e tarifária do SIT, a Lei em comento estabeleceu a possibilidade de incorporação ao Sistema Integrado outros serviços prestados no âmbito do Distrito Federal, inclusive os geridos por órgãos de outras esferas da administração pública, particularmente os que atendam à região do Entorno de Brasília, desde que não acarrete ônus ao Serviço Básico.

### **Distrito Federal - Plano Diretor de Ordenamento Territorial – PDOT/DF**

Por sua vez, o Plano Diretor de Ordenamento Territorial – PDOT/DF, contemplado pela Lei Complementar Distrital nº 803, de 25 de abril de 2009, elencou, dentre as diretrizes setoriais para o transporte do Distrito Federal, a promoção da implementação da integração multimodal dos serviços de transporte coletivo e a instituição de processo de planejamento de transporte integrado ao planejamento do desenvolvimento urbano e rural.

Dedicou o Capítulo X para disciplinar a integração do Distrito Federal com os municípios limítrofes, dependente tal ação do desenvolvimento de planos, programas e projetos conjuntos<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup>Art. 57. O desenvolvimento integrado com os municípios limítrofes dependerá do desenvolvimento de planos, programas e projetos conjuntos, firmados entre o Governo do Distrito Federal e as prefeituras, a partir de consórcios públicos.

§ 1º Os consórcios atuarão na prestação de serviços, compra de bens, produtos e equipamentos, instalação de infraestrutura e serviços para promover o saneamento ambiental para os municípios consorciados, agilizando o funcionamento das parcerias entre as cidades.

§ 2º Será prioritária a ação sobre as cidades de Águas Lindas de Goiás, Santo Antônio do Descoberto, Novo Gama, Valparaíso de Goiás, Cidade Ocidental e Planaltina de Goiás e sobre a bacia do ribeirão Alagado, contribuinte do reservatório de Corumbá IV.”

Elencou como instrumento de política urbana o Plano Diretor de Transporte Urbano do Distrito Federal.

Determinou, que o Plano Diretor de Transporte Urbano do Distrito Federal seja aprovado por lei ordinária, de iniciativa do Governador do Distrito Federal, em um prazo máximo de 2 (dois) anos após a publicação do PDOT<sup>2</sup>.

Destacou ainda no PDOT, o Capítulo III que trata do transporte, sistema viário e da mobilidade. O inciso IX definiu que se deve reconhecer para fins de planejamento integrado a rede estrutural de transporte coletivo indicada nos mapas e tabelas, e o Artigo 114 ressaltou que a fim de melhor aproveitar a infraestrutura instalada deve-se realizar a revisão do sistema viário, modificações na hierarquia viária, bem como a execução de novos trechos viários.

O PDOT propõe também, a implantação de algumas novas vias, inclusive anéis de atividades, além dos Polos Multifuncionais, que têm por objetivo fomentar o desenvolvimento de subcentralidades.

## **GESTÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS**

A Lei nº 4.011/2007 dispõe sobre os Serviços de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal.

O art. 1º elenca a competência do Distrito Federal, por intermédio da Secretaria de Estado de Transportes, para planejar, regulamentar, organizar, delegar, definir políticas tarifárias e controlar todas e quaisquer modalidades ou categorias de serviço relativas ao transporte público coletivo integrante do Sistema de Transporte do Distrito Federal, e ainda para a promoção do planejamento dos serviços com as políticas de desenvolvimento urbano do DF.

Determina o art. 3º da Lei que a gestão do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal — STPC/DF será exercida por entidade autárquica.

As atribuições da entidade autárquica são o planejamento, gerência, controle e fiscalização de todas as atividades inerentes à execução dos serviços de transporte público coletivo.

A rede de transporte público coletivo do Distrito Federal evoluiu para uma configuração que privilegia o chamado atendimento “porta a porta”. Resulta daí um grande número de linhas em operação. Muitas delas superpostas de forma não racional e sem integração, e operando com material rodante inadequado. Veículos menores podem alcançar, com mais facilidade, segurança e conforto, locais cujo sistema viário seja deficiente. Por outro lado, é insuficiente o número de veículos específicos para operar em corredores de maior capacidade, como articulados do tipo piso baixo, em especial para as linhas de grande demanda, que fazem a ligação com o Plano Piloto.

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

É necessário um controle efetivo da oferta por meio de sistema automático de controle das viagens e de monitoramento da frota em tempo real, principalmente nos futuros corredores exclusivos, controle esse que assegure a regularidade da oferta ou a confiabilidade das informações operacionais. Vale ressaltar que, a entidade gestora vem passando por reformas estruturais e dificuldades administrativas que a têm impossibilitado de desempenhar adequadamente suas atribuições legais e regimentais.

Recentemente, o Órgão Gestor vem se estruturando com vista à melhoria de sua capacidade de gestão dos serviços prestados pelos operadores dos transportes coletivos. Pretende para isso ampliar o quadro de funcionários; proporcionar a participação dos técnicos em cursos de capacitação e ciclos de palestras;

---

<sup>2</sup> “Art. 263. O Plano Diretor de Transporte Urbano do Distrito Federal será aprovado por lei ordinária, de iniciativa do Governador do Distrito Federal, em um prazo máximo de 2 (dois) anos após a publicação desta Lei Complementar.

§ 1º O Plano Diretor de Transporte Urbano do Distrito Federal e seu Entorno será elaborado pela Secretaria de Estado de Transportes.

§ 2º Este Plano deverá ser revisto no prazo de 5 (cinco) anos.”

definir, implantar e ajustar as rotinas e procedimentos de trabalho; adquirir equipamentos e *softwares* que proporcionem maior controle da operação; reformar a instalação física do Centro de Controle Operacional – CCO e ajustar a arquitetura da base de dados.

## **2.2 - MODOS NÃO MOTORIZADOS (PEDESTRES E CICLISTAS)**

No Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal pretende-se adotar uma política de mobilidade que priorize outros modos em lugar do transporte individual. Pretende-se priorizar o transporte coletivo e o não motorizado no conjunto das políticas de transporte e circulação. Busca-se, ainda, a garantia de acessibilidade aos sistemas de locomoção, proporcionando maior inclusão social, na medida em que as oportunidades oferecidas pela cidade se tornam igualitárias.

### **PEDESTRES - Calçadas**

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

É generalizada a falta de passeios que não necessariamente sigam as vias, mas que liguem pontos de interesse, tais como pontos de parada, terminais de ônibus, escolas, hospitais, supermercados ou áreas de comércio e serviço.

Quanto à construção de calçadas, houve três grandes licitações na Secretaria de Obras/ NOVACAP, sendo duas para construção de novas calçadas e uma para reforma de calçadas.

No escopo da construção de novas calçadas foram priorizados itinerários completos na proximidade dos transportes coletivos e de equipamentos públicos.

Exemplos de projetos elaborados:

- Calçadas do IFB Gama (perto do BRT);
- Calçadas ligando as estações 31 e 33 à via de ônibus em Samambaia.

