

# Terminal Rodoviário Taguatinga Sul

Relatório de Visita Técnica



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL  
COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

Equipe Técnica

**Adriana C. S. Souza** – Secretária da Comissão

**Olga C. P. B. Santos** – Assessora da Comissão

**Thainá R. Oliveira** – Supervisora da Comissão

A visita técnica realizada, no dia 15 de maio de 2023 à noite, ao Terminal rodoviário Taguatinga Sul, bem como os registros fotográficos, contou com a participação da Assessora e da Secretária da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana – CTMU.

A elaboração do relatório ficou sob responsabilidade da Assessora, e a revisão com a Secretária da Comissão. Este relatório contém 16 páginas e foi elaborado no mês de junho do ano de 2023.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL  
COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

## Glossário

**Acessibilidade:** possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida.

**Bicicletário:** espaço público ou privado destinado ao estacionamento de bicicletas, equipado ou não com paraciclos, dotados de zeladoria presencial ou eletrônica.

**Bilhete Único:** cartão mobilidade ou vale-transporte do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA, que permite a integração tarifária, realizada em veículos do Sistema de Transporte Público Coletivo (rodoviário e metroviário) do Distrito Federal.

**BRB Mobilidade:** empresa do conglomerado do Banco de Brasília – BRB responsável pela gestão do Sistema de bilhetagem Automática – SBA do Sistema de Transporte Público Coletivo Rodoviário e Metroviário do Distrito Federal.

**BRT (*Bus Rapid Transit* em inglês):** termo utilizado para sistema de transporte urbano operado por ônibus que circulam por corredores exclusivos, reduzindo o tempo de deslocamento.

**Calçadas:** 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, sinalização, vegetação, placas de sinalização e outros fins.

**Ciclo:** veículo e/ou equipamentos de pelo menos duas rodas a propulsão humana.

**Ciclomobilidade:** mobilidade por ciclos (a propulsão humana ou por autopropulsão).

**Ciclovía:** pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum, pode ser unidirecional – quando apresenta sentido único de circulação – ou bidirecional – quando apresenta sentido duplo de circulação.

**Empresa concessionária:** pessoa jurídica única ou em consórcio, que celebra contrato com o Estado de concessão de serviço público ou de gestão da infraestrutura de forma temporária.

**Entorno do terminal:** área, de extensão variável, que se situa nas proximidades imediatas do terminal.

**Estacionamento:** lugar público ou privado delimitado para estacionar veículo automotor.

**Horários entre pico:** intervalo de tempo que apresenta baixo fluxo de ocupação (menor movimento) - comportamento da oferta de linhas no STPC.

**Horários de pico:** intervalo de tempo que apresenta alto fluxo de ocupação (maior movimento) - comportamento da oferta de linhas no STPC.

**Infraestrutura cicloviária:** espaços sinalizados destinados a circulação de ciclos, de forma exclusiva e/ou compartilhada, isoladas ou em redes, com áreas de estacionamento e parada, pontos de apoio e outros.

**Infraestrutura:** instalação necessária ao desenvolvimento de alguma atividade.

**Integração tarifária:** limite de valor máximo para cobrança tarifária na utilização de mais de uma linha de transporte, rodoviário e/ou metroviário, em um intervalo de tempo.

**Linhas expressas:** são linhas que operam com poucas ou nenhuma parada intermediária ao longo do trajeto com o propósito de reduzir o tempo de viagem.

**Linhas paradoras:** são linhas que operam com paradas intermediárias ao longo do trajeto com o propósito de atender aos passageiros que necessitam embarcar ou desembarcar durante a rota.

**Mapa orientativo para pedestres:** mapa que orienta pedestres mostrando o local em que a pessoa está e quais os locais que ela pode acessar.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL  
COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

**Mobilidade a pé:** mobilidade a propulsão humana, ou seja, não utiliza veículo, contemplando todas as infraestruturas necessárias para o deslocamento de pedestres.

**Modos de transporte:** modalidades motorizadas ou não, que podem ser públicas e privadas, utilizadas para o deslocamento de pessoas e cargas.

**Paraciclos:** mobiliário urbano utilizado para fixação de bicicletas que pode ser instalado em via pública ou no interior dos estabelecimentos, dispostos individualmente ou em grupo em posição vertical ou horizontal.

**Pavimentação:** termo usado na construção civil para se referir ao ato de pavimentar ou revestir pisos (chão), também é usado para referir ao material usado em pisos de trajetos em geral, como rodovias, vias, calçadas, ciclovias e demais espaços de circulação de veículos e pessoas.

**Piso tátil:** piso caracterizado por relevo e luminância contrastantes em relação ao piso adjacente, destinado a constituir alerta ou linha-guia, servindo de orientação perceptível por pessoas com deficiência visual, destinado a formar a sinalização tátil no piso.

**Plataformas:** locais destinados ao embarque e ao desembarque de passageiros.

**Pontos de parada de ônibus:** locais destinados ao embarque e ao desembarque de passageiros.

**Sinalização:** conjunto de sinais e dispositivos colocados com o objetivo de informar e orientar as pessoas, garantindo a utilização adequada dos espaços. Podem ser estáticas, placas ou pinturas fixas, ou dinâmicas, painéis com tecnologia.

**Sinalização horizontal:** uma das categorias da sinalização composta de marcas, símbolos e legendas, apostos sobre o pavimento.

**Sinalização vertical:** uma das categorias da sinalização, que engloba elementos visuais posicionados verticalmente.

**Sinistros de trânsito:** todo evento que resulta em dano ao veículo ou à sua carga e/ou em lesões a pessoas e/ou animais, e que possa trazer dano material ou prejuízos ao trânsito, à via ou ao meio ambiente, em que pelo menos uma das partes está em movimento nas vias terrestres ou em áreas abertas ao público.

**Sistema de Bilhetagem Automática (SBA):** conjunto de equipamentos de validação de cartões inteligentes, sem contato, recarregáveis, com créditos de viagem, instalados nos veículos do STPC/DF e nas estações do Metrô/DF, contendo subsistemas de operação, divididos em 6 módulos: módulo de comercialização, módulo de utilização de créditos, módulo de transmissão de dados, módulo de processamento de dados, módulo de repasse de créditos comercializados no SBA e módulo de repasse de subsídio.

**Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF):** todos componentes e serviços de transporte público coletivo de pessoas nos modos rodoviário e metroviário.

**Terminal rodoviário:** estação destinada ao embarque e desembarque de passageiros, que serve como um elemento de apoio ao sistema de transporte, pode ser o ponto inicial ou final de uma viagem, ou intermediário, para a transferência a outro modal de transporte.

**Transporte individual motorizado:** veículo particular utilizado para a realização de viagens individualizadas.

**Travessia elevada:** elevação do nível da via composta por área plana elevada, sinalizada com faixa para travessia de pedestres e rampa de transposição para veículos, destinada a nivelar a via às calçadas em ambos os lados.

**Vias marginais:** superfície por onde transitam veículos disposta paralelamente às vias principais.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL  
COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

Sumário

Equipe Técnica .....	1
Glossário .....	2
1. Apresentação .....	6
2. Estrutura Física do Terminal .....	8
2.1. Sinalização .....	8
2.2. Integração com outros modos de transporte .....	9
3. Administração do Terminal .....	13
3.1. Gestão, limpeza e segurança .....	13
3.2. Manutenção e conservação .....	14
4. Prestação de serviço .....	15
4.1. Atendimento ao público .....	15
4.2. Operação da frota .....	16
5. Sistema de Bilhetagem Automática – SBA .....	16
5.1. Identificação e horário de atendimento .....	16
5.2. Serviço oferecido .....	16



