RELATORIO DO PPA 2024-2027

PROGRAMA TEMÁTICO: 6216 - MOBILIDADE URBANA

CONTEXTUALIZAÇÃO

Os grandes centros urbanos enfrentam grandes desafios relacionados à mobilidade urbana, tais como vias congestionadas, poluição do ar, sinistros de trânsito e uma crescente demanda por deslocamentos cada vez mais extensos e onerosos. A falta de um sistema de mobilidade eficiente, que promova equipamentos de forma segura e confortável, impacta de forma negativa na qualidade de vida da população, acarretando custos sociais, econômicos e ambientais significativos para as cidades.

A melhoria das condições da mobilidade urbana representa uma das maiores demandas da população, não somente por ser o elemento que viabiliza o acesso ao trabalho e a todos os outros serviços, como educação, segurança, saúde e lazer, mas também por ser na rua, que as dinâmicas sociais e econômicas se desenvolvem.

A realidade do Distrito Federal emerge como uma das mais complexas de todas as capitais e regiões metropolitanas, em face a sua ocupação urbana espraiada e da concentração das atividades econômicas na região do Plano Piloto, que impõem deslocamentos de marcante extensão, centrados em horários de pico, com a necessidade de transposição de áreas de baixa densidade demográfica, que reduzem drasticamente a renovação de passageiros nos sistemas de transporte público, acarretando altos custos de operação e manutenção da infraestrutura urbana.

O tráfego nas cidades gera níveis de ruído acima de 55 decibéis, o que pode elevar o estresse, a irritação, a fadiga, causar distúrbios do sono e problemas cardiovasculares. Não é difícil entender, portanto, por que uma boa estrutura de mobilidade urbana é fundamental para a manutenção de uma população mais saudável.

Diante disso, percebe- se uma tendência que favorece os transportes individuais em detrimento dos coletivos, dos motorizados em relação aos não motorizados, como mostra a evolução da frota de automóveis do Distrito Federal. Segundo dados do DETRAN/DF, em julho de 2023, a frota registrada e em circulação no DF era de 1.987.074 veículos. Mantidos os patamares atuais de crescimento, o Instituto de Pesquisa e Estatística do Distrito Federal (IPEDF) estima, para 2030, uma frota de mais 3.000.000 de veículos. Além disso, segundo a Moovit, maior fonte de análise de dados do transporte público do mundo, usuários do Distrito Federal e entorno percorrem em média 15 km por viagem e gastam, em média, 96 minutos por dia, com transporte público.

No âmbito governamental, os maiores desafios são a gerência, a integração e a convergência das ações adotadas pelos diferentes órgãos que atuam no campo da mobilidade no DF. Fazem parte desse grupo específico: a Secretaria de Estado de Transportes e Mobilidade (SEMOB/DF) e suas vinculadas, quais sejam, o Departamento de Estradas de Rodagens (DER/DF), a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal (Metrô- DF) e a Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília Ltda (TCB).

Cabe ressaltar que quando falamos em desenvolvimento territorial não seria suficiente esse grupo restrito. A mobilidade se ramifica e tangencia diversas outras entidades governamentais, das quais podemos destacar: a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação (SEDUH), o Departamento de Trânsito do Distrito Federal (DETRAN/DF), a Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (NOVACAP), Secretaria de Estado de Desenvolvimento da Região Metropolitana do DF, Secretaria de Estado de Obras de Infraestrutura do Distrito Federal (SODF) e a Companhia Energética de Brasília (CEB).

Diante desse cenário, que congrega agentes de planejamento, execução e fiscalização do desenvolvimento urbano do DF, é desafiador e urgente elaborar metas e ações que possam ser cada vez mais conectadas entre as diferentes entidades, apoiadas principalmente pela tecnologia e compartilhamento de dados cada vez mais disponíveis e acessíveis ao planejamento urbano.

Com base no Plano Estratégico do Distrito Federal 2019-2060, importante destacar o seguinte:

1.O EQUACIONAMENTO DO DESAFIO

A ampliação dos espaços viários e a operação convencional dos transportes públicos não seriam suficientes para trazer respostas dentro deste cenário, mostrando-se indispensável ações integradas de:

- Planejamento urbano e de mobilidade;
- Adequação e melhoria da infraestrutura física e de equipamentos; e
- Aperfeiçoamento da gestão e controle pelo poder público.

Os problemas de mobilidade urbana devem ser enfrentados com ações integradas de planejamento urbano, da ocupação e uso do território e do planejamento do sistema de mobilidade. Passando pela otimização e racionalização dos transportes públicos, integrando os diversos modais existentes, ampliando a oferta de serviços e diminuindo os custos de operação. Além disso, deve- se prever uma gestão de demanda de viagens, a partir do uso de novas tecnologias disponíveis, que ampliem e fortaleçam o controle e a gestão da circulação de veículos e mercadorias, da demanda de viagens nos diversos modais e dos espaços urbanos reservados para carga e descarga e dos estacionamentos de veículos privados. A construção de uma mobilidade urbana eficiente e sustentável, passa ainda pelo incentivo aos modos ativos, pedestres e ciclistas, a partir da oferta de infraestrutura segura, confortável e acessível, integrada aos sistemas

de transporte coletivo.

2. PLANEJAMENTO DA MOBILDADE

O planejamento é uma etapa fundamental no processo da busca por proporcionar mobilidade de qualidade à população em nosso território. De modo a formatar um horizonte mais definido a ser seguido para os próximos 4 anos, destacam-se dois guias principais da estruturação e formulação das políticas públicas de mobilidade: a agenda 2030 e o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU/DF).

Na escala global e num horizonte de longo prazo, o planejamento atual se guia pelo alinhamento à nova agenda de desenvolvimento sustentável lançada pela Organização das Nações Unidas (ONU), em setembro de 2015, a Agenda 2030. Composta por 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), dentre os quais podemos destacar o objetivo 11 intitulado *"Cidades e Comunidades Sustentáveis: tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis"* , onde nosso papel, enquanto planejadores de cidades, se encaixa. Especificamente, no campo da mobilidade podemos destacar a meta 11.2: " *Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos"*.

Já na escala local, em um horizonte mais próximo de curto e médio prazo, o principal fio condutor do planejamento de mobilidade no DF é o PDTU. Sua concepção, que data do primeiro Plano Diretor de Transportes Urbanos do Distrito Federal, concluído e aprovado em 1979, foi reafirmada pelo Plano Diretor de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal, de 2011, que definiu o modelo de corredores integrados, a prioridade dos transportes coletivos sobre os privados e o incentivo aos transportes ativos. O PDTU/DF, aprovado pela Lei nº 4566/2011, está em processo de atualização, acompanhando as atualizações do Censo Demográfico do IBGE, realizado em 2022, bem como do Plano de Ordenamento Territorial do DF (PDOT/DF), também, em processo de revisão.

As recomendações do PDTU são objeto de estudos que buscam a racionalização do sistema de transportes públicos e de seus custos de operação, sendo importante destacar os principais objetivos da política de mobilidade do DF, a saber:

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

3.ADEQUAÇÃO E MELHORIA DA INFRAESTRUTURA FÍSICA E DE EQUIPAMENTOS

Visando à ampliação dos usuários do transporte público e dos modos ativos, a melhoria da conectividade e qualidade da infraestrutura oferecida para a população é fundamental. A atratividade se dá na medida em que se tem conforto, segurança e confiabilidade no serviço.

No que diz respeito ao transporte público (ônibus e metrô), a melhoria da infraestrutura perpassa pela constante atualização da frota de veículos para versões mais modernas e eficientes, que atendam às exigências regulamentadas e promovam conforto e segurança para os passageiros. Novas estações de metrô, além de manutenção e equipamentos adequados nos terminais e nas paradas de ônibus. Bem como a implantação de novas modalidades de serviços sobre trilho, como o VLT.

No sentido de gerar a atratividade dos modos ativos, pretende- se ampliar a malha cicloviária do DF, focando na conectividade da malha existente bem como implantação de novas ciclovias. A implantação de uma infraestrutura que incentive os modos ativos se mostra indispensável para a promoção de uma mobilidade urbana sustentável e equânime, como por exemplo: adequação física dos espaços urbanos e edificações às normas de acessibilidade universal, a complementação e manutenção de calçadas, ciclovias, ciclofaixas, bicicletários, paraciclos, com sinalização adequada e clara. Complementar e ampliar o Sistema de Mobilidade ativa compartilhada (SMAC) com mais estações fixas, atendendo a novas áreas da cidade, também, são formas de tornar o serviço mais amplo e abrangente.

A promoção da mobilidade urbana sustentável, perpassa pela redistribuição de investimentos e espaços destinados aos diversos modos, priorizando o transporte coletivo e os modos ativos em detrimento do automóvel individual. Nesse sentido, estão previstas ações de moderação de tráfego e de restrição ao automóvel em áreas centrais, além da gestão e controle de uso dos estacionamentos públicos existentes no centro do Plano Piloto e Regiões Administrativas com cobrança que gere rotatividade, bem como o uso mais racionalizado da infraestrutura implantada. As ações devem vir dotadas de todos os equipamentos de apoio à mobilidade, com transporte por ônibus complementar e alternativas de transporte ativo que mantenham a mobilidade da população.

4.GESTÃO E FISCALIZAÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS E TRANSPORTES ATIVOS

O melhor dos planejamentos urbano e operacionais bem como infraestruturas de qualidade não se transformarão em uma realidade de campo que possa atender aos desejos de viagens dos usuários a menos que a eles sejam dedicados uma gestão e um acompanhamento de precisão, renovado de forma constante. Dada a condição dinâmica dos transportes públicos, que mudam a todo tempo, está na gestão, regulação e fiscalização o meio de assegurar os resultados de curto, médio e longo prazo.

Isto se mostra ainda mais importante no Distrito Federal, onde a única forma de maximizar os resultados sem onerar a população ou os cofres públicos é garantir uma operação integrada, em face das longas distâncias

percorridas pela maioria das linhas que operam no Distrito Federal, em função do espraiamento urbano, cruzando áreas de baixa densidade sem renovação de passageiros, estabelecendo fluxos pendulares de transporte com picos de demanda específicos, no período inicial da manhã e no final da tarde.

O controle das viagens e a revisão das rotas e linhas dependem das informações entregues aos planejadores e supervisores, que hoje carecem de uma maior confiabilidade dos dados em face da sistemática utilizada. O atual modelo econômico dos transportes públicos do DF prevê a participação do poder público na cobertura dos custos, o que demanda máxima precisão nas avaliações e controle dos valores. Neste caso, a gestão do cadastro de gratuidades deve ser objeto de avaliação permanente, bem como a própria gestão operacional do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC), que deve prezar pelo amplo atendimento à população, com qualidade, contemplando redução dos custos e modicidade tarifária.

Com o aperfeiçoamento de coleta de dados operacionais em tempo real e absoluta confiabilidade, será possível racionalizar o sistema, melhorando a qualidade do serviço sem implicação em maiores custos. Cabe salientar que mais do que a existência de linhas com alta frequência de viagens, mostra- se fundamental que seus horários sejam cumpridos, portanto, confiáveis para os usuários. A integração física e operacional é igualmente crucial para a redução do tempo de deslocamento médio das viagens do transporte público coletivo, o que proporciona melhor qualidade de vida para a população, pois reduz os tempos de espera nas paradas e o tempo gasto no trânsito.

Para o atingir a meta não somente as informações devem ser partilhadas por operadores e gestores em tempo real, mas precisam ser acessadas pelos usuários, inