



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

MENSAGEM

Nº 221 /2014-GAG

Brasília, 19 de agosto de 2014.

Em 19 de 08 de 2014
Orta
Assessoria do Planário

Excelentíssimo Senhor Presidente da Câmara Legislativa,

Dirijo-me a Vossa Excelência e aos demais Deputados Distritais para submeter à apreciação dessa Casa o anexo Projeto de Lei, que *altera a Lei 5.002, de 20 de dezembro de 2012, que autoriza o Poder Executivo a contratar operações de crédito com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, para financiar obras de melhoria do sistema viário, equipamentos urbanos e a aquisição de material rodante para o Veículo Leve sobre trilhos.*

A justificação para a apreciação do Projeto ora proposto encontra-se na Exposição de Motivos do Senhor Secretário de Estado-Chefe da Casa Civil.

Dado que a matéria necessita de apreciação com relativa brevidade, solicito, com base no art. 73 da Lei Orgânica do Distrito Federal, que a presente Proposição seja apreciada em regime de urgência.

Atenciosamente,


AGNELO QUEIROZ
Governador

A Sua Excelência o Senhor
Deputado WASNY DE ROUKE
Presidente da Câmara Legislativa do Distrito Federal
NESTA

Setor Protocolo Legislativo
21 Nº 1978/2014
Folha Nº 01 Tabela



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

PL 1978 /2014

PROJETO DE LEI Nº
(Autoria: Poder Executivo)

Altera a Lei 5.002, de 20 de dezembro de 2012, que autoriza o Poder Executivo a contratar operações de crédito com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, para financiar obras de melhoria do sistema viário, equipamentos urbanos e a aquisição de material rodante para o Veículo Leve sobre trilhos.

A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 5.002, de 20 de dezembro de 2012, passa a vigorar com a seguinte alteração:

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a contratar operações de crédito com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, até o limite de R\$ 1.225.952.640,60, nos termos da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, da Resolução do Conselho Monetário Nacional nº 4.109, de 5 de julho de 2012, e das normas e condições fixadas pelo BNDES.

§ 1º Os recursos decorrentes da operação devem ser aplicados nas despesas de capital constantes do plano plurianual e dos orçamentos anuais do Distrito Federal, nos seguintes empreendimentos:

I – implantação do Corredor Eixo Norte – Implantação de Sistema de Transporte BRT (*Bus Rapid Transit*) com operação por controle operacional inteligente;

II – ligação Balão do Torto – Balão do Colorado (BR-450/DF-003 – EPIA);

III – implantação do Trevo de Triagem Norte (DF-007 – EPTT – Balão do torto/DF-002 – Eixo Rodoviário Norte);

IV – aquisição de material rodante para o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT);

V – aquisição de material rodante para a Linha 1 do Metrô-DF;

VI – implantação de Estações do Metrô-DF na Asa Sul - 104, 106 e 110 Sul;



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

VII – aporte para aumento de Capital na Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil – Novacap;

VIII – implantação do Sistema de Transporte de Passageiros Gama/Santa Maria/Plano Piloto – Projeto Eixo Sul.

§ 2º Os projetos de que trata o § 1º são financiados com as seguintes fontes de recursos:

I – Linha BNDES FINEM: Projetos Estruturadores de Transportes Urbanos, no valor de R\$ 914.800.000,00 para o financiamento dos empreendimentos:

II – Linha PROINVESTE, no valor de R\$311.152.640,60.

§ 3º Fica autorizado o Poder Executivo a realizar o aumento de capital da Novacap até o valor de R\$ 250.000.000,00, destinado exclusivamente a execução de obras e serviços de engenharia, arquitetura, urbanização, drenagem pluvial e pavimentação.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

Setor Protocolo Legislativo
IL Nº 1578 / 2014
Folha Nº 03 Paulo



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

Exposição de Motivos nº 06/2014 - GAB/CACI

Brasília (DF), 34 de agosto de 2014.

Excelentíssimo Senhor Governador do Distrito Federal,

Tenho a honra de submeter à elevada consideração de Vossa Excelência o presente projeto de lei que tem como objetivo alterar a Lei nº 5.002, de 20 de dezembro de 2012, que autoriza o Poder Executivo a contratar operações de crédito com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, para financiar obras de melhoria do sistema viário, equipamentos urbanos e aquisição de material rodante para o Veículo Leve sobre Trilhos.

A alteração tem como foco o ajuste nos empreendimentos listados no Artigo 1º da Lei nº 5.002 em função da evolução em tratativas junto ao Governo Federal e às novas seleções no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC.

A referida alteração constitui-se tão somente na inclusão dos empreendimentos “Aquisição de material rodante para a Linha 1 do Metrô-DF”; “Implantação de Estações do Metrô-DF na Asa Sul - 104, 106 e 110 Sul”; “Aporte para aumento de Capital na Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil – Novacap”, e; “Implantação do Sistema de Transporte de Passageiros Gama/Santa Maria/Plano Piloto – Projeto Eixo Sul”, e exclusão da “Aquisição de ônibus ecológicos híbridos” e “Revitalização dos setores centrais de Brasília – melhoria da Acessibilidade”.

Os empreendimentos “Aquisição de material rodante para a Linha 1 do Metrô-DF” e “Implantação de Estações do Metrô-DF na Asa Sul - 104, 106 e 110 Sul” foram selecionados para o PAC por meio da Portaria nº 406 do Ministério das Cidades de 21 de julho de 2014, sendo essa a causa do acréscimo no limite para

Setor Projeto Legislativo
PL Nº 1978 / 2014
Folha Nº 04 *Paula*

B

contratação dos atuais R\$ 992.183.716,46 (novecentos e noventa e dois milhões, cento e oitenta e três mil, setecentos e dezesseis reais e quarenta e seis centavos) para R\$ 1.225.952.640,60 (um bilhão, duzentos e vinte e cinco milhões, novecentos e cinquenta e dois mil, seiscentos e quarenta reais e sessenta centavos).

A aquisição de material rodante para a Linha 1 do Metrô-DF, compreende 10 novos trens, bem como, o fornecimento de suas peças sobressalentes, tendo como objetivo primordial a ampliação da atual capacidade de transporte de passageiros da modalidade metroviária, uma vez que a frota atual, de 32 trens, não será suficiente para atender a Linha 1, hoje operacional, acrescido da demanda proveniente da futura expansão em Ceilândia e em Samambaia e da necessidade de retirada de trens atuais para modernização.

No caso da implantação de Estações do Metrô-DF na Asa Sul - 104, 106 e 110 Sul, trata-se da conclusão das obras civis e da implantação dos sistemas de telecomunicações, sinalização e controle das Estações, integrantes da Linha1 do METRÔ-DF, bem como suas respectivas Passagens de Pedestres.

A conclusão das Estações possibilitará otimizar o uso do Metrô, uma vez que foram projetadas desde a concepção da Linha 1, completando o sistema na Asa Sul, reduzindo as distâncias para acesso ao sistema, aumentando o número de passageiros e melhorando o atendimento da população

O aporte de capital na Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil – NOVACAP e a complementação de fontes de financiamento para as obras do Sistema de Transporte BRT Eixo Sul serão os empreendimentos financiados pelo pelo BNDES no âmbito do Programa de Apoio ao Investimento dos Estados e Distrito Federal – PROINVESTE.

A NOVACAP, que normativamente tem *“por objeto a execução de obras e serviços de urbanização e construção civil de interesse do Distrito Federal, diretamente ou por contrato com entidades públicas ou privadas”*, é responsável por parte considerável das obras viárias e de equipamentos urbanos no Distrito Federal, tornando-se necessário o reforço financeiro para a execução continua destes empreendimentos. A destinação de recursos do financiamento para a Novacap firma o compromisso do Governo em apoiá-la na responsabilidade de proporcionar à

Setor Protocolo Legislativo
PL Nº 1978/2014
05 Paula

população do Distrito Federal o desenvolvimento do ambiente urbano de forma a oferecer conforto e segurança.


Quanto à implantação do Sistema de Transporte de Passageiros Gama/Santa Maria/Plano Piloto – Projeto Eixo Sul, o recurso complementar as fontes de recursos atuais que financiam a execução das obras, o que viabilizará a manutenção do ritmo das obras e a conclusão do empreendimento.

Na oportunidade, renovo a Vossa Excelência protestos do mais elevado respeito e consideração.

Respeitosamente,


Swedenberg Barbosa

Secretário de Estado-Chefe da Casa Civil

Setor Protocolo Legislativo
PL Nº 1978/2014
Folha Nº 06 



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

Em atendimento ao Art. 86 da Lei nº 5.164, de 26 de agosto de 2013, acompanham a proposta de Projeto de Lei, visando à autorização da contratação de operações de crédito junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, os seguintes Anexos referentes aos empreendimentos incluídos mediante a alteração proposta:

ANEXO I – documentos de demonstração da adequação financeira e orçamentária das operações:

- i) Plano Plurianual – PPA 2012/2015 (Lei nº 4.742/2011); e
- ii) Lei Orçamentária Anual 2014 (Lei nº 5.289/2013).

ANEXO II – cópia das cartas-consulta, contendo valor total estimado, bem como o detalhamento da sua estrutura global de financiamento, elencando a participação de quaisquer recursos privados ou relativos a outras operações de crédito, nacionais ou internacionais, contratadas ou a serem contratadas, para o projeto a ser financiado.

ANEXO I



[Handwritten signature]
 5102 / 2161 AN 7
 OIPIPIB7 OJOCIOJd JOTAS

Ano Base : 2015 FASE : 6

Unidade Orçamentária : 26206 - COMPANHIA DO METROPOLITANO DO DISTRITO FEDERAL - METRÔ - DF R\$ 1

Código	Nome do Projeto	Unidade de Medida	Quantidade	Produto da Ação	Região	Despesas de Duração Continuada			Despesas de Capital		
						Tesouro	Outras Fontes	Total	Tesouro	Outras Fontes	Total
FEDERAL											
3014	IMPLANTAÇÃO DO METRÔ-LEVE - VLT	KM	7	VIA PERMANENTE CONSTRUIDA	REGIÃO I - PLANO PILOTO				222.274.000		222.274.000
3087	EXECUÇÃO DE OBRAS DE ACESSIBILIDADE	M2	20512	OBRA REALIZADA	DISTRITO FEDERAL				3.133.000		3.133.000
3133	IMPLANTAÇÃO DO METRÔ-LEVE SUBTERRÂNEO - VLT ESPLAN	KM	8	VIA PERMANENTE CONSTRUIDA	REGIÃO I - PLANO PILOTO				32.261.000		32.261.000
3134	ADQUISIÇÃO DE TRENDS	UNIDADE	13	TREM ADQUIRIDO	REGIÃO XX - AGUAS CLARAS				156.061.000		156.061.000
3467	AQUISIÇÃO DE EQUIPAMENTOS	UNIDADE	13	EQUIPAMENTO ADQUIRIDO	REGIÃO XX - AGUAS CLARAS				2.869.000		2.869.000
4088	CAPACITAÇÃO DE SERVIDORES	PESSOA	360	SERVIDOR CAPACITADO	REGIÃO XX - AGUAS CLARAS		500.000	500.000			
4125	MODERNIZAÇÃO DO SISTEMA METROVIÁRIO	UNIDADE	1	SISTEMA MELHORADO	REGIÃO XX - AGUAS CLARAS	1.000.000		1.000.000	7.000.000		7.000.000
5071	CONSTRUÇÃO DE ESTACIONAMENTOS	M2	1500	ESTACIONAMENTO CONSTRUIDO	DISTRITO FEDERAL				4.210.000		4.210.000
TOTAL DA UO						246.599.795	143.442.574	390.032.359	575.749.001		575.749.001



DIÁRIO OFICIAL

D O D I S T R I T O F E D E R A L

ANO XLIII Suplemento ao nº 283

BRASÍLIA – DF, TERÇA-FEIRA, 31 DE DEZEMBRO DE 2013

PREÇO R\$ 3,00

SUMÁRIO

Atos do Poder Executivo

SEÇÃO I
PÁG
1

CAPÍTULO II

DA FIXAÇÃO DA DESPESA

Art. 7º Fica a Despesa Orçamentária do Orçamento de Investimento, não computadas as entidades cujas programações constam integralmente dos Orçamentos Fiscal e da Seguridade Social, fixada no mesmo valor da Receita Orçamentária de que trata o artigo anterior.

TÍTULO IV

DAS AUTORIZAÇÕES DE CRÉDITOS ORÇAMENTÁRIOS

Art. 8º Excetuadas as dotações consignadas às unidades orçamentárias da Câmara Legislativa e do Tribunal de Contas do Distrito Federal e os subtitulos inseridos na lei orçamentária anual por emenda parlamentar, dentro dos valores estabelecidos pelo Colégio de Líderes no processo de elaboração orçamentária, fica o Poder Executivo autorizado a abrir créditos suplementares, mediante ato próprio

I – com a finalidade de atender insuficiências nas dotações orçamentárias, até o limite de vinte e cinco por cento do valor total de cada unidade orçamentária, no âmbito dos Orçamentos Fiscal e da Seguridade Social, e do Orçamento de Investimento das empresas estatais, mediante a utilização de recursos provenientes

a) da anulação parcial ou total de dotações orçamentárias autorizadas pela lei orçamentária anual, nos termos do art. 43, § 1º, III, da Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964, e

b) de excesso de arrecadação, nos termos do art. 43, § 1º, II, da Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964.

II – para incorporar à lei orçamentária anual, por excesso de arrecadação, os recursos referentes às transferências concedidas pela União, oriundos de convênios, operações de crédito, internas e externas, e de eventuais resultados de aplicações financeiras vinculadas, durante o exercício financeiro, não previstos ou insuficientemente estimados no orçamento, respeitados os valores e a destinação programática.

III – com o objetivo de transpor, remanejar e transferir dotações de uma unidade orçamentária para outra, nos casos de transformações orgânicas na estrutura administrativa do Governo do Distrito Federal, ficando ajustado o limite de que trata o inciso I deste artigo, e

IV – para incorporação de recursos decorrentes de

a) superávit financeiro apurado em balanço patrimonial do exercício anterior, nos termos do art. 43, §1º, I, da Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964, observados os respectivos saldos orçamentários e suas vinculações, se houver, e

b) doações

§ 1º Fica o Poder Executivo autorizado a remanejar a partir do mês de setembro de 2013, por meio de decreto, as dotações constantes desta lei, sem a incidência do limite de que trata o inciso I, com o objetivo de reforçar os subtitulos destinados a

I – suprir insuficiências nas dotações orçamentárias com pessoal e encargos sociais;

II – cobrir despesas de concessão de benefícios a servidores, e

III – atender despesas obrigatórias de caráter continuado, constantes do Anexo XIX desta Lei.

§ 2º Fica o Poder Executivo autorizado a remanejar, internamente, as dotações orçamentárias dos Projetos Estruturantes do Distrito Federal – PEDF, mediante ato próprio, limitado ao somatório dos valores desses Projetos, sem a incidência do limite de que trata o inciso I do caput deste artigo.

TÍTULO V

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 9º O Poder Executivo poderá designar o órgão central de planejamento e orçamento para movimentar dotações atribuídas às unidades orçamentárias

Art. 10 Integram esta Lei os Anexos relacionados no art. 8º da Lei nº 5.164, de 26 de agosto de 2013, Lei de Diretrizes Orçamentárias para o exercício financeiro de 2014

Art. 11 A execução orçamentária de subtitulos inseridos nesta Lei, por emenda parlamentar, dentro dos valores estabelecidos pelo Colégio de Líderes no processo de elaboração orçamentária, fica condicionada à comunicação formal, pelo autor, à Secretaria de Estado de Planejamento e Orçamento.

Art. 12 Esta Lei entra em vigor a partir de 1º de janeiro de 2014.

Art. 13 Revogam-se as disposições em contrário

Brasília, 30 de dezembro de 2013
126ª da República e 54ª de Brasília

TADEU FILIPPELLI

SEÇÃO I

ATOS DO PODER EXECUTIVO

LEI Nº 5.289, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2013.

(Autoria do Projeto: Poder Executivo)

Estima a Receita e fixa a Despesa do Distrito Federal para o exercício financeiro de 2014. O VICE-GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL NO EXERCÍCIO DO CARGO DE GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, FAÇO SABER QUE A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL DECRETA E EU SANCIONO A SEGUINTE LEI

TÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS

Art. 1º Esta Lei estima a Receita do Distrito Federal para o exercício financeiro de 2014, no montante de R\$ 23.394.043.343,00 (vinte e três bilhões, trezentos e noventa e quatro milhões, quarenta e três mil, trezentos e quarenta e três reais), e fixa a Despesa, em igual valor, nos termos do art. 149, § 4º, da Lei Orgânica do Distrito Federal, observado o que dispõe a Lei nº 5.164, de 26 de agosto de 2013, Lei de Diretrizes Orçamentárias para o exercício financeiro de 2014, compreendendo:

I – o Orçamento Fiscal referente aos Poderes do Distrito Federal, seus fundos, órgãos e entidades da administração direta e indireta, inclusive fundações instituídas e mantidas pelo Poder Público, II – o Orçamento da Seguridade Social, abrangendo todas as entidades e órgãos a ele vinculados, da administração direta e indireta, bem como os fundos e fundações instituídas ou mantidos pelo Poder Público; e

III – o Orçamento de Investimento das empresas em que o Distrito Federal, direta ou indiretamente, detém a maioria do capital social com direito a voto.

TÍTULO II

DOS ORÇAMENTOS FISCAL E DA SEGURIDADE SOCIAL

CAPÍTULO I

DA ESTIMATIVA DA RECEITA

Art. 2º A Receita Orçamentária estimada para atender os Orçamentos Fiscal e da Seguridade Social é de R\$ 21.451.120.635,00 (vinte e um bilhões, quatrocentos e cinquenta e um milhões, cento e vinte mil, seiscentos e trinta e cinco reais).

Art. 3º As receitas decorrentes da arrecadação de tributos, contribuições e de outras receitas correntes e de capital, na forma da legislação vigente, são estimadas em

I – Recursos do Tesouro: R\$ 18.587.563.516,00 (dezoito bilhões, quinhentos e oitenta e sete milhões, quinhentos e sessenta e três mil, quinhentos e dezesseis reais).

II – Recursos de Outras Fontes: R\$ 2.863.557.119,00 (dois bilhões, oitocentos e sessenta e três milhões, quinhentos e cinquenta e sete mil, cento e dezoito reais).

CAPÍTULO II

DA FIXAÇÃO DA DESPESA

Art. 4º A Despesa Orçamentária, no mesmo valor da Receita Orçamentária constante do artigo anterior, é fixada

I – no Orçamento Fiscal, em R\$ 16.520.004.836,00 (dezesseis bilhões, quinhentos e vinte milhões, quatro mil, oitocentos e trinta e seis reais); e

II – no Orçamento da Seguridade Social, em R\$ 4.931.115.799,00 (quatro bilhões, novecentos e trinta e um milhões, cento e quinze mil, setecentos e noventa e nove reais).

Art. 5º A despesa fixada à conta de recursos do Tesouro e de outras fontes da administração direta e indireta está distribuída por órgão, de acordo com os quadros anexos que integram esta Lei.

TÍTULO III

DO ORÇAMENTO DE INVESTIMENTO

CAPÍTULO I

DA ESTIMATIVA DA RECEITA

Art. 6º A Receita Orçamentária estimada para o Orçamento de Investimento é de R\$ 1.942.922.708,00 (um bilhão, novecentos e quarenta e dois milhões, novecentos e vinte e dois mil, setecentos e oito reais).

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 1978/2014

Folha Nº 02

26.128.6216.4088.0061	CAPACITAÇÃO DE SERVIDORES-ÁREA FIM DO METRÔ-ÁGUAS CLARAS					229.000
REF.: 002315						
		33.90.39	0	220	500.000	
						500.000
26.131.6010.8505.6131	PUBLICIDADE E PROPAGANDA-PUBLICIDADE INSTITUCIONAL - METRÔ-ÁGUAS CLARAS					
REF.: 000834						
		33.90.39	0	220	500.000	
		33.91.39	0	220	200.000	
						700.000
26.131.6010.8505.7909	PUBLICIDADE E PROPAGANDA-PUBLICIDADE DE UTILIDADE PÚBLICA - METRÔ-ÁGUAS CLARAS					
REF.: 000836						
		33.90.39	0	220	300.000	
						300.000
26.451.6216.3087.0002 (**)	EXECUÇÃO DE OBRAS DE ACESSIBILIDADE-METRÔ-DISTRITO FEDERAL					
REF.: 002653						
		44.90.51	0	220	900.000	
						900.000
26.453.6216.1816.0001 (**)(**)(PEDF)	IMPLEMENTAÇÃO DA LINHA 1 DO METRÔ--DISTRITO FEDERAL					
REF.: 001587						
		44.90.51	0	100	24.545.455	
						24.545.455
26.453.6216.1968.2523 (PEDF)	ELABORAÇÃO DE PROJETOS-COMPANHIA DO METROPOLITANO DO DISTRITO FEDERAL-DISTRITO FEDERAL					
REF.: 006965						
		44.90.51	0	100	17.181.818	
						17.181.818
26.453.6216.2756.6136	MANUTENÇÃO E FUNCIONAMENTO DO SISTEMA FERROVIÁRIO--DISTRITO FEDERAL					
REF.: 001182						
		33.90.30	0	100	6.379.794	
		33.90.30	0	220	7.030.000	
		33.90.39	0	100	50.000	
		33.90.39	0	220	48.347.000	
		44.90.52	0	220	500.000	
						62.306.794
26.453.6216.3007.0003 (**)(**)(PEDF)	AMPLIAÇÃO DA LINHA 1 DO METRÔ-ASA NORTE- PLANO PILOTO					
REF.: 001595						
		44.90.51	0	100	5.031.818	
		44.90.51	3	100	3.150.000	
		44.90.51	0	135	50.000.000	
		44.90.51	0	232	21.895.000	
						80.076.818
26.453.6216.3007.0004 (**)(**)(PEDF)	AMPLIAÇÃO DA LINHA 1 DO METRÔ--CEILÂNDIA					
REF.: 001604						
		44.90.51	0	100	16.363.636	
		44.90.51	0	232	36.995.000	

26.453.6216.3007.0005 (**)(**)(PEDF)AMPLIAÇÃO DA LINHA 1 DO METRÔ- AMPLIAÇÃO DA LINHA 1 DO METRÔ- SAMAMBAIA					53.358.636
REF.: 001608					
	44.90.51	0	100	17.979.545	
	44.90.51	3	100	2.475.000	
	44.90.51	0	135	50.000.000	
	44.90.51	0	232	16.610.000	
26.453.6216.3014.0001 (**)(**)(PEDF)IMPLANTAÇÃO DO METRÔ-LEVE - VLT- DISTRITO FEDERAL					87.064.545
REF.: 001617					
	44.90.51	0	100	31.090.909	
	44.90.51	3	100	8.000.000	
	44.90.51	0	135	104.000.000	
26.453.6216.3014.0002 (**)(**)(PEDF)IMPLANTAÇÃO DO METRÔ-LEVE - VLT- AQUISIÇÃO DE TRENS-DISTRITO FEDERAL					143.090.909
REF.: 005226					
	44.90.51	0	100	8.818.182	
	44.90.51	3	100	1.000.000	
	44.90.51	0	135	27.500.000	
26.453.6216.3134.0001 (**)(**)(PEDF)AQUISIÇÃO DE TRENS- ÁGUAS CLARAS					37.318.182
REF.: 001635					
	44.90.51	0	135	76.500.000	
	44.90.52	0	100	17.235.000	
	44.90.52	3	100	765.000	
	44.90.52	0	135	200.000.000	
26.453.6216.3467.6065 AQUISIÇÃO DE EQUIPAMENTOS-METRÔ- ÁGUAS CLARAS					294.500.000
REF.: 001639					
	44.90.52	0	135	80.000.000	
26.453.6216.3711.6182 (EP)REALIZAÇÃO DE ESTUDOS E PESQUISAS- ELABORAÇÃO DO PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO SOBRE TRILHOS-DISTRITO FEDERAL					80.000.000
REF.: 007252					
	33.90.39	0	220	100.000	
26.453.6216.4125.0001 MODERNIZAÇÃO DO SISTEMA METROVIÁRIO- ÁGUAS CLARAS					100.000
REF.: 001661					
	33.90.39	0	220	5.000.000	
26.453.6216.5002.0001 (**)(**)(REFORMA DAS EDIFICAÇÕES DO SISTEMA METROVIÁRIO-DISTRITO FEDERAL					5.000.000
REF.: 001665					
	44.90.51	0	220	250.000	
28.846.0001.9001.0002 EXECUÇÃO DE SENTENÇAS JUDICIAIS-METRÔ- ÁGUAS CLARAS					250.000
REF.: 001681					
	31.20.91	0	220	500.000	



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO

31/12/2013

427

Detalhamento dos Créditos Orçamentários

P81OP670

Art. 8º, inciso XXII, LDO

ORGÃO : 26000 SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES DO DISTRITO FEDERAL

UNIDADE : 26101 SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES DO DISTRITO FEDERAL

ORÇAMENTO FISCAL E DA SEGURIDADE SOCIAL

FUNC	PROGRAMÁTICA	PROGRAMA/AÇÃO/SUBTÍTULO/PRODUTO	R E G	E S F	G N D	M O D	U S O	F T E	DOTAÇÃO
26 122	6216 3126			F	4	90	2	100	272.280
26 122	6216 3128 0001	(**) IMPLANTAÇÃO DA GESTÃO DO PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO--99 DISTRITO FEDERAL							3.711.000
		PROGRAMA IMPLANTADO (UNIDADE) 1							
				F	3	90	0	100	940.000
				F	4	90	0	136	2.770.000
				F	4	90	2	100	1.000
26 453	6216 1794								278.860.636
26 453	6216 1794 0003	(*) (PEDF)IMPLANTAÇÃO DE VEÍCULO LEVE SOBRE PNEUS - VLP EIXO SUL--99 DISTRITO FEDERAL							
		VIA PERMANENTE CONSTRUÍDA (KM) 22							
				F	4	90	0	100	101.228.636
				F	4	90	0	135	177.517.000
				F	4	90	3	100	135.000
26 453	6216 3014								10.000.000
26 453	6216 3014 0003	(EP) (PEDF)IMPLANTAÇÃO DO METRÔ LEVE - VLT--DISTRITO FEDERAL 99							
		VIA PERMANENTE CONSTRUÍDA (KM) 4							
				F	4	90	0	100	10.000.000
26 453	6216 3119								2.433.723
26 453	6216 3119 0003	IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE COLETIVO DO EIXO OESTE--99 (LINHA VERDE)--DISTRITO FEDERAL							
		CORREDOR IMPLANTADO (KM) 20							
				F	4	90	0	136	2.432.723
				F	4	90	2	100	1.000
26 453	6216 3125								212.070.636
26 453	6216 3125 0001	(*) (PEDF)IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE COLETIVO DO EIXO SUDOESTE--DISTRITO FEDERAL 99							
		CORREDOR IMPLANTADO (KM) 8							
				F	4	90	0	100	15.935.636
				F	4	90	0	135	196.707.000
				F	4	90	3	100	428.000
26 453	6216 3126								227.777.273
26 453	6216 3126 0001	(PEDF)IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE COLETIVO DO EIXO NORTE-BRT NORTE--DISTRITO FEDERAL 99							
		CORREDOR IMPLANTADO (KM) 10							
				F	4	90	0	100	39.409.091
				F	4	90	0	135	150.050.000
				F	4	90	5	100	1.500.000



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

Quadro Detalhamento Despesa


 4/08/2014
 Controller General
 J. N. de S. J.

Exercício: 2014

PSID0010

Posição em 13/08/2014

Unidade Orçamentária 26206 COMPANHIA DO METROPOLITANO DO DISTRITO FEDERAL - M

Mês de Referência Agosto

Natur.	Fonte ID	Lei	Ateração	Contingenciado	Bloqueado	Despesa Autorizada	Empenhado	Disponível	Liquidado
449052	220	0	500.000,00	200.000,00	0,00	500.463,94	500.463,94	0,00	459.181,76
449052	417	0	0,00	38.819,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SUBTOTAL			62.306.794,00	50.920.734,00	0,00	112.657.636,94	103.527.462,25	9.130.174,69	72.375.850,18
Esfera 1	FISCAL	Programa Trabalho	26.453.6216.3007.0003	(*)	(**)	(PEDF)AMPLIAÇÃO DA LINHA 1 DO METRÔ-ASA NORTE- PLANO PILOTO			
449051	100	0	5.031.818,00	5.000.000,00	0,00	31.818,00	2.643.063,58	538.754,42	847.505,97
449051	100	3	3.150.000,00	0,00	0,00	3.150.000,00	0,00	0,00	0,00
449051	135	0	50.000.000,00	0,00	0,00	10.000.000,00	0,00	10.000.000,00	0,00
449051	232	0	21.895.000,00	0,00	0,00	4.379.000,00	0,00	4.379.000,00	0,00
SUBTOTAL			80.076.818,00	5.000.000,00	0,00	17.560.818,00	2.643.063,58	14.917.754,42	847.505,97
Esfera 1	FISCAL	Programa Trabalho	26.453.6216.3007.0004	(*)	(**)	(PEDF)AMPLIAÇÃO DA LINHA 1 DO METRÔ- CEILÂNDIA			
449051	100	0	16.363.636,00	9.750.000,00	0,00	5.701.822,00	5.701.822,00	0,00	1.431.992,82
449051	232	0	36.995.000,00	0,00	0,00	7.399.000,00	0,00	7.399.000,00	0,00
SUBTOTAL			53.358.636,00	9.750.000,00	0,00	13.100.822,00	5.701.822,00	7.399.000,00	1.431.992,82
Esfera 1	FISCAL	Programa Trabalho	26.453.6216.3007.0005	(*)	(**)	(PEDF)AMPLIAÇÃO DA LINHA 1 DO METRÔ-AMPLIAÇÃO DA LINHA 1 DO METRÔ- SAMAMBAIA			
449051	100	0	17.979.545,00	16.829.592,00	0,00	530.827,00	2.643.879,67	361.947,33	642.935,54
449051	100	3	2.475.000,00	0,00	0,00	2.475.000,00	0,00	0,00	0,00
449051	135	0	50.000.000,00	0,00	0,00	10.000.000,00	0,00	10.000.000,00	0,00
449051	232	0	16.610.000,00	0,00	0,00	3.322.000,00	0,00	3.322.000,00	0,00
SUBTOTAL			87.064.545,00	16.829.592,00	0,00	16.327.827,00	2.643.879,67	13.683.947,33	642.935,54
Esfera 1	FISCAL	Programa Trabalho	26.453.6216.3014.0001	(*)	(**)	(PEDF)IMPLANTAÇÃO DO METRÔ-LEVE - VLT-DISTRITO FEDERAL			
449051	100	0	31.090.909,00	36.222.117,00	0,00	6.400.000,00	0,00	0,00	0,00
449051	100	3	8.000.000,00	1.274.790,00	0,00	6.400.000,00	0,00	0,00	0,00
449051	135	0	104.000.000,00	0,00	0,00	20.800.000,00	0,00	20.800.000,00	0,00
SUBTOTAL			143.090.909,00	37.496.907,00	0,00	20.800.000,00	0,00	20.800.000,00	0,00
Esfera 1	FISCAL	Programa Trabalho	26.453.6216.3014.0002	(*)	(**)	(PEDF)IMPLANTAÇÃO DO METRÔ-LEVE - VLT-AQUISIÇÃO DE TRENS-DISTRITO FEDERAL			
449051	100	0	8.818.182,00	9.242.727,00	0,00	777.272,00	0,00	22.728,00	0,00
449051	100	3	1.000.000,00	200.000,00	0,00	800.000,00	0,00	0,00	0,00
449051	135	0	27.500.000,00	0,00	0,00	5.500.000,00	0,00	5.500.000,00	0,00
SUBTOTAL			37.318.182,00	9.442.727,00	0,00	5.522.728,00	0,00	5.522.728,00	0,00
Esfera 1	FISCAL	Programa Trabalho	26.453.6216.3134.0001	(*)	(**)	(PEDF)AQUISIÇÃO DE TRENS-- ÁGUAS CLARAS			
449051	135	0	76.500.000,00	0,00	0,00	15.300.000,00	0,00	15.300.000,00	0,00
449052	100	0	17.235.000,00	17.400.000,00	0,00	612.000,00	0,00	0,00	0,00

Página: 366

(*) Prioridade LDO

(OCA) Orçamento da Criança e do Adolescente

(EP) Emendas Parlamentares ao PLOA

(**) Projeto em Andamento

(ODM) Objetivos do Milênio

(EPE) Emendas à Execução

(***) Conservação de Patrimônio

(OP) Orçamento Participativo

Emitido por: MARCELO



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

Quadro Detalhamento Despesa


 5/10/2014 87650N
 oviatjsiga1 oipoofofojd1d joies

Unidade Orçamentária 26206 COMPANHIA DO METROPOLITANO DO DISTRITO FEDERAL - M
 Mês de Referência Agosto

Exercício: 2014
 PSIOO010
 Posição em 13/08/2014

Natur.	Fonte ID	Lei	Alteração	Contingenciado	Bloqueado	Despesa Autorizada	Empenhado	Disponível	Liquidade
449052	100	765.000,00	150.000,00 -	0,00	0,00	615.000,00	0,00	3.000,00	0,00
449052	135	200.000.000,00	0,00	160.000.000,00	0,00	40.000.000,00	3.113.825,16	36.886.174,84	0,00
SUBTOTAL		294.500.000,00	17.550.000,00 -	221.647.000,00	0,00	55.303.000,00	3.113.825,16	52.189.174,84	0,00
Esfera 1	FISCAL	Programa Trabalho	26.453.6216.3467.6065	AQUISIÇÃO DE EQUIPAMENTOS-METRÔ- ÁGUAS CLARAS					
449052	135	80.000.000,00	0,00	80.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SUBTOTAL		80.000.000,00	0,00	80.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Esfera 1	FISCAL	Programa Trabalho	26.453.6216.3711.6182	REALIZAÇÃO DE ESTUDOS E PESQUISAS-ELABORAÇÃO DO PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO SOBRE TRILHOS-DISTRITO FEDERAL					
339039	220	100.000,00	0,00	100.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SUBTOTAL		100.000,00	0,00	100.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Esfera 1	FISCAL	Programa Trabalho	26.453.6216.4125.0001	MODERNIZAÇÃO DO SISTEMA METROVIÁRIO- ÁGUAS CLARAS					
339039	220	5.000.000,00	100.000,00 -	4.900.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SUBTOTAL		5.000.000,00	100.000,00 -	4.900.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Esfera 1	FISCAL	Programa Trabalho	26.453.6216.5002.0001	(**) (***) REFORMA DAS EDIFICAÇÕES DO SISTEMA METROVIÁRIO-DISTRITO FEDERAL					
449051	220	250.000,00	0,00	250.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SUBTOTAL		250.000,00	0,00	250.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Esfera 1	FISCAL	Programa Trabalho	28.846.0001.9001.0002	EXECUÇÃO DE SENTENÇAS JUDICIAIS-METRÔ- ÁGUAS CLARAS					
312004	220	0,00	100.000,00	0,00	0,00	100.000,00	0,00	100.000,00	0,00
312091	220	500.000,00	100.000,00 -	0,00	0,00	400.000,00	2.417,17	397.582,83	2.417,17
339039	220	100.000,00	0,00	0,00	0,00	100.000,00	6.185,93	93.814,07	6.185,93
SUBTOTAL		600.000,00	0,00	0,00	0,00	600.000,00	8.603,10	591.396,90	8.603,10
Esfera 1	FISCAL	Programa Trabalho	28.846.0001.9050.6140	RESSARCIMENTOS, INDENIZAÇÕES E RESTITUIÇÕES-METRÔ- ÁGUAS CLARAS					
319096	220	2.000.000,00	0,00	0,00	0,00	2.000.000,00	369.164,27	1.630.835,73	369.164,27
339093	220	50.000,00	100.000,00	0,00	0,00	150.000,00	53.493,30	96.506,70	53.493,30
SUBTOTAL		2.050.000,00	100.000,00	0,00	0,00	2.150.000,00	422.657,57	1.727.342,43	422.657,57
TOTAL GERAL		1.043.265.450,00	67.073.996,00 -	564.696.152,90	1.363.636,00	410.131.665,10	232.044.721,28	178.086.943,82	170.006.398,15

Página: 367

(*) Prioridade LDO
 (OCA) Orçamento da Criança e do Adolescente
 (EP) Emendas Parlamentares ao PLDA

(**) Projeto em Andamento
 (ODM) Objetivos do Milênio
 (EPE) Emendas à Execução

(***) Conservação de Patrimônio
 (OP) Orçamento Participativo

Emitido por: MARCELO

ANEXO II

Sector Público Legislativo
2L 1978 / 2019
Folha Nº 20 Paulo



80140.001120/2012-19

MINISTÉRIO DAS CIDADES
Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana
Departamento de Mobilidade Urbana

Seleção PAC II Mobilidade Grandes Cidades

Carta- Consulta: 000095.02.73/2011-68

INFORMAÇÕES GERAIS

Modalidade da Proposta:	<input checked="" type="checkbox"/> Implantação de Infraestrutura de Sistemas de Transporte Público Coletivo <input type="checkbox"/> Melhoria de Infraestrutura de Sistemas de Transporte Público Coletivo <input type="checkbox"/> Equipamentos Visando Integração, Controle e Modernização dos Sistemas de Transporte Público Coletivo.
Proponente:	<input checked="" type="checkbox"/> Governo Estadual/Distrital <input type="checkbox"/> Prefeitura Municipal

DADOS DA PROPOSTA

Estado:	Distrito Federal		
Município:	Brasília		
Nome Entidade:	Governo do Distrito Federal		
CNPJ:	00.394.601/0001-26		
Endereço da Sede:	Palácio do Buriti, Praça do Buriti, 1º Andar		
CEP:	70.075-900	Tel/Fax:	3312-8001 / 3312-8298
Representante Legal:	Agnelo Queiroz		
CPF Representante Legal:	196.676.555-04		
Responsável Proposta:	Cristiane Collet Battiston		
CPF Responsável Proposta:	033.637.299-01		
Cargo Responsável:	Coordenadora de Planejamento e Gestão da Casa Civil		
E-mail Responsável:	cristiane.battiston@buriti.df.gov.br		

DADOS FINANCEIROS

Valor do Financiamento (R\$):	R\$ 561.522.650,00
Valor do Repasse - OGU (R\$):	R\$ 21.542.790,00
Valor da Contrapartida (R\$):	R\$ 202.265.418,00
Valor do Investimento (R\$):	R\$ 785.330.858,00
Agente Operador e Financeiro	Caixa Econômica Federal - Fonte FGTS

Setor Protocolo Legislativo
PL Nº 1978 / 2014
Folha Nº 21 Paula

INFORMAÇÕES DA PROPOSTA

PARA MODALIDADE: Implantação e Melhoria de Infraestrutura de Sistemas de Transporte Público Coletivo

Qual a ordem de prioridade desta proposta?	1
Título da Proposta	Sistema de Transporte de Passageiros – Gama/Santa Maria/Plano Piloto - Projeto Eixo Sul - Geral
Tipo de Sistema de Transporte	() Metrô () Trem Urbano () BRT () VLT (X) VLP () Aeromóvel () Monotrilho () Corredor Exclusivo de Ônibus () Outro. Qual?
Localização / Endereço	Gama/Santa Maria/Plano Piloto (Brasília/DF)
Localização Geográfica	
Latitude	15°49'57" S
Longitude	47°57'05" W
Existe Projeto?	(X) Sim Qual? Projeto Básico Data de elaboração ou da última Revisão do projeto (01 / 05 / 2008) () Não
Esfera do Licenciamento Ambiental	() Esfera Federal (X) Esfera Estadual / Distrital () Esfera Municipal.
Possui Licenciamento Ambiental (Protocolada solicitação no Órgão competente)	(X) Sim Qual? (X) Licença Prévia () Licença de Instalação () Licença de Operação () Outra () Não
Objeto da intervenção	Implantação de Sistema de Transporte de Passageiros denominado Eixo Sul, situado ao longo da via EPIA.
Caracterização do problema abordando as atuais condições	Os resultados da pesquisa de Origem e Destino, elaborados pela Codeplan em 2000, evidenciaram que cerca de 58% das viagens externas - internas provinham das localidades situadas ao longo da rodovia BR-040/050 (Cidade Ocidental, Cidade Osfaya, Jardim Céu Azul, Jardim Ingá, Lago Azul, Luziânia, Parque Estreia Dalva, Parque Marajó, Pedregal, Novo Gama, Valparaíso I e Valparaíso II). Esses dados, somados ao número de viagens geradas a partir do Gama e Santa Maria, evidenciam a necessidade de implementação de um sistema de transporte coletivo eficiente e de maior capacidade para atender a toda essa população que se desloca para as áreas centrais do DF em busca de emprego e serviços. Em que pese o crescimento da demanda, não houve alteração na oferta de transporte público para esse universo de usuários, sendo o sistema atualmente composto por linhas de ônibus distritais e linhas de ônibus interestaduais que acessam diretamente as localidades dentro do DF.



O Serviço contará com linhas troncais e expressas, que farão a ligação entre as cidades do Gama e Santa Maria ao Plano Piloto. Contará ainda com linhas circulares internas ou alimentadoras/distribuidoras, que atenderão às demandas internas de uma mesma região e/ou alimentarão as linhas troncais, propiciando a máxima mobilidade e acessibilidade da população.

Justificar a viabilidade técnica-econômica (comparar com outros modos de transporte considerando investimentos e receitas)

O Eixo Sul promoverá intervenções na implantação da infra-estrutura viária, com destaque aos serviços de drenagem, pavimentação, edificações operacionais e sistema de controle na ligação Gama, Santa Maria e Plano Piloto, possibilitando a integração dos passageiros do Entorno Sul de Brasília a esse sistema. O custo por quilômetro para implantação do VLP é inferior ao de outros modais de transporte, tais como VLT, Metrô e Trem Urbano e sua escolha é justificada, pois atende a região periférica que possui sistema de transporte urbano convencional. A possibilidade de ampliação e até modificação do modal de transporte corrobora para a escolha do empreendimento.

Situação prevista após conclusão do empreendimento. (Descrever os benefícios a serem alcançados após a conclusão do objeto do financiamento)

De modo geral, a implementação do corredor de transporte do Eixo Sul permitirá:

- Reestruturação do conjunto de linhas de uma região;
- Mobilidade e acessibilidade urbana;
- Maior velocidade operacional;
- Redução dos tempos de viagens;
- Maior conforto aos usuários;
- Ganhos ambientais com a redução da emissão de poluentes;
- Redução dos custos operacionais;
- Requalificação urbana no eixo do corredor e indução de ocupação territorial;
- Facilidade de acesso, com estações dotadas de plataforma de embarque/desembarque ao nível do piso elevado com pagamento antecipado e áreas fechadas disponibilizando aos usuários conforto e segurança;
- Utilização de veículos com múltiplas portas para o embarque e desembarque no mesmo nível das plataformas das estações e terminais;
- Prioridade para o transporte coletivo nas vias de maior intensidade de tráfego;
- Implementação de área de estacionamento para veículos particulares;
- Estações acessíveis às pessoas portadoras de deficiência física, pedestres e ciclistas, providas também com bicicletários e paraciclos;
- Excelência no atendimento ao usuário, o que inclui instalações limpas e confortáveis, bom sistema de informação e operadores bem treinados;
- Utilização do sistema de bilhetagem eletrônica possibilitando a integração modal e intermodal (metrô);
- Informação em tempo real dos ônibus em displays nos terminais e pontos de ônibus;
- Controle central eficaz, permitindo, com o uso de GPS ou outras tecnologias, a localização dos ônibus.

Prazo para execução do empreendimento (meses)

18

Setor Protocolo Legislativo

2L Nº 1978 / 2014
Folha Nº 23 *Tauã*

Compatibilizar a proposição com as diretrizes do Plano de Transporte Integrado, Plano de Mobilidade ou Instrumento Equivalente

O Plano Diretor de Ordenamento Territorial do DF, aprovado pela Lei Complementar nº 803 de 25.04.2009 estabelece as seguintes estratégias de mobilidade (art. 18):

- I – garantir a acessibilidade universal dos usuários ao sistema de transporte coletivo;
- II – promover a prioridade para o transporte coletivo e para o transporte não motorizado em relação ao motorizado individual, especialmente na circulação urbana;
- III – universalizar o atendimento, respeitando os direitos e divulgando os deveres dos usuários do sistema de transporte;
- IV – promover a implementação da integração multimodal dos serviços do sistema de transporte coletivo;
- V – instituir um processo de planejamento de transporte integrado ao planejamento do desenvolvimento urbano e rural; entre outros.

Além disso, o Programa Brasília Integrada estabelece a integração das políticas urbanas e de transporte do DF, a priorização do transporte público coletivo e dos modos não motorizados visando o desenvolvimento sustentável, a integração tarifária dos vários modais de transporte, a melhoria da mobilidade dos cidadãos e segurança de tráfego (pedestres, ciclistas e motoristas), a acessibilidade universal, a adoção de novas tecnologias de transporte coletivo, no qual se insere o BRT, e a elaboração de projetos de infra-estrutura de apoio compatíveis com as necessidades da população.

Justificar a escolha deste empreendimento

O Sistema de Transporte Eixo Sul objetiva dotar as populações das cidades do Gama, Santa Maria e Park Way, assim como as populações residentes na fronteira sul do Distrito Federal, de um sistema de transporte moderno, rápido, confortável e confiável a custos reduzidos. A população a ser atendida corresponde a 272 mil habitantes, o que representa cerca de 11% da população do DF. Entre os resultados esperados destacam-se:

- Ampliação da capacidade de atendimento do Sistema de Transporte Público do DF no Eixo Sul;
- Melhoria da integração física entre os núcleos urbanos do Distrito Federal e o Entorno;
- Implantação de um sistema de transporte coletivo eficiente, confiável, rápido, seguro e confortável, facilitando o deslocamento da população da região do Gama, de Santa Maria e do Entorno;
- Redução significativa da emissão de poluentes, principalmente as emissões de carbono, as fontes de calor e os níveis de sonoridade;
- Redução dos tempos de viagens.

Descrição e concepção da proposta

O modelo operacional proposto é composto de um Serviço Básico “Tronco-Alimentado Flexível” com integração entre linhas alimentadoras e troncais; com integração aberta e temporal; e pelas linhas de transporte público coletivo que atendem aos usuários das cidades do Eixo Sul e do Entorno Sul com destino ao Plano Piloto.

INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES DA PROPOSTA	
A proposta apresenta compatibilidade com o Plano Diretor?	(X) Sim () Não
Qual o artigo do Plano Diretor explicita esta compatibilidade?	Os artigos 18 a 22 do PDOT, Lei Complementar 803/2009
Transcreva o trecho do Plano Diretor que apresenta esta compatibilidade	<p>O Plano Diretor de Ordenamento Territorial do DF, aprovado pela Lei Complementar nº 803 de 25.04.2009 estabelece as seguintes estratégias de mobilidade (art. 18):</p> <p>I – garantir a acessibilidade universal dos usuários ao sistema de transporte coletivo;</p> <p>II – promover a prioridade para o transporte coletivo e para o transporte não motorizado em relação ao motorizado individual, especialmente na circulação urbana;</p> <p>III – universalizar o atendimento, respeitando os direitos e divulgando os deveres dos usuários do sistema de transporte;</p> <p>IV – promover a implementação da integração multimodal dos serviços do sistema de transporte coletivo;</p> <p>V – instituir um processo de planejamento de transporte integrado ao planejamento do desenvolvimento urbano e rural;</p> <p>VI – promover a qualidade ambiental, efetivada pelo controle dos níveis de poluição e pela proteção do patrimônio histórico e arquitetônico;</p> <p>VII – assegurar que os usuários dos serviços de transporte coletivo sejam tratados com urbanidade;</p> <p>VIII – promover a modernização e a adequação tecnológica dos equipamentos de controle, de gestão e de operação dos serviços de transporte;</p> <p>IX – reconhecer, para fins de planejamento integrado, a Rede Estrutural de Transporte Coletivo, indicada no Anexo II, Mapa 3 e Tabela 3A, desta Lei Complementar.</p> <p>O artigo 19 cita que "A Rede Estrutural de Transporte Coletivo tem como função propiciar os deslocamentos da população entre as principais localidades do território, considerando diferentes modalidades e capacidades, segundo a seguinte macro-hierarquia:</p> <p>I – primária: vias utilizadas para o transporte coletivo de alta capacidade, destinadas à articulação de grandes núcleos urbanos e do entorno imediato,</p>

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 1978/2014

Folha Nº 25 Paula

	<p>com prioridade desta categoria sobre as demais, incluindo-se nesta classificação o sistema metroviário, conforme Anexo II, Mapa 3 e Tabela 3A, desta Lei Complementar;</p> <p>II – secundária: vias utilizadas para o transporte coletivo de alta e média capacidade, destinadas à integração dos núcleos urbanos no território, interligando-se à rede viária primária, com prioridade desta categoria sobre as de menor capacidade, conforme Anexo II, Mapa 3 e Tabela 3A, desta Lei Complementar;</p> <p>III – terciária: vias utilizadas para o transporte coletivo de média capacidade, destinadas à integração de localidades internas aos núcleos urbanos, interligando-se à rede secundária, com prioridade desta categoria sobre as de menor capacidade, conforme Anexo II, Mapa 3 e Tabela 3A, desta Lei Complementar.</p>
A proposta apresenta compatibilidade com Plano de Transportes Integrado, Plano de Mobilidade?	(X) Sim () Não
Qual item explicita esta compatibilidade?	Artigos 14, 15, 16 e 24 do Projeto de Lei nº 240/2011 convertido em Lei (Nº 4.566, de 04 de maio de 2011)
Transcreva o trecho que apresenta esta compatibilidade?	<p>Art. 14, Lei 4.566/2011:</p> <p>“Art. 14. O PDTU/DF estabelece os seguintes objetivos para o transporte público coletivo:</p> <p>I – instituir sistema de gestão compartilhada do sistema de transporte integrado entre o Distrito Federal e municípios do Entorno, compatível com as especificidades dos gestores envolvidos;</p> <p>II – buscar a utilização de tecnologia adequada a cada segmento da demanda;</p> <p>III – implementar sistema eficiente de informação ao usuário, de forma a permitir a compreensão do sistema e seu uso racional, com prioridade para as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;</p> <p>IV – implantar bilhetagem informatizada que permita maior flexibilidade nas integrações, bem como maior controle do sistema;</p> <p>V – implantar controle e monitoração operacional por meio do Sistema Inteligente de Transporte – ITS;</p> <p>VI – priorizar a circulação dos coletivos em relação aos automóveis, com a implantação de sistema de controle e coordenação semafórica e de faixas exclusivas e prioritárias ao transporte coletivo;</p>

Setor Protocolo Legislativo

Nº 1978/2014

Folha Nº 26

Paula

①

	<p>VII – facultar a acessibilidade por meio de rede de calçadas e de ciclovias seguras e confortáveis;</p> <p>VIII – melhorar a gestão do transporte coletivo, com o fortalecimento institucional do órgão gestor;</p> <p>IX – adequar a infraestrutura de apoio, com acessibilidade universal, à operação do transporte coletivo;</p> <p>X – estabelecer alternativas de integração que reduzam o custo e o tempo de deslocamento para maior número de usuários;</p> <p>XI – implantar mecanismos de controle e monitoramento de custos e receitas visando otimizar os ajustes financeiros entre gestores e operadores do sistema integrado;</p> <p>XII – atender as necessidades básicas de transporte coletivo das comunidades das zonas rurais.”</p>
Após conclusão do pleito o empreendimento operará em funcionalidade plena, independente de outras ações ou etapas futuras?	<p><input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não</p> <p>Quais ações ou etapas futuras? As linhas do Eixo Sul serão operadas através de concessão e incluirá o fornecimento dos veículos.</p> <p>Data prevista para plena operacionalidade: 01/04/2014</p>
O Sistema proposto compõe rede integrada de transporte público coletivo local, e se for o caso, com a rede metropolitana?	<p><input checked="" type="checkbox"/> Sim Descreva sucintamente o funcionamento da rede integrada O Sistema será implantado com alimentação do serviço troncal ao longo dos corredores através das estações de integração e utilização do sistema de bilhetagem eletrônica possibilitando a integração modal e intermodal. <input type="checkbox"/> Não</p>
O sistema proposto prevê integração física e tarifária?	<p><input checked="" type="checkbox"/> Sim Descreva como é feita a integração Construção de novos terminais de integração física e operacional e utilização do sistema de bilhetagem eletrônica possibilitando a integração modal e intermodal (metrô). <input type="checkbox"/> Não</p>
Após conclusão do pleito o Sistema proposto possuirá sustentabilidade operacional?	<p><input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não</p>
Quem será responsável pela gestão do sistema?	Secretaria de Estado de Transportes do Governo do Distrito Federal
Tem previsão de subsídio para operação	Sim

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 1978 / 2014

Folha Nº 27 *Paula*

Q

do sistema?	
Fontes de recursos	Governo do Distrito Federal, Receitas Tarifárias e Receitas Não Operacionais
A proposta garante a integração com sistemas não-motorizados de forma segura e socialmente inclusiva?	(X)Sim De que forma? Estações acessíveis às pessoas portadoras de deficiência física, pedestres e ciclistas, providas também com bicicletários e paraciclos. Os dispositivos empregados na implantação das paradas/estações, tais como abrigos, mobiliários urbanos, sinalização e comunicação visual do corredor, possibilitam maior facilidade de identificação, segurança e conforto na movimentação de usuários e pedestres de forma geral, sendo elementos fundamentais para o desempenho adequado e com sucesso da medida implantada. ()Não
O Sistema de transporte público coletivo proposto é compatível com a demanda local?	(X)Sim ()Não
Qual a demanda atual? (pass/hora/sentido)	67.000 Viagens/Dia
Qual o percentual anual de aumento de demanda? (%)	0.12
Qual a demanda máxima do projeto? (pass/hora/sentido)	20.000 Passageiros/Hora
Essa obra complementa ou integra outros programas e ações lastreados com recursos da União ou outras fontes?	(X)Sim Qual? Plano Diretor de Transporte urbano do DF, Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal - PTU, Metrô e Sistema de Metrô Leve de Brasília Nº do Contrato 010/2009 ()Não
O empreendimento proposto está inserido em um Sistema de Integração tarifária?	(X)Sim ()Não
O sistema existente funciona com bilhetagem eletrônica?	()Sim (X)Não
O sistema proposto prevê implantação de bilhetagem eletrônica?	(X)Sim ()Não
Após a conclusão da obra ocorrerá impacto tarifário positivo?	(X)Sim ()Não
O Sistema proposto beneficia os deslocamentos de população de baixa	(X)Sim ()Não

renda e grande adensamento populacional?	
O empreendimento utiliza tecnologia, mão-de-obra e equipamento nacionais?	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
O sistema de transporte proposto utiliza que tipo de energia?	Combustão Interna
O projeto possui faixas de ultrapassagem?	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Há implantação de baias de acesso para embarque e desembarque de passageiros?	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
A proposta abrange a construção ou melhoria de Terminais?	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Haverá utilização de área de leito carroçável existente?	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Haverá abertura de via nova?	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Haverá ampliação de via existente?	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Há implantação de ciclofaixa/ciclovia?	<input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não
A cobrança do sistema será interna ou externa ao veículo?	<input type="checkbox"/> Interno <input checked="" type="checkbox"/> Externo
O sistema prevê pontos de parada no nível do piso do ônibus?	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não

PARA MODALIDADE: Equipamentos Visando Integração, Controle e Modernização dos Sistemas de Transporte Público Coletivo

Objeto proposto	
Especificações técnicas	
Qual modalidade de Sistema de Transporte os equipamentos serão utilizados?	<input type="checkbox"/> Metrô <input type="checkbox"/> Trem Urbano <input type="checkbox"/> VLT <input type="checkbox"/> Acromóvel <input type="checkbox"/> Monotrilho <input type="checkbox"/> Outro
Existe Termo de Referência?	<input type="checkbox"/> Sim Data de elaboração ou da última revisão (/ /) <input type="checkbox"/> Não
Caracterização do problema abordando as atuais condições	
Compatibilizar a proposição com as diretrizes do Plano de Transporte Integrado, Plano de Mobilidade ou Instrumento Equivalente	
Justificar a escolha deste Equipamento	

Sector Protocolo Legislativo

PL Nº 3378 / 2014

Folha Nº 29 Paula

Descrição e concepção da proposta
Justificar a viabilidade técnica-econômica
Situação prevista após conclusão do empreendimento
Informações de operação e manutenção do Equipamento Proposto
Prazo para aquisição dos equipamentos (meses)
COMPOSIÇÃO DE INVESTIMENTOS

SERVICO	Und.	Quant.	Subtotal
Serviços Técnicos e Administrativos *	vb	1	R\$ 38.030.973,16
Estudos Preliminares	vb	1	R\$ 1.198.553,17
Anteprojeto	vb	1	R\$ 2.432.723,14
Estudo de viabilidade técnica	vb	1	R\$ 700.000,00
Estudo de viabilidade socioeconômica	vb	1	R\$ 332.723,14
Estudos Ambientais	vb	1	R\$ 193.000,00
Projeto de desapropriação	vb	1	R\$ 181.212,89
Trabalho Social	unid	32	R\$ 173.964,48
Consolidação do Projeto Básico	vb	1	R\$ 4.657.749,27
Projeto Executivo	vb	1	R\$ 10.348.433,97
Serviços preliminares (demolição, limpeza, remoção de lixo, remoção de vegetação e/ou entulho, etc)	vb	1	R\$ 13.610.061,00
Levantamento do cadastro técnico do empreendimento	vb	1	R\$ 30.005,79
Movimentação de terra/Drenagem	m³	1.617.390,30	R\$ 48.893.708,77
Pavimentação asfáltica	m²	211.164,91	R\$ 38.250.411,80
Recapeamento			
Pavimentação em concreto	m³	312.651,14	R\$ 80.135.613,69
Guia e sarjeta	m	130.100,00	R\$ 5.259.943,00
Passeios	m²	523.319,33	R\$ 118.385.298,28
Rebaixamento de guias / Rampas	m	100.360,00	R\$ 11.209.836,14
Sinalização horizontal	m²	82.896,00	R\$ 3.470.985,59
Sinalização vertical	peças	473	R\$ 194.705,96
Sinalização semafórica	peças	150	R\$ 582.216,00
Centro de controle operacional + Sistemas	vb	1	R\$ 52.557.034,63
Paisagismo + material + assentamento + blocos	m²	55.967,82	R\$ 1.427.739,09
Quantidade área verde: 399.767,82			
Serviços Complementares (limpeza, remoção de entulho, etc) + Recuperação Ambiental	m²	250.000,00	R\$ 1.863.990,00
Obra de arte especial (desde que inserida nesta proposta de infraestrutura do sistema de transporte)	unid	24	R\$ 168.498.543,84
Descrição: Pontes, Viadutos e Contêncões de Terra			
Estações de embarque e desembarque para transporte público coletivo	unid	15	R\$ 10.638.663,60
Passarela	unid	15	R\$ 37.240.618,80
Extensão: Largura:			
Telecomunicação	vb	1	R\$ 49.158.053,68
Eletificação	vb	1	R\$ 2.876.364,17
Veículos (exceto ônibus) + Equipamento (locação)	vh	1	R\$ 2.995.992,18
Desapropriações	unid	32	R\$ 4.202.038,08
Outros Itens de investimentos	vh	1	R\$ 14.667.469,60
Descrição: Mobilidade e Acessibilidade Urbana			
Descrição: Canteiro de Obras, Mobilização e Desmobilização de Obras,	vh	1	R\$ 24.653.564,60

Setor Protocolo Legislativo

76 N° 1978 / 2014

Folha N° 30

Seguros, Operação e Manutenção do Canteiro de Obras e Administração Local			
Supervisão de Obras	vb	1	R\$ 12.342.233,49
Terminal Park Way	und	1	R\$ 23.936.433,00
TOTAL			R\$ 785.330.858,00

COMPOSIÇÃO DE INVESTIMENTO

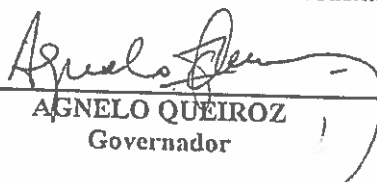
QUADRO DE INVESTIMENTO - FINANCIAMENTO (FIN)			
Descrição do Objeto: Sistema de Transporte de Passageiros – Gama/Santa Maria/Plano Piloto - Projeto Eixo Sul – Vide Carta Consulta Eixo Sul Financiamento			
Valor contrapartida (R\$): 199.871.775,00			
DESCRIÇÃO DO SERVIÇO	Und.	Quant.	Subtotal (R\$)
1. PROJETO BÁSICO			
2. EQUIPAMENTOS DE ACESSIBILIDADE <i>(Estimativa de calçadas, ciclofaixas e cicloviárias, unidade de elevadores, rampas e guias rebaixadas, passarelas, bicicletários, escadas rolantes e equipamentos para pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade)</i>			
3...			
4...			
5...			
TOTAL			

QUADRO DE INVESTIMENTO - ORÇAMENTO GERAL DA UNIÃO (OGU)			
Descrição do Objeto: Terminal de Integração Park Way			
Valor Contrapartida (R\$): 2.393.643,00 Vide Carta Consulta Eixo Sul Park Way - OGU			
DESCRIÇÃO DO SERVIÇO	Und.	Quant.	Subtotal (R\$)
1. PROJETO BÁSICO			
2. EQUIPAMENTOS DE ACESSIBILIDADE <i>(Estimativa de calçadas, ciclofaixas e cicloviárias, unidade de elevadores, rampas e guias rebaixadas, passarelas, bicicletários, escadas rolantes e equipamentos para pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade)</i>			
3...			
4...			
5...			
TOTAL			

Obs¹: No preenchimento do Quadro de Investimento - QI, devem constar os itens PROJETO BÁSICO e EQUIPAMENTOS DE ACESSIBILIDADE

Obs²: Anexar cronograma atualizado e documentação complementar – mapas e descritivos – que facilitem na compreensão da divisão do empreendimento selecionado.

Brasília-DF, 31 de agosto de 2012.


 AGNELO QUEIROZ
 Governador

Setor Protocolo Legislativo
 PL Nº 3978 / 2014
 Folha Nº 31

ANEXO II



MINISTÉRIO DAS CIDADES
Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana

PROTOCOLO: 009703.02.88/2013-48

Data do registro da proposta:

IDENTIFICAÇÃO DO PROPONENTE

Proponente: Governo do Distrito Federal
Município Beneficiado: Distrito Federal
Estado: Distrito Federal
Nome Entidade: Governo do Distrito Federal

CNPJ: 00.394.692/0001-08
Endereço da Sede: Praça do Buriti s/n Anexo do Palácio do Buriti
CEP: 70.070-500 Tel/Fax: (61) 3961-4441/3961-4663

Representante Legal: Agnelo Santos Queiroz Filho
CPF Representante Legal: 196.676.555-04
Responsável Proposta: Cristiane Collet Battiston

CPF Responsável Proposta: 033.637.299-01
Cargo Responsável: Coordenadora Chefe de Planejamento e Gestão da Casa Civil da Governadoria
E-mail Responsável: cristiane.battiston@buriti.df.gov.br Tel:(61) 3961-4471

DADOS FINANCEIROS DA PROPOSTA

1. Valor do Financiamento (R\$): 75.000.000,00
2. Valor de Contrapartida (R\$): 3.950.000,00
3. Valor do Investimento (R\$): 78.950.000,00

INFORMAÇÕES DA PROPOSTA

1. Título do Empreendimento:

Conclusão das obras e sistemas das Estações Metroviárias 104, 106 e 110 Sul e respectivas passagens de pedestres.

2. Qual a ordem de prioridade desta proposta? 2º

3. Tipo de Sistema de Transporte:

- Metrô
 Trem Urbano
 VLT
 BRT
 Corredor Exclusivo de Ônibus
 Outro. Qual? _____

4. Modalidade da Proposta

- Projetos e Estudos
 Obras
 Equipamentos. Especifique os equipamentos previstos considerando os produtos manufaturados nacionais

Sector Protocolo Legislativo
TL Nº 1978 / 2014
Folha Nº 33 *Paula*

5. Identificação do Objeto:

Conclusão das obras civis e da implantação dos sistemas de telecomunicações, sinalização e controle das Estações Metroviárias 104 Sul, 106 Sul e 110 Sul, integrantes da Linha1 do METRÔ-DF, bem como suas respectivas Passagens de Pedestres, situadas:

- Estação 104 Sul - Quadra 104 Sul – Asa Sul / Plano Piloto – Brasília – DF.
Passagem de Pedestres da Estação 104 SUL – localizada sob o Eixo Rodoviário Sul (DF 002) e os eixos leste e oeste, ligando o eixo W (oeste) ao L (leste), entre Quadras 104/105 e 204/205 da Asa Sul, Plano Piloto – Brasília - DF.
- Estação 106 Sul - Quadra 106 Sul – Asa Sul / Plano Piloto – Brasília – DF.
Passagem de Pedestres da Estação 106 SUL – localizada sob o Eixo Rodoviário Sul (DF 002) e os eixos leste e oeste, ligando o eixo W (oeste) ao L (leste), entre as Quadras 106/107 e 206/207 da Asa Sul, Plano Piloto – Brasília – DF.
- Estação 110 Sul - Quadra 110 Sul – Asa Sul / Plano Piloto – Brasília – DF.
Passagem de Pedestres da Estação 110 SUL – localizada sob o Eixo Rodoviário Sul (DF 002) e os eixos leste e oeste, ligando o eixo W (oeste) ao L (leste), entre as Quadras 110/111 e 210/211 da Asa Sul, Plano Piloto – Brasília - DF.

Inclui ainda, o sistema de ventilação primária no Túnel Asa Sul nos seguintes locais: 102 Sul / 104 Sul, 106 Sul / 108 Sul e 110 Sul / 112 Sul.

6. Justificativa da Proposta

A conclusão das Estações possibilitará otimizar o uso do Metrô, uma vez que foram projetadas desde a concepção da Linha 1.

As novas estações completam o sistema na Asa Sul, reduzem as distâncias para acesso ao sistema, aumentam o número de passageiros e melhoram o atendimento da população.

Os acidentes com os pedestres constituem o principal problema da rodovia DF-002 – Eixo Rodoviário. Somente em 2012, segundo dados da Gerência de Estatística de Acidentes de Trânsito do Departamento de Trânsito – DETRAN/DF, ocorreram 23 atropelamentos no Eixo Rodoviário Sul e seus eixos auxiliares na Asa Sul, acarretando 2 vítimas fatais. Esse número representa 66% das mortes por atropelamento no Eixo Rodoviário (DF 002) e 47% dos atropelamentos com feridos.

Segundo o Estudo de Segurança de Pedestres no Eixo Rodoviário, contratado pelo Departamento de Estradas e Rodagem – DER/DF (2007), que realizou consulta aos pedestres em vários locais do Eixo Rodoviário, 49% dos entrevistados na Asa Sul atribuíram a distância entre as passarelas de pedestres e os pontos de ônibus como principal motivo pelo qual a população atravessa o Eixo Rodoviário por cima, ao invés de utilizar a passagem subterrânea. Também foram apontados os motivos segurança (10%) e higiene (9%).

Neste sentido, as passarelas propostas atenderão não só o usuário do metrô, mas também os pedestres que na sua maioria se dirigem aos pontos de ônibus localizados nos eixos W e L,

consoante com os anseios da população, uma vez que proporcionará uma significativa melhoria na segurança da travessia de pedestres no sentido leste-oeste.

7. Concepção da Proposta

ESTAÇÃO METROVIÁRIA 104 SUL

Na área de influência da Estação 104 Sul predomina o uso residencial e comércio local, além da Delegacia de Atendimento à Mulher.

De acordo com os dados da Pesquisa Origem-Destino em Domicílio (2009), utilizados no Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal - PDTU/DF (2011), as zonas de tráfego da área de influência da estação atraem, predominantemente, os usuários de transporte público provenientes do Entorno (26%), de Samambaia (13%), de Santa Maria (11%) e de Ceilândia (10%). As cidades satélites contempladas com a linha do Metrô representam (30%) das origens desses deslocamentos.

Considerando-se a similaridade do uso do solo, entre a estação 104 Sul e as estações 108 e 112 Sul, e admitindo-se como parâmetro a demanda de usuários médio dessas duas estações nos anos de 2011 e 2012, estima-se para esta estação uma demanda aproximada de 2.800 novos passageiros/dia.

ESTAÇÃO METROVIÁRIA 106 SUL

Na área de influência da Estação 106 Sul predomina o uso residencial e comércio local, mas também se localiza o Cine Brasília, a Igreja Cristo em Brasília, a Fundação Biblioteca Nacional, uma área de recreação poliesportiva, uma área reservada para instalação de escola parque (entre quadra 206/207 Sul) e escolas de ensino médio e fundamental.

De acordo com os dados da Pesquisa Origem-Destino em Domicílio (2009), utilizados no Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal - PDTU/DF (2011), as zonas de tráfego da área de influência da estação atraem, predominantemente, os usuários de transporte público provenientes do Entorno (30,6%), de Santa Maria (11,5%), de Ceilândia (9,5%) e de Samambaia (6%). As cidades satélites contempladas com a linha do Metrô representam (29,5%) das origens desses deslocamentos.

Considerando-se a similaridade do uso do solo, entre a estação 106 Sul e as estações 108 e 112 Sul, já operacionais, e admitindo-se como parâmetro a demanda de usuários médio dessas duas estações nos anos de 2011 e 2012, estima-se para esta estação uma demanda aproximada de 2.963 passageiros/dia.

ESTAÇÃO METROVIÁRIA 110 SUL

Na área de influência da estação 110 Sul predomina o uso residencial e comércio local, mas também se localiza a Galeria/Cine Karin, a Igreja Episcopal Anglicana Brasil, um Supermercado e a Escola Parque 210 Sul.

De acordo com os dados da Pesquisa Origem-Destino em Domicílio (2009), utilizados no Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal - PDTU/DF (2011), as zonas de tráfego da área de influência da estação atraem, predominantemente, os usuários de transporte público provenientes de Santa Maria (25,18%), do Entorno (16,2%) e de Ceilândia (11,61%). As cidades satélites contempladas com a linha do Metrô representam (13,45 %) das origens desses deslocamentos.

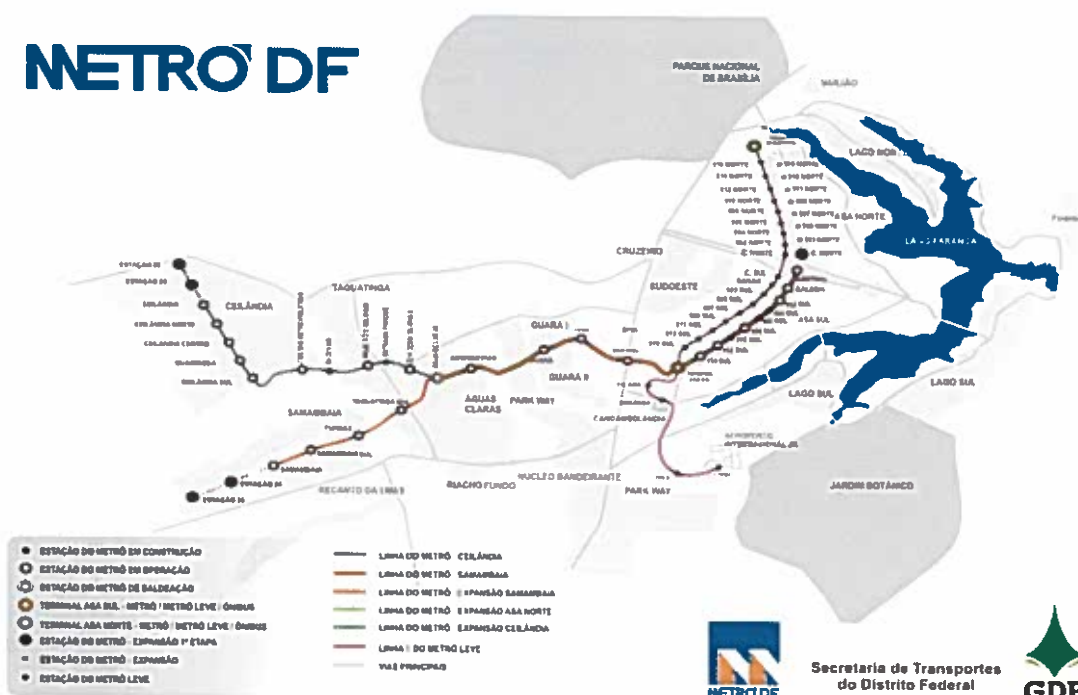
Considerando-se a similaridade do uso do solo, entre a estação 110 Sul e as estações 108 e 112 Sul, já operacionais, e admitindo-se como parâmetro a demanda de usuários médio dessas duas estações nos anos de 2011 e 2012, estima-se para esta estação uma demanda aproximada de 2.437 passageiros/dia.

8. O empreendimento previsto apresenta complementaridade e integração com outro(s) projeto(s) financiado(s)? Caso afirmativo, especifique.

Sim, por ser parte de um planejamento que visa integrar todo o território do Distrito Federal, a complementação das estações da Linha 1 do Metrô na Asa Sul se interliga a outros empreendimentos, como o Expresso DF Eixos Sul, Norte, Sudoeste e Oeste, com o VLT e a Linha 2 do Metrô. Apresenta relação direta com o projeto para aquisição de trens para o Metrô, objeto de outra Carta Consulta.

Além disso, é previsto pelo Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal que seja feita a integração física, tarifária e operacional entre os empreendimentos, buscando uma atuação sistêmica, tornando o sistema de transporte mais eficiente e eficaz para a população.

9. Anexar mapa(s) com a localização da(s) obra(s) e do(s) traçados(s) geométrico(s).



Setor Protocolo Legislativo
 PL Nº 1978/2014
 Folha Nº 36 *Tambor*



CARACTERIZAÇÃO TÉCNICA DA PROPOSTA

1. Possui projeto básico ou anteprojeto para RDC contratação integrada? (X) Sim () Não

2. Possui projeto executivo? (X) Sim () Não

3. Prazo para execução da obra (meses)? 18 meses

4. Plano Diretor e Plano de Mobilidade Urbana

4.1. Possui Plano Diretor? (X) Sim () Não

Legislação que aprovou o plano diretor: Lei Complementar nº 803/2009 atualizada pela Lei Complementar 854/2012.

Fase do plano diretor:

- (X) Aprovado
- () Em atualização
- () Em elaboração
- () Não possui, informar instrumento equivalente:

4.2. Possui Plano de Mobilidade Urbana? (X) Sim () Não

Legislação que aprovou o Plano de Mobilidade Urbana: Lei n.º 4.566, de 04 de maio de 2011.

Fase do Plano de Mobilidade Urbana:

- (X) Aprovado
- () Em atualização
- () Em elaboração
- () Não possui, informar instrumento equivalente:

4.3. Compatibilizar a proposição com as diretrizes do Plano Diretor, Plano de Mobilidade Urbana ou Instrumento Equivalente.

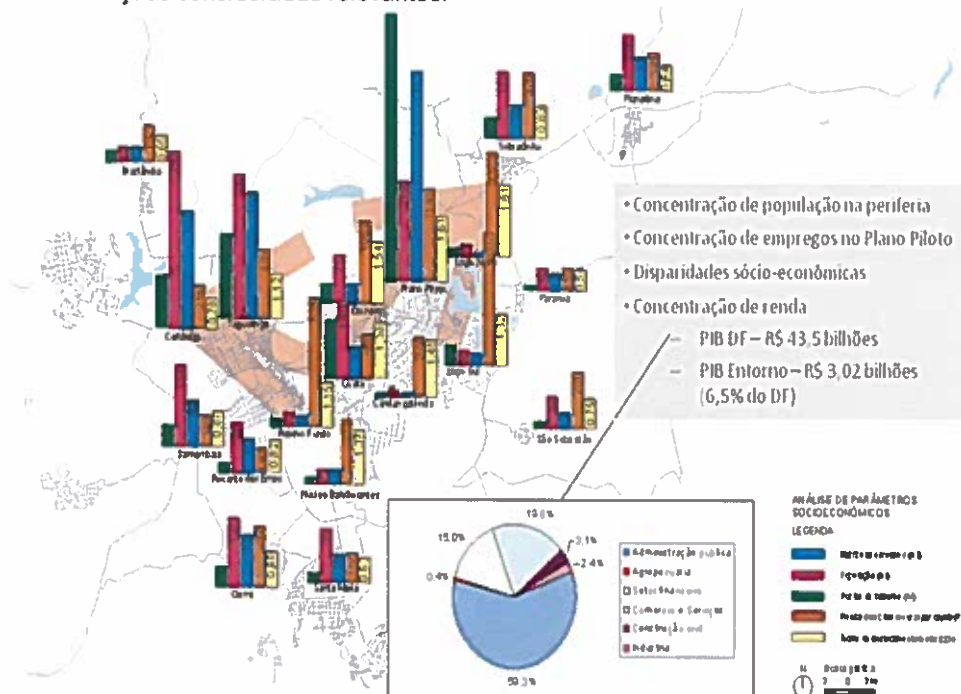
As estações foram consideradas nas alternativas 1a, 1b e 2 do Plano Diretor de Transporte Urbano - PDTU do Distrito Federal - DF.

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 3978 / 2014

Folha Nº 37 Paula

4.4. Anexar mapas/croquis explicitando zoneamento, manchas de adensamento populacional, renda e outras informações consideradas relevantes.



5. Situação Sócio-ambiental

5.1 Possui licenciamento ambiental? (X) Sim () Não

Caso sim, qual a situação do licenciamento ambiental:

() Protocolada no órgão competente

() Licença Prévia

() Licença de Instalação

(X) Outros: Autorização Ambiental nº 076/2013

Qual é o órgão responsável pelo licenciamento? Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos do Distrito Federal – IBRAM

5.2. A implantação da proposta implica em deslocamentos involuntários? () Sim (x) Não

Se sim, de que natureza?

() Desapropriações .

Quantificar os imóveis afetados de acordo com o uso:

() Residencial

() Comercial

Caracterização sócio-econômica:

() Indenizações

Quantificar os imóveis afetados de acordo com o uso.

() Residencial

() Comercial

Caracterização sócio-econômica:

() Reposição de imóveis (relocação/reassentamento)

Quantificar nº famílias afetadas.

() Residencial. Vinculado a programa habitacional? () Sim () Não

Se sim, qual?

() Comercial. Informar solução a ser adotada.

Caracterização sócio-econômica:

() Outros. Informar solução a ser adotada:

5.3. O empreendimento passou por audiência pública, consulta pública ou aprovação pelo conselho municipal? Descreva sobre a participação social na proposta.

Ainda não

Sector Protocolo Legislativo

26 Nº 1978/2014
 Folha Nº 38

6. Dados operacionais sobre o sistema de transporte proposto

6.1. Demanda de passageiros?

- a. Atual: 150 mil (pass/dia)
- b. Futura: 158 mil (pass/dia)

6.2. As intervenções físicas do projeto irão atingir e beneficiar mais de um município?

- Sim - No caso do DF, não existem municípios, mas sim Regiões Administrativas
- Não

Caso sim, quais? Ceilândia, Taguatinga, Samambaia, Guará, Águas Claras, Plano Piloto e as demais Regiões Administrativas por meio da integração.

6.3. Possui bilhetagem eletrônica?

- Sim. Já implantado
- Não. Mas existe projeto de implantação na proposta
- Sim. Em implantação
- Não

Caso sim, é possível utilizar o cartão em sistema de integração?

- Não
- Não. Mas a proposta inscrita prevê integração
- Sim. Quais os modais de transporte integrados? Metrô e algumas linhas ônibus

6.4. Fazer descrição do arranjo institucional do sistema de transporte urbano:

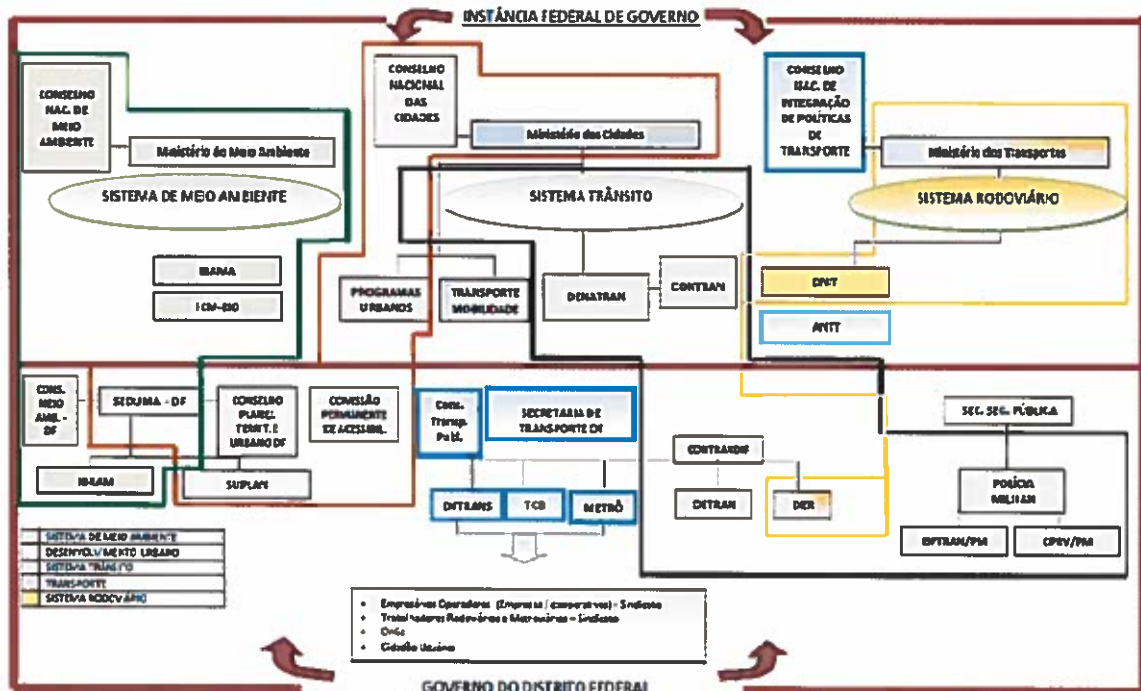


Diagrama 1: Do arranjo institucional da gestão do transporte no Distrito Federal, situação 2010

Banco Protocolo Legislativo
 72 Nº 3978 / 2014
 Folha Nº 39 Paula

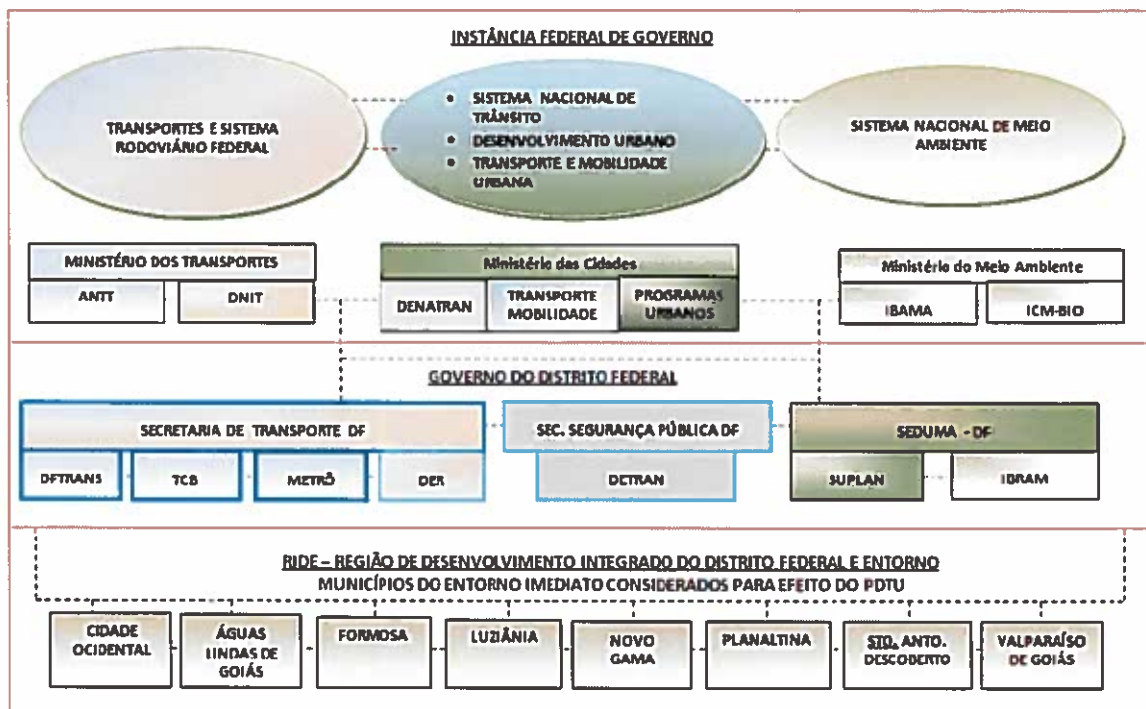


Diagrama 2: Instâncias políticas da gestão do transporte no Distrito Federal

6.5. Tipo de regulação do transporte público:

- (x) Concessão – Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – METRÔ - DF
- () Permissão
- () Autorização
- () Não regulamentado
- () Administração direta

7. Intervenção física

7.1. Qual dos itens compõe a intervenção a ser executada?

- a.() Implantação e qualificação de vias exclusivas para transporte público (trilhos ou canaletas para ônibus)
Quantidade? _____(km)
- b.() Implantação e qualificação de faixas exclusivas
Quantidade? _____(km)
- c.() Implantação de faixas preferenciais ou semi-exclusivas
Quantidade? _____(km)
- d.(X) Pontos de Parada (implantação e qualificação dos abrigos e estações de embarque/desembarque)
Quantidade? 03(und)
- e.() Implantação e qualificação de terminais.
Quantidade? _____(und)
- f.() Obras de Arte Especiais, desde que inseridas como solução para melhoria do transporte público.
Quantidade? _____(und)
- g.() Veículos sobre trilhos
Quantidade? _____(und)
- h.() Implantação e qualificação de calçadas.
Quantidade?
- i.() Implantação de infraestrutura cicloviária ao longo dos corredores de transporte coletivo e/ou que conectam bairros ao sistema de transporte
Quantidade? _____(km)
- j.() Paisagismo e mobiliário urbano ao longo dos corredores de transporte público.
- k.() Sistema de controle operacional

- l.() Equipamentos visando integração, controle e modernização do sistema de transporte público
- m.() Qualificação de áreas de influência de terminais e estações com volume elevado de pedestres
- n.() Outros. Especifique _____

QUADRO DE INVESTIMENTOS – por intervenção

ITEM	DISCRIMINAÇÃO	QUANTIFICAÇÃO	CUSTO UNITÁRIO (R\$)	CUSTO TOTAL (R\$)	FONTE (OGU / FIN / CONTRAPARTIDA / OUTRA OPERAÇÃO)
Estudos e Projetos					
	Plano de Reassentamento e Medidas Compensatórias				
	Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica				
	Elaboração de projeto básico ou elaboração de estudos complementares ao projeto básico				
	Elaboração de projeto executivo da obra				
Obras e Serviços					
	Serviços Preliminares				
	Obras Viárias				
	Sinalização Viária				
	Microdrenagem				
	Terminais				
	Abrigos e Estações	03	26.316.666,67	78.950.000,00	FIN/Contrapartida
	Obras de Arte Especial				
	Calçadas e Equipamentos de Acessibilidade				
	Infraestrutura Cicloviária				
	Paisagismo e Mobiliário Urbano				
	Serviços Complementares				
	Equipamentos visando integração, controle e modernização do sistema de transportes				
	Outros. Especifique:				
Aquisição de Veículos					
	Outros. Especifique:				
<i>Discriminar outros itens</i>					
Ações do Plano de Reassentamento e Medidas Compensatórias					
	Trabalho Social				
	Desapropriação				
	Indenizações				
	Produção de Moradias				
<i>Discriminar ações previstas no plano de reassentamento e medidas compensatórias</i>					
Total				78.950.000,00	FIN/Contrapartida

Sist. Protocolo Legislativo
 PL Nº 1978/2014
 Folha Nº 42 *Paula*



MINISTÉRIO DAS CIDADES
Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana

PROTOCOLO: 009705.02.88/2013-64
Data do registro da proposta:

IDENTIFICAÇÃO DO PROPONENTE

Proponente: Governo do Distrito Federal
Município Beneficiado: Distrito Federal
Estado: Distrito Federal
Nome Entidade: Governo do Distrito Federal

CNPJ: 00.394.692/0001-08
Endereço da Sede: Praça do Buriti s/n Anexo do Palácio do Buriti
CEP: 70.070-500 Tel/Fax: (61) 3961-4441/3961-4663

Representante Legal: Agnelo Santos Queiroz Filho
CPF Representante Legal: 196.676.555-04
Responsável Proposta: Cristiane Collet Battiston

CPF Responsável Proposta: 033.637.299-01
Cargo Responsável: Coordenadora Chefe de Planejamento e Gestão da Casa Civil da Governadoria
E-mail Responsável: cristiane.battiston@buriti.df.gov.br Tel:(61) 3961-4471

DADOS FINANCEIROS DA PROPOSTA

1. Valor do Financiamento (R\$): 220.000.000,00
2. Valor de Contrapartida (R\$): 11.580.000,00
3. Valor do Investimento (R\$): 231.580.000,00

INFORMAÇÕES DA PROPOSTA

1. Título do Empreendimento:
Aquisição de 10 trens para a Linha 1 do Metrô-DF e compra de suas peças sobressalentes.

2. Qual a ordem de prioridade desta proposta? 3º

3. Tipo de Sistema de Transporte:

- Metrô
 Trem Urbano
 VLT
 BRT
 Corredor Exclusivo de Ônibus
 Outro. Qual? _____

4. Modalidade da Proposta

- Projetos e Estudos
 Obras
 Equipamentos. Aquisição de trens e peças sobressalentes

Setor Protocolo Legislativo
21 Nº 1978 / 2014
Folha Nº 43 *Paula*

5. Identificação do Objeto

O objeto compreende a aquisição de 10 novos trens para a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal, bem como, fornecimento de suas peças sobressalentes, tendo como objetivo primordial a ampliação da atual capacidade de transporte de passageiros da modalidade metroviária, uma vez que a frota atual, de 32 trens, não será suficiente para atender a Linha 1, hoje operacional, acrescido da demanda proveniente da futura expansão em Ceilândia e em Samambaia, conforme relatado no Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica, Social e Ambiental – EVTEA da expansão da Linha 1 do Metrô (2012), e da necessidade de retirada de trens atuais para modernização.

6. Justificativa da Proposta

A aquisição de novos trens justifica-se por dois principais fatores: aumento da demanda e modernização.

Primeiramente, o fator da demanda, que com a extensão da Linha 1, mais tempo o trem levará para percorrer seu trajeto, elevando o tempo de espera dos passageiros, acumulando mais usuários nas estações e reduzindo a eficiência do sistema, tornando-o menos atrativo. Sendo assim, a aquisição de novos trens permitirá a operação com headway de 3min no tronco, na hora de pico, auferindo maior eficácia ao sistema.

O outro aspecto relevante é a necessidade de modernização de 20 trens da série 1000, os primeiros trens adquiridos em 1994 e que permanecem em operação, mas precisam passar por atualizações tecnológicas, uma vez que muitos dos seus componentes não se encontram no mercado, por obsolescência, dificultando e encarecendo cada vez mais a manutenção do material rodante. Estima-se que esse trabalho terá duração aproximada de 80 meses (5 anos), retirando trens de circulação e, conseqüentemente, afetando o atendimento a demanda neste período.

Tal previsão de incremento de frota já havia sido sinalizada no Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF (2011), ao antever a inclusão de novos trens aos investimentos necessários para atender a expansão do metrô e manter o *headway* de 3 minutos no troco, na hora de pico. Entre as obras metroviárias previstas nesta alternativa (conclusão das estações 104, 106 e 110 da Asa Sul; implantação das estações Onoyama e Estrada Parque; expansão em Ceilândia, Samambaia e Setor Comercial Norte), apenas a ampliação da linha até o final da Asa Norte não será contemplada no dimensionamento de frota objeto deste estudo.

Este projeto prevê, também, o fornecimento de peças sobressalentes de giro, aquisição imprescindível para que as manutenções pertinentes não sofram solução de continuidade, considerando que: a) a disponibilidade em estoque de peças de reposição agiliza o processo de reparação de falhas dos trens, garantindo a sua liberação à operação no curto prazo, minimizando possíveis prejuízos de oferta; e, b) o projeto dos novos trens será exclusivo para atender as especificidades apontadas pelo METRÔ-DF, conseqüentemente, há necessidade de aquisição de ferramentas específicas para atuação da equipe de

Setor Protocolo Legislativo
RL Nº 19781/2014
Folha Nº 44 Tabela

manutenção. O emprego das referidas ferramentas garante maior agilidade e segurança nas intervenções da manutenção, garantindo à operação maior confiabilidade e disponibilidade do material rodante.

7. Concepção da Proposta

Os estudos que apoiaram a implantação do Sistema de Transporte de Massa do Distrito Federal basearam-se no conceito de mobilidade com a utilização de um sistema integrado, composto por linhas troncais em tecnologia de maior capacidade, terminais de integração e linhas alimentadoras e distribuidoras.

Adicionalmente, partiu-se da premissa que o metrô funcionaria como indutor de ocupação urbana nas áreas onde seria desejável o desenvolvimento, como as cidades de Samambaia e de Águas Claras, ambas ainda em projeto, em 1987.

Neste sentido, o projeto do metrô de Brasília foi precedido de uma série de estudos técnicos elaborados a partir de 1976 para planejar o Sistema de Transporte de Massa do Distrito Federal. Os estudos efetuados basearam-se na ocupação do território e no crescimento populacional, ressaltando a prioridade para a questão no eixo Plano Piloto – cidades satélites a oeste/sudoeste, considerado o eixo prioritário de desenvolvimento pelos planos de ordenamento territorial (PEOT, POT, POUZO)¹. Em sua avaliação contemplaram as diferentes alternativas tecnológicas à época e consideraram o metrô a solução viável para o transporte de massa do Distrito Federal.

Hoje consolidado como um importante modal de transporte público à disposição da população, a Linha 1 do metrô, considerada prioritária nos estudos desenvolvidos, liga o Plano Piloto aos núcleos habitacionais mais populosos do Distrito Federal: Ceilândia, Taguatinga, Samambaia, Águas Claras e Guará.

Configuração atual da Linha 1 do Metrô

O sistema de transportes de passageiros sobre trilhos do Distrito Federal – Metrô, atualmente conta com a frota de 32 trens e 24 estações em operação comercial, distribuídas ao longo de 42 Km de vias, com dois ramais operando em sistema “Y”: o Verde (32,6 km), com destino a Ceilândia e o Laranja (27,5 km), com destino a Samambaia. Os dois ramais têm um tronco comum de 19,4 km, que vai da Estação Central (CTL) à Estação Águas Claras (CLA).

O traçado da Linha Prioritária – rede básica – do METRÔ-DF delimita um esquema operacional de entroncamento e bifurcação em linha única. Historicamente, em todos os sistemas metroviários, a operação de linha em formato de “Y” decorreu da implantação inicial de um sistema metroviário. Com o passar dos anos, a ampliação da extensão da via, agregada ao aumento do carregamento, tomaram as estratégias operacionais inócuas para atender, com mesmo padrão, a uma das “pernas” do “Y”.

¹ Estudos de ordenamento do território efetuados pelo Governo do Distrito Federal: PEOT: Plano Estrutural de Ordenamento Territorial, 1977; POT: Plano de Ordenamento Territorial, 1985; POUZO: Plano de Ordenamento, Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal, 1986/1990.

Para dirimir o problema da operação eficiente de um carrossel único em "Y", a alternativa seria aumentar a oferta de material rodante, ou seja, a densidade de trens em operação, e, concomitantemente, modernizar os sistemas de energia, sinalização, controle e telecomunicações.

Mesmo assim, tais melhorias são limitadas em seus alcances, principalmente nos casos em que o sistema em "Y" cresce a partir de prolongamentos da linha existente, e não com a implantação de nova linha operacional que constitua rota alternativa para um mesmo destino.

Conforme apresentado no Relatório Técnico nº 001/2013 – DOM, de 08/08/2013, para calcular a oferta de lugares no sistema foram empregados os dados do período de 07 de julho a 1º de agosto de 2013, considerando somente as viagens em que o trem realizou o percurso completo entre duas estações terminais (Tabela 1). Foram excluídas do rol de amostras as 50 amostras de maior e as 50 de menor valor absoluto, buscando eliminar situações de anormalidade na operação.

Tabela 1: Tempos de percurso.

Trecho	Tempo médio	Amostras
CTL – ASA	00:13:00	3.426
ASA – CLA	00:15:00	3.426
CLA – CEI	00:19:15	1.706
CLA – SAM	00:10:55	1.720
Manobra em CTL	00:02:00	3.915
Tempo de volta		
CTL para CEI	00:46:45	
CTL para SAM	00:38:25	
Tempo de volta		
CEI	01:36:30	
SAM	01:19:50	
Total	02:56:20	

Fonte: Metrô-DF

Os tempos de viagem expressam o tempo entre a partida e a chegada entre duas estações terminais, sendo válidos para as duas vias, uma vez que as diferenças dos tempos de percurso são inferiores a 30 segundos. O tempo de volta considera os tempos de percurso dos diversos trechos acrescidos da manobra de reversão na Zona de Manobra em Central.

A seguir, com base nos tempos de percurso, foi feito o cálculo das velocidades médias nos respectivos trechos. A tabela 2 permite a comparação entre os tempos de percurso, tamanho dos trechos e velocidade média em cada um deles.

Tabela 2: Velocidade média por trecho.

Trecho	CTL – ASA	ASA – CLA	CLA – CEI	CLA – SAM
Tempo de percurso	00:13:00	00:15:00	00:19:15	00:10:55
Distância percorrida (km)	7,3	11,4	13	7,5
Velocidade média (km/h)	33,69	45,60	40,52	41,22
Estações operacionais	6	6	8	4
Total de estações	9	6	10	4

Fonte: Metrô-DF

Com base nos tempos de percurso acima estabelecidos, foram calculados os intervalos entre trens para a estratégia de circulação em Y-1 (um trem alternadamente para cada ramal). O cálculo considerou o tempo total de volta, soma das voltas de cada ramal, dividido pelo número total de trens. O intervalo para o tronco é dado pelo intervalo dos ramais dividido por 2, uma vez que no tempo total de volta temos duas vezes o percurso realizado no trecho do tronco. A tabela 3 mostra os intervalos possíveis no tronco e ramais em função do número de trens em circulação.

Tabela 3: Intervalo em função do número de trens.

Nº trens	Tronco	Ramais
23	00:03:50	00:07:40
24	00:03:40	00:07:21
25	00:03:32	00:07:03
26	00:03:23	00:06:47
27	00:03:16	00:06:32
28	00:03:09	00:06:18
29	00:03:02	00:06:05
30	00:02:56	00:05:53

Fonte: Metrô-DF

Diante destes dados (Tabela 3), considerando a configuração atual da Linha 1 do metrô, é possível concluir que para o atendimento da premissa de projeto de 1992, que estabelecia a meta de um intervalo de 3 minutos no tronco, seriam necessários 29 trens em circulação na hora de pico. Ainda que haja crescimento da demanda advindo das estações operacionais, este incremento já foi objeto do Estudo de Viabilidade da Linha 1 do metrô (1991), bem como, no Parecer Técnico nº 001/2009 – OPE/DOM/METRÔ-DF, resultando na frota atual de 32 trens.

Análise da Demanda

Segundo o Censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, a população do Distrito Federal, em 2010, correspondia a 2.570.160 habitantes, sendo 97% dos habitantes residentes em áreas urbanas. A população urbana no Distrito Federal cresceu 23% na última década, e o crescimento populacional médio anual foi de 2,28%, muito superior ao registrado no país, de 1,17%.

As cidades de Samambaia e Ceilândia compõem, juntamente com Taguatinga, o quadrante mais populoso do Distrito Federal e, ainda da análise dos dados do Censo 2010 do IBGE, é possível concluir que, entre as Regiões Administrativas do DF, Ceilândia continua sendo a mais populosa (402.729 habitantes), seguida de Taguatinga (221.909), Brasília (209.855) e Samambaia (200.874). Considerando esta área populosa e ainda agregando a população de Águas Claras (135.685) e Guará (142.833), pode-se afirmar que na área do traçado do metrô concentra-se 53% da população do DF.

Segundo os dados da Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios – PDAD de 2013, as cidades de Ceilândia e Samambaia apresentam baixa renda per capita, de 1,07 e 1,19 salário mínimo, respectivamente, sendo sua população altamente dependente do transporte público. Ainda, segundo a Pesquisa Origem/Destino (O/D) 2009, apresentada no PDTU/DF (2011), no que se refere aos domicílios

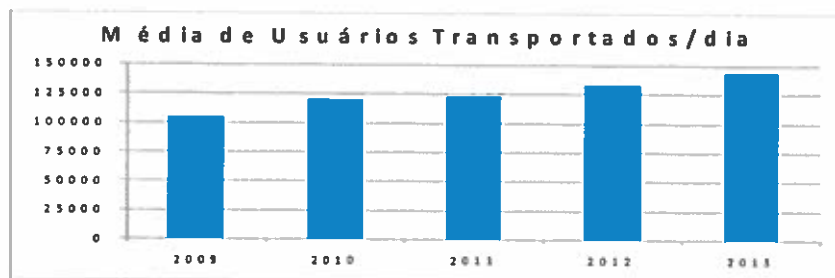
localizados nas Regiões Administrativas – RAs atendidas pelo traçado do metrô foi constatado que 81% dos motivos de viagem da população estão relacionados à educação e ao trabalho, independentemente do modal adotado. As viagens por motivo de trabalho predominam, uma vez que a grande maioria das Regiões Administrativas apresenta expressivos déficits em seus balanços de geração de postos de trabalho.

Notadamente, entre os trabalhadores residentes na Região Administrativa de Ceilândia, segundo a PDAD2 (2013), 36,88% trabalham na própria RA, 44,24% trabalham nas regiões administrativas atendidas pelo sistema metroviário (28,21% em Brasília – Plano Piloto, 10,95% em Taguatinga, 2,41% em Águas Claras, 1,49% no Guará, 1,18% em Samambaia) e 9,44% em vários locais. Em Samambaia, o perfil da população se assemelha à população de Ceilândia, sendo que entre os trabalhadores residentes 29,28% trabalham na própria RA, 49,03% trabalham nas regiões administrativas atendidas pelo sistema metroviário (32,34% em Brasília – Plano Piloto, 9,17% em Taguatinga, 3,2% em Águas Claras, 1,12% no Guará, 3,2% em Ceilândia) e 9,76% em vários locais.

Em termos de geração de postos de trabalho, somente o Plano Piloto representa 47,72% das ocupações existentes no Distrito Federal, conforme a PDAD/DF (2011) e, somado às outras 4 principais regiões empregadoras (Taguatinga, Ceilândia, Samambaia e Guará), localizadas na área de influência da Linha 1 do metrô, respondem por 69% dos postos de trabalho existentes no DF. Para o futuro, o Cenário Tendencial 2020, apresentado no PDTU/DF (2011), antevê que Brasília terá 34,9% das ofertas de emprego e o Eixo Oeste deverá expandir o número de empregos, sendo que Ceilândia deverá ser o subcentro mais forte. Desse cenário é possível estimar que as Regiões Administrativas localizadas na área de influência da Linha 1 do metrô oferecerão 79% do emprego total do Distrito Federal, em 2020.

Embora estejam previstas ações de revitalização das Áreas de Desenvolvimento Econômico, de implantação de novas áreas e pólos multifuncionais, bem como, diversos estímulos concedidos pelo governo, visando, de alguma forma, gerar empregos nas áreas com maior densidade populacional, essa descentralização não será suficientemente intensa para acabar com a primazia da área central na oferta de trabalho, segundo o PDTU/DF (2011). Dessa forma, a importância do sistema metroviário para essa população tem sido revertida em números. Nos últimos 5 anos a demanda da linha 1 do metrô vem crescendo a uma taxa média de 8,5% a.a, conforme Gráfico 1, nível muito acima do crescimento nos últimos cinco anos da População Economicamente Ativa – PEA (3,3%)² no Distrito Federal.

Gráfico 1: Média de usuários transportados por dia na linha 1 do metrô



Fonte: Metrô-DF

² Pesquisa de Emprego e Desemprego no Distrito Federal – PED (2012), elaborada pela CODEPLAN

Esse crescimento ainda tem muito potencial, pois se trata de uma demanda basicamente lindeira, sem que haja integração modal com ônibus para alimentar o metrô, mas que mesmo assim vem aumentando, principalmente no horário de pico. Além do crescimento da demanda, outro aspecto importante é que diferentemente da oferta de trens, equilibrada nos dois sentidos da via, a demanda do Sistema Metroviário do Distrito Federal ainda se apresenta pendular, preponderante no pico da manhã, no sentido cidades-satélites para o centro, enquanto que no pico da tarde, isso se inverte, apresentando-se de forma desigual ao longo do dia.

Acrescenta-se a esse incremento, a nova demanda projetada com a expansão da Linha 1. Além da expansão para o início da Asa Norte, serão estendidos, 3,5 km de via, com 2 estações em Samambaia, acrescentando 9.840 novos passageiros/dia, e 2 km de via, com 2 estações em Ceilândia, agregando mais 12.101 novos passageiros/dia, segundo o EVTEA (2012) que trata da expansão da Linha 1 do metrô.

Dimensionamento da Frota

Com a modernização da linha 1 do metrô, em andamento, restrições operacionais (sistemas de energia, sinalização, controle e telecomunicações) serão solucionadas permitindo a operação de uma frota de 39 trens. No entanto, segundo Vuchic (1981)³, além dos aspectos de capacidade técnica dos sistemas, dois parâmetros devem ser considerados para o dimensionamento da frota: i) o atendimento a demanda; e, ii) o headway, para tornar o modal de transporte atrativo.

Desta forma a simulação da oferta de capacidade de transporte para atendimento à demanda, irá considerar a análise apontada no EVTEA (2012), com crescimento da demanda da ordem de 4,6% a.a.; e, a falta de capacidade da frota de 29 trens em atender a demanda proveniente da entrada em operação da extensão em Ceilândia e Samambaia; e da Extensão da Asa Norte, com a construção da estação no Setor Comercial Norte (Asa Norte), totalizando 29 estações operacionais.

A seguir será apresentada a oferta de lugares no Cenário Nada a Fazer, em 2016, quando se estima a entrada em operação das estações da expansão em Ceilândia e Samambaia. Neste cenário foi considerada a operação Y2 e a oferta de 29 trens operacionais na hora/pico, para uma frota total de 32 trens, conforme apresentado na Tabela 4.

Tabela 4: Cenário Nada a Fazer - disponibilidade da oferta de lugares em função da operação no pico com 29 trens.

Terminal	Período	Início	Fim	Trens	Headway	Desp/h	Desp Total	Media de Lugares Ofertados / Hora / Sentido (6 pass/m ²)*	Total de Lugares Ofertados / Período (6 pass/m ²)*
CTL	Pico matinal	06:00:00	08:00:00	29	00:03:29	17,3	34,0	18 671	36 788
	Vale Diurno	08:00:00	16:45:00	16	00:06:18	9,5	83,0	10 301	89 806
	Pico vespertino	16:45:00	20:00:00	29	00:03:29	17,3	56,0	18 671	60 592
	Vale Noturno	20:00:00	23:30:00	14	00:07:12	8,3	29,0	9 014	31 378
CEI	Pico matinal	08:00:00	08:00:00		00:05:13	11,5	23,0	12 447	24 886
	Vale Diurno	08:00:00	16:45:00		00:12:36	4,8	41,0	5 151	44 362
	Pico vespertino	16:45:00	20:00:00		00:05:13	11,5	37,0	12 447	40 034
	Vale Noturno	20:00:00	23:30:00		00:14:24	4,2	14,0	4 507	15 148
SAM	Pico matinal	06:00:00	08:00:00		00:10:26	5,8	11,0	6 224	11 902
	Vale Diurno	08:00:00	16:45:00		00:12:36	4,8	41,0	5 151	44 362
	Pico vespertino	16:45:00	20:00:00		00:10:26	5,8	18,0	6 224	19 476
	Vale Noturno	20:00:00	23:30:00		00:14:24	4,2	14,0	4 507	15 148
Total de despachos diários							401 0	4 507	433 882

* Nível de serviço adotado para dimensionamento de frota metroferroviária, uma vez que o art. 46, do Decreto nº 26.516, de 30 de dezembro de 2005, define o nível máximo de lotação dos trens no Distrito Federal em 8 pass/m². Fonte: Metrô-DF.

³ Vuchic, Vukan R. (1981). *Urban Public Transportation*. Ed. Prentice-Hall, Inc. Englewood Cliff, New Jersey, USA. ISBN 0-13-939496-6

Setor Protocolo Legislativo
 26 Nº 1978 / 2014
 Folha Nº 49 *Tabela*

Comparando-se o Cenário Nada a Fazer de Oferta de Lugares com a demanda estimada para a hora/pico (7:00hs), apontada no EVTEA (2012) - Tabela 5 -, observa-se que adotando-se o nível de serviço (6 pass/m²), em 2018, o quantitativo de trens despachados em Ceilândia ficará aquém da demanda (119%), assim como os trens despachados de Samambaia (127%). Os usuários que desejarem embarcar nas estações do tronco ficariam sem a oferta do serviço, em razão do déficit de oferta apresentado nos ramais.

Tabela 5: Cenário Nada a Fazer (2018) - frota de 29 trens na hora/pico, nível de serviço (6 pass/m²)

	Nada a Fazer - Operação Y2 com 29 trens			
	CTL	CEI	SAM	TRONCO
Oferta	18.671	12.447	6.224	-1.541
Demanda	2.643	12.687	7.525	3.812
Índice de Ocupação (IO)	14%	102%	121%	-247%

Fonte: Metrô-DF

Simulando, então, a quantidade de trens necessária para atender o déficit de oferta apontado, em 2018, conforme Tabela 5, considera-se tão somente a demanda lindeira e adotando o nível de conforto de 6 pass/m². O resultado da simulação apontou a necessidade da frota de 38 Trens, operando com headway de 02:39 min, conforme apresentado na Tabela 6.

Tabela 6: Simulação da oferta de lugares, operando em Y2, com a frota de 38 Trens (2018)

Terminal	Periodo	Início	Fim	Trens	Headway	Desp/h	Desp Total	Média de Lugares Ofertados / Hora / Sentido (6 pass/m ²)*	Total de Lugares Ofertados/ Período (6 pass/m ²)*
CTL	Pico matinal	06:00:00	08:00:00	38	00:02:39	22,6	45,0	24.466	48.690
	Vale Diurno	08:00:00	16:45:00	16	00:06:18	9,5	83,0	10.301	89.806
	Pico vespertino	16:45:00	20:00:00	38	00:02:39	22,6	73,0	24.466	78.986
	Vale Noturno	20:00:00	23:30:00	16	00:06:18	9,5	33,0	10.301	35.706
CEI	Pico matinal	06:00:00	08:00:00		00:03:59	15,1	30,0	16.310	32.460
	Vale Diurno	08:00:00	16:45:00		00:12:36	4,8	41,0	5.151	44.362
	Pico vespertino	16:45:00	20:00:00		00:03:59	15,1	48,0	16.310	51.936
	Vale Noturno	20:00:00	23:30:00		00:12:36	4,8	16,0	5.151	17.312
SAM	Pico matinal	06:00:00	08:00:00		00:07:58	7,5	15,0	8.155	16.230
	Vale Diurno	08:00:00	16:45:00		00:12:36	4,8	41,0	5.151	44.362
	Pico vespertino	16:45:00	20:00:00		00:07:58	7,5	24,0	8.155	25.968
	Vale Noturno	20:00:00	23:30:00		00:12:36	4,8	16,0	5.151	17.312
Total de despachos diários							465,0		503.130

Fonte: Metrô-DF

Desta forma, foi possível recalcular o Índice de Ocupação para verificar o saldo de oferta de lugares, considerando a disponibilidade de 38 Trens na hora/pico, em 2018, conforme Tabela 7.

Tabela 7: Índice de Ocupação do Metrô-DF – ano 2018

	Operação Y2 com 38 trens			
	CTL	CEI	SAM	TRONCO
Oferta	24.466	16.310	8.155	4.253
Demanda	2.643	12.687	7.525	3.812
Índice de Ocupação (IO)	11%	78%	92%	90%

Fonte: Metrô-DF

Setor Protocolo Legislativo
21 Nº 1978/2014
Folha Nº 50 Paula

Cabe ressaltar que para garantir a qualidade do serviço, considerando o despacho de 38 Trens na hora/pico, implica dizer que a frota necessária para 2018 será de 42 Trens, isso porque é imperativo que 10% da frota seja disponibilizada para manutenções preventivas e/ou atenda eventuais necessidades do sistema.

Nesse sentido, para a superação dos problemas aqui relatados, a saturação da oferta de lugares e a falta de disponibilidade, é que esta proposta trata da aquisição de 10 novos trens.

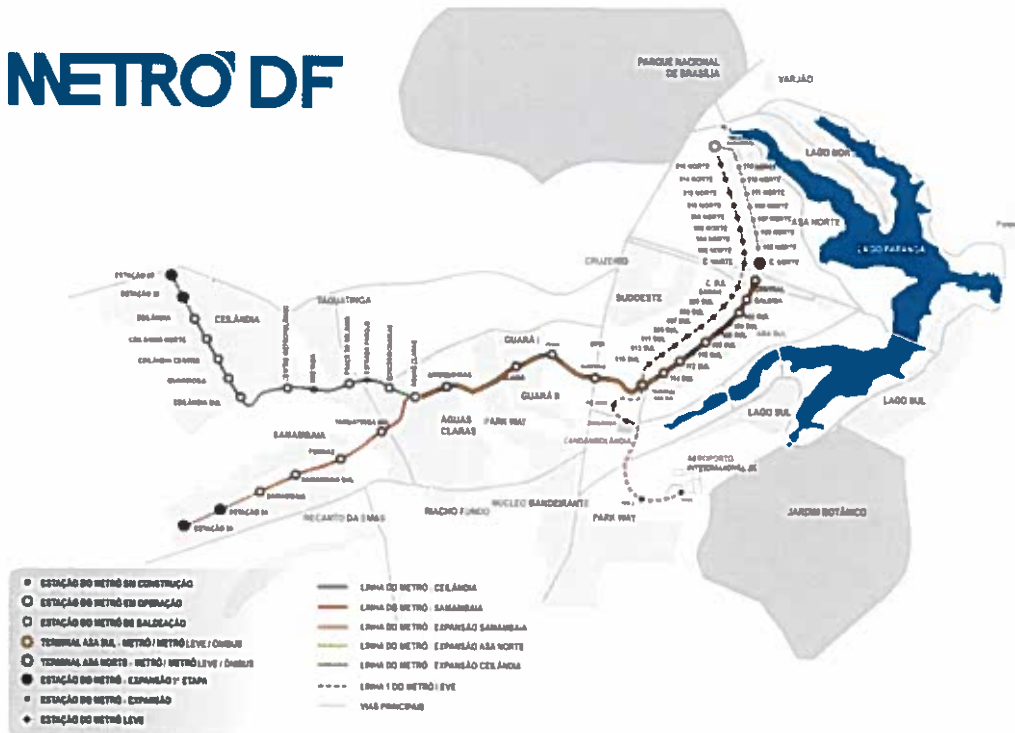
8. O empreendimento previsto apresenta complementaridade e integração com outro(s) projeto(s) financiado(s)? Caso afirmativo, especifique.

Sim, diretamente com o Projeto de Expansão e Modernização da Linha 1 do Metrô, contemplado no PAC Mobilidade Urbana Grandes Cidades.

Por ser parte de um planejamento que visa integrar todo o território do Distrito Federal, se interliga a outros empreendimentos, como o Expresso DF Eixos Sul, Norte, Sudoeste e Oeste, e o VLT.

9. Anexar mapa(s) com a localização da(s) obra(s) e do(s) traçados(s) geométrico(s).

Figura: Linha 1 do Metrô-DF, com a expansão proposta na Asa Norte, em Ceilândia e em Samambaia



Fonte: Metrô-DF

CARACTERIZAÇÃO TÉCNICA DA PROPOSTA

1. Possui projeto básico ou anteprojeto para RDC contratação integrada? (x) Sim () Não

2. Possui projeto executivo? () Sim (x) Não

3. Prazo para execução da obra (meses)? 24 meses

4. Plano Diretor e Plano de Mobilidade Urbana

4.1. Possui Plano Diretor? (X) Sim () Não

Legislação que aprovou o plano diretor: Lei Complementar nº 803/2009 atualizada pela Lei Complementar 854/2012.

Fase do plano diretor:

(X) Aprovado

() Em atualização

() Em elaboração

() Não possui, informar instrumento equivalente: _____

4.2. Possui Plano de Mobilidade Urbana? (X) Sim () Não

Legislação que aprovou o Plano de Mobilidade Urbana: Lei nº 4.566, de 04 de maio de 2011.

Fase do Plano de Mobilidade Urbana:

(X) Aprovado

() Em atualização

() Em elaboração

() Não possui, informar instrumento equivalente: _____

4.3. Compatibilizar a proposição com as diretrizes do Plano Diretor, Plano de Mobilidade Urbana ou Instrumento Equivalente.

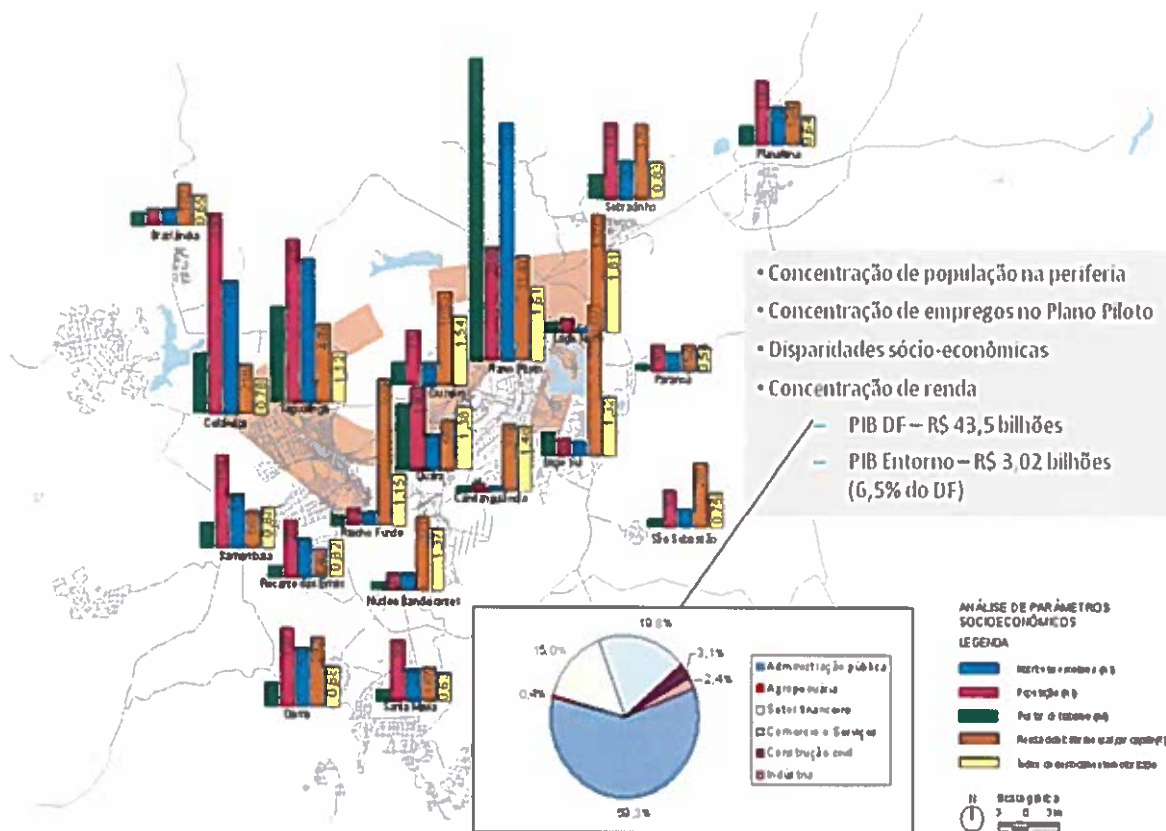
Tal previsão de incremento de frota já havia sido sinalizada no Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF (2011), ao antever 18 novos trens aos investimentos necessários para atender a expansão do metrô e manter o headway de 3 minutos no tronco, na hora de pico. Entre as obras metroviárias previstas (conclusão das estações 104, 106 e 110 da Asa Sul; implantação das estações Onoyama e Estrada Parque; expansão em Ceilândia, Samambaia e Setor Comercial Norte); apenas a ampliação da linha até o final da Asa Norte não será contemplada no dimensionamento de frota previsto.

4.4. Anexar mapas/croquis explicitando zoneamento, manchas de adensamento populacional, renda e outras informações consideradas relevantes.

Setor Protocolo Legislativo

IL Nº 19781/2014

Folha Nº 52 *Tamb*



5. Situação Sócio-ambiental

5.1 Possui licenciamento ambiental? (X) Sim () Não

Caso sim, qual a situação do licenciamento ambiental:

- () Protocolada no órgão competente
 () Licença Prévia
 () Licença de Instalação
 (X) Outros: Licença de Operação nº 099/2013 – IBRAM

Qual é o órgão responsável pelo licenciamento? Instituto Brasília Ambiental - IBRAM/DF

5.2. A implantação da proposta implica em deslocamentos involuntários? () Sim (x) Não

Se sim, de que natureza?

() Desapropriações .

Quantificar os imóveis afetados de acordo com o uso:

- () Residencial
 () Comercial

Caracterização sócio-econômica:

() Indenizações

Quantificar os imóveis afetados de acordo com o uso.

- () Residencial
 () Comercial

Caracterização sócio-econômica:

Setor Protocolo Legislativo

22 Nº 1978/2014
 Folha Nº 53

Reposição de imóveis (relocação/reassentamento)

Quantificar n° famílias afetadas.

Residencial. Vinculado a programa habitacional? Sim Não

Se sim, qual?

Comercial. Informar solução a ser adotada.

Caracterização sócio-econômica:

Outros. Informar solução a ser adotada:

5.3. O empreendimento passou por audiência pública, consulta pública ou aprovação pelo conselho municipal? Descreva sobre a participação social na proposta.

Ainda não, mas a aquisição de trens, quando do processo licitatório, passará por audiência pública.

6. Dados operacionais sobre o sistema de transporte proposto

6.1. Demanda de passageiros?

a. Atual: 150 mil (pass/dia)

b. Futura (2018): 195 mil (pass/dia)

6.2. As intervenções físicas do projeto irão atingir e beneficiar mais de um município?

Sim - No caso do DF, não existem municípios, mas sim Regiões Administrativas

Não

Caso sim, quais? Ceilândia, Taguatinga, Samambaia, Guará, Águas Claras, Plano Piloto e as demais Regiões Administrativas por meio da integração.

6.3. Possui bilhetagem eletrônica?

Sim. Já implantado

Não. Mas existe projeto de implantação na proposta

Sim. Em implantação

Não

Caso sim, é possível utilizar o cartão em sistema de integração?

Não

Não. Mas a proposta inscrita prevê integração

Sim. Quais os modais de transporte integrados? Metrô e algumas linhas ônibus

7. Intervenção física

7.1. Qual dos itens compõe a intervenção a ser executada?

- a.() Implantação e qualificação de vias exclusivas para transporte público (trilhos ou canaletas para ônibus)
Quantidade? _____(km)
- b.() Implantação e qualificação de faixas exclusivas
Quantidade? _____(km)
- c.() Implantação de faixas preferenciais ou semi-exclusivas
Quantidade? _____(km)
- d.() Pontos de Parada (implantação e qualificação dos abrigos e estações de embarque/desembarque)
Quantidade? _____(und)
- e.() Implantação e qualificação de terminais.
Quantidade? _____(und)
- f.() Obras de Arte Especiais, desde que inseridas como solução para melhoria do transporte público.
Quantidade? _____(und)
- g.(X) Veículos sobre trilhos
Quantidade? 10 (und) - Metrô
- h.() Implantação e qualificação de calçadas.
Quantidade? _____(km)
- i.() Implantação de infraestrutura cicloviária ao longo dos corredores de transporte coletivo e/ou que conectem bairros ao sistema de transporte
Quantidade? _____(km)
- j.() Paisagismo e mobiliário urbano ao longo dos corredores de transporte público.
- k.() Sistema de controle operacional
- l.() Equipamentos visando integração, controle e modernização do sistema de transporte público
- m.() Qualificação de áreas de influência de terminais e estações com volume elevado de pedestres
- n.() Outros. Especifique _____

QUADRO DE INVESTIMENTOS – por intervenção

ITEM	DISCRIMINAÇÃO	QUANTIFICAÇÃO	CUSTO UNITÁRIO (R\$)	CUSTO TOTAL (R\$)	FONTE (OGU / FIN / CONTRAPARTIDA / OUTRA OPERAÇÃO)
Estudos e Projetos					
	Plano de Reassentamento e Medidas Compensatórias				
	Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica				
	Elaboração de projeto básico ou elaboração de estudos complementares ao projeto básico				
	Elaboração de projeto executivo da obra				
Obras e Serviços					
	Serviços Preliminares				
	Obras Viárias				
	Sinalização Viária				
	Microdrenagem				
	Terminais				
	Abrigos e Estações				
	Obras de Arte Especial				
	Calçadas e Equipamentos de Acessibilidade				
	Infraestrutura Cicloviária				
	Paisagismo e Mobiliário Urbano				
	Serviços Complementares				
	Equipamentos visando integração, controle e modernização do sistema de transportes				
	Outros. Especifique:				
	Aquisição de Veículos	10	R\$ 21.000.000,00	R\$ 210.000.000,00	FIN/Contrapartida
	Outros. Especifique: Equipamentos nacionais de manutenção (peças sobressalentes)			R\$ 21.580.000,00	FIN/Contrapartida
<i>Discriminar outros itens</i>					
Ações do Plano de Reassentamento e Medidas Compensatórias					
	Trabalho Social				
	Desapropriação				
	Indenizações				
	Produção de Moradias				
<i>Discriminar ações previstas no plano de reassentamento e medidas compensatórias</i>					
Total				R\$ 231.580.000,00	FIN/Contrapartida



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

PRESIDÊNCIA

Assessoria de Plenário e Distribuição



Assunto: Distribuição do Projeto de Lei nº 1.978/2014 (Mensagem do Governador nº 221/2014)

Autoria: Poder Executivo ("Altera a Lei nº 5.002, de 20 de dezembro de 2012, que autoriza o Poder Executivo a contratar operações de crédito com o BNDES")

Ao SPL para indexação e, em seguida, ao SACP, para conhecimento e providências protocolares, informando que a matéria tramitará, em análise de mérito, na CEOF (RICLDF, art. 64, II, "c") e, em análise de admissibilidade, na CEOF (RICLDF, art. 64, II, "a") e na CCJ (RICLDF, art. 63, I).

Informo ainda que, conforme solicitado na Mensagem do Governador, o projeto tramitará sob regime de urgência, nos termos do art. 73 da Lei Orgânica do Distrito Federal.

Em 20/08/2014.

Leonardo Címon Simões de Araújo

Matrícula 16.809

Consultor Legislativo

Leonardo Címon Simões
Matr.: 16.809-15
Consultor Legislativo
Assessoria de Plenário e Distribuição

Setor Protocolo Legislativo
PL Nº 1978/2014
Folha Nº 58 Paula