Uma das licitações foi de calçadas polidas com 8cm de espessura, tendo sido priorizados circuitos completos como:

- Calçada em Sobradinho II, perto do cemitério para criar uma pista de cooper, a implantação de calçadas;
- Calçadas no Parque de Uso Múltiplo das Esculturas (Região Administrativa do Jardim Botânico – RA XXVII);
- Calçadas no Parque Ecológico das Garças (Região Administrativa do Lago Norte – RA XVIII);
- Calçadas no Parque Ecológico Ezechias Heringer (Região Administrativa do Guará – RA X);
- Algumas rotas em Águas Claras, próximas ao metrô.

### **CICLOVIAS**

A Lei Distrital nº 4.397, de 27 de agosto de 2009, dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário do Distrito Federal, determinando que a bicicleta seja incentivada como modo de transporte. A lei estabelece ainda que seja expandida a infraestrutura cicloviária no DF e que o modo cicloviário se integre aos demais.



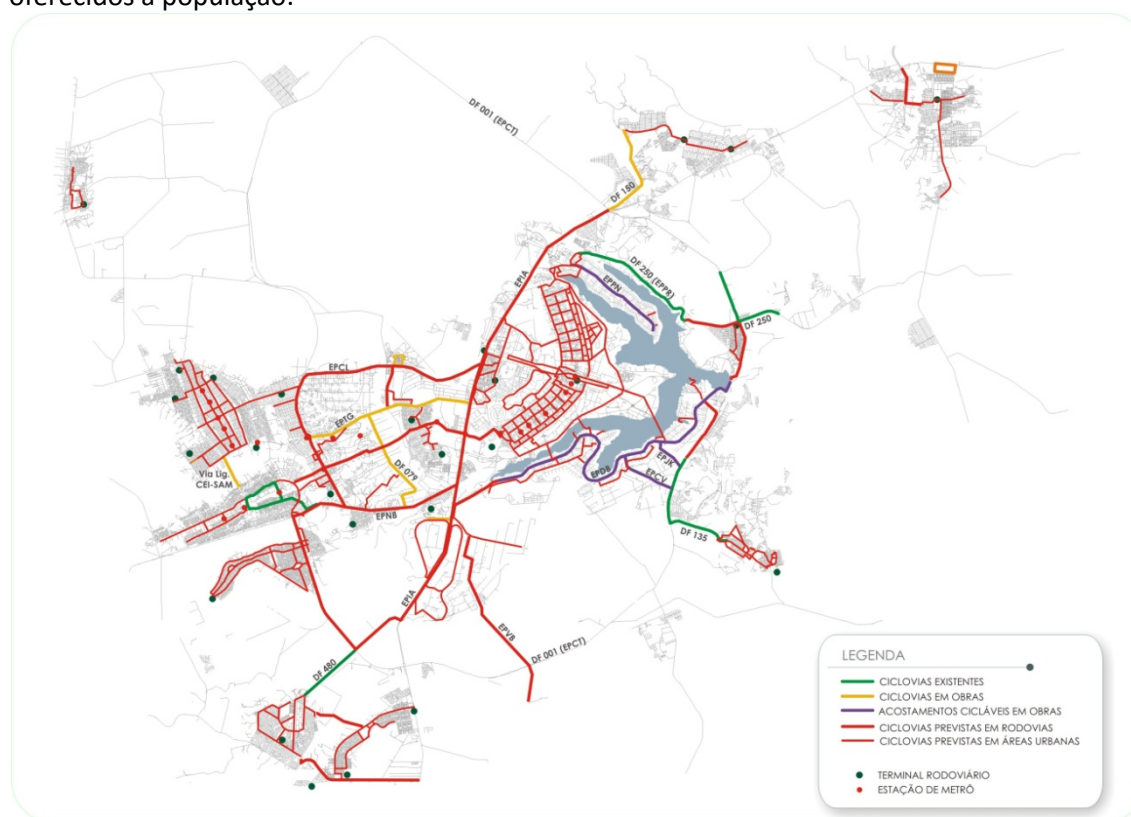
O uso da bicicleta proporciona economia real para seu usuário, se comparado aos demais modos de transporte. É econômico, também, para o ambiente urbano, já que ocupa pouco espaço da cidade; não polui e favorece grandemente a inclusão social. Inversamente, políticas de inclusão social melhoram as condições de quem já usa a bicicleta.

As diretrizes estabelecidas se deram a partir da Política Nacional de Mobilidade Urbana, do PDTU/DF e da Lei nº 3.885, que instituiu a política de mobilidade urbana cicloviária.

#### DIRETRIZES:

- Priorização do modo de transporte não motorizado sobre o transporte individual motorizado;
- Inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos e rurais como elemento da mobilidade sustentável e como forma de redução da poluição ambiental e do custo da mobilidade das pessoas;
- Integração da bicicleta aos modos coletivos de transporte;
- Construção de uma malha cicloviária eficiente e segura; e
- Incentivo ao desenvolvimento de novo padrão de comportamento quanto ao uso do transporte não motorizado.

Com relação aos responsáveis pela política e implementação das diretrizes voltadas aos modos não motorizados - pedestres e ciclistas, verifica-se que diferentes órgãos da hierarquia organizacional do Governo do Distrito Federal são responsáveis pelo planejamento, programação, implantação, fiscalização e manutenção, sem que haja integração das ações a serem empreendidas com vista à melhoria dos serviços oferecidos à população.



Fonte: DER/DF

e PEDALA-DF - Rede de cicloviárias existentes e projetadas no PEDALA-DF, 2009

Em agosto de 2011, o Governo do Distrito Federal instituiu o Comitê Gestor de Política de Mobilidade Urbana por Bicicletas no Distrito Federal, coordenado pela Secretaria de Estado de Governo. Tinha por objetivo:

- garantir o direito de acesso à cidade;
- difundir o conceito de mobilidade urbana sustentável;

- inserir e ampliar o transporte por bicicleta na matriz de deslocamentos urbanos, estimulando o uso de meios não motorizados de transporte;
- planejar o sistema viário, como suporte da política de mobilidade, estabelecendo prioridade para a segurança e a qualidade de vida em oposição à fluidez do tráfego de veículos de passagem; e
- promover a integração da bicicleta aos modais de transporte coletivo (rodoviário e ferroviário), visando a reduzir o custo de deslocamento, principalmente da população de menor renda.

Em julho de 2013, foi instituído o Fórum de Mobilidade por Bicicletas no DF (Decreto nº 34.530 de 25 de julho de 2013), sendo que esse:

- revoga o Decreto nº 33.158 que instituiu o Comitê Gestor de Mobilidade Urbana por Bicicletas do Distrito Federal;
- responsabiliza a Secretaria da Casa Civil como coordenadora do Fórum;
- define os órgãos representados: Secretaria de Governo; Transportes; Habitação, Regularização e Desenvolvimento Urbano; Educação; Obras; Turismo e Departamento de Trânsito – DETRAN/DF;
- determina que a Secretaria de Governo promova a articulação com representantes da sociedade civil organizada que poderão ser convidados a participar das reuniões;
- define que o Fórum atuará na coordenação dos seguintes programas que constam do Plano de Mobilidade por Bicicletas do DF: Caminho da Escola, Educação para os Diversos Atores do Sistema Viário, Rotas Cicláveis e Rotas Integradas.

## **PLANO DE MOBILIDADE POR BICICLETAS DO DF**

A elaboração do Plano teve por objetivo oferecer insumos para constituir um modelo eficiente de transporte cicloviário no DF a fim de garantir acesso às funções urbanas e ao conjunto das políticas de transporte e circulação, além de assegurar maior inclusão social.

As ações foram definidas em três eixos: infraestrutura, mudança de comportamento e serviços.

- **Infraestrutura:** elaborar projetos de infraestrutura de qualidade relativos à malha cicloviária, considerando: segurança, rotas diretas, coerência, conforto e atratividade, construção de bicicletários, paraciclos e vestiários.
- **Mudança de Comportamento:** depende de ações educativas e de processos para sensibilizar a população sobre os benefícios da mobilidade sustentável. Redefinir os modelos de circulação de veículos e estimular o uso dos meios não motorizados de transporte.
- **Serviços:** introdução do uso do modal cicloviário de forma gradativa e com a disponibilização de facilidades que permitam aos cidadãos novas alternativas e meios de deslocamento (estações para aluguel de bicicletas). Viabilizar programas e projetos que incentivem o cicloturismo e o ciclismo de lazer etc.

A meta do GDF é alcançar 600 km de malha cicloviária implantada até 2014, incluído ciclovias e ciclofaixas.

Concluídos:

- Ciclovias – 161 km (sendo 61 km de responsabilidade do DER)
- Ciclofaixas – 80 km

Em execução:

- Ciclovias – 192 km

Com previsão de início de execução de obras até fevereiro/2014:

- Ciclovias – 146 km
- Ciclofaixas – 50 km

Total da malha cicloviária: 629 km.

O GDF também trabalha com a previsão de elaboração de novos projetos. O valor total que está sendo investido em ciclovias é de R\$ 108,6 milhões.

Recentemente, foi realizado Chamamento Público para a implantação e operação em caráter experimental do serviço de aluguel de bicicletas. Inicialmente, a operação se dará na área central do Plano Piloto e visa garantir ao público que virá ao evento da Copa do Mundo mais uma opção de deslocamento até o Estádio Nacional.

### **2.3 - SISTEMA VIÁRIO**

A malha viária do Distrito Federal é, em geral, de boa qualidade. No entanto, como a demanda na rede vem aumentando continuamente, são cada vez mais comuns situações em que as relações entre volume e capacidade de tráfego chegam à saturação. Observam-se congestionamentos, sobretudo nos horários de pico, nas vias de ligação com as regiões administrativas: pela manhã, no sentido periferia-Plano Piloto; ao final do dia, no sentido inverso. Ocorrem, ainda, congestionamentos nos centros urbanos.

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

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

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

Além das suas funções voltadas para o tráfego privado e de carga, as rodovias do DF são de extrema importância para a rede viária utilizada pelo Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF) e pelo transporte semiurbano da região do Entorno, destacando-se as BR-020, BR-040, BR-060, BR-070, DF-002, DF-003, DF-075, DF-085 e DF-095.

Com relação às ações dirigidas à segurança viária, alguns procedimentos fazem parte da rotina de trabalho dos técnicos do DER, dos quais se destacam: identificar, propor correções e tratar os principais pontos críticos de acidentes; coletar, analisar e sistematizar dados estatísticos de acidentes; promover campanhas educativas para sensibilização de condutores, passageiros, pedestres e ciclistas com relação ao comportamento no trânsito; intensificar a manutenção do uso de dispositivos eletrônicos de controle de infrações de trânsito; promover gestões governamentais para dotar o órgão de pessoal técnico qualificado em quantidade suficiente (mediante concurso para seleção de pessoal); intensificar, apoiar e melhorar as atividades da Escola Vivencial de Trânsito - Transitolândia.

Ressaltam-se ainda, as ações voltadas à circulação viária onde procedimentos contínuos como revisar a circulação e realizar intervenções viárias com vista a eliminar discontinuidades e gargalos; e identificar pontos com problemas no desenho viário, evitando pontos de conflito nas interseções e melhorias nos acessos são constantes.

O DER está elaborando edital, com previsão de término para junho de 2014, para implementar sistema de orientação de tráfego, de forma que os usuários evitem rotas congestionadas.

Nas intervenções viárias em andamento destacam-se: ligação Recanto das Emas – Samambaia; ligação EPAA (DF-010) com SCFA (EPAC - DF-097) - com problemas ambientais, e com projeto básico já elaborado, o aumento de capacidade da rodovia DF-095 (Estrutural).

A SEDHAB também tem responsabilidade importante na melhoria da circulação viária, no desenvolvimento e na implantação de planos de mobilidade e circulação locais. Para isso, as ações propostas deverão ser incorporadas nos Planos de Desenvolvimento Local de cada Região Administrativa.

Os projetos de circulação e de intervenções viárias com o objetivo de eliminar discontinuidades e gargalos e, ainda, de identificação de pontos com problemas no desenho viário, que possam causar conflitos nas interseções, também deverão ter o aval da SEDHAB.

As políticas de desestímulo ao uso do automóvel nas áreas centrais e o estabelecimento de parâmetros urbanísticos mais restritivos em áreas com problemas de congestionamentos estão sendo recomendados no Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico – PPCUB e na Lei de Uso e Ocupação do Solo – LUOS, que após aprovação no Conselho de Planejamento Territorial e Urbano do Distrito Federal – CONPLAN, serão submetidos à apreciação da Câmara Legislativa do DF.

## **2.4 - TRÂNSITO**

A gestão do trânsito, com atuação de forma integrada nas áreas de engenharia de tráfego, operação viária, educação de trânsito e preservação ambiental, é essencial para o funcionamento das médias e grandes cidades.

Apesar de a taxa de motorização do Distrito Federal ser alta, ela ainda é inferior a de muitas cidades brasileiras. Assim, considerando a elevada renda do DF, a taxa de motorização tenderá a crescer ainda mais, acarretando impactos cada vez maiores, tais como aumento dos congestionamentos, poluição do ar e sonora, aumento da área destinada a estacionamento, ocorrência de acidentes etc.

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

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

Com relação às intervenções no sistema arterial pode-se afirmar que as obras estão sendo executadas no eixo sul e área central, em alguns pontos de estrangulamento; e projetos estão em elaboração para os eixos oeste, norte e sudoeste.

As práticas de gestão de trânsito em desenvolvimento irão requerer o envolvimento do CONTRANDIFE, com vista à definição da política de operação de trânsito. O mesmo pode ser dito com relação à revisão e instituição de norma definindo as condições de uso e interdição da via. O DENATRAN instituiu grupo de trabalho com o objetivo de elaborar o Manual, que deverá ser seguido em todo o país.

Com vista à segurança de trânsito alguns procedimentos fazem parte das rotinas do DER como o estabelecimento e definição de metas de redução do índice de acidentes, a implantação de política de controle de velocidade, vistoria veicular, acompanhamento dos pontos críticos etc.

Sobre a adoção de práticas de gestão de trânsito, especificamente, a definição e o desenvolvimento de política de operação de trânsito, a SEDHAB elaborou nova proposta de solução de desenho urbano com a colaboração do DETRAN e da Secretaria de Obras. Foi proposta a inversão de fluxos em algumas vias. Áreas objeto de intervenções: SCS – em andamento, SHS e Norte – para iniciar. Os novos parâmetros atendem às questões de circulação, principalmente, quanto à mobilidade, acessibilidade e paisagem urbana.

Quanto ao desenvolvimento de planos de mobilidade local, a SEDHAB propõe a incorporação das ações necessárias na elaboração dos Planos de Desenvolvimento Local de cada Região Administrativa.

## 2.5 - ESTACIONAMENTO

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

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

### HISTÓRICO

Estudo contratado pelo governo intitulado “Concessão de Garagens e Estacionamentos Públicos – Estudos Técnicos – Operacionais”, apresentam as seguintes considerações sobre a situação de Brasília.

Como se observa em outras cidades do país, os espaços públicos na via são, em grande parte, ocupados para acomodar veículos privados de usuários que trabalham nos setores centrais, reduzindo a capacidade da via, deteriorando a paisagem urbana e o meio ambiente e gerando insegurança pública e de trânsito. Os espaços disponíveis para estacionamento de veículos são todos ocupados por esse tipo de usuário, gerando grande dificuldade para o cliente do comércio e dos serviços em encontrar vaga e acessar o seu destino.

Esse fato compromete a sustentabilidade do sistema, pois o cliente fica desestimulado a retornar àquele comércio, degradando progressivamente a região de comércio/serviços.

O Setor Comercial Sul é o maior exemplo dessa degradação. Grande parte dos trabalhadores daquele setor utiliza veículos privados e estacionam nas vias e bolsões, ocupando logo pela manhã uma grande quantidade das vagas disponíveis. Ao longo do dia, os usuários clientes daquele setor têm grande dificuldade em encontrar vaga, desestimulando o retorno futuro e degradando o setor.

A atração de enorme quantidade de veículos para esta área implica a presença de grandes bolsões de estacionamento e a utilização de áreas improvisadas, promovendo a degradação progressiva do espaço livre público e a obstrução sistemática do sistema viário de acesso aos setores e às edificações, para os pedestres e para os veículos de serviços públicos (bombeiros, ambulâncias, veículos de manutenção de redes de infraestrutura), implicando em constantes situações de perigo e insegurança.

As áreas de estacionamento são controladas por guardadores que cobram tarifas semanais dos usuários fixos para estacionarem seus veículos, muitas vezes deixando as chaves para manobras desses guardadores. O resultado das ações desses guardadores é a ocupação desordenada das vagas, ocupação dos corredores de circulação dos bolsões, estacionamento em locais proibidos, em filas duplas, tornando extremamente difícil a circulação nas vias internas do setor.

Nas quadras (SCL's) das asas norte e sul se observa grande demanda por estacionamento, no entanto, em intensidade menor e variável ao longo do dia. Atualmente o estacionamento dos veículos ocorre na frente comércio, a 45º e sem cobrança de tarifa e controle de tempo. Nesses setores também ocorre o estacionamento de usuários de longa permanência (comerciantes e comerciários), ocupando vagas de clientes. É comum observar clientes estacionando em filas duplas nos períodos de maior movimento e a presença de guardadores.

Medidas de desestímulo ao uso do veículo privado, de revitalização da paisagem urbana, de acessibilidade e a adoção de uma política de estacionamento podem reverter esse quadro e minimizar o impacto negativo na qualidade de vida do cidadão e no desenvolvimento econômico desses setores.

A proposta em elaboração consiste na implantação de um sistema integrado de estacionamentos rotativos de superfície e garagens no Plano Piloto, sendo que esta solução integrada resultará em uma reorganização do espaço público, oferecendo maior oferta de vagas e trazendo viabilidade econômica para execução deste projeto.

Para a implementação de um sistema de estacionamento rotativo em Brasília devemos considerar que se trata de uma cidade que atualmente não impõe qualquer restrição de período de tempo ao estacionamento de veículos e que na única tentativa de implantação, não obteve sucesso.

Visando a adaptação dos usuários e aumentar o giro das vagas onde a demanda supera a oferta de vagas, o sistema foi concebido para ser implantado de forma gradativa, em etapas e fases, com priorização que considera a demanda e a oferta atual de estacionamento.

#### POLOS GERADORES DE TRÁFEGO

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

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

A política de estacionamentos deverá ser considerada como medida necessária para alcançar os objetivos de redução das viagens de veículo individual, em consonância com as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

A SEDHAB sugere que os recursos provenientes de um sistema de estacionamento rotativo pago sejam empregados para financiar a melhoria da mobilidade do transporte público coletivo, de pedestres e de ciclistas.

#### **2.6 - SERVIÇO DE TÁXI**

De um serviço de interesse público como o de táxi espera-se disponibilidade, conforto, conveniência, urbanidade e preço justo. O serviço deve ter identidade própria, utilizar veículos adequados e ter operadores treinados.

A Secretaria de Transportes por meio da unidade responsável (Subsecretaria de Transporte Público Coletivo e Individual – SUTRANSP) pelos serviços de táxi, motofrete e mototáxi, elabora, organiza e mantém cadastro operacional atualizado dos operadores, esse último, em processo de implementação.

É grande o número de motoristas em treinamento e aprendizado de língua estrangeira com vista à Copa do Mundo. O serviço de táxi adaptado deverá ser executado por profissional previamente treinado e

capacitado, cadastrado junto à unidade gestora, comprovada sua participação em curso específico sobre transporte de pessoas com deficiência, idosos, gestantes, obesos e outros.

O serviço pré-pago para as principais localidades no aeroporto ou nos terminais rodoviários, a exemplo do que existe em outras capitais, está no aguardo da publicação da lei, já aprovada pela Câmara Legislativa do DF.

Finalizando, a fiscalização dos serviços está sendo reforçada mediante dotação de equipe (maior número de auditores fiscais), infraestrutura de apoio e campanhas.

## **2.7 - ASPECTOS INSTITUCIONAIS**

De acordo com o PDTU/DF, para compreender o quadro institucional do transporte do Distrito Federal é preciso delinear, ainda que em termos muito gerais, as condições atuais de funcionamento do sistema. Isto é, o processo de análise institucional deve ter como referência um entendimento de como, concretamente, acontece a prestação de serviços de transportes para a população usuária.

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

O responsável institucional encarregado da gestão do transporte coletivo no DF é a DFTRANS. Criada há pouco mais de quinze anos, como Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos, o órgão passou por enorme variação de prestígio e momentos de fortalecimento e enfraquecimento institucional. Neste momento há iniciativas voltadas ao fortalecimento da organização, mas é reconhecido, de modo generalizado, que a DFTRANS não ocupa, ainda, o espaço que lhe cabe. Grande investimento voltado ao fortalecimento da organização precisa ainda ser realizado. A fragilidade do órgão gestor de transporte transparece também no momento de composição de suas equipes de trabalho e deve-se muito mais à ausência de uma gestão da informação e do conhecimento - tanto na DFTRANS quanto nos demais órgãos com os quais deveria se articular (ST-DER-METRÔ-SEDHAB etc.) do que pela falta de capacidade e comprometimento dos técnicos que atuam ali.

Atualmente, a DFTRANS tem ainda reduzido nível de controle sobre a operação do sistema. Esse pequeno controle atinge até mesmo a coleta e sistematização de informação relacionada à efetiva operação do sistema. A DFTRANS acessa relatórios de um sistema de informação que não está totalmente sob seu controle e, algumas vezes tem dificuldade para realizar esse acesso. O órgão não tem acesso à base de dados brutos, de modo a formular seus próprios relatórios. Essa fragilização vai além do processo de coleta e processamento de informações, refletindo nas ações e conseqüentemente, na imagem do órgão junto à população usuária.

A responsabilidade por sistematizar processos e elaborar contornos para o sistema de transportes é da Secretaria de Transportes - ST, por meio de suas Subsecretarias. A ST deve formular a política de transportes para o Distrito Federal, cabendo aos órgãos vinculados a execução das respectivas competências - DFTRANS (órgão gestor do transporte coletivo), DER (planejamento, implantação e fiscalização), TCB (operação) e Metrô (planejamento, implantação e operação). Esse quadro evidencia a necessidade de reforçar o papel da ST como órgão de formulação da política de transporte, além da coordenação geral e articulação dos diversos programas setoriais, visando ao cumprimento dessa política.

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

Ressalta-se por fim, a necessidade de se empreender em treinamento e capacitação do corpo técnico, no incremento do quantitativo de pessoal especializado na área fim, além da revisão de processos e investimentos em ferramentas e tecnologias que facilitem o desenvolvimento e implantação de projetos.

### **SERVIÇO SEMI-URBANO – ENTORNO**

Um dos objetivos do PDTU/DF é a aproximação entre entes federativos, conforme preconiza a legislação, e sempre que justificada a melhoria na prestação dos serviços públicos. O Governo do Distrito Federal propõe duas agendas para futuras discussões junto aos demais entes federativos envolvidos na prestação de transporte público urbano na região do Entorno, uma para solução estruturante e outra de medidas de curto prazo.

As propostas do GDF para duas Estratégias de Cooperação podem ser desenvolvidas em paralelo, tendo em vista que:

- a) as soluções em nível estratégico para a Gestão Integrada do Serviço Básico do Sistema de Transporte Público Coletivo entre o DF e Municípios devem ser desenvolvidas em uma agenda de médio a longo prazo; e
- b) a adoção de medidas de aproximação institucional devem ser identificadas e operacionalizadas de modo a aperfeiçoar a interrelação entre os serviços de transporte do Distrito Federal, do semiurbano e dos municípios do Entorno, garantindo as condições adequadas de funcionamento, segurança e regularidade.

A opção por duas agendas foi concebida com o propósito de fornecer respostas concomitantes a dois importantes desafios, em níveis diferentes de planejamento, que podem e devem ser tratados em separado, desde que os escopos sejam independentes e que não haja interferências entre si.

É importante ressaltar que as atribuições de cada órgão devem permanecer inalteradas e que o Consórcio não deve ser interpretado como a solução de problemas cuja solução independa de decisões estratégicas.

A seguir estão apresentados, em linhas gerais, os escopos de cada agenda, que devem ser detalhada em fórum específico e validadas pelos tomadores de decisão de cada instância.

### **MEDIDAS DE APROXIMAÇÃO INSTITUCIONAL**

Consiste no conjunto de medidas de Coordenação e Cooperação entre as partes envolvidas, visando a garantir no curto prazo as condições básicas e essenciais de operação, continuidade, segurança e qualidade. Para a formalização da agenda, torna-se necessário o desenvolvimento dos instrumentos descritos a seguir:

#### **a. ESCRITÓRIO GERENCIAL**

Consiste na montagem de um ESCRITÓRIO para o acompanhamento permanente e sistemático do atual Sistema de Transporte Urbano do Entorno, tendo em vista a definição de forma articulada e ágil de medidas que garantam a continuidade, segurança e confiabilidade essencial de operação das linhas atuais.

Responsáveis – ANTT e DPRF pelo Governo Federal; ST, SEDRM e DFTRANS pelo GDF; Secretaria da Região Metropolitana e AGR pelo Governo de Goiás; e órgãos responsáveis dos municípios do Entorno do Distrito Federal, atendidos pelo serviço de transporte semiurbano de passageiros.



**b. ACORDO DE COOPERAÇÃO**

Primeira Atribuição do Escritório Gerencial.

Formalização de ACORDO DE COOPERAÇÃO entre a ANTT, os Governos do Estado de Goiás e do DF e Representante dos Municípios para proporcionar o Compartilhamento de Informações e Recursos Humanos e Materiais. Nesse acordo será detalhado o escopo de atuação do escritório gerencial, independente da Agenda Estratégica, descrita a seguir:

Responsáveis – ANTT, GDF e Governo do Estado de Goiás.

**AGENDA ESTRATÉGICA**

O GDF concorda e adere plenamente à Proposta de constituição de Consórcio Público como solução perene e sustentável para a Gestão Associada do Transporte Público Coletivo, envolvendo os entes União, DF, GO e Municípios da Área Metropolitana, responsáveis pela gestão das linhas de serviços urbanos e semiurbanos de passageiros da região.

O GDF defende, portanto, a constituição de um Consórcio que tenha por Objeto a Gestão Compartilhada de um Sistema Único e Integrado do Transporte Coletivo de Passageiros com os municípios do entorno imediato.

Para a constituição deste Consórcio se faz necessário estabelecer uma dinâmica que contemple quatro etapas sucessivas e sequenciais para a sua modelagem, constituição e estruturação.

**a. ETAPA POLÍTICA**

Consiste na definição de Acordo Estratégico entre os entes da Federação envolvidos: Governo Federal, Distrito Federal, Estado de Goiás e Municípios do Entorno atendidos pelo serviço de transporte semiurbano de passageiros, quanto à opção pelo Consórcio Público para a solução sustentável de Gestão.

**b. ETAPA JURÍDICO-ESTRUTURAL**

Consiste na elaboração da Minuta do Protocolo de Intenções do Consórcio com a participação e colaboração dos entes representados.

Nessa etapa será desenvolvido um processo de entendimento e acordo entre as partes interessadas para a definição detalhada dos assuntos de interesse comum a serem repassados ao Consórcio; como o Modelo de Governança e; as competências que serão autorizadas ao Consórcio nas funções de Gestão dos Serviços (Planejamento, Contratação, Regulação e Fiscalização) e de Organização do Consórcio como Autarquia Interfederativa.

Essa etapa se encerra a partir da assinatura do Protocolo de Intenções.

**c. ETAPA LEGISLATIVA**

Consiste na ratificação do Protocolo de Intenções em todas as Casas Legislativas dos entes consorciados.

**d. ETAPA DE PLANEJAMENTO e ESTRUTURAÇÃO**

Após a aprovação nas casas legislativas será conduzida a Fundação do Consórcio e a estruturação e planejamento de seus instrumentos de Gestão e de Operação.

### **3. CONSIDERAÇÕES E RECOMENDAÇÕES**

#### **3.1 - Transporte Coletivo**

##### **3.1.1. Eixos Estruturantes**

A rede de transportes proposta no PDTU/DF para o Distrito Federal, com vista à adoção de um conjunto de políticas de transporte e circulação que priorize os modos coletivos e não motorizado de forma efetiva encontra-se em elaboração, desenvolvimento e implantação.

##### **3.1.2. Infraestrutura de Apoio - construção e reforma de terminais**

A rede de terminais deverá ser definida de forma a se adequar ao modelo operacional integrado, devendo possuir sistema de informação ao usuário, estrutura de controle operacional, características físicas e operacionais que facilitem o transbordo dos usuários, com menor distância a ser percorrida entre o embarque e o desembarque, em condições de segurança, proteção e acessibilidade. A maioria dos terminais avaliados está em licitação ou com obra em andamento, exceto o Terminal de Santa Maria que não apresenta andamento na planilha. O terminal de integração Centro Metropolitano não tem área definida para sua construção, requerendo da SEDHAB, TERRACAP e DFTRANS, a definição urgente de um local. Os terminais de integração Park Way e Asa Norte, imprescindíveis para racionalização da operação, deverão ter assegurados os recursos necessários para sua construção.

É proposta pelos membros a articulação entre órgãos para a elaboração de estudo integrado (ST, DFTRANS, DER, SEDHAB, METRÔ) de projetos de terminais e estações do transporte coletivo contemplando a implantação de polos multifuncionais, que possibilitem fomentar sua execução, tendo em vista a importância dessa estratégia para o desenvolvimento de subcentralidades, de forma a melhor equipar as cidades do DF e diminuir as necessidades de deslocamento em direção ao Plano Piloto.

Deverá ser prevista também a implantação dos terminais de integração (TIM) junto às estações do metrô, de estacionamentos para veículos e de paraciclos para guarda de bicicletas.

##### **3.1.3. Implantar Sistema Integrado Operacional e Tarifário**

A articulação dos vários modos de transporte com a finalidade de atender aos desejos de deslocamento da população, com eficiência na prestação dos serviços, mediante rede de transporte integrada em regime de racionalidade operacional encontra-se muito aquém do desejado. O modelo integrado, em estudo pela DFTRANS, juntamente com as novas concessionárias, deverá compreender a racionalização das linhas de cada bacia, a integração com o modo ferroviário e entre bacias. Ainda que em caráter de teste é imperativo que a integração ocorra gradativamente para melhorar a qualidade do serviço, ainda que nos horários de entre pico, utilizando todos os modais disponíveis, incluindo metrô.

O edital de licitação instituiu a Conta Compensação que difere da Câmara de Compensação de Receitas e Créditos – CCRC, conforme prevista na Lei nº 4.011, no que se refere ao processo de administração econômico-financeira do Serviço Básico do STPC/DF.

##### **3.1.4. Implantação do Sistema de Controle Operacional (CCO)**

Segundo informado pelo DFTRANS esta ação está em andamento.

##### **3.1.5. Sistema de Informação ao Usuário**

O DFTRANS informa que está licitando o *software*. No entanto, ainda que não seja possível implantar um sistema informatizado, um projeto de comunicação visual informativo, composto de mapa das linhas e horários deveria ser disponibilizado em cada parada de ônibus e terminal rodoviário.

Nos eixos que serão implantados o BRT está previsto, em contrato, o Sistema Inteligente de Transportes – ITS, onde um dos subsistemas é o de informação ao usuário nas estações e terminais de operação.

### **3.1.6. Revisar o planejamento operacional da rede de linhas**

Com a licitação recente do Serviço Básico do STPC/DF o planejamento operacional está sendo revisto, conforme menciona a DFTRANS, porém cabe destacar a importância de todos os operadores participarem do processo de discussão: novos concessionários, antigos permissionários e o Metrô/DF.

A licitação do Serviço Básico do STPC/DF não garantiu condições adequadas de mobilidade para os usuários. Com os novos veículos não foi disponibilizado serviço regular e confiável. Com a entrada em operação de veículos menores houve a redução da capacidade de transportar o mesmo número de usuários que a frota antiga transportava, incorrendo na necessidade do aumento da oferta de veículos e da frequência de viagens para atender ao mesmo número de passageiros nos horários de pico. Atualmente, nos horários de maior procura, os usuários são transportados em veículos lotados, sem conforto nem segurança.

Os Serviços Complementares do STPC/DF, Rural e Vizinhança, estão requerendo da Secretaria de Transportes e do órgão gestor uma atenção especial. O Vizinhança por ser um serviço voltado a atender aos usuários do automóvel, representa uma alternativa para o motorista deixar o carro em casa. E o Rural deve ser planejado, coordenado e operado, assegurando à população usuária o acesso seguro e regular a esse serviço. Ambos os serviços precisam ser devidamente estudados com vista à regularização operacional e institucional.

### **3.1.7. Semiurbano**

O estabelecimento de metas de curto, médio e longo prazo para os transportes urbanos do Distrito Federal e de ligação com os municípios do Entorno, com vistas à melhoria da mobilidade da população do Entorno, está condicionada a eleição das ações, intervenções e a disponibilidade de recursos, de forma a possibilitar a instituição de instrumentos legais (Acordo de Cooperação Técnica e Consórcio) que permitam maior participação e interação com os demais setores do Governo – Secretaria de Transportes, Secretaria de Governo, Secretaria da Região do Entorno; área Federal - Agência Nacional de Transporte Terrestre – ANTT e Ministério dos Transportes e municípios do Entorno envolvidos.

### **3.1.8. Metrô**

Ainda que boa parte das obras ferroviárias tenha sido contemplada com recursos do Governo Federal (PAC), a falta de projetos de engenharia, estudos de viabilidade e ambientais, atrasaram a implantação. Outro óbice encontrado é que os projetos precisam se submeter a anuências e aprovações de diversos órgãos, por exigência legal, mas em muitas vezes existe sobreposição de análises sobre um mesmo tema, sem compromisso com prazos.

Na revisão do PDTU/DF a rede ferroviária deverá ser reavaliada com o objetivo de ser analisada a necessidade de se ampliar a capacidade da rede sobre trilhos e de se planejar futuras áreas de expansão, alocando cada modal ferroviário (metrô e VLT) de acordo com a demanda, inclusive apontando as progressões tecnológicas possíveis nos corredores rodoviários já implantados.

### **3.1.9. Melhorar a capacidade de gestão do transporte coletivo:**

Houve um avanço nas ações em busca da melhoria da capacidade de gestão no que se refere à regularização dos contratos por meio da realização de licitação pública e da introdução no Sistema de nova frota operacional.

No entanto, a recomposição e qualificação da equipe, bem como a revisão e sistematização dos procedimentos são ações que ainda se encontram em processo de implementação, com a licitação tendo sido realizada recentemente.

### **3.1.10. Aumento da qualidade do transporte coletivo**

Ainda não identificadas as melhorias, possivelmente em função do início recente da operação com novos ônibus e readequação de linhas, caracterizando um período de transição.

## **3.2 - Modo não motorizado**

### **3.2.1. Pedestre**

O PDTU/DF com relação aos pedestres fundamenta sua política na necessidade de requalificação e padronização dos espaços públicos de calçadas, passeios, travessias e pontos de parada, mantendo-os livres e acessíveis, destinando-os ao uso primordial pelos usuários e respeitando seus desejos de deslocamento, de acesso, de espera pelo transporte coletivo e de permanência. A articulação política da ST com os órgãos responsáveis pelo planejamento (SEDHAB) e execução (Secretaria de Obras) de calçadas no DF é fundamental para a elaboração e encaminhamento das ações e projetos voltados à melhoria e à segurança da circulação de pedestres e usuários do transporte coletivo.

### **3.2.2. Sistema Cicloviário**

Com relação ao modo cicloviário o PDTU/DF está fundamentado em assegurar a implantação do Sistema de Bicicletas Públicas, a promoção de campanhas de educação para o trânsito (sensibilização de motoristas do transporte coletivo) e a integração aos modos coletivos de transporte com a disponibilização de paraciclos junto a estações e terminais. As políticas voltadas à implementação do Sistema Cicloviário estão sendo decididas na Secretaria da Casa Civil e de Governo, com a participação de diferentes órgãos da estrutura do GDF.

## **3.3 - Sistema Viário e Trânsito**

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

O planejamento, a elaboração de projetos e a implantação de vias de ligação transversais às vias estruturantes dentro do perímetro urbano do DF devem fazer parte das políticas voltadas a mitigar os problemas de estrangulamentos e congestionamentos no sistema viário principal. Dentro do PDTU/DF foram indicadas diferentes vias transversais a serem implementadas, porém sem que fosse dada a devida continuidade pelos órgãos responsáveis aos projetos recomendados. Essa importante medida permitirá a livre circulação entre cidades adjacentes, evitando-se a ocupação dos corredores principais que se destinam ao centro de Brasília a partir de todas as direções, ou seja, da periferia para o centro e vice-versa.

Os objetivos fundamentais para o sistema viário são o desenvolvimento e implementação de planos de mobilidade e circulação locais, com a adoção de medidas como hierarquização viária, revisão da circulação, adequação da geometria, sinalização, articulação com o sistema viário principal, e de proteção aos pedestres e ciclistas e que priorizem o transporte coletivo. O sistema viário de acesso aos terminais e pontos de parada deverá ser dotado de condições seguras de circulação e conforto, priorizando as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Do ponto de vista do uso do solo lindeiro, as principais rodovias estão se tornando vias urbanas, com tráfego cotidiano de automóveis e ocupação contínua e densa de suas faixas de domínio. Há a necessidade

de preservação de áreas específicas com faixa de domínio de pelo menos 150 metros para a inclusão da expansão de corredores no futuro, sejam eles rodoviários, metroviários ou ferroviários.

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

O DF carece da definição de uma política voltada à melhoria do transporte de carga no território, com vista ainda, a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de cargas na cidade. Uma nova abordagem para a construção de corredores de transporte segregados do trânsito local e dedicado preferencialmente à movimentação de cargas deverá ser considerada. Nesse sentido, a Jurong já apresentou sugestões que devem ser incorporadas ao planejamento de mais longo prazo.

Observa-se, pelas informações obtidas, que nenhum projeto de intervenção viária proposto está em obras, conforme previa o PDTU/DF para o Ano 4, cabe avaliar qual o caminho crítico desses empreendimentos que merecem maior acompanhamento.

A elaboração de novos projetos viários para o DF, requer a melhoria da gestão dos sistemas viário e de trânsito, com atuação de forma integrada das áreas de planejamento, engenharia de tráfego, operação viária, educação de trânsito e preservação ambiental, essenciais para o funcionamento dos sistemas. **Para isso, o Comitê sugere a criação de uma unidade orgânica na estrutura do GDF que contemple todas as funções inerentes às questões de trânsito e viário (ST, DFTRANS, METRÔ, DER, DETRAN, SO/NOVACAP, SEDHAB, IBRAM, dentre outros).**

Faz-se necessária a participação do DETRAN/DF, SEDHAB e DER na implementação das diretrizes definidas no PDTU/DF, principalmente daquelas que proporcionem maior fluidez e segurança à circulação de veículos, pedestres e ciclistas e, ainda, na promoção de campanhas de educação para o trânsito.

### **3.4 - Política de Estacionamentos**

As diretrizes para a definição da política de estacionamentos dependem da articulação com demais órgãos do governo com vista à elaboração conjunta desse instrumento. A Secretaria Executiva do Conselho Gestor de Parcerias Público-Privadas/GDF contratou estudo sobre a concessão de garagens e estacionamentos públicos em Brasília. O estudo foi abrangente e apontou as áreas disponíveis no Plano Piloto para implantação de estacionamentos privados.

Concomitantemente à privatização de estacionamentos seria necessária a adoção pelo governo de políticas de restrição ao uso do automóvel e de melhoria da mobilidade com a priorização do transporte coletivo e de outros modais, incentivo ao uso dos táxis e de bicicletas.

O comprometimento entre os órgãos deverá acontecer com relação à definição de uma política de estacionamentos para o DF, consoante uma visão ampla e abrangente dos diferentes modais, da infraestrutura (estações integradas) de transportes, proporcionando intercâmbios multimodais abrangentes entre dois ou mais modais (metrô, BRT, VLT) e ônibus alimentador/distribuidor, táxis, estacionamentos de veículos particulares e bicicletas.

### **3.5 - Serviços de Táxis**

Boa parte das ações previstas para melhoria dos serviços de táxis foram implantadas, restando a licitação de táxis com acessibilidade, previsto para agosto de 2014, e promover a delegação da operação do serviço

pré-pago, cuja regulação foi aprovada recentemente pela Câmara Legislativa do Distrito Federal (artigo 22, Lei nº 5323, 07 de março 2014).

### **3.6 - Institucional**

#### **3.6.1. Órgão Gestor**

A DFTRANS, como órgão gestor do STPC/DF e do Fundo de Transporte Público Coletivo do DF, tem por atribuições o planejamento, a avaliação de desempenho, a caracterização da demanda e da oferta de serviços, a elaboração dos estudos dos custos de serviços e dos níveis tarifários, a gestão, o controle e a fiscalização dos serviços públicos de passageiros, e a operação nos terminais. A melhoria da gestão do transporte coletivo depende do fortalecimento institucional do órgão gestor.

Ações de curto prazo apontadas no PDTU/DF, como realizar programa de capacitação da equipe técnica do órgão gestor e promover sua dotação de recursos financeiros e materiais, não foram identificadas. No processo seletivo para a composição do quadro de pessoal não foi exigido conhecimento na área fim, por esse motivo decorre a necessidade de capacitação de seus servidores que deverá ser voltada para todos os intervenientes relacionados aos sistemas de transportes. Cabe salientar que alguns servidores, por iniciativa própria, procuram se aperfeiçoar e fazer cursos que possam contribuir no desempenho diário de suas funções. O cargo de Diretor-Geral também deveria ser ocupado por pessoa com comprovada experiência em transporte coletivo urbano, conforme preceitua a legislação.

O Comitê sugere a contratação de estudo técnico que avalie e elabore projeto com vista à apresentação de proposta de novo arranjo institucional ou de ações que proporcionem o fortalecimento do atual órgão gestor de transportes, que reforce a capacidade tecnológica, técnica e organizacional da autarquia DFTRANS, como entidade gestora do STPC/DF, além da capacitação de recursos humanos, implantação e melhoria de sistemas de informação para a gestão dos transportes, melhoria da comunicação com os usuários, com os demais órgãos intervenientes, e com a Secretaria de Transportes.

#### **3.6.2. Planejamento Estratégico**

A consolidação, o monitoramento e atualização das informações do PDTU/DF em um Banco de Dados Georreferenciado pela Secretaria de Transportes até o momento não foi efetivado. Os técnicos disponibilizaram as informações do PDTU/DF na SEDHAB, em programa desenvolvido pela Diretoria de Informação Urbana – DINFUP, sendo a maneira encontrada até o momento para divulgação dos dados disponíveis.

Vale ressaltar que o PDTU/DF é um instrumento de planejamento estratégico, cabendo à Secretaria de Transporte articular com os órgãos competentes as diretrizes estabelecidas para que os projetos e ações de curto, médio e longo prazo sejam implementados pelos órgãos responsáveis.

## **4. COMPATIBILIZAÇÃO DO PDTU/DF AOS PROGRAMAS DE GOVERNO**

### **4.1 - POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE**

As diretrizes e medidas estabelecidas na Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, estão em consonância com o PDTU/DF, no que se refere à integração entre modos de transporte e a melhoria da mobilidade das pessoas. O PDTU/DF define políticas estratégicas para o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestrutura. A análise e avaliação das ações e projetos recomendados são etapa importante do processo de revisão com vista à atualização dos conceitos adotados e a inclusão de novos projetos.

De acordo ainda, com a Política Nacional de Mobilidade, o planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução (inciso II, artigo 21).

Atualmente, o Programa de Aceleração de Crescimento – PAC tem sido um aliado do GDF, possibilitando a concretização dos projetos recomendados. Institucionalmente, caberá a todos os órgãos envolvidos no processo corroborarem para a implementação das propostas. É recomendada a articulação interinstitucional, com a criação de grupo de acompanhamento.

#### **4.2 - PROJETO BRASÍLIA 2060**

O Projeto da Jurong Brasília 2060 contratado pelo governo do DF tem por objeto facilitar o desenvolvimento econômico da Capital propondo para isso a implementação de polos de desenvolvimento que permitam maior integração física e econômica do DF.

Pretende com o Plano implantar uma grande rede de transporte integrado constituída de polos comerciais, econômicos e logísticos, além de centros urbanos com operação intermodal sustentável. Articular um projeto do vulto do Plano Jurong – Brasília 2060 requer o planejamento integrado de todos os órgãos comprometidos direta ou indiretamente com o assunto.

Na revisão do PDTU/DF haverá a oportunidade de reavaliação dos projetos e ações propostos, com a previsão de inclusão daqueles recomendados pelas subcomissões instituídas, aprovados pelo Governo e acolhidas pela população do Distrito Federal.

### **5. REVISÃO DOS PROJETOS DO PDTU/DF – RECOMENDAÇÕES**

#### **5.1 - CONTRATAÇÃO DE NOVA PESQUISA PARA ATUALIZAÇÃO DO PDTU**

O Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade – PDTU/DF constitui uma das prioridades do Governo do Distrito Federal orientando os investimentos públicos no setor de transporte urbano.

Tem como propósito trabalhar a mobilidade das pessoas, em substituição ao enfoque de apenas planejar o transporte e o trânsito. A incorporação da mobilidade urbana no Plano representa priorizar, no conjunto de políticas de transporte e circulação, a mobilidade das pessoas, além de melhorar o acesso ao espaço urbano e aos meios não motorizados de transporte.

A contratação de pesquisa visa definir o escopo e as diretrizes básicas para a elaboração da Revisão do PDTU/DF.

O Termo de Referência será o instrumento principal que irá subsidiar o processo licitatório para contratação de consultoria especializada em planejamento urbano e de transporte e contará com a colaboração das equipes técnicas da Secretaria de Transportes, DFTRANS, Metrô e Codeplan.

A contratação da pesquisa resultará em instrumento que irá fornecer os subsídios técnicos fundamentais à elaboração da revisão do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade – PDTU/DF).

O novo PDTU/DF deverá definir/recomendar a revisão dos projetos e ações implementadas e em implementação, a curto, médio e longo prazo; os projetos e ações voltadas à reestruturação do Serviço Complementar Rural e do Serviço de Vizinhança; e ainda, a elaboração do Plano Diretor de Mobilidade por Bicicletas do DF, dentre outros projetos.

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do exposto, o Comitê avaliou todas as recomendações constantes do Relatório Final elaborado como subsídio à regulamentação do PDTU/DF, com vista a contribuir com a revisão dos projetos e ações implementadas e em implementação, a curto, médio e longo prazo.

O detalhamento das ações e das metas estabelecidas foi considerado pertinente conforme apresentado no Relatório Final do PDTU/DF.

O Comitê propõe, por fim, que a inclusão de novos projetos seja subsidiada pela nova pesquisa a ser realizada e que irá validar os cenários desenvolvidos quando da elaboração do PDTU/DF, compatibilizando-os com a inclusão de novos projetos, com os programas de governo e às disponibilidades financeiras, com o detalhamento das ações e com a revisão das metas estabelecidas.

Brasília, 16 de abril de 2014

**JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO**

Secretário de Transportes

**JOSÉ EXPEDITO BRANDÃO FILHO**

Membro Convidado da ANTT

**PAULO VICTOR RADA DE REZENDE**

Coordenador Suplente

**AUGUSTO CEZAR PUCCINELLI**

Membro Suplente da CODEPLAN

**WALBER MEDRADO DO AMARAL**

Secretário Executivo

**ALEXANDRE HENRIQUE SILVA**

Membro Suplente do METRÔ/DF

**RUI CORRÊA VIEIRA**

Membro Titular do DER/DF

**MOEMA PEREIRA ROCHA DE SÁ**

Membro Suplente da SEDHAB

**RÔMULO ANDRADE DE OLIVEIRA**

Membro Titular da SEDHAB

**GIULLIANO MAGALHÃES PENATTI**

Membro Suplente da TERRACAP

**HENRIQUE JOSÉ PINTO**

Membro Titular da Secretaria da Região Metropolitana do DF

**MURILO DE MELO SANTOS**

Membro Suplente do DER/DF

**MARIA CAROLINA PILOTO DE NORONHA**

Membro Titular do METRÔ/DF

**IVO CLAUDIO DE SOUZA**

Membro Titular do DETRAN/DF

**JOSÉ LIMA SIMÕES**

Membro Titular do DETRAN/DF

**ALEX DUARTE SANTANA BARROS**

Membro Suplente da Secretaria da Região Metropolitana do DF

**JORGE GUILHERME FRANCISCONI**

Membro Titular da TERRACAP

**MEIRIENE S. G. BARROS GONÇALVES RICS**

Membro Suplente da DFTRANS

**EDNARDO DE OLIVEIRA FERREIRA**

Membro Titular da DFTRANS

**CARLOS C. MARTINS LEAL**

Técnico em Transportes da ST Convidado

**JOSÉ DE RIBAMAR ROCHA DE GÓES**

Membro Titular da CODEPLAN

**ELAINE FREITAS A. DOS SANTOS**

Técnica em Transportes da ST Convidada

**LUIZ CARLOS NEVES PEREIRA**

Membro Convidado do Ministério dos Transportes