

Estudo de Viabilidade de Implantação da Faixa Azul nas Vias do Distrito Federal

RELATÓRIO FINAL

1. RELATÓRIO DE ANÁLISE DOS ESTUDOS EXISTENTES
2. MATRIZ DE CRITÉRIOS DE VIABILIDADE PARA IMPLANTAÇÃO DE FAIXA AZUL NAS VIAS DO DF
3. RELATÓRIO DE RECOMENDAÇÕES PARA IMPLANTAÇÃO DE FAIXA AZUL NAS VIAS DO DF

ELABORAÇÃO:

Gustavo de Moura Bastos (SEMOB-DF) - Coordenação

Juliana Soares das Neves (DER-DF)

Maiara Regina Quirino de Souza de Fazzio (DER-DF)

Stephanie Felinto Resende (DER-DF)

Yara da Silva Geraldini (Detran-DF)

COLABORAÇÃO:

Abel Rodrigue dos Santos (ATAM DF/GO)

Alessandro da Conceição Calado (AMAE-DF)

Luiz Carlos Garcia Galvão (Sindmoto/DF)

Relatório de Análise dos Estudos Existentes

1. Introdução

COMPREENDENDO A FAIXA AZUL

A sugestão de implantar a iniciativa da Faixa Azul no Distrito Federal (DF) partiu de entidades da sociedade civil representativas de motociclistas profissionais. A partir de documentos dessas entidades, que foram protocolados em órgãos do Governo do Distrito Federal (GDF) que atuam com políticas de transporte e mobilidade urbana, manifestaram interesse na iniciativa com base em resultados que foram apresentados pelo Governo de São Paulo sobre a implantação de Faixa Azul na capital paulista.

A partir dessas solicitações, foi realizada uma pré-análise pela Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade Urbana do Distrito Federal (SEMOB) e sugerida a criação de um Grupo de Trabalho Interinstitucional (GT) - com participação de entidades da sociedade civil e de órgãos do GDF - para se manifestar a respeito da viabilidade técnica de implantação da Faixa Azul no DF. A participação de diferentes atores no debate sobre a Faixa Azul é fundamental para garantir que a iniciativa seja implementada de forma a atender às necessidades e peculiaridades do trânsito no DF, por isso participam do GT:

- Representantes do governo: SEMOB, Departamento de Trânsito do DF (Detran-DF) e Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal (DER-DF);
- Entidades representativas da sociedade civil: Associação dos Motoboys Autônomos e Entregadores do Distrito Federal (AMAE-DF),

Associação dos Trabalhadores por Aplicativo e Motociclistas do Distrito Federal e Entorno (ATAM DF/GO) e Sindicato dos Motociclistas Profissionais do Distrito Federal (Sindmoto/DF).

O documento Despacho SEMOB/SUOP/COPEM Brasília-DF (Protocolo SEI nº 105611956), de 08 de fevereiro de 2023, que recomendou a criação do GT, também oferece um ponto de partida crucial para a discussão sobre a viabilidade da Faixa Azul no DF, ao introduzir alguns conceitos que aqui apresentamos.

A Faixa Azul, conforme descrito pela Companhia de Engenharia e Tráfego de São Paulo (CET-SP), trata-se de uma **sinalização de segurança para motocicletas, com o objetivo de organizar o espaço compartilhado entre carros e motos, principalmente em situações de tráfego intenso, promovendo a pacificação e humanização do trânsito.**

A iniciativa, implantada em caráter **experimental** em São Paulo, baseia-se no Artigo 80, §2º do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), o qual permite ao CONTRAN autorizar sinalizações não previstas no código, em caráter experimental e por tempo determinado.

A implementação da Faixa Azul em São Paulo se deu em duas importantes avenidas da cidade, utilizando a cor azul para a pintura da faixa após estudos baseados na Psicologia das Cores. A escolha do azul se justifica pela necessidade de criar uma linguagem de sinalização que alertasse os motoristas sobre o fluxo elevado de motos, promovendo a segurança no trânsito.

A sinalização da Faixa Azul em São Paulo - e que pode servir como modelo para o DF - inclui tanto sinalização horizontal quanto vertical. A sinalização horizontal consiste na pintura da faixa azul no asfalto, **localizada entre as faixas 1 e 2 de rolamento, que já é usualmente utilizada por motociclistas;** enquanto a sinalização vertical utiliza placas para alertar e orientar os motoristas sobre o uso da faixa.

O principal objetivo da Faixa Azul é aumentar a segurança dos motociclistas, reduzindo a ocorrência de acidentes. Em São Paulo, de acordo com informações da Prefeitura, os resultados do primeiro ano de implementação foram positivos, reportando a ausência de acidentes fatais e uma redução significativa nos acidentes graves. Além disso, a iniciativa

também visa melhorar a convivência entre motociclistas e motoristas, reduzindo conflitos e facilitando as mudanças de faixa.

O CET-SP destaca que a Faixa Azul em São Paulo se baseia nos princípios de segurança viária "Visão Zero" e "Sistemas Seguros". A "Visão Zero" defende que nenhum acidente de trânsito com vítimas fatais ou graves é aceitável, enquanto os "Sistemas Seguros" buscam criar um sistema de trânsito que minimize os riscos e as consequências dos erros humanos.

A viabilidade da Faixa Azul no DF depende de uma série de fatores, incluindo a escolha das vias mais adequadas para a implementação, a observação do comportamento dos motociclistas, o entendimento da proposta pela sociedade em geral - especialmente por motoristas e motociclistas - e a definição de uma sinalização clara e eficaz. A experiência de São Paulo serve como um importante ponto de referência, mas é preciso adaptar a iniciativa à realidade local do DF para que ela possa alcançar os resultados esperados.

O projeto é caracterizado por ser **disciplinar, não alterando a dinâmica atual do trânsito** e nem reduzindo a quantidade de faixas veiculares. Utiliza-se de mensagens educativas que induzem os motoristas a sempre sinalizar para mudar de faixa e os motociclistas a facilitarem esse processo. Também recomenda a redução da velocidade das motos em caso de trânsito intenso. Com isso, busca-se reduzir conflitos entre motoristas e motociclistas, conscientizando ambos quanto à melhor utilização das vias e reduzindo os acidentes com feridos ou vítimas fatais.

É extremamente importante destacar que a Faixa Azul **não se trata de uma faixa exclusiva para motocicletas**. A demarcação visa orientar o posicionamento das motos, **especialmente em momentos de lentidão**, mas não impede que outros veículos transitem por ela, especialmente durante manobras de mudança de faixa. A mudança de faixa continua sendo permitida e regulamentada pelas normas de trânsito, com a necessidade de sinalização adequada por parte dos motoristas.

OBJETIVO DESTES RELATÓRIO

Este relatório tem como objetivo principal **compilar e analisar os estudos e informações já existentes sobre a Faixa Azul no Distrito Federal**. A análise

visa a fornecer um panorama abrangente do conhecimento atual sobre o tema, incluindo experiências prévias, resultados de pesquisas e dados relevantes para a avaliação da viabilidade de implementação da Faixa Azul em vias do DF.

A partir dessa análise, o relatório visa subsidiar as etapas posteriores do trabalho deste Grupo de Trabalho e de grupos de trabalhos que possam ser formados posteriormente, fornecendo uma base sólida para a definição de critérios técnicos de avaliação, para a seleção de vias para implantação e para a formulação de recomendações para as próximas etapas do projeto.

Foram considerados os seguintes **documentos**, neste relatório:

- **Despacho SEMOB/SUOP/COPEM Brasília-DF, de 08 de fevereiro de 2023 (Documento SEI nº 105611956)**
- **Estudo Preliminar Monumental Azul, realizado pelo Detran-DF (Documento SEI nº 148357318)**
- **Estudo Técnico realizado pelo DER-DF (Processo SEI nº 00113-00020543/2024-61)**
- **Projeto de Lei nº 2685/2022, da Câmara Legislativa do Distrito Federal**

REFERÊNCIAS LEGAIS

Antes de se aprofundar na análise desses estudos, entretanto, faz-se pertinente uma revisão legal para abordar determinados aspectos da legislação de trânsito para a segurança viária, especificamente no que diz respeito aos motociclistas.

Com relação ao **Código de Trânsito Brasileiro (CTB)**, alguns artigos abordam regras específicas para motocicletas e motociclistas:

- **Artigo 54:** Este artigo estabelece as regras básicas para a circulação de motocicletas, motonetas e ciclomotores nas vias. As obrigações são:
 - Utilizar capacete de segurança com viseira ou óculos protetores.
 - Segurar o guidom com as duas mãos.
 - Usar vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

- **Artigo 55:** Define as regras para o transporte de passageiros em motocicletas, motonetas e ciclomotores. As exigências são:
 - O passageiro deve utilizar capacete de segurança.
 - O transporte deve ser realizado em carro lateral acoplado ao veículo ou em assento suplementar atrás do condutor.
 - O passageiro deve usar vestuário de proteção, conforme especificações do CONTRAN.
- **Artigo 129:** Esclarece que o registro e o licenciamento de veículos de propulsão humana e de tração animal, como bicicletas, são regulamentados pela legislação municipal do domicílio ou residência dos proprietários.
- **Artigo 139-A:** Aborda as motocicletas e motonetas destinadas ao transporte remunerado de mercadorias (moto-frete). Para circular, esses veículos precisam de autorização do órgão executivo de trânsito do estado ou do Distrito Federal. As exigências são:
 - Registro como veículo da categoria de aluguel.
 - Instalação de protetor de motor "mata-cachorro" fixado no chassi, para proteger o motor e a perna do condutor em caso de tombamento, conforme regulamentação do CONTRAN.
- **Artigo 244:** Lista as infrações específicas para condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores, incluindo:
 - Pilotar sem capacete de segurança ou vestuário adequado.
 - Transportar passageiro sem capacete ou fora do assento adequado.
 - Transitar entre filas de veículos.
 - Rebocar outro veículo.
 - Pilotar sem as duas mãos no guidom (exceto para indicar manobras).
 - Transportar carga incompatível ou em desacordo com o previsto no art. 139-A.
 - Realizar transporte remunerado de mercadorias em desacordo com o art. 139-A.
 - Circular em vias de trânsito rápido ou rodovias sem acostamento ou faixas próprias.
 - Transportar crianças sem condições de cuidar de sua própria segurança.

Além desses artigos específicos, o CTB contém outras normas gerais que se aplicam a todos os veículos, incluindo motocicletas, como as regras de ultrapassagem, sinalização, velocidade e comportamento em cruzamentos. É importante que os motociclistas conheçam e respeitem todas as leis de trânsito para garantir a segurança de todos.

De acordo com o ordenamento jurídico brasileiro atual, não há uma autorização explícita para que motociclistas trafeguem entre as faixas de uma via (o chamado "corredor"). O CTB também não proíbe expressamente o tráfego de motocicletas entre as faixas.

Por outro lado, conforme o **Art. 192 do CTB**:

Deixar de guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu veículo e os demais, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade, as condições climáticas do local da circulação e do veículo.

Sobre o qual o Contran se manifesta, no Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito, a respeito de quando se deve autuar o condutor:

Motocicletas, motonetas e ciclomotores transitando entre veículos de filas adjacentes; ou entre os veículos e a calçada; ou entre veículos e o bordo da pista, estando os outros veículos em movimento ou imobilizados, colocando em risco a segurança do trânsito.

Também regulamenta **quando não autuar**:

Motocicletas, motonetas e ciclomotores transitando entre faixas de circulação de mesmo sentido, em baixa velocidade, quanto o trânsito estiver lento ou parado, desde que este movimento não esteja colocando em risco a segurança do trânsito.

Portanto, **o Contran estabelece que os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores podem transitar entre faixas de circulação de mesmo sentido, em condições específicas: trânsito lento ou parado, em baixa velocidade e sem colocar em risco a segurança do trânsito.**

Com relação à abordagem do **CTB** com a questão da segurança no trânsito, é difícil isolar artigos que tratam exclusivamente da segurança, já que este é um conceito intrínseco a todo o código. No entanto, destacamos alguns artigos que demonstram a ênfase na segurança viária:

- **Artigo 1º, §2º:** Define o trânsito em condições seguras como um direito de todos e um dever dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito.

- **Artigo 1º, §3º:** Estabelece a responsabilidade objetiva dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.
- **Artigo 1º, §5º:** Determina que os órgãos e entidades de trânsito devem **priorizar a defesa da vida** em suas ações, incluindo a preservação da saúde e do meio ambiente.
- **Artigo 5º, §5º:** Permite ao CONTRAN dispor sobre o uso de sinalização que utilize técnicas de **estímulos comportamentais** para a redução de sinistros de trânsito.
- **Artigo 61:** Aborda a determinação da **velocidade máxima permitida** para cada via, um **fator crucial** para a segurança no trânsito.
- **Artigo 80:** Trata da sinalização de trânsito e sua importância para a segurança viária.

Com relação à implantação prática da iniciativa Faixa Azul, destaca-se o já mencionado Art. 80, §2º, que prevê que o órgão máximo executivo de trânsito da União poderá autorizar, em caráter experimental e por período prefixado, a utilização de sinalização e equipamentos não previstos no CTB. Portanto, é vital, para a efetivação do projeto, que toda a sinalização seja apresentada para o órgão federal responsável, para que seja aprovada antes de sua implantação.

Para nosso trabalho, é preciso também considerar a **Lei Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 – Plano Nacional de Mobilidade Urbana**, que dispõe, em seu Artigo 6º:

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - Integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

II - Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

IV - Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

V - Incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

VI - Priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado.

Desta forma, considera-se que a implantação da faixa azul deve consistir em uma forma de proporcionar ao condutor de motonetas, motocicletas e ciclomotores segurança no trânsito, porém sem o incentivo ou prioridade ao uso deste tipo de veículo motorizado, individual e bastante poluente.

Por fim, é pertinente verificar a legislação distrital no que se refere às normas viárias e aos conceitos e parâmetros para o dimensionamento de sistema viário urbano do Distrito Federal. Neste contexto, o **Decreto Distrital nº 38.047, de 2017**, dispõe:

Art. 6º Os componentes da pista de rolamento devem observar:

I - Faixa de rolamento com largura mínima de 3,5 metros, para a faixa da direita ou para a faixa de circulação do transporte coletivo; 2,8 metros para faixa não contígua ao meio fio e 3,0 metros para as demais; (...)

§ 2º A redução da largura das faixas de rolamento deve estar relacionada à redução da velocidade da via.

Estes parâmetros devem ser observados na análise de possibilidades para alterar a configuração viária existente.

2. Descrição dos Estudos Analisados

ESTUDO DE VIABILIDADE REALIZADO PELA SEMOB

A partir de provocações por parte de associações de motociclistas profissionais, foi aberto pela SEMOB o Processo SEI 00090-00002425/2023-22, em 31 de janeiro de 2023, no qual foi solicitado um estudo para implantação da Faixa Azul no Distrito Federal. A partir disso, foi elaborado o Despacho SEMOB/SUOP/COPEM Brasília-DF, de 08 de fevereiro de 2023 (Protocolo SEI nº 105611956), pela Coordenação de Planos e Estudos em Mobilidade da SEMOB, em que foi feito um estudo prévio para compreender conceitos e perceber a viabilidade da iniciativa para o DF.

O despacho explica como foi a atuação da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET-SP) na implantação da Faixa Azul na cidade de São Paulo, a partir de informativos e documentos disponibilizados pela própria entidade paulista. Os principais conceitos e ideias presentes no documento da SEMOB foram os mesmos já reproduzidos aqui, no capítulo introdutório deste relatório do Grupo de Trabalho.

Além disso, foi abordado o fato de que a CET-SP afirma que obteve bons resultados, com redução de sinistros nas vias em que a iniciativa foi implantada, além de melhora na relação entre motoristas e motociclistas. De acordo com a companhia, não houve acidentes fatais na Faixa Azul ao longo do primeiro ano de implantação e que o espaço destinado aos motociclistas chega a ser cinco vezes mais seguro, conforme índice da Taxa de Severidade.

O documento da SEMOB também destaca que a iniciativa já foi testada anteriormente (em 2006 e em 2010) na cidade de São Paulo, sendo desativadas anos depois por ter sido constatado um aumento na quantidade de acidentes e de atropelamentos. Entretanto, os responsáveis pela implantação defendem que desta vez a iniciativa tem dado certo por ter sido criada levando em consideração o comportamento natural dos motociclistas, oficializando um espaço que já é utilizado por eles.

Por fim, a SEMOB conclui que a proposta pode ser pertinente, mas que para uma tomada de decisão mais assertiva seria recomendável a criação de um

Grupo de Trabalho interinstitucional, envolvendo outros organismos governamentais que atuam com trânsito e mobilidade urbana no DF, além de entidades da sociedade civil que possam representar os interesses dos motociclistas. Foi, então, criado este Grupo de Trabalho, com o objetivo, conforme publicado no Diário Oficial do DF, de “Avaliar a **possibilidade de implantação** da Faixa Azul exclusiva para motociclistas nas vias de grande fluxo do Distrito Federal, com a intenção de aumentar a segurança e a educação no trânsito, a exemplo da experiência ocorrida em outras cidades.” É importante destacar, aqui, a **ressalva com o termo “exclusiva”, que apesar de ter sido publicado no texto do DODF, não condiz com a proposta de Faixa Azul. Se a implantação fosse de uma faixa exclusiva, já haveria a resposta imediata de negativa da proposta**, uma vez que as experiências anteriores em São Paulo já provaram a ineficácia da medida com essa condição.

ESTUDO PRELIMINAR "MONUMENTAL AZUL"

O documento, apresentado pelo Detran em setembro de 2024, aborda uma solicitação ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran) para a implementação da Faixa Azul, de forma prioritária para motociclistas, na via Eixo Monumental do Plano Piloto. A proposta é baseada no projeto de São Paulo e sugere o Eixo Monumental para uma implantação piloto por este apresentar características similares às vias da capital paulista onde a Faixa Azul foi implementada com resultados positivos.

Algumas das características favoráveis para essa implantação incluem a largura da via, a quantidade de faixas, a velocidade máxima planejada, o baixo número de interseções, a presença de equipamentos eletrônicos para viabilizar uma mensuração de resultados e a importância da via para o DF.

O documento também aborda que a sinalização a ser implantada no Eixo Monumental será inspirada na que foi utilizada em São Paulo. O Detran/DF planeja utilizar a mesma sinalização horizontal e vertical que a CET-SP, com o objetivo de replicar os resultados positivos observados na capital paulista.

A sinalização horizontal solicitada consiste na pintura de uma faixa azul entre as faixas 1 e 2 da pista, normalmente já utilizadas pelos motociclistas. Essa

faixa terá 1,4 metros de largura, e as faixas de rolamento restantes terão aproximadamente 3 metros de largura.

A sinalização vertical incluirá placas informativas ao longo da via, alertando os motoristas sobre a presença da faixa azul e orientando-os sobre a necessidade de cuidado e atenção ao mudar de faixa. As placas também conterão mensagens educativas, como a obrigatoriedade do uso da seta e a importância do compartilhamento do espaço na avenida.

A escolha da cor azul para a sinalização segue os argumentos do CET-SP e tem como base a psicologia das cores e a legislação de trânsito. O entendimento é que a cor azul transmite sensações de paz, calma e segurança, além de já ser utilizada para demarcar espaços destinados a pessoas com necessidades especiais, como deficientes físicos e idosos.

ESTUDOS DO DER-DF

Foi aberto, no âmbito do DER-DF, o Processo SEI nº 00113-00020543/2024-61 com o objetivo de organizar as tratativas internas com relação aos estudos de viabilidade de implantação da Faixa Azul no DF. Os estudos se concentraram na via EPTG e os trabalhos de levantamento de informações foram distribuídos entre diferentes setores da autarquia.

O material apresentado consiste no desenvolvimento de mapas com registros de acidentes ao longo da via, na elaboração de gráficos que demonstram a variação da velocidade média registrada nos equipamentos de fiscalização eletrônica, no levantamento do percentual de motocicletas em circulação por faixa de rolamento, dentre outros dados que foram levantados ou se encontram em processo de apuração. Foram espacializados os dados de acidentes entre 2014 e 2019, sendo os de 2019 utilizados como referência para o estudo apresentado.

Sobre este estudo, é pertinente registrar que se trata de um processo ainda em desenvolvimento. Por isso, até a conclusão dos trabalhos deste Grupo de Trabalho, algumas informações ainda estavam sendo tratadas e outras aguardando dados de outras equipes do DER e não constam nos autos. Entretanto, algumas informações extras foram apresentadas em nossas reuniões e consideradas em nossas análises, como é o exemplo da lista de ranking das vias com maiores índices de acidentes no DF, que levou à

inclusão da EPNB dentre as vias consideradas na versão da Matriz de Critérios.

PROJETO DE LEI 2685/2022 – CLDF

Em março de 2022 foi proposto na Câmara Legislativa do DF, o Projeto de Lei 2685/2022, visando instituir “diretrizes para a implantação da faixa exclusiva ou preferencial para veículos automotores de duas rodas, motos, motocicletas, motonetas e ciclomotores nas vias de trânsito do Distrito Federal”.

O projeto de lei propõe a criação de faixas exclusivas ou preferenciais para veículos de duas rodas no Distrito Federal, visando melhorar o fluxo do trânsito, reduzir acidentes e garantir a segurança dos motociclistas e pedestres. A justificativa para a lei destaca o aumento expressivo da frota de veículos no DF e a consequente intensificação dos congestionamentos e dos acidentes, especialmente com a participação de motocicletas. A proposta inclui diretrizes para a implementação das faixas exclusivas, incluindo a identificação de vias com maior índice de acidentes e a priorização da utilização de faixas de transporte público até a efetiva implementação das faixas para motocicletas.

Em seu Artigo 2º, o Projeto propõe que o objetivo da proposta é “minimizar a ocorrência de acidentes de trânsito, com sinistros de toda natureza e óbitos, que envolvam motos, motocicletas, motonetas e ciclomotores com demais veículos automotores e pedestres.”

Como diretrizes, lista em seu Artigo 3º:

I - Identificação e priorização das vias com maior quantidade de registros de acidentes com veículos automotores de duas rodas;

II - Utilização, se possível, de faixas exclusivas de transporte coletivo até que sejam efetivamente estabelecidas as faixas exclusivas para veículos automotores de duas rodas, motos, motocicletas, motonetas e ciclomotores, nas vias públicas do Distrito Federal.

*III - planejar, projetar, implantar e operar **esquemas especiais de circulação** em vias com elevado volume de tráfego, para melhoria da segurança do trânsito.*

IV - Promover políticas públicas de melhoria da mobilidade urbana.

V - Promover atuação integrada dos órgãos executivos de trânsito com órgãos de planejamento, desenvolvimento urbano e de transporte público.

*VI - Implementar **melhorias na infraestrutura e serviços das vias** de trânsito do Distrito Federal, como **sinalização e reformas** para propiciar deslocamentos adequados às exigências legais de trânsito e mobilidade urbana.*

Na justificativa apresentada, o autor sugere que a proposição tem a finalidade de acabar com o “corredor de motos” em trânsito regular, algo que entende que só deveria haver em situações de trânsito intenso e lento. Propõe, ainda, que a velocidade nesses corredores deve ser regulamentada pelo Poder Executivo. De forma geral, o projeto trata de diretrizes e não da criação das faixas diretamente, o que também ficaria à cargo do Poder Executivo.

Apesar da intenção do legislador em reduzir sinistros de trânsito, é pertinente considerar que:

1. Iniciativas de implantação de faixas exclusivas para veículos de duas rodas já foram testadas no Brasil e tiveram resultados negativos, levando ao aumento de óbitos em sinistros de trânsito. Portanto, o que se considera contemporaneamente é a implantação de vias em caráter **preferencial** para veículos de duas rodas, que têm sido implantadas em caráter experimental no Brasil e apresentado resultados positivos.
2. A proposta ainda visa permitir o uso das vias exclusivas de ônibus por motociclistas, o que enseja um grande risco à segurança viária, uma vez que propõe o compartilhamento de uma via entre veículos de grande porte e condutores mais vulneráveis no trânsito. Além disso, este trecho do texto contraria o Plano Nacional de Mobilidade Urbana, que determina a prioridade dos modos de transporte coletivos sobre os veículos particulares.

3. É preciso também considerar o artigo 22, inciso XVI da Constituição Federal, que prevê como competência da União legislar sobre matéria de trânsito, incluindo suas diretrizes, que o faz por meio da Política Nacional de Trânsito e da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Não cabe, portanto, à esfera distrital contrapor as diretrizes vigentes.

3. Análise Comparativa dos Estudos

CONVERGÊNCIAS E DIVERGÊNCIAS

Diante do exposto, observa-se que os estudos e o projeto de lei convergem nos seguintes pontos:

- **Objetivo de reduzir acidentes com motociclistas:** Todos os estudos e o projeto de lei compartilham o objetivo de melhorar a segurança viária para motociclistas, buscando reduzir a ocorrência de acidentes.
- **Implementação de uma faixa específica para motocicletas:** A criação de uma faixa dedicada à circulação de motocicletas, visando organizar o tráfego e proporcionar um espaço mais seguro para os motociclistas, é uma visão de solução em comum entre as propostas.
- **Seleção de vias específicas:** A implementação da faixa é vista como uma forma de melhorar a fluidez do tráfego, especialmente em vias com grande volume de veículos, mas não se fala em implantação em todos os tipos de vias.

É pertinente destacar que o texto do Projeto de Lei 2685/2022 não explicita se foi baseado diretamente no modelo da CET-SP. Apesar de algumas similaridades, como a preocupação com a segurança dos motociclistas e a busca por soluções para melhorar o fluxo do trânsito, o projeto de lei não menciona explicitamente a experiência paulista como inspiração.

Apesar de convergirem em alguns pontos, os estudos sobre a Faixa Azul no DF e o Projeto de Lei 2685/2022 também apresentam divergências explícitas:

- **Local de Implementação:** Enquanto o estudo "Monumental Azul" do Detran propõe a implementação da Faixa Azul, de forma prioritária, no Eixo Monumental; o estudo do DER-DF concentra-se na possibilidade de implantação na via EPTG. O Projeto de Lei, por sua vez, não define um local específico para a implementação das faixas, estabelecendo apenas diretrizes gerais para a escolha das vias.
- **Abordagem da Implementação:** O estudo da SEMOB e o estudo "Monumental Azul" focam na viabilidade e no planejamento da Faixa Azul, utilizando a experiência de São Paulo como referência. Já o Projeto de Lei propõe diretrizes para a criação de faixas exclusivas ou preferenciais para veículos de duas rodas, sem detalhar aspectos de planejamento ou implementação.

- **Tipo de Faixa:** Os estudos abordam a Faixa Azul como um espaço delimitado e compartilhado na via, deixando claro que não se trata de uma proposta de faixa exclusiva. O Projeto de Lei, entretanto, utiliza os termos "faixa exclusiva" e "faixa preferencial", abrindo a possibilidade de diferentes configurações para as faixas destinadas às motocicletas.

Em resumo, os textos analisados concordam quanto à necessidade de medidas para melhorar a segurança e o fluxo do trânsito para motociclistas no DF. No entanto, divergem em relação ao local de implementação, à abordagem da implementação e ao tipo de faixa a ser criada.

PONTOS FORTES E LIMITAÇÕES

O estudo da Semob assume a problemática a ser tratada e considera que a Faixa Azul pode ser uma solução. Apresenta os conceitos e os argumentos bem embasados, muito fundamentados no que foi experimentado e apresentado pela CET-SP. Ao não ousar uma conclusão definitiva e sugerir a criação de um Grupo de Trabalho para isso, o estudo expõe sua limitação, que é não dispor de informações concretas sobre a realidade do DF.

O estudo do Detran avança nesse quesito da Semob e sugere o Eixo Monumental como via para um projeto experimental, com argumentos contundentes e já incluindo uma proposta de sinalização a ser aplicada. Uma limitação identificada foi que o estudo apresenta a análise da via de forma isolada, não constando outras vias para questões de comparação.

O estudo do DER apresenta dados bem trabalhados e bons fatores a serem considerados na escolha da via. Inclusive, nas reuniões do Grupo de Trabalho percebeu-se que alguns desses fatores deveriam constar no estudo sobre o Eixo Monumental. Entretanto, o estudo se limita à análise da via EPTG, que apesar de sua relevância para a cidade, apresenta uma velocidade programada de 80 km/h, o que a torna inviável para a implantação de Faixa Azul neste momento.

Já o Projeto de Lei da CLDF tem a sua importância no fato de reconhecer o problema e apresentar um espaço para discussão. Entretanto, apesar de ajudar a ganhar espaço na agenda de discussão de políticas públicas, a proposta se limita a argumentar que o problema precisa ser resolvido,

apresentando diretrizes vagas e sem explicitar o referencial técnico em que suas proposições foram baseadas. Além disso, conforme já exposto, não se trata de matéria que possa ser tratada pelo Poder Legislativo local.

4. Conclusão

A partir da movimentação de organizações da sociedade civil, foi percebida a necessidade de organizar o tráfego de automóveis nas vias do DF, visando melhorar a segurança de motociclistas e condutores de veículos de duas rodas. Observando os estudos cronologicamente, percebe-se que: o Projeto de Lei demonstra a preocupação local com o tema; o estudo da Semob apresenta argumentos para uma possível solução; o estudo do Detran avança com a possibilidade de implantação ao sugerir uma via para testes; e o estudo do DER complementa a solução ao apresentar dados que devem ser observados para uma tomada de decisão mais embasada.

As lacunas de conhecimento identificadas residem na necessidade de realização de estudos mais aprofundados da realidade do DF para implantar a Faixa Azul, em especial na definição de critérios para a escolha das vias e para o monitoramento da experiência. Também foi identificado que os estudos possuem lacunas individuais que podem ser preenchidas quando observados em conjunto. Este Grupo de Trabalho percebeu a necessidade de trabalhar de forma coletiva e sistemática para convergir e complementar essas análises, ao passo que define os critérios técnicos para análise e indica diretrizes apropriadas para uma implantação exitosa da iniciativa Faixa Azul no DF.

Diante disso, e considerando o objetivo oficial deste Grupo de Trabalho, que é o de avaliar **a possibilidade de implantação** da Faixa Azul no DF, os três produtos que se propõe apresentar ao final do trabalho são:

- Este **Relatório de Análise dos Estudos Existentes**, convergindo e unificando os esforços já realizados;
- O **Diagnóstico de Viabilidade das Vias, com Matriz de Critérios**, em que será avaliada a viabilidade técnica da implantação da Faixa Azul em vias do DF, utilizando critérios técnicos pré-definidos e consolidados em uma matriz.
- E, por fim, o **Relatório Final com Recomendações**, contendo as conclusões do Grupo de Trabalho, incluindo a viabilidade ou não da implantação da Faixa Azul no DF, além de recomendações para as futuras etapas de implementação.

Matriz de Critérios de Viabilidade para Implantação de Faixa Azul nas Vias do DF

1. Este Relatório

Neste segundo relatório, é apresentada a **Matriz de Critérios**, que foi a ferramenta desenvolvida pelo Grupo de Trabalho para realizar o **diagnóstico da viabilidade da implantação experimental da Faixa Azul** em diferentes vias do Distrito Federal e que poderá continuar como referência para análises futuras. A matriz tem como objetivo **sistematizar a análise das vias**, utilizando critérios técnicos e sociais para determinar a pertinência da Faixa Azul em cada caso.

A definição dos critérios da matriz foi um dos pontos centrais das discussões do Grupo de Trabalho. Nas análises foram considerados diversos **fatores**, alguns dos quais foram percebidos como mais restritivos, sendo **impeditivos** para a implantação da iniciativa, enquanto outros indicavam apenas sua **pertinência** ou não. Procurou-se conferir objetividade e mensurabilidade aos critérios mais técnicos, enquanto os critérios que possuem natureza de viabilidade social guardam maior subjetividade em suas avaliações.

Os critérios avaliam fatores relacionados às características geométricas da via, à operação do trânsito, ao potencial educativo e à existência de fontes de dados para monitoramento e avaliação da solução proposta. Com isso, busca-se desenvolver a matriz como uma ferramenta que permita:

- **Sistematizar a análise da viabilidade da Faixa Azul:** a matriz fornece uma estrutura para a avaliação das vias, garantindo que critérios relevantes sejam considerados.
- **Comparar diferentes vias de forma objetiva:** a matriz permite a comparação das vias com base em critérios quantificáveis, facilitando a tomada de decisão sobre a implantação da Faixa Azul.
- **Avaliar a viabilidade de implantação nas vias:** a matriz serve como base para a seleção das vias mais adequadas para a implantação experimental da Faixa Azul.
- **Identificar as adequações necessárias para a implementação:** ao analisar os fatores que dificultam a implantação, são determinadas as alterações necessárias à viabilização da Faixa Azul na via.

É importante destacar que a Matriz de Critérios é um instrumento dinâmico e que poderá ser aprimorado ao longo do trabalho de implantação da Faixa Azul, a partir da análise dos dados e das discussões entre os órgãos envolvidos e a sociedade civil.

2. Descrição dos Critérios Considerados

VELOCIDADE REGULAMENTAR

Indicador: Velocidade máxima permitida na via, definida pela classificação viária ou pela indicação da sinalização.

Objetivo: Verificar se a velocidade da via é compatível com a segurança dos motociclistas, principalmente em momentos de menor congestionamento.

Observações: Trata-se de um critério considerado **impeditivo**, uma vez que vias com **velocidades muito altas (acima de 60 km/h)** são consideradas **inviáveis** para a Faixa Azul, pois a iniciativa perde sua finalidade e aumenta o risco de acidentes.

EQUIPAMENTOS ELETRÔNICOS INSTALADOS

Indicador: Quantidade e distribuição de equipamentos de fiscalização eletrônica (radares, câmeras de monitoramento) na via.

Objetivo: Avaliar a **disponibilidade de dados** para monitorar o comportamento dos veículos, a velocidade praticada, o fluxo de motocicletas e a ocorrência de acidentes antes e depois da implantação da Faixa Azul.

Observações: A presença de equipamentos eletrônicos permite a coleta de dados para o monitoramento da Faixa Azul e a avaliação da sua efetividade. Vias com boa cobertura de equipamentos permitem uma análise mais precisa dos impactos da iniciativa. É um critério considerado **impeditivo**, pois sem esses equipamentos ao longo da via a coleta de dados fica prejudicada.

CAIXA DE VIA

Indicador: Espaço físico disponível na largura das vias para sofrer intervenções; e quantidade de faixas de rolamento na via.

Objetivo: Verificar se a via possui largura suficiente para acomodar a Faixa Azul com segurança, sem comprometer o espaço das demais faixas de rolamento.

Observações: A largura ideal da via é um fator crucial para a segurança dos motociclistas. Em alguns casos, a implantação da Faixa Azul pode exigir intervenções complexas e onerosas, como a ampliação da largura da pista de rolamento ou a readequação de outros elementos da via. É um critério considerado **impeditivo** porque vias com caixas muito estreitas e/ou com diversos elementos não possuem espaço para mais intervenções.

POTENCIAL EDUCATIVO

Indicador: Visibilidade da via e impacto da iniciativa na **conscientização da população** sobre comportamento de motociclistas e importância da segurança viária.

Objetivo: Avaliar se a implantação da Faixa Azul na via terá um impacto positivo na educação no trânsito e na mudança de comportamento dos motoristas em relação aos motociclistas e dos motociclistas em relação aos motoristas - não apenas no local implantado, mas no sistema viário como um todo.

Observações: Vias com grande visibilidade e fluxo de veículos, como o Eixo Monumental, podem ter um maior potencial educativo, pois a Faixa Azul será vista e experimentada por um grande número de pessoas, gerando maior conscientização sobre a segurança de motociclistas. O critério é importante porque a conscientização da população afetada pode resultar em mudança de comportamento mesmo em vias sem sinalização de Faixa Azul.

INTERFERÊNCIAS E NECESSIDADES DE MEDIDAS COMPLEMENTARES

Indicador: Presença ou necessidade de elementos que interfiram no fluxo de veículos (obras, retornos, interseções, acessos a estacionamentos, paradas de ônibus, declividade da via, etc.).

Objetivo: Identificar as interferências que podem comprometer a segurança e a fluidez da Faixa Azul, e determinar a necessidade de medidas complementares para mitigar os impactos negativos.

Observações: A análise das interferências é fundamental para a elaboração de um projeto de implantação da Faixa Azul que minimize os riscos de acidentes e os conflitos entre os veículos. Em alguns casos, a presença de interferências pode inviabilizar a implantação da Faixa Azul, ou exigir medidas complementares como a criação de novas sinalizações, a readequação de retornos, a alteração de geometria da via, etc.

SINISTROS/ACIDENTES (FATAIS E FERIDOS)

Indicador: Número e tipo de acidentes envolvendo motocicletas na via, com dados separados para acidentes fatais e com feridos.

Objetivo: Analisar a gravidade dos acidentes envolvendo motocicletas na via e identificar os pontos críticos que demandam atenção especial.

Observações: Vias com alto índice de acidentes com motocicletas podem ser priorizadas para a implantação da Faixa Azul, caso a análise dos demais critérios indique a viabilidade da iniciativa. A análise do tipo de acidente e do local de ocorrência pode auxiliar na identificação das causas dos acidentes e na elaboração de medidas para preveni-los.

FLUXO DA VIA (TOTAL E MOTOCICLETAS)

Indicador: Volume de veículos (total e motocicletas) que circulam na via, com dados separados para diferentes horários e dias da semana.

Objetivo: Avaliar a demanda da via por uma solução como a Faixa Azul, considerando a participação das motocicletas no fluxo total de veículos.

Observações: Vias com alto fluxo de motocicletas, especialmente em horários de pico, são mais propensas a se beneficiarem da Faixa Azul. A análise do fluxo total de veículos é importante para dimensionar a faixa e avaliar o impacto da sua implantação na capacidade da via.

VELOCIDADE PRATICADA

Indicador: Velocidade praticada por 85 por cento dos condutores em determinado ponto da via. Deve ser obtida por meio de equipamento medidor de velocidade, conforme Resolução nº798/2020 do Contran.

Objetivo: Verificar se a velocidade regulamentar é coerente em relação à velocidade na qual os condutores sentem-se confortáveis e seguros na condução de seus veículos e compatível com a proposta da Faixa Azul.

Observações: a velocidade praticada pelos motoristas está frequentemente mais relacionada às características físicas da via e às condições do tráfego do que ao limite regulamentado. Nesse sentido, é pertinente observar que vias com velocidades regulamentares baixas podem ter características que favoreçam o desenvolvimento de altas velocidades, inviabilizando as alterações propostas. Por outro lado, vias com velocidades regulamentares altas, porém com velocidades praticadas menores, tem potencial de redução de velocidade regulamentar e favorecendo a implantação da solução. Portanto, a análise da velocidade praticada deve ser considerada em conjunto com os demais critérios para determinar a viabilidade da iniciativa.

3. Aplicação da Matriz

A matriz do Anexo I deste Relatório foi preenchida com base em algumas das vias que foram consideradas nas reuniões do Grupo de Trabalho. Por se tratar de uma amostra de aplicação e considerando a limitação de escopo e de tempo do Grupo de Trabalho, nem todos os dados foram suficientemente colhidos. Vias que apresentaram algum fator impeditivo já foram consideradas inviáveis independentemente dos demais critérios.

O preenchimento da matriz se deu na seguinte sequência:

1. Definição das vias a serem analisadas
2. Levantamento dos dados e preenchimento das informações na matriz
3. Aplicação de cores nas células com dados, para destacar a sua viabilidade, seguindo a legenda abaixo
4. Preenchimento da coluna de resultado do diagnóstico

Legenda para as cores das células e imagem ilustrativa do Anexo I:

INVIÁVEL
NÃO PERTINENTE
VIÁVEL

Via	FATORES IMPEDITIVOS			FATORES DE PERTINÊNCIA					Observações sobre a via	RESULTADO
	Velocidade Regulamentar	Equipamentos eletrônicos instalados	Caixa de via	Potencial educativo	Interferências e necessidades de medidas complementares	Sinistros/Acidentes (fatais e feridos)	Fluxo da via (total e motocicletas)	Velocidade Praticada (Média ou 85 percentil)		
EIXO MONUMENTAL	60 km/h	Quantidade e distribuição suficientes	Via larga; 6 faixas, com estreitamento para 4 faixas	Via de extrema relevância para a cidade; Via de muita visibilidade social	Baixo número de interseções na via, não sendo necessárias intervenções.	17 sinistros envolvendo motocicletas com feridos em 2013 O baixo índice de acidentes fatais e de feridos torna a via pertinente para uma aplicação experimental.	S1 Volume hora pico: 5382 veic/h Volume motos: 385 veic/dia Volume total: 58.035 ucp N1 Volume hora pico: 2739 veic/h Volume motos: 326 veic/dia Volume total: 39.840 ucp	54km/h (85 percentilN1)	Via com poucas interferências e grande potencial educativo	VIÁVEL PARA IMPLANTAÇÃO PILOTO
EPNB	60 km/h	Quantidade e distribuição suficientes	3 faixas, sendo uma exclusiva para ônibus; largura da via pode ser restritiva	Via de ligação das regiões mais populosas do DF (Sudoeste) com o Plano Piloto	Há retornos e acessos frequentes ao longo da via, o que poderá implicar na necessidade de ajustes à geometria da via previamente à implantação da Faixa Azul.	Via com maior número de acidentes, o que a torna pertinente para melhorar a segurança. Acidentes fatais com motocicletas (Ano: 2022): Total = 11; Atropelamentos = 4.	Volume total: 2737 veic/h Volume motos: 140 veic/h (5%)	Velocidade Média: 44 km/h (horário de pico)	A velocidade da via é alterada para 80 km/h após o viaduto sobre a via férrea, de modo que inviabilizaria a implantação em toda extensão da via.	POTENCIAL PARA IMPLANTAÇÃO PARCIAL
PISTÃO (SUL E NORTE)	60 km/h	Quantidade e distribuição suficientes	3 faixas; largura total com certa restrição para implantação da sinalização, especialmente no Pistão Sul.	Alto fluxo na região oeste do DF, que conecta áreas bem populosas.	Há retornos e acessos frequentes ao longo da via, o que poderá implicar na necessidade de ajustes à geometria da via previamente à implantação da Faixa Azul, sobretudo no Pistão Sul.		Volume total: 2127 veic/h Volume motos: 112 veic/h (5%)	Velocidade Média: 39 km/h (horário de pico)		POTENCIAL PARA IMPLANTAÇÃO
EPTG	80 km/h	Quantidade e distribuição suficientes	4 faixas, sendo uma exclusiva para ônibus; largura da via pertinente.	Via de ligação das regiões mais populosas do DF (Oeste) com o Plano Piloto	Baixo número de interseções na via, não sendo necessárias intervenções.	Acidentes fatais com motocicletas (Ano: 2022): Total = 4; Atropelamentos = 0.				INVIÁVEL
EPIG	60 km/h	Obras em andamento ao longo da via	Na configuração atual: trechos com 3 faixas e com 2 faixas.	Via de ligação das regiões mais populosas do DF (Oeste) com o Plano Piloto e conexão com Eixo Monumental	Baixo número de interseções na via, não sendo necessárias intervenções.	Inviabilidade de medição devido às obras	Fluxo atípico, devido às obras	Velocidade atípica, devido às obras	O trânsito já está tumultuado devido a muitas obras que estão ocorrendo na região.	NÃO PERTINENTE PARA O MOMENTO
VIA ESTRUTURAL	80 km/h	Quantidade e distribuição suficientes		Via de ligação das regiões mais populosas do DF (Oeste) com o Plano Piloto.	Baixo número de interseções na via, não sendo necessárias intervenções.	Acidentes fatais com motocicletas (Ano: 2022): Total = 7; Atropelamentos = 2.				INVIÁVEL
VIAS INTERNAS DE ÁGUAS CLARAS (Castanheiras e Araucárias)	60 km/h		Não há espaço para intervenções, porque as faixas já estão estreitas.	Alto número de entregadores e grande densidade demográfica	Interferências constantes, a cada quadra da cidade.					INVIÁVEL

Relatório de Recomendações para Implantação de Faixa Azul nas Vias do DF

1. Este Relatório

Este relatório tem como objetivo principal compilar as análises e conclusões do Grupo de Trabalho, em especial no que diz respeito às recomendações para as próximas etapas do projeto de implantação da Faixa Azul no Distrito Federal. Esta é a terceira parte do relatório final de conclusões do Grupo de Trabalho que foi formado com a intenção de avaliar a possibilidade de implantação da Faixa Azul para motociclistas nas vias do Distrito Federal, visando aumentar a segurança e a educação no trânsito. O grupo interinstitucional se reuniu semanalmente entre os meses de outubro e dezembro de 2024, ocasião em que foi discutido o funcionamento da iniciativa Faixa Azul em outras cidades e a sua possível aplicação considerando as particularidades do Distrito Federal.

Foi constatado que a implantação da Faixa Azul é um processo complexo e que exige uma abordagem multidisciplinar, envolvendo não apenas a engenharia de tráfego, mas também a educação no trânsito, a fiscalização e a participação da sociedade civil. Além disso, ficou claro que a iniciativa **deve ser vista como uma medida complementar a outras ações de segurança**

viária, e não como uma solução isolada para a redução dos acidentes envolvendo motociclistas.

Também foi observado que os resultados apresentados por outras cidades que implantaram a Faixa Azul, como São Paulo, não podem ser considerados conclusivos e suficientes para recomendar sua implantação nas vias do Distrito Federal. Além de ser necessário considerar as particularidades do DF, é importante destacar que se trata de uma iniciativa relativamente recente em todo o país. Diante disso, **a viabilidade aqui analisada foi para uma implantação experimental**, que possibilitaria colher dados durante um período de testes para, posteriormente, ser possível analisar a sua implantação definitiva.

Nesse contexto, entende-se que **é viável a implantação da Faixa Azul no DF em caráter experimental**, desde que precedida de uma análise criteriosa de diversos fatores, indo além da simples pintura de uma faixa na via. É preciso considerar a velocidade, a largura da caixa, o fluxo de veículos, o histórico de acidentes, a presença de interferências e o potencial educativo da medida. Por isso desenvolvemos a **Matriz de Critérios**, que foi apresentada como um dos produtos deste grupo de trabalho. Além disso, é indispensável que haja a coleta de dados confiáveis, íntegros e autênticos que possibilitem mensurar os resultados, pois o monitoramento constante após a implantação é essencial para garantir a efetividade da Faixa Azul e a segurança dos motociclistas.

2. Recomendações e Próximos Passos

CRIAÇÃO DE NOVOS GRUPOS DE TRABALHO

O atual grupo de trabalho reconhece que a sua função principal é a análise de viabilidade de implantação da Faixa Azul, não a execução do projeto em si. Para realizar a implementação e monitoramento, seria necessário um escopo de trabalho mais amplo, com a participação de outros atores e um prazo maior. Por isso, recomenda a criação de novos grupos de trabalho interinstitucionais (GT), que foquem na implementação e monitoramento da Faixa Azul, na sua divulgação e conscientização e na busca por soluções complementares de segurança para motociclistas.

GT para Implementação e Monitoramento da Faixa Azul: A implementação da Faixa Azul envolve diversas etapas complexas, como a definição da sinalização, a adaptação da via, a realização de campanhas educativas, a coordenação com outros órgãos de trânsito e a execução de testes e melhoria contínua. A criação de um grupo de trabalho dedicado à implementação e monitoramento permitiria um foco maior nessas etapas, garantindo a qualidade e a eficiência do projeto, além de permitir a coleta e análise de dados de forma sistemática, utilizando indicadores e metodologias adequadas.

Este novo grupo, com um escopo mais amplo, tempo e recursos adequados, e participação de profissionais com expertise específica, poderá conduzir a implementação da Faixa Azul de forma eficiente e segura, além de realizar o monitoramento contínuo de seus impactos, assegurando a sua efetividade a longo prazo. Em nossas reuniões percebemos que é importante que o grupo tenha, pelo menos, profissionais das áreas de estatística/análise de dados, de engenharia e de arquitetura e urbanismo. Por fim, registra-se a sugestão de que este grupo estabeleça contato direto com os técnicos do CET-SP que foram responsáveis pela implantação em São Paulo, para realizar um benchmarking.

GT para Comunicação e Educação sobre Faixa Azul: Evidenciou-se a significativa relevância do caráter educativo da Faixa Azul, cuja principal finalidade é promover a conscientização da população sobre segurança viária e respeito aos motociclistas. A importância dessa educação se estende para além da presença física da Faixa Azul, abrangendo o comportamento de todos os condutores e a necessidade de um trânsito mais organizado e seguro. É fundamental que a iniciativa traga como plano de fundo um trabalho de educação que promova a mudança de comportamento e o respeito às leis de trânsito.

A correta divulgação da Faixa Azul e sua plena conscientização pela população exigem conhecimentos específicos em áreas como comunicação social e educação para o trânsito. Esses profissionais teriam a expertise necessária para desenvolver campanhas educativas e um plano de comunicação estratégico eficiente, com a correta definição do público-alvo, das mensagens-chave e das estratégias de divulgação para a Faixa Azul.

Obs.: Recomenda-se que este grupo de trabalho colabore diretamente com o anterior, preferencialmente integrando membros-chave em comum ou promovendo reuniões conjuntas de alinhamento, a fim de assegurar um intercâmbio de informações eficiente e claro. Alternativamente, caso se demonstre mais conveniente, pode-se considerar a constituição de uma comissão única, que reúna as expertises necessárias dos dois grupos, estruturada em subgrupos de trabalho para tratar de questões específicas de forma aprofundada.

GT para Estudos Adicionais sobre Segurança Viária de Motociclistas: O grupo de trabalho atual percebeu a necessidade de estudos mais aprofundados sobre a segurança viária de motociclistas no DF. As discussões revelaram a complexidade do tema e a necessidade de abordagens multidisciplinares que extrapolam o escopo da Faixa Azul. O novo grupo teria um compromisso na busca por soluções efetivas para o problema e focaria, entre outras coisas, em obter informações detalhadas sobre os tipos de acidentes, as causas, os fatores contribuintes e outros detalhes dos sinistros. Isso permite que sejam feitas análises mais aprofundadas, com a devida investigação de fatores de risco específicos do DF, levando ao desenvolvimento de estratégias e medidas de segurança viária mais direcionadas.

UTILIZAÇÃO DA MATRIZ DE CRITÉRIOS DE VIABILIDADE AO TOMAR DECISÕES A RESPEITO DA IMPLANTAÇÃO DE FAIXA AZUL NAS VIAS DO DF

A Matriz de Critérios desenvolvida pelo grupo de trabalho foi pensada para ser um instrumento essencial na tomada de decisões futuras sobre a implantação da Faixa Azul no Distrito Federal. A sua utilização garante uma análise sistemática, transparente e objetiva das vias, contribuindo para a escolha de locais onde a Faixa Azul terá maior impacto positivo na segurança viária dos motociclistas, além de permitir o aprimoramento contínuo do projeto ao longo do tempo.

Além de facilitar a análise de viabilidade de implantação em diferentes vias, a importância da Matriz também reside na capacidade de:

- proporcionar uma padronização na análise, garantindo uma coerência nas decisões;
- otimizar a alocação de recursos, maximizando a efetividade da Faixa Azul;
- desenvolver de uma comunicação mais didática, que possibilita um entendimento claro do processo decisório;
- contribuir para o aprendizado contínuo sobre a Faixa Azul, permitindo que o projeto seja constantemente aperfeiçoado.

APROVEITAMENTO DOS PADRÕES DESENVOLVIDOS PELA CET-SP

A Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET-SP), responsável pela implantação da Faixa Azul na cidade de São Paulo, realizou intensos estudos para desenvolver o padrão de sinalização que foi utilizado. Foi identificado que esse padrão se adequa à realidade do Distrito Federal e pode ser aproveitado na implantação experimental da Faixa Azul em Brasília. Já houve uma iniciativa por parte do Detran-DF em solicitar ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran) a aprovação dessa sinalização para ser aplicada no Eixo Monumental, o que pode ajudar a agilizar o processo de

implantação. Sugere-se consultar o documento Monumental Azul, produzido pelo Detran-DF, e a documentação disponibilizada pelo CET-SP em seus canais de informação.

PRÓXIMOS PASSOS

Após este entendimento de que é viável a implantação da Faixa Azul no DF em caráter experimental no DF, nos moldes apontados por este Grupo de Trabalho, **sugere-se** que os próximos passos sejam:

- Criação dos grupos de trabalho de Implementação e Monitoramento da Faixa Azul e de Comunicação e Educação sobre Faixa Azul;
- Criação de um grupo de Estudos Adicionais sobre Segurança Viária de Motociclistas para tratar de iniciativas e soluções que não estejam contempladas no projeto Faixa Azul.
- Implantação da iniciativa piloto na via Eixo Monumental, uma vez que este estudo já agilizou a constatação de sua viabilidade e já há uma solicitação de aprovação da sinalização junto ao Contran.
- Encaminhar o presente relatório à Câmara Legislativa do Distrito Federal para conhecimento dos responsáveis pelo Projeto de Lei 2685/2022 - CLDF para ciência da análise do Projeto de Lei e para acompanhamento das iniciativas do Poder Executivo Distrital.