## Índice de Figuras

<i>Figura 1 – Vista do Terminal sentido Gama.....</i>	<i>7</i>
<i>Figura 2 – Vista aérea do Terminal.....</i>	<i>7</i>
<i>Figura 3 – Mapa da Bacia 4: Auto Viação Marechal.....</i>	<i>8</i>
<i>Figura 4 – Sinalização dos pontos de embarque e desembarque e suas respectivas linhas .....</i>	<i>9</i>
<i>Figura 5 – Sinalização dos banheiros.....</i>	<i>9</i>
<i>Figura 6 - Sinalização lanchonete.....</i>	<i>9</i>
<i>Figura 7 - Sinalização da administração.....</i>	<i>9</i>
<i>Figura 8 – Plataforma com os boxes de 5 a 8.....</i>	<i>10</i>
<i>Figura 9 – Área entre as plataformas.....</i>	<i>10</i>
<i>Figura 10 – Travessia em nível dando acesso ao Terminal.....</i>	<i>11</i>
<i>Figura 11 – Travessia em nível dando acesso ao Terminal.....</i>	<i>11</i>
<i>Figura 12 – Conexão das calçadas do entorno imediato com o Terminal .....</i>	<i>11</i>
<i>Figura 13 – Calçada pavimentada que conecta ao Terminal.....</i>	<i>11</i>
<i>Figura 14 – Ausência de rebaixo do meio-fio, descontinuidade da travessia por falta de conexão das calçadas.....</i>	<i>11</i>
<i>Figura 15 – Travessia elevada com piso tátil de alerta.....</i>	<i>12</i>
<i>Figura 16 – Travessia elevada sem iluminação voltada aos pedestres .....</i>	<i>12</i>
<i>Figura 17 – Ciclovia sem iluminação .....</i>	<i>12</i>
<i>Figura 18 – Paraciclos.....</i>	<i>13</i>
<i>Figura 19 – Paraciclos.....</i>	<i>13</i>
<i>Figura 20 - Bolsão de estacionamento no entorno do Terminal.....</i>	<i>13</i>
<i>Figura 21 - Veículos estacionados no canteiro próximo ao Terminal .....</i>	<i>13</i>
<i>Figura 22 – Banheiros Masculino e Feminino limpos e abertos ao uso público .....</i>	<i>14</i>
<i>Figura 24 - Sala com os materiais de limpeza .....</i>	<i>14</i>
<i>Figura 25 - Poça d'água embaixo do bebedouro.....</i>	<i>15</i>
<i>Figura 26 - Água escorrendo próximo ao Box 4.....</i>	<i>15</i>
<i>Figura 27 – Colaboradores da Auto Viação Marechal uniformizados.....</i>	<i>15</i>
<i>Figura 28 – Colaborador da Auto Viação Marechal.....</i>	<i>15</i>
<i>Figura 28 – Quiosque de lanche no entorno do Terminal.....</i>	<i>16</i>
<i>Figura 29 – Lanchonete do Terminal fechada.....</i>	<i>16</i>
<i>Figura 30 – Sala de apoio.....</i>	<i>16</i>



## 1. Apresentação

Conforme explicações fornecidas no [site](#)<sup>1</sup> da Secretaria de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal, o Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF) é operado em duas categorias ou modos: **rodoviário** e **metroviário**. No modo rodoviário a operação dos serviços se divide em Básico (empresas concessionárias e cooperativas) e Complementar (rural e executivo). As empresas concessionárias que atuam no serviço Básico do STPC/DF por meio de concessão pública, foram definidas no processo licitatório ocorrido em 2011/2012.

O modelo de transporte no Distrito Federal (DF) é formado por um sistema tronco-alimentado, com integração tarifária que possui validade temporal de até três horas. As linhas alimentadoras conectam as Regiões Administrativas (RAs) e as vias de menor capacidade a um conjunto de linhas troncais, que funcionam como corredores estruturais do sistema.

As linhas de ônibus que compõem o STPC/DF são classificadas como:

- **Troncais:** ligam as RAs e têm origem nos terminais de integração ou nos pontos de controle, com serviços expressos, semiexpressos e parador<sup>2</sup>.
- **Alimentadoras (AL):** linhas locais, internas a uma bacia, captam e/ou distribuem a demanda dos serviços troncais ou fazem o atendimento a viagens locais.
- **Intersetores (IS):** linhas internas a uma bacia que fazem o atendimento entre localidades das Regiões Administrativas.
- **Perimetrais:** interligam lotes (bacias) fora do Plano Piloto e fazem a ligação entre as localidades periféricas.

A **integração tarifária** é um benefício concedido aos usuários e usuárias que necessitam utilizar até três linhas no mesmo sentido, dentro de um período pré-estabelecido (intervalo de até três horas), limitando o valor máximo para cobrança tarifária.

A integração pode ser realizada em veículos do Sistema de Transporte Público Coletivo e Metroviário do Distrito Federal (seja ônibus nas modalidades urbano e rural e/ou metrô) cobrando como valor máximo pelo trajeto a quantia correspondente à maior tarifa cobrada no DF para transporte público coletivo e metroviário que atualmente (maio-2023) é R\$ 5,50 (cinco reais e cinquenta centavos).

Para usufruir da integração é **necessário** utilizar o **Bilhete Único** com Cartão Mobilidade (+Brasília Cidadã/Cartão cidadão) ou o cartão Vale Transporte (+Vale-Transporte) emitido pelo Banco de Brasília (BRB) pois a integração não funciona com pagamento em dinheiro.

Dentro do modo rodoviário existe também o BRT (**Bus Rapid Transit em inglês**), termo utilizado para **sistema de transporte urbano operado por ônibus que circulam por corredores exclusivos, reduzindo o tempo de deslocamento.**

O BRT começou a funcionar no DF em 2014 e liga as Regiões Administrativas do Gama (RA II) e de Santa Maria (RA XIII) ao Plano Piloto (RA I). O sistema utiliza ônibus articulados – com capacidade para transportar 160 passageiros – e biarticulados – para até 200 pessoas. Para ingressar no BRT é necessário o uso do cartão Bilhete Único e o embarque é feito por meio de terminais e estações exclusivas:

- BRT – Terminal Gama DF 480 – Próximo à Universidade de Brasília.
- BRT – Terminal Santa Maria – QR 119, Avenida dos Alagados, Santa Maria.
- BRT – Estação Periquito DF 480 – Próximo ao Balão do Periquito.
- BRT – Estação Granja Ipê DF 003 Canteiro Central – Frente QD 08.
- BRT – Estação Vargem Bonita EPIA Sul – Quadra 34 – Canteiro Central.
- BRT – Estação Park Way EPIA Sul DF – 003 – Acesso à EPAR.

<sup>1</sup> [Perguntas Frequentes da SEMOB – SECRETARIA DE TRANSPORTE E MOBILIDADE](#) visitado em 22/5/2023

<sup>2</sup> <https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/Estudo-Grandes-projetos-de-transportes-no-Distrito-Federal-desafios-e-obices.pdf>, página 12, 2º parágrafo, visitado em 22/5/2023.



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

- BRT – Estação CAUB – CAUB 2 Estação BRT Sul 02.
- BRT – Estação Santos Dumont BR 040 – Km 1 – Em frente ao Residencial Santos Dumont.
- BRT – Estação Catetinho- EPIA SUL DF 003 Canteiro Central
- BRT – Estação SMPW – EPIA SUL – Quadra 26 – Canteiro Central

Em 2019 começaram a circular no DF veículos do BRT exclusivo para o público feminino, com local de embarque diferenciado. O objetivo da medida é oferecer mais conforto para as mulheres. As linhas utilizadas são a 2201 (TR 20-Gama) e 2301 (TR 25-Santa Maria).

**Terminal rodoviário** ou **estação rodoviária** é uma estação destinada ao embarque e desembarque de passageiros, que serve como um elemento de apoio ao sistema de transporte, pode ser o ponto inicial ou final de uma viagem, ou intermediário, para a transferência a outro modo de transporte, ou seja, é uma estrutura onde ônibus (urbanos, interurbanos ou interestaduais) tem como ponto principal em sua rota, seja de início, meio ou fim, para o embarque ou desembarque de passageiros. Distinguem-se da parada ou ponto de ônibus pela sua maior dimensão e infraestruturas oferecidas ao usuário e por frequentemente serem o local de início e término de itinerários. Possuem intensa movimentação diária de passageiros, e são alvos de altos índices de lotação nos chamados horários de rush (horários com maior fluxo de automóveis). Conforme [site](#)<sup>3</sup> da Secretaria de Transporte e Mobilidade, o DF possui mais de 40 terminais rodoviários.

Após essa breve apresentação, no dia 15 de maio de 2023 a equipe técnica da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana – CTMU da Câmara Legislativa do Distrito Federal – CLDF, pelo período da tarde, realizou vistoria técnica no Terminal Rodoviário Taguatinga Sul.



Figura 1 – Vista do Terminal sentido Gama  
Fonte: Google Maps

O Terminal rodoviário Taguatinga Sul, fica no setor F sul, na QSF, na Região Administrativa de Taguatinga (RA III), próximo ao SESC de Taguatinga Sul.



Figura 2 – Vista aérea do Terminal  
Fonte: Google Maps

<sup>3</sup> [Terminais – SECRETARIA DE TRANSPORTE E MOBILIDADE \(semob.df.gov.br\)](http://Terminais-SECRETARIA-DE-TRANSPORTE-E-MOBILIDADE(semob.df.gov.br)) visitado em 22/5/2023.





## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

Conforme o [contrato de concessão nº 8/2013<sup>4</sup>](#), a empresa concessionária responsável pelo transporte público coletivo da bacia 4 é a Auto Viação Marechal, desde abril de 2013, atendendo as regiões administrativas de Guará, Parkway, Águas Claras, Ceilândia (ao Sul da Av. Hélio Prates), Taguatinga, (ao Sul da QNG11).



Figura 3 – Mapa da Bacia 4: Auto Viação Marechal  
Fonte: Contrato de concessão nº 8/2013

Conforme formulário elaborado previamente, contendo as diretrizes e os principais parâmetros a serem observados *in loco*, a equipe observou e analisou aspectos como:

- **Estrutura física do Terminal** (limpeza, sinalização, integração com outros modos de transporte, organização de salas e espaços na edificação, entre outros);
- **Dinâmica de operação da frota;**
- **Funcionamento da administração;** e
- **Emissão/recarga de cartões.**

A visita técnica também serviu para recolher informações sobre as atribuições da empresa concessionária Auto Viação Marechal (operação, supervisão e fiscalização do sistema de transporte público coletivo no Terminal rodoviário Taguatinga Sul), as atribuições da SEMOB/DF (gestão e manutenção das dependências físicas do Terminal), e as atribuições do BRB Mobilidade (emissão e recarga dos cartões de acesso ao STPC).

## 2. Estrutura Física do Terminal

Na análise sobre a estrutura física do Terminal, os aspectos observados foram agrupados em:

- **Sinalização:** das plataformas, linhas, pontos de embarque e localização das instalações edilícias;
- **Integração com outros modos de transporte:** se há estacionamentos públicos nas proximidades ou dentro do terminal, distância entre os pontos de parada de ônibus (embarque e desembarque);

### 2.1. Sinalização

A equipe da CTMU identificou sinalizações verticais, estáticas e em locais fixos, as quais informavam sobre os pontos de embarque e desembarque de cada linha, cumprindo o objetivo de informação aos usuários, porém sem nenhuma tecnologia empregada, o que dificulta a dinamicidade das informações do Sistema de Transporte Público Coletivo, como o tempo de espera e frequência dos ônibus.

<sup>4</sup> Fonte: <http://editais.st.df.gov.br/contratos/arquivos/marechal.pdf> visitado em 20/6/2023.



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

Algumas salas estavam sinalizadas ou por números ou com a atividade do local, já outras salas não tinham nenhum tipo identificação. Os banheiros, a lanchonete e a administração estavam sinalizadas, no entanto, não foram vistas sinalizações do guichê do BRB Mobilidade, para compra de créditos, dos paraciclos e dos bebedouros embora houvessem os equipamentos.



Figura 4 – Sinalização dos pontos de embarque e desembarque e suas respectivas linhas  
Fonte: Autoria própria



Figura 5 – Sinalização dos banheiros  
Fonte: Autoria própria



Figura 6 - Sinalização lanchonete  
Fonte: Autoria própria



Figura 7 - Sinalização da administração  
Fonte: Autoria própria

Além disso, foi observado dentro do terminal que há piso tátil para as pessoas com deficiência visual no perímetro de toda plataforma, demarcando os locais de embarque e desembarque aos veículos. No entanto, o piso tátil não se conecta com os acessos e demais locais do Terminal, sendo ineficaz quanto a autonomia no deslocamento das pessoas com deficiência visual. Não há mapas nem sinalização horizontal voltada aos pedestres informando por onde se acessa o terminal.

### 2.2. Integração com outros modos de transporte

Foram identificadas no Terminal Rodoviário Taguatinga Sul integração entre os modos:

- Ônibus e ô nibus;



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

- Ônibus e mobilidade a pé;
- Ônibus e ciclomobilidade; e
- Ônibus e transporte individual motorizado.

Para a análise da integração observou-se a conexão da estrutura física do Terminal considerando as plataformas de ônibus, pontos de parada de ônibus no entorno do terminal, calçadas, ciclovias, paraciclos e estacionamentos. A principal integração de modos de transporte que acontece no Terminal é entre o modo a pé e por ônibus.

### *2.2.1. Integração ônibus e ônibus*

O Terminal é composto por 2 (duas) plataformas de embarque e desembarque de passageiros, sendo cada uma subdividida em 4 boxes para ônibus. Entre uma plataforma e outra ficam as edificações e os bancos para espera.

A distância entre os pontos de embarque e desembarque dentro do Terminal chegam ao máximo de 50 metros, o que é considerado caminhável e acessível.



Figura 8 – Plataforma com os boxes de 5 a 8  
Fonte: Autoria própria



Figura 9 – Área entre as plataformas  
Fonte: Autoria própria

No entorno imediato do Terminal não há pontos de parada de ônibus, estando os mais próximos a uma distância de aproximadamente 2 quilômetros.

### *2.2.2. Integração ônibus e mobilidade a pé*

Foram observadas as infraestruturas para pedestres no entorno imediato e na parte interna do Terminal, considerando acessibilidade, iluminação e sinalização.

Nas calçadas de acesso ao terminal, foram identificadas pavimentação em concreto, com largura aproximada de 1,20 metros e travessia no nível da calçada, sendo compatível com a [norma de acessibilidade](#). Já a conexão dessas calçadas de acesso com as calçadas das proximidades do Terminal, identificou-se falta de rebaixamento do meio-fio em um dos lados da via, o que impossibilita o acesso universal ao Terminal; falta de piso tátil para as pessoas com deficiência visual; e falta de sinalização vertical, voltada aos pedestres, informando por onde se acessa o terminal. Também não foram identificadas iluminações para pedestres nesses trechos de acesso.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL  
COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA



Figura 10 – Travessia em nível dando acesso ao Terminal  
Fonte: Autoria própria



Figura 11 – Travessia em nível dando acesso ao Terminal  
Fonte: Autoria própria



Figura 12 – Conexão das calçadas do entorno imediato com o Terminal  
Fonte: Autoria própria



Figura 13 – Calçada pavimentada que conecta ao Terminal  
Fonte: Autoria própria



Figura 14 – Ausência de rebaixo do meio-fio, descontinuidade da travessia por falta de conexão das calçadas  
Fonte: Google Maps

Nas dependências internas do Terminal, as plataformas das áreas de embarque e desembarque, são conectadas com as calçadas do entorno imediato em quatro pontos, sendo um em cada extremidade, onde estão localizadas as travessias de pedestres. A infraestrutura das travessias é elevada, ou seja, em



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

nível com as plataformas de embarque e desembarque, garantindo a acessibilidade universal, principalmente às pessoas em cadeiras de rodas e com mobilidade reduzida. Foi identificado nos locais de travessias apenas piso tátil de alerta, para pessoas com deficiência visual, não foi visto piso tátil direcional nem iluminação voltada aos pedestres. A falta de sinalização e iluminação contribuem para situações de sinistros de trânsito, como atropelamentos, considerando a pouca visibilidade das travessias pelos motoristas, principalmente no período noturno.



Figura 15 – Travessia elevada com piso tátil de alerta  
Fonte: Aatoria própria



Figura 16 – Travessia elevada sem iluminação voltada aos pedestres  
Fonte: Aatoria própria

### 2.2.3. Integração ônibus e ciclomobilidade

Os aspectos de ciclomobilidade observados foram: conexão entre o Terminal e a infraestrutura cicloviária, iluminação para a ciclovia, e se havia nas dependências internas do Terminal bicicletário ou paraciclo.

Existe ciclovia nas vias CSG e QSF que faz conexão com o Terminal. Destaca-se que no ponto de travessia, a sinalização horizontal existente refere-se apenas a travessia de pedestres, embora haja continuidade da ciclovia nos dois lados das vias citadas. Assim como acontece nas calçadas, a iluminação existente é direcionada para a via, faltando uma iluminação mais baixa, voltada aos pedestres e ciclistas.



Figura 17 – Ciclovia sem iluminação  
Fonte: Aatoria própria



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

Além das observações feitas sobre a conexão com a malha cicloviária, o terminal não possui bicicletário, mas dispõe de 2 (dois) conjuntos de paraciclos com mais de 10 (dez) vagas cada, localizados nas extremidades do Terminal entre as duas plataformas. Por este motivo, a equipe da CTMU concluiu que o terminal é acessível por bicicleta apesar de no horário da visita técnica a maioria das vagas estavam livres.

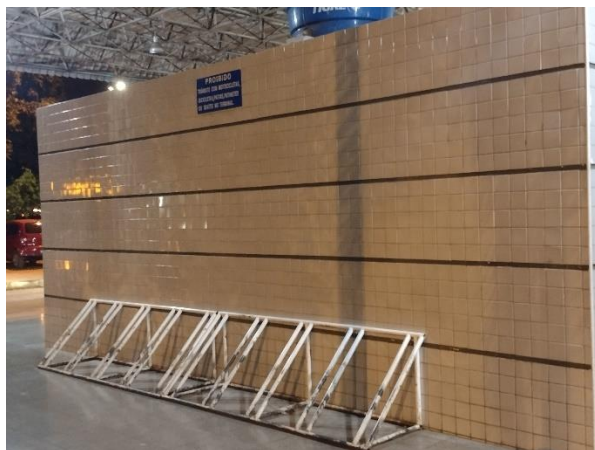


Figura 18 – Paraciclos  
Fonte: Autoria própria



Figura 19 – Paraciclos  
Fonte: Autoria própria

### 2.2.4. Integração ônibus transporte individual motorizado

Outra integração identificada, foi com o transporte individual motorizado, pois nas proximidades do Terminal, havia uma quantidade significativa de veículos particulares estacionados, tanto em vagas demarcadas paralelamente ao meio fio quanto em bolsão de estacionamento e em cima das calçadas, sugerindo que as pessoas se deslocam ao Terminal de carro e realizam a integração com o ônibus.



Figura 20 - Bolsão de estacionamento no entorno do Terminal  
Fonte: Autoria própria



Figura 21 - Veículos estacionados no canteiro próximo ao Terminal  
Fonte: Autoria própria

## 3. Administração do Terminal

Na análise sobre a administração do Terminal, os aspectos observados foram agrupados em:

- Gestão, limpeza e segurança; e
- Manutenção e conservação.

### 3.1. Gestão, limpeza e segurança

A responsabilidade de gestão do Terminal é da Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal – SEMOB/DF. No momento da visita, que foi realizada após às 18 horas, não foi possível



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

conversar com a pessoa responsável pela gestão e administração do Terminal. Conforme informações obtidas junto aos funcionários de segurança, a administração funciona de segunda a sexta, das 8 às 18 horas, com plantões excepcionais aos sábados, no período da manhã, de acordo com a demanda. As atribuições da administração do Terminal se referem a verificação das condições de higiene e manutenção, bem como providenciar os serviços de reparos e manutenção.

No que se refere às condições de limpeza, a equipe considerou que eram adequadas, pois não havia poeira, nem lixo nas dependências do Terminal. O bebedouro, próximo aos banheiros, apesar de não sinalizado, estava limpo e funcionando. Os banheiros, também acessíveis a pessoas com deficiência, estavam limpos, com papel higiênico, e abertos ao uso público.



Figura 22 – Banheiros Masculino e Feminino limpos e abertos ao uso público  
Fonte: Autoria própria

A maioria das salas estavam fechadas, mas as que eram possíveis de observar pelas janelas, aparentavam organização e limpeza.



Figura 23 - Sala com os materiais de limpeza  
Fonte: Autoria própria

Com relação a segurança, o Terminal é bem iluminado e dispõe de vigilância 24 horas, sendo um vigilante por turno de 12 horas.

### 3.2. Manutenção e conservação

As manutenções são realizadas de acordo com a análise da administração que possui uma rotina de serviços que envolvem troca de lâmpadas, velas dos filtros dos bebedouros, bem como a verificação de funcionamento de tomadas, descargas sanitárias entre outros.



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

Com relação às condições de conservação, foi observado apenas um acúmulo de água, saindo de perto do bebedouro e se espalhando pela área de passagem próxima ao embarque e desembarque do Box 4, possivelmente oriunda de vazamento daquele equipamento.



Figura 24 - Poça d'água embaixo do bebedouro  
Fonte: Autoria própria



Figura 25 - Água escorrendo próximo ao Box 4  
Fonte: Autoria própria

#### 4. Prestação de serviço

Na análise sobre a prestação de serviço no Terminal, os aspectos observados foram agrupados em:

- Atendimento ao público: identificação e treinamento dos colaboradores; e
- Operação da frota.

##### 4.1. Atendimento ao público

O vigilante usava uniforme de empresa terceirizada e estava com crachá de identificação. Quando perguntado, soube dar informações sobre os responsáveis pela operação da frota e administração predial do Terminal.

Os colaboradores da Auto Viação Marechal estavam uniformizados e com crachás, sendo facilmente identificáveis pelos (as) usuários (as). Ao perguntar sobre uma linha, souberam dar as informações necessárias, como o horário de saída e local de embarque.



Figura 26 – Colaboradores da Auto Viação Marechal uniformizados  
Fonte: Autoria própria



Figura 27 – Colaborador da Auto Viação Marechal  
Fonte: Autoria própria





## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

Havia uma lanchonete no Terminal e outra no entorno imediato, ambas estavam fechadas no horário da visita. Destaca-se que as atividades comerciais além de atender as pessoas que trabalham, transitam e esperam ônibus no Terminal, também trazem maior sensação de segurança ao espaço. Quando fechadas, a sensação de insegurança aumenta.



Figura 28 – Quiosque de lanche no entorno do Terminal  
Fonte: Autoria própria



Figura 29 – Lanchonete do Terminal fechada  
Fonte: Autoria própria

### 4.2. Operação da frota

Havia uma sala que estava aberta e em funcionamento, sendo utilizada como apoio aos motoristas, cobradores e pelo responsável por verificar os horários de saída dos ônibus do Terminal. A informação passada à equipe da CTMU é de que a unidade de operação funciona nos três turnos, tendo o primeiro ônibus saindo às 5 horas e o último às 21 horas.



Figura 30 – Sala de apoio  
Fonte: Autoria própria

## 5. Sistema de Bilhetagem Automática – SBA

Na análise sobre o sistema de bilhetagem automática no Terminal, os aspectos observados foram agrupados em:

- Identificação e horário de atendimento; e
- Serviço oferecido: quantidade de funcionários e modalidades da prestação de serviço.

### 5.1. Identificação e horário de atendimento

Em todo o Terminal não foi identificado posto de atendimento do BRB Mobilidade para emissão e recarga dos cartões do Sistema de Bilhetagem Automática.

### 5.2. Serviço oferecido

Como não foi identificado posto de atendimento do BRB Mobilidade não há análise sobre o serviço oferecido.