

Ao Protocolo Legislativo para registro e, em seguida à CEOF e COA.

Em, 19, 04, 07.

Em 19, 04, 07

Assessoria de Plenário

Assessoria de Plenário
Assessoria de Plenário

REGIME DE
URGÊNCIA

MENSAGEM

N.º 084 /2007 - GAG

Brasília/DF, 19 de abril de 2007

Excelentíssimo Senhor Presidente da Câmara Legislativa do Distrito Federal,

Tenho a honra de dirigir-me a Vossa Excelência e a seus ilustres Pares a fim de submeter à apreciação dessa Casa Legislativa o anexo Projeto de Lei, que trata do pedido de autorização para que o Distrito Federal possa contratar operação de crédito externo com o Banco Interamericano de Desenvolvimento- BID, no montante até US\$ 180.000.000,00 (cento e oitenta milhões de dólares dos Estados Unidos da América). Esses recursos, somados a outras fontes, a título de contrapartida, irão compor o *funding* que custeará as despesas com o *Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal - Brasília Integrada*.

2. Esse Programa teve a sua preparação aprovada pela Comissão de Financiamentos Externos-COFIEX, órgão colegiado do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, mediante a Recomendação n.º 708, de 26/4/2004 e está devidamente incluído no Anexo V (Demonstrativo das Operações de Crédito) da Sétima Revisão, relativa ao período 2006-2008, do Programa de Reestruturação e Ajuste Fiscal do Distrito Federal- PAF/DF, integrante do Contrato de Confissão, Promessa de Assunção, Consolidação e Refinanciamento de Dívidas n.º 003/99 STN/COAFI, firmado entre o Distrito Federal e a União, em 29/7/1999.

3. O intento de prover a população do Distrito Federal de um sistema de transporte público urbano, de concepção renovadora e eficaz, está demandando do Governo do Distrito Federal a adoção de um programa de transporte público urbano, cujos componentes e intervenções necessários à sua implementação são de manifesta complexidade e amplitude para um investimento dessa magnitude.

4. O Programa abrangerá diversas regiões do Distrito Federal e suas intervenções provocarão impactos que resultarão em benefícios imediatos à melhoria da qualidade de vida dos habitantes do Distrito Federal, notadamente aquela parcela da população que mais demanda um sistema de transporte urbano integrado, barato, rápido, seguro e universal e que atenda às condições reais de um desenvolvimento urbano sustentável regional. O "Sumário Executivo do Programa de Transporte Urbano do Distrito - Brasília Integrada", em anexo, possibilitará conhecer mais amiúde a concepção integral do Programa.

A Sua Excelência o Senhor
Deputado Distrital ALÍRIO DE OLIVEIRA NETO
Presidente da Câmara Legislativa do Distrito Federal
NESTA

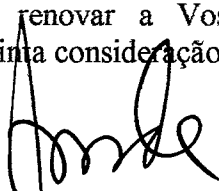
PROCOLO LEGISLATIVO
PL Nº 290/2007
Fls. N.º 1

Assessoria de Plenário
Recebi em 19/04/07 às 15:05
Wellington 16965
Assinatura

5. Cumpre-me ressaltar que o Governo do Distrito Federal, está adotando uma gestão fiscal austera, por meio da economicidade e racionalidade dos recursos públicos, visando com isso, suprir um quadro de capacidade de endividamento e de pagamento suficiente para, respectivamente, habilitar-se a receber tanto este quanto novos aportes de operações de crédito e honrar os compromissos financeiros assumidos por conta desses aportes.

6. Ante a oportunidade e relevância da questão, solicito aos membros dessa Casa a apreciação da matéria sob o regime de urgência, conforme previsto no artigo 73 da Lei Orgânica do Distrito Federal.

7. Certo de que o assunto será favoravelmente acolhido por essa ilustre Casa de Leis, aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência, e aos demais Deputados, manifestação de alto apreço e distinta consideração.



JOSÉ ROBERTO ARRUDA
Governador do Distrito Federal

PROTOCOLO LEGISLATIVO
PL Nº 290/2007
Fls. N.º 2

PROJETO DE LEI Nº

PL 290 /2007

DE 2007.

Autoriza o Poder Executivo a contratar empréstimo externo com o Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID e dá outras providências.

A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL, DECRETA:

Art. 1º O Poder Executivo fica autorizado a contratar operação de crédito externo com o Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, no valor até US\$ 180.000.000,00 (cento e oitenta milhões de dólares dos Estados Unidos da América), destinados a financiar a implantação do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal - Brasília Integrada.

Art. 2º O Poder Executivo fica, também, autorizado a vincular como contragarantias à garantia da União, as cotas de repartição de receitas previstas nos arts. 157, 158 e 159, complementadas pelas receitas tributárias estabelecidas nos arts. 155 e 156, nos termos do art. 167, § 4º, todos da Constituição Federal, bem como oferecer outras garantias em direito admitidas.

Art. 3º O Poder Executivo consignará nos orçamentos anuais e nos planos plurianuais do Distrito Federal, durante o prazo que vier a ser estabelecido para o financiamento, dotações suficientes para o pagamento das parcelas de amortização, juros e encargos acessórios, bem como para suprir os valores da contrapartida necessários à sua execução.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 5º Revogam-se as disposições em contrário.

PROTOCOLO LEGISLATIVO
PL Nº 290/2007
Fls. N.º 3

PL

SUMÁRIO EXECUTIVO DO PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO DO DF – BRASÍLIA INTEGRADA

I. O PROGRAMA

1. INTRODUÇÃO

O Programa de Transporte Urbano do DF - Brasília Integrada - tem como objetivo geral promover a mobilidade no Distrito Federal, a fim de aumentar a integração dos núcleos urbanos da área metropolitana de Brasília e melhorar as condições de equidade e qualidade de vida da população.

As ações propostas possuem foco na implantação de uma nova concepção de operação do sistema de transporte público coletivo, fundamentada na idéia de integração entre itinerários de ônibus - ônibus - metrô. As intervenções físicas contextualizam-se como um meio de viabilizar o modelo de gestão.

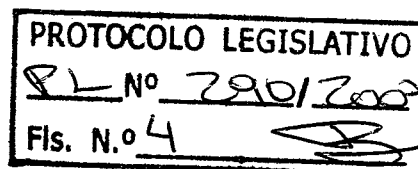
As ações do Programa focadas na melhoria operacional de transporte, da modalidade ônibus, têm em conta que o Metrô possui estratégia própria de expansão e, especialmente, que no momento presente opera com folga em sua capacidade instalada - função da não integração com a modalidade rodoviária.

Estão previstas construções e melhorias no sistema viário urbano e rodoviário do Distrito Federal, estabelecimento de vias exclusivas para ônibus, nos principais pontos de transferência de passageiros de transporte público coletivo, construção de terminais de passageiros, implementação da bilhetagem automática e um amplo conjunto de ações no âmbito da melhoria da gestão e do fortalecimento institucional do Sistema de Transporte Urbano do DF.

2 COMPONENTES DO PROGRAMA

Para o desenvolvimento do Programa, este foi dividido em três componentes, descritos a seguir.

2.1 ESTUDOS TÉCNICOS DE ENGENHARIA



Programa de Transporte Urbano - Brasília Integrada

Compreende os estudos necessários para a preparação do Programa e envolve a análise de demanda, simulações de trânsito, estudos ambientais e estudos institucionais. Inclui também a elaboração dos desenhos de engenharia necessários para a execução das obras.

2.2 INVESTIMENTOS PARA MELHORIA DO TRANSPORTE PÚBLICO

Este subcomponente é subdividido em três, conforme a seguir.

- **Integração do Transporte Público**

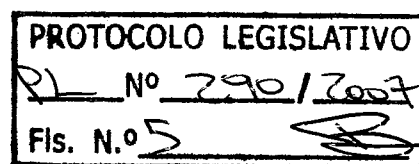
Este subcomponente inclui as intervenções e ações dirigidas a melhorar a operação e cobertura do transporte público, assim como viabilizar a implantação de um sistema integrado. Engloba as obras de infra-estrutura necessária para reestruturar as rotas e sustentar a operação das linhas troncais do transporte público. Envolve também todas as obras de infra-estrutura necessária (terminais de integração e transferência, construção de vias e obras de arte etc.) e todas as ações necessárias para a operação do sistema integrado de transporte público.

- **Gestão e Segurança de Trânsito**

O Programa de Transporte Urbano contempla um conjunto de medidas que visam a melhoria dos índices de segurança de trânsito e beneficiam os pedestres e ciclistas, em particular. Entre essas medidas, estão: o Plano de Segurança de trânsito; a Identificação e tratamento de pontos críticos de acidentes de trânsito; o Estudo de travessia de pedestres no Eixo Rodoviário; o Programa de ciclovias; a Implantação do CCO - Centro de Controle Operacional e a Revitalização da Avenida W3.

- **Modernização do Sistema de Semáforos**

Inclui a implantação de um Centro de Controle Operacional (CCO) ligado a um sistema de semáforos inteligentes para melhorar as condições de fluidez e segurança do trânsito em todo o Distrito Federal. Como parte do CCO se prevê a implantação de um sistema de monitoramento integrado de



fn

Programa de Transporte Urbano - Brasília Integrada

trânsito em tempo real, por meio de câmeras de vídeo localizadas em locais estratégicos do Distrito Federal.

2.3. FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL

Este componente compreende atividades dirigidas a (i) reforçar a capacidade tecnológica, técnica e institucional da Secretaria de Transportes e da DFTRans (órgão gestor do sistema de transporte público do Distrito Federal); (ii) criar e facilitar o funcionamento de uma câmara de compensação de receitas e créditos; (iii) fortalecer as políticas e normas de desenvolvimento urbano e transporte público a médio prazo e longo prazos, incluindo a criação de uma agência reguladora de transportes para o Distrito Federal; (iv) financiar um Seminário Internacional de Urbanismo que permita a discussão sobre a necessidade de revisar o tombamento de Brasília e (v) fortalecer a Subsecretaria de Meio Ambiente (SUMAM)

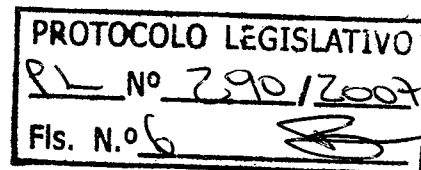
As atividades de aspectos tecnológicos incluem a provisão de equipamentos e softwares específicos destinados a melhorar a capacidade de planejamento, gestão e controle por parte da DFTRans. No plano de capacitação técnica e institucional incluem-se cursos e visitas técnicas para o corpo técnico da DFTRans, da Secretaria de Transportes, em relação aos diferentes aspectos vinculados ao planejamento, operação e controle de sistemas integrados de transporte público.

3 Custos de Desapropriações e Indenização

Envolve os custos de liberação de faixa de domínio e desapropriações, necessárias para a construção de novos tramos viários, alargamentos, correções geométricas e construção de terminais, assim como custos de compensação social, ambiental e reassentamentos.

4. Custos de Financiamento

Os custos do Programa são de US\$246,0 milhões, sendo US\$161,4 milhões financiados pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID e o restante como contrapartida do Governo do Distrito Federal. A COFIEX - Comissão de Financiamentos Externos do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão,



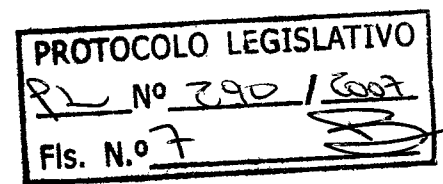
Programa de Transporte Urbano - Brasília Integrada

permite que seja acrescentado até 10% ao valor previsto para ingresso de recursos externos.

II. EXECUÇÃO DO PROGRAMA

O Programa será executado pelo Governo do Distrito Federal, que centralizará a sua coordenação na Secretaria de Transportes. Durante a fase de preparação do Programa a Secretaria de Planejamento e Gestão, por meio de sua Subsecretaria de Captação de Recursos e Assessoria Internacional, desenvolverá a coordenação geral do mesmo, com a participação de todas as áreas técnicas. Após a fase de preparação, a Secretaria responsável pela atividade fim assume a coordenação geral para a fase de execução.

III. IMPACTO SOBRE O DESENVOLVIMENTO



1- Benefícios e resultados esperados

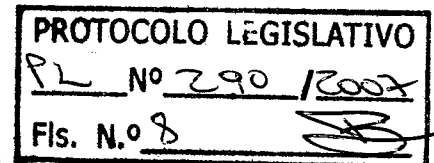
O Programa tem como objetivo melhorar a qualidade de vida dos habitantes do Distrito Federal, por meio da consolidação de um sistema de transporte urbano mais eficiente, que responda às condições reais do desenvolvimento urbano sustentável na região.

Os benefícios específicos considerados no Distrito Federal como consequência do Programa são: (i) melhor organização, eficiência, eficácia e equidade do transporte urbano; (ii) melhores condições operacionais do transporte público; (iii) maior congruência entre o padrão de desenvolvimento urbano existente na região do Distrito Federal e a oferta de transporte público (iv) menores tempos de viagem por transporte público entre as cidades satélite e o Plano Piloto; (v) melhores condições de acessibilidade universal do transporte público; (vi) estruturas de preço mais justas para o usuário do transporte público por meio da integração tarifária entre rotas; (vii) melhores condições de segurança viária para pedestres e ciclistas; (viii) diminuição da contaminação do ar e do ruído por meio da redução da oferta de serviços de transporte público, melhoria nas interseções críticas e racionalização do uso da infra-estrutura viária.

A handwritten signature in black ink, appearing to be the initials "JN".

2. Impacto sobre a Pobreza

O Programa contribuirá na geração de melhores condições de acessibilidade e mobilidade para a população de baixa renda residente nas cidades satélites, o que contribuirá com o processo de inclusão social e econômica destas populações.



3. Impactos sociais e ambientais e estratégia socioambiental do Programa

As melhorias na circulação viária e na redução do congestionamento que são advindos do Programa, contribuirão para uma redução das emissões de gases tóxicos à atmosfera, com efeitos ambientais positivos, em termos de melhor qualidade do ar. Espera-se ainda obter a redução dos níveis sonoros nos corredores de transporte público. Ao facilitar as condições de mobilidade dentro do Distrito Federal, o Programa também terá efeitos positivos na qualidade de vida da população, por meio da redução dos tempos de viagem, maiores facilidades de deslocamento, e oportunidades de acesso aos diversos locais de realização de atividades. Ao melhorar a segurança viária espera-se ter impacto direto sobre a redução de acidentes de trânsito e aos custos associados.

O Programa implementará medidas mitigadoras de seus impactos negativos. Ou seja, serão realizadas ações específicas para reassentar ambulantes que eventualmente precisem ser retirados da área de intervenção do Programa e ações para realocar motoristas e cobradores que possam ser afetados em virtude da racionalização do transporte público.

O Programa inclui ações de fortalecimento institucional voltadas às atividades ambientais em quatro linhas de atuação: (i) apoio aos órgãos co-executores; (ii) apoio à Subsecretaria de Meio Ambiente (SUMAM) em atividades de monitoramento da qualidade do ar e ruído nos corredores de transporte público; (iii) apoio ao transporte de cargas perigosas.

A estratégia socioambiental adotada pelo Programa inclui uma Avaliação Ambiental Estratégica e uma análise prévia dos aspectos socioambientais de cada uma das obras a serem executadas. Os impactos negativos identificados serão objeto de medidas de prevenção, mitigação e compensação, conforme pertinente.

IV. BRASÍLIA INTEGRADA - UM NOVO MODELO OPERACIONAL

O atual sistema de transporte coletivo do DF é estruturado em linhas diretas entre as origens e os destinos de viagens, sem qualquer integração entre elas. Este modelo propicia que a maioria das linhas apresente longo tempo de espera e funcione apenas no período do pico, limitando a acessibilidade daqueles usuários moradores de áreas de baixa densidade. Além disso, vários serviços convivem sem qualquer hierarquia ou integração e o metrô opera aquém de sua capacidade, sem a necessária alimentação.

O novo modelo operacional admite integração operacional e tarifária em um esquema conhecido como tronco-alimentado. Tal solução considera uma hierarquia funcional entre os serviços de transporte público mediante a qual veículos de maior capacidade circulam continuamente entre terminais de maior porte, trafegando em vias ditas troncais com algum tipo de tratamento viário preferencial. Nos terminais ou em qualquer ponto da rede, os passageiros podem trocar de veículo fazendo o trajeto mais conveniente para atender a sua necessidade. O metrô faz parte dessa concepção, sendo explicitamente tratado como um dos eixos troncais no planejamento.

A nova rede de transporte público deverá manter as possibilidades de deslocamento anteriormente disponíveis como também deverá melhor servir a algumas áreas, além de aumentar as condições de conforto, rapidez e confiabilidade do transporte, não obstante a necessidade de transbordo entre veículos — nos terminais ou ao longo da própria rede. Além do menor tempo despendido em deslocamento urbano, espera-se que o custo de realização do trajeto completo entre origem e destino em alguns casos seja menor do que aquele da situação anterior. Isto porque fazem parte da nova concepção não apenas a integração física e operacional dos serviços, mas também sua integração tarifária.

A Figura 1 apresenta o mapa esquemático da rede proposta e localização dos terminais e estações.

PROTOCOLO LEGISLATIVO
PL Nº 390 / 2007
Fls. N.º 9

Programa de Transporte Urbano - Brasília Integrada

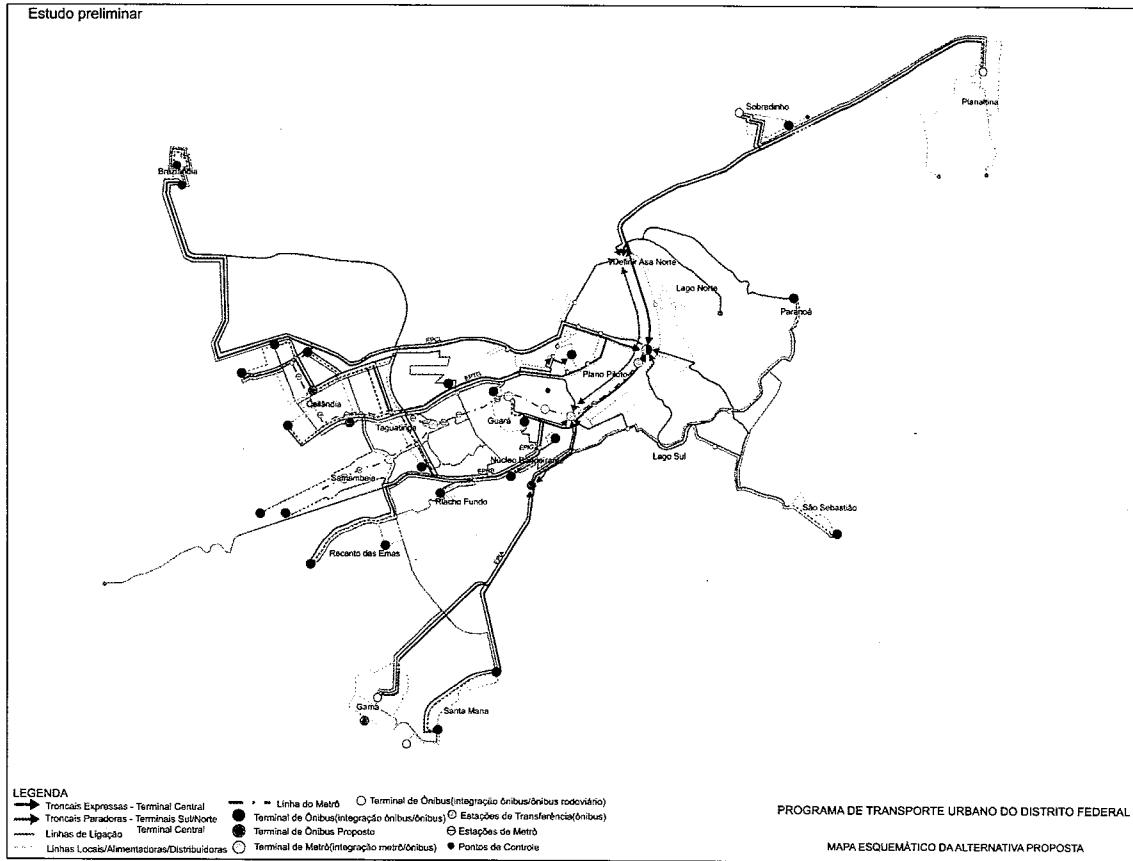
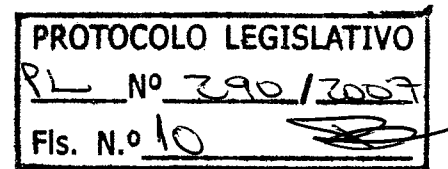


Figura 1: Mapa esquemático da rede proposta



METODOLOGIA

Embora o programa preveja a implantação de suas propostas num horizonte de até cinco anos, a metodologia utilizada para o seu desenvolvimento apoiou-se em estudos aprofundados e técnicas sofisticadas utilizadas em planejamento urbano e de transportes.

Inicialmente, desenvolveu-se um estudo específico para construção de cenários territoriais e demográficos para o Distrito Federal e municípios do entorno imediato com horizontes temporais de 2006, 2010, 2020 e 2030. Esses estudos subsidiaram os estudos de previsão da demanda futura de transportes. Para cada cenário e horizonte de tempo, determinaram-se as matrizes de viagens por modo coletivo e privado. As figuras 2 e 3 representam, respectivamente, as viagens realizadas por transporte coletivo e individual.

Três redes de transporte foram montadas com uso de *software* especialista: uma, representando a evolução do sistema atual e duas alternativas de rede de transporte que admitiram a reformulação da rede de transporte coletivo, a integração operacional e tarifária, inclusive com o

ML

Programa de Transporte Urbano - Brasília Integrada

metrô, e algum tipo de tratamento viário. As alternativas concebidas foram avaliadas em termos operacionais e econômicos para um horizonte de 25 anos.

Para a alternativa selecionada, estão sendo desenvolvidos projetos de engenharia para as intervenções viárias e para os terminais. Os estudos e projetos estão sendo desenvolvidos com a colaboração das equipes dos diversos órgãos que têm interface com o programa – Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão -SEPLAG, por intermédio da Subsecretaria de Captação de Recursos e Assessoria Internacional - SUCAP, Secretaria de Estado de Transportes, Secretaria de Estado de Obras, Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente - SEDUHMA, Administrações Regionais, Departamento de Estradas de Rodagem – DER/DF, Departamento de Trânsito do Distrito Federal - DETRAN e Cia. do Metropolitano do Distrito Federal – Metrô DF.

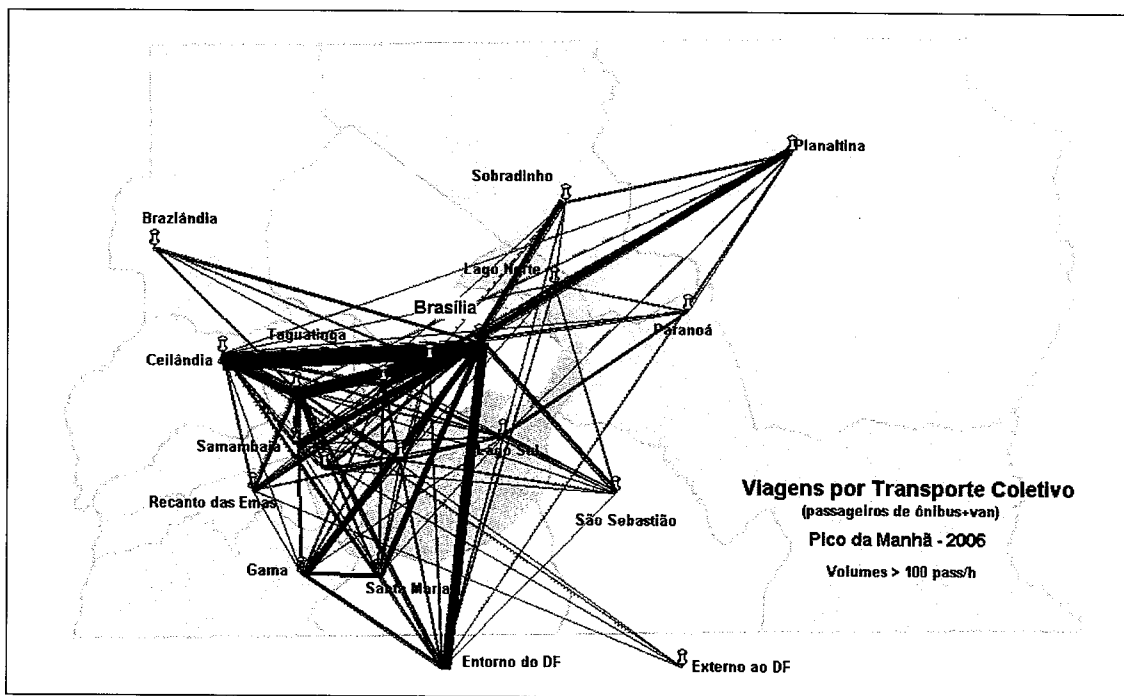
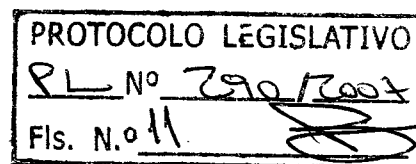


Figura 2: Viagens por Transporte Coletivo



Handwritten signature or mark.

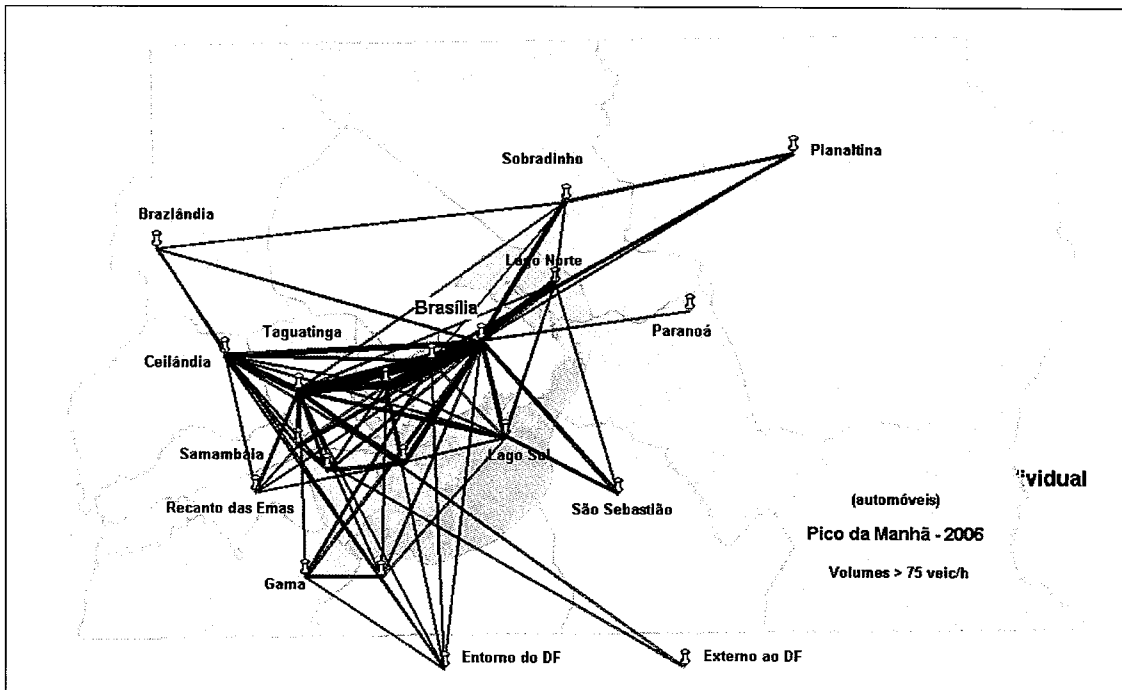
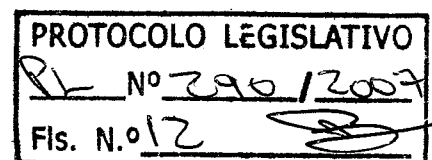


Figura 3: Viagens por Transporte Individual

INTEGRAÇÃO OPERACIONAL E TARIFÁRIA

A política tarifária proposta tem os objetivos de: i) elevar a acessibilidade da população de baixa renda, transferindo deslocamentos a pé para o sistema de transporte público; ii) induzir movimentos internos nas cidades do DF para facilitar a geração de empregos locais; iii) manter o equilíbrio econômico-financeiro do Sistema Integrado de Transporte; iv) incentivar a integração tarifária do sistema de transporte; v) definir uma estrutura tarifária simples e adequada às peculiaridades do Distrito Federal; vi) controlar a utilização de gratuidades e descontos e vii) gerenciar a demanda, incentivando movimentos no período entre-picos.

Para tanto, as tarifas das linhas circulares (alimentadoras / distribuidoras) internas às cidades devem ter o menor preço das linhas do sistema de transportes, para efeito do primeiro objetivo de incentivar substituição de deslocamentos a pé. Por outro lado, a tarifa integrada, em que se utiliza sucessivamente ou uma linha circular, uma de ligação (troncal) e outra circular, ou apenas uma circular e uma de integração (em qualquer ordem), não poderá ser superior à maior das tarifas do metrô ou dos ônibus que compõem a viagem, consideradas isoladamente.



Handwritten initials or signature.

Programa de Transporte Urbano - Brasília Integrada

Dessa forma, possibilita-se ao usuário o deslocamento entre dois pontos da rede com o pagamento de uma só tarifa. Serão permitidas até duas integrações, compostas de duas linhas circulares e uma de ligação, dentro do intervalo definido como limite para a viagem integrada.

FROTA

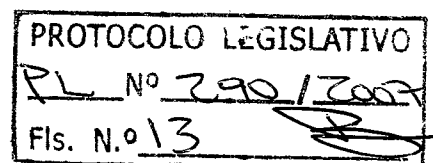
A partir da indicação da frota demandada pelo Sistema Integrado de Transporte, foi definida a especificação básica para a frota, os quantitativos e o perfil da frota de ônibus para o sistema integrado de transportes. Adicionalmente, a Secretaria de Transportes definiu cronograma de renovação da frota para os operadores atuais, a ser executado em quatro anos. O novo perfil da frota considera veículos de maior capacidade nas linhas troncais e de menor capacidade nas linhas alimentadoras e distribuidoras. Além disso, parte da frota disporá de características físicas que favoreçam a acessibilidade universal, atendendo a idosos, gestantes e outros portadores de necessidades especiais, conforme legislação federal.

SISTEMA VIÁRIO

A rede viária para o tráfego geral no DF é, em geral, de boa qualidade. No entanto, vários segmentos da rede apresentam sinais de saturação nos períodos de pico.

Na medida em que não existe prioridade de circulação para o transporte coletivo, seja em termos de reserva de espaço viário, seja nos semáforos, os congestionamentos afetam sobremaneira os usuários de transporte coletivo. As baixas velocidades alcançadas implicam maiores tempos de viagem, necessidade de maior frota, maiores custos de produção dos serviços, maiores tarifas, num processo que resulta em menor eficiência e menor atratividade do transporte coletivo.

Para dar suporte à nova concepção físico operacional, prevê-se diversas intervenções físicas que vão beneficiar o tráfego geral e o transporte coletivo em particular, conforme descrito no Quadro 1 e ilustradas na Figura 4



Programa de Transporte Urbano - Brasília Integrada

Quadro 1 – Intervenções Físicas

INTERVENÇÃO FÍSICA	LOCALIZAÇÃO
Tratamento viário com melhorias para o transporte coletivo – implantação de faixa exclusiva, implantação de faixa preferencial, adequação de interseções	Av. Hélio Prates (Ceilândia/ Taguatinga) Av. Estádio (Taguatinga / Ceilândia) Av. Central (Taguatinga) Av. Comercial (Taguatinga) Av. SAMDU (Taguatinga) EPTG, EPNB, EPIA
Aumento de capacidade para o tráfego geral – construção de vias marginais, construção de faixa de tráfego adicional	Av. Estádio EPCL EPTG EPNB EPIA EPGU EPDB/ EPAR EPIG
Implantação de obras de arte especiais - para aumento de capacidade e prioridade para o transporte coletivo	EPTG / AGUAS CLARAS EPTG / EPVL EPTG / ACESSO GUARÁ EPTG/ EPVP EPTG / SIA EPTG / SOF SUL EPTG / EPIA EPIG / ESPM EPTG/ EPCT EPIA/ EPCL EPIA/ EPNB EPIA/ EPGU EPIA/ Acesso ao SOF Sul EPIA/ Acesso ao SIA EPNB/ Acesso ao Park Way EPNB/ Acesso ao Riacho Fundo

JK

PROTOCOLO LEGISLATIVO
PL Nº 290/2007
 Fls. N.º 14

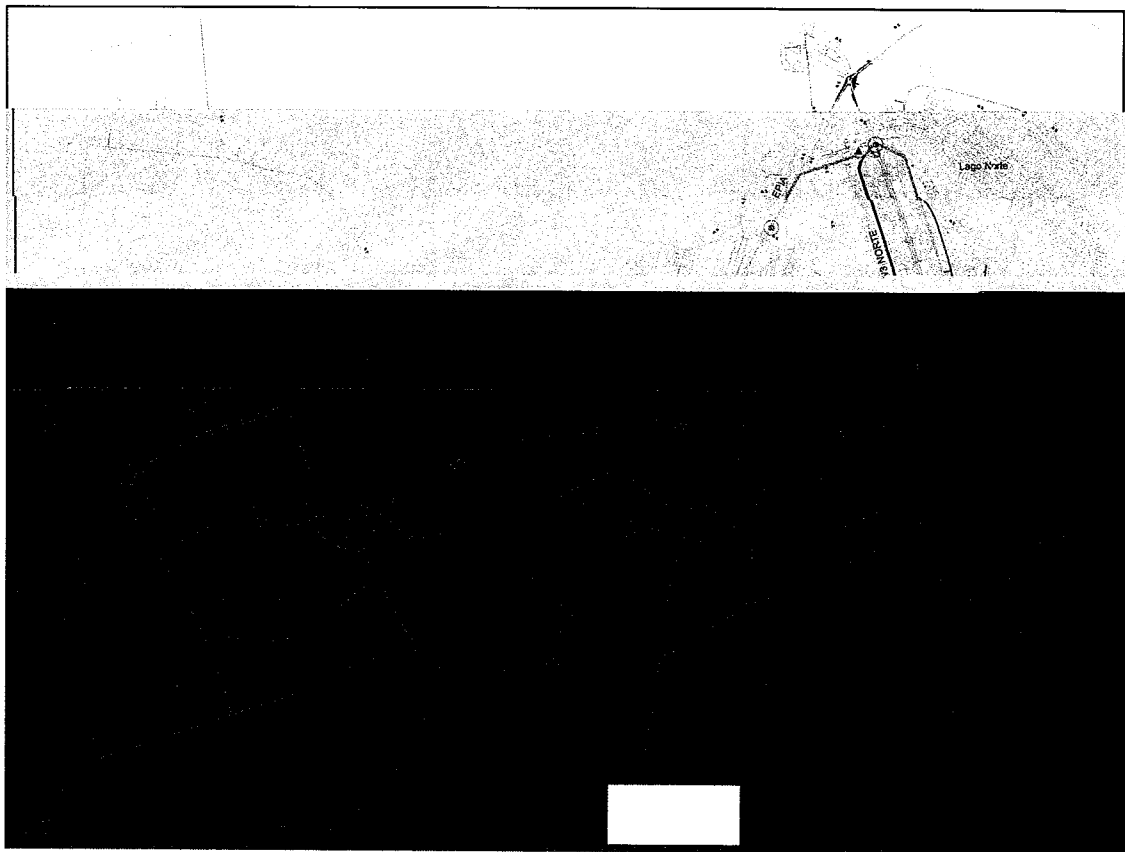
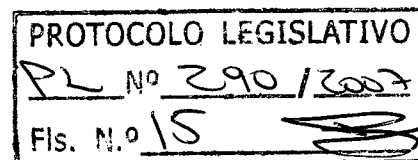


Figura 4: Intervenções Viárias Propostas

Av. Hélio Prates

Para a Avenida Hélio Prates está sendo proposta a implantação de um corredor com exclusividade para o transporte coletivo, onde os ônibus operarão à esquerda, junto ao canteiro central, com a seguinte configuração: 3 faixas de tráfego por sentido, sendo uma exclusiva para o transporte coletivo (ônibus). A Figura 5 e 6 representam, respectivamente, a situação atual e a proposta.



Handwritten mark

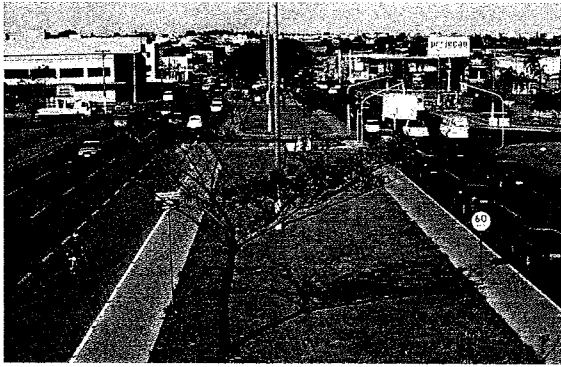


Figura 5: Situação atual

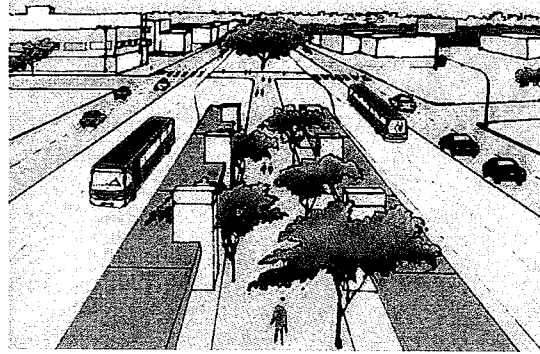


Figura 6: Situação proposta

Avenida Comercial

Na Avenida Comercial está sendo proposta a implantação de um corredor de transporte, onde a operação também será à esquerda e junto ao canteiro central, mas sem exclusividade para o transporte coletivo, e com a seguinte configuração: 2 faixas de tráfego por sentido, sendo uma compartilhada entre o ônibus e o tráfego geral, como mostra a Figura 7.

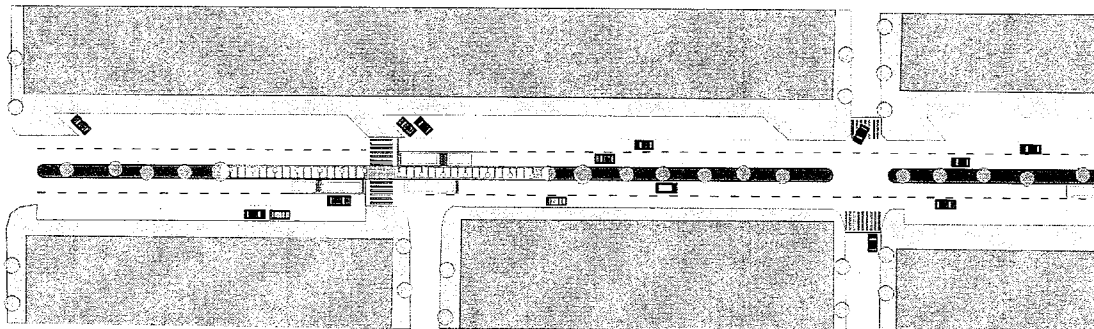
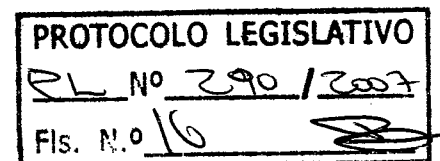


Figura 7: Trecho tipo da situação proposta da Avenida Comercial

Avenida SAMDU

Para a Avenida SAMDU está sendo proposta a implantação de um canteiro central, requalificando e ordenando a via, os ônibus continuarão operando à direita, com a seguinte configuração: 2 faixas de tráfego por sentido, sendo uma compartilhada entre o transporte coletivo e o tráfego



Handwritten mark or signature.

Programa de Transporte Urbano - Brasília Integrada

geral. A Figura 8 e 9 representam, respectivamente, a situação atual e a proposta.



Figura 8: Situação atual

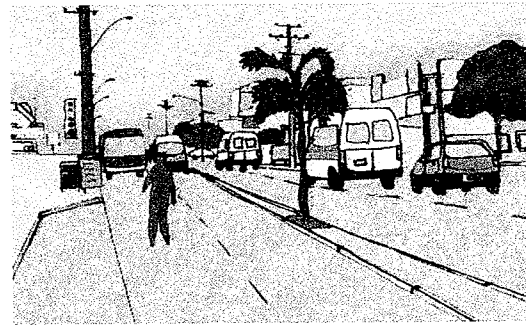


Figura 9: Situação proposta

EPTG

Na via EPTG a proposta vai além da implantação do corredor de transporte, considerando melhorias viárias, eliminação de interseções em nível e conclusão das obras das vias marginais. O corredor de transporte visa a exclusividade para o transporte coletivo, com os ônibus, de maior capacidade, operando à esquerda, junto ao canteiro central, com a seguinte configuração: 3 faixas de tráfego por sentido e uma exclusiva para o transporte coletivo (ônibus), como mostra a Figura 10. As vias marginais irão operar em mão única com duas faixas por sentido.

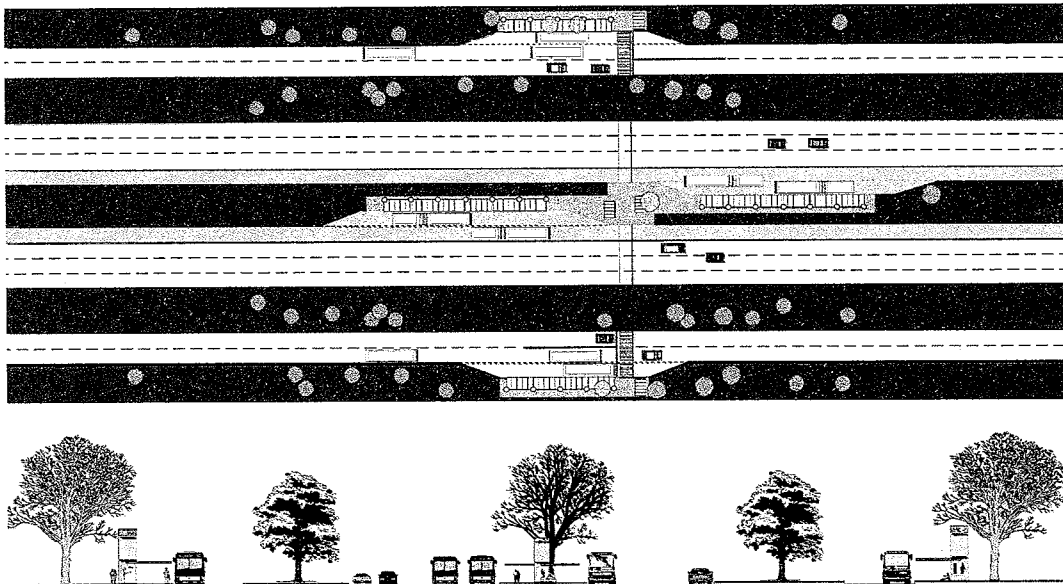


Figura 10: Trecho tipo da situação proposta da EPTG

PROTOCOLO LEGISLATIVO
PL Nº 290/2003
Fls. N.º 17

JL

Programa de Transporte Urbano - Brasília Integrada

TERMINAIS DE PASSAGEIROS E PONTOS DE PARADA

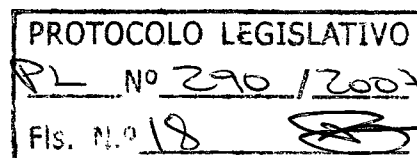
A nova concepção operacional prevista para o sistema de transporte apóia-se em terminais situados nas diversas cidades do DF. O programa prevê a implantação ou reforma dos terminais considerados na nova rede de transporte. Entre os terminais a serem construídos, destacam-se: os terminais para integração metrô-ônibus situados na Ceilândia, em Samambaia e no Guará; o terminal de ônibus Asa Norte, que fará a conexão das linhas que vêm do lado Norte – Planaltina, Sobradinho, Varjão, Lago Norte – e a rede de linhas do Plano Piloto; o terminal de ônibus Park Way, que faz a conexão entre a rede de linhas de ônibus do Sul – Gama e Santa Maria – da região Leste – Lago Sul, Paranoá, São Sebastião e da Oeste – Taguatinga, Ceilândia, Recanto das Emas, Riacho Fundo, Núcleo Bandeirante.

Os novos terminais serão projetados segundo padrões de funcionalidade, segurança e conforto. O Quadro 2 descreve as intervenções previstas para os terminais e estações.

Quadro 2 – Construção e Reforma de Terminais e Estações

INTERVENÇÃO	DISCRIMINAÇÃO
CONSTRUÇÃO DE TERMINAIS	<ul style="list-style-type: none">▪ 4 terminais de integração metrô-ônibus▪ 3 terminais de integração ônibus – ônibus,▪ 3 estações de transferência metrô-ônibus▪ 17 estações de transferência ônibus-ônibus▪ 15 terminais de ponta ou postos de controle
REFORMA OU AMPLIAÇÃO DE TERMINAIS	<ul style="list-style-type: none">▪ 8 terminais de integração ônibus-ônibus▪ 10 Terminais de Ponta▪ 1 Terminal de Integração ônibus-metrô (RPP)

Adicionalmente, prevê-se a implantação de novos abrigos em toda a rede de transporte coletivo, a reforma dos existentes, a implantação de baias e de sinalização com identidade visual. Os abrigos situados nas estradas-parque serão projetos em conjunto com passagens ou passarelas de pedestres. A Figura 11 ilustra o futuro terminal Park Way.



Handwritten signature



Figura 11: Terminal Park Way

GESTÃO E SEGURANÇA DE TRÂNSITO

O componente Gestão e Segurança de Trânsito abrange um conjunto de projetos, destacando-se aqueles voltados para a redução dos acidentes de trânsito e para a melhoria da proteção dos pedestres. Envolve diretamente o DETRAN e o DER, órgãos responsáveis pela operação do sistema viário no DF.

Identificação e tratamento de pontos críticos

O tratamento de pontos críticos compreende a identificação de interseções e de pequenos trechos viários com elevados índices de acidentes e a aplicação de medidas de engenharia capazes de reduzir substancialmente tais ocorrências. Serão estudados vinte locais críticos, sendo quinze em vias urbanas e cinco em rodovias. A metodologia do estudo compreende as seguintes etapas: i) identificação dos locais críticos; ii) diagnóstico; iii) elaboração de soluções de engenharia; iv) seleção de projetos (pré-viabilidade econômica); v) elaboração de projetos executivos; vi) viabilidade econômica e vii) implantação de obras e serviços. O resultado esperado do projeto é a redução de 35 a 60% dos acidentes registrados nos locais atendidos.

A Figura 12 e 13 são exemplos de algumas etapas da metodologia de estudo.

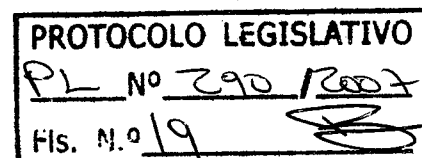




Figura 12: Diagnóstico Local

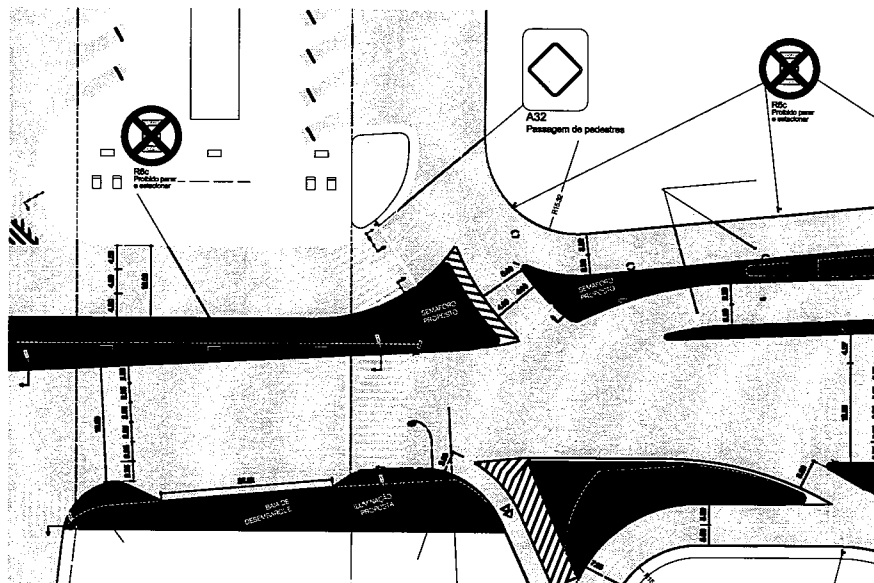
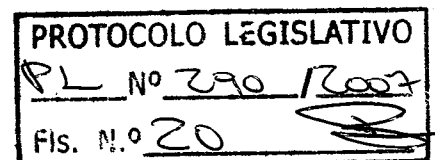


Figura 13: Proposta de melhoria viária



Ciclovias

A melhoria das condições de mobilidade e de segurança dos ciclistas é prioridade do Programa de Transporte Urbano. A integração da bicicleta com o Metrô será incentivada mediante a implantação de bicicletários junto às estações mais demandadas por ciclistas, dando-lhes maior segurança contra furtos e estimulando o uso de bicicletas.

Será produzido manual de projeto e especificação de um projeto padrão de sistema de ciclovias, com destaque para bicicletários. Pesquisas diversas foram desenvolvidas para definir redes cicloviárias nas várias regiões do DF. Entre as atividades já desenvolvidas estão o desenvolvimento de

Programa de Transporte Urbano - Brasília Integrada

projeto de bicicletário para a Estação 33 (Samambaia) do Metrô e a elaboração de projetos executivos para as seguintes ciclovias: Itapoá / Paranoá, Varjão - Lago Norte, Planaltina e Samambaia. O Programa Cicloviário do DF contempla a implantação de cerca de 150 km de ciclovias. A Figura 14 apresenta o detalhe esquemático da ciclovia.

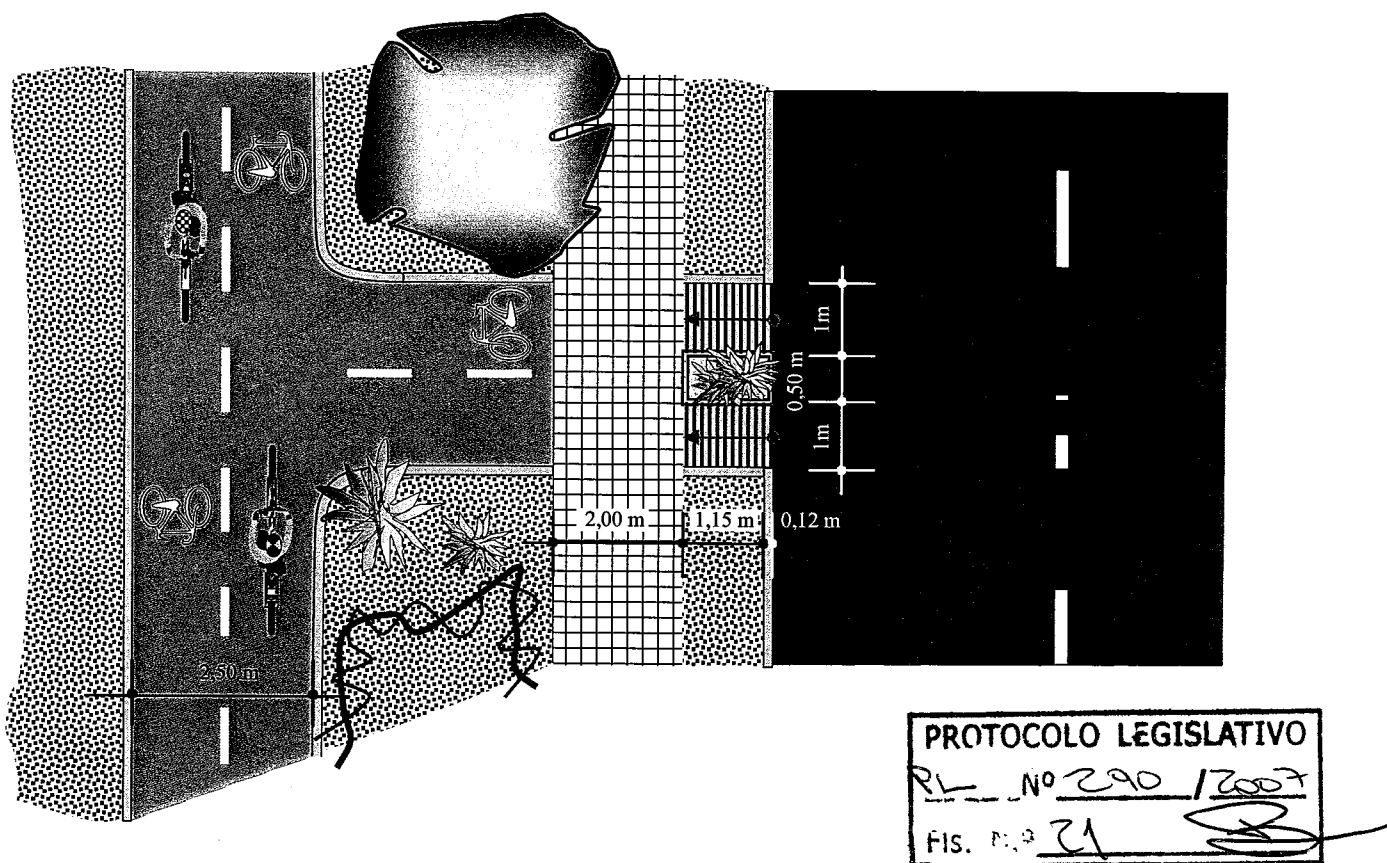


Figura 14: Detalhe esquemático da ciclovia

Centro de controle operacional - CCO

Trata-se de centro de controle para o tráfego geral, de responsabilidade do DETRAN. O CCO centraliza atividades virtuais de fiscalização e coordena todas as funções operacionais, sendo alimentado com informações colhidas por equipamentos dispostos ao longo das vias públicas. O Centro de Controle Operacional abrigará uma unidade central de inteligência onde serão tomadas as decisões de intervenção no ambiente viário, em favor da fluidez e da segurança do trânsito.

Estarão sob controle do CCO: i) semáforos e controladores; ii) câmeras de vídeo; iii) detetores de fluxos de veículos e iv) painéis de mensagens

Handwritten signature

Programa de Transporte Urbano - Brasília Integrada

variáveis. Inicialmente serão controlados os semáforos de cento e vinte cruzamentos viários.

Entre os principais benefícios esperados com a implantação do CCO estão a otimização da capacidade viária nos cruzamentos semaforizados, o aumento da segurança viária, a melhoria das condições ambientais e, ainda, a melhoria da segurança pública.

Estudo de Travessia de Pedestres

O Eixo Rodoviário de Brasília (DF 002) é a rodovia do Distrito Federal com maior índice de vítimas fatais por quilômetro. Por este motivo e também pela constatação quanto às dificuldades que têm os pedestres de cruzarem essa rodovia, decidiu-se, no PTU-DF, realizar um estudo de segurança de pedestres no Eixo Rodoviário ("Eixão") e implantar as medidas corretivas a serem recomendadas no estudo.

Outro projeto possível é a melhoria da rota de circulação dos pedestres no Setor Comercial Sul, numa extensão de 700 metros, em particular a travessia da via W3 Sul.

Finalmente, o Programa prevê a construção de passarelas para pedestres, — passagens protegidas, edificadas em nível diferente daquele destinado ao fluxo veicular. Deverão ser construídas de dez a quinze passarelas nas rodovias com volumes elevados de tráfego e altos índices de acidentes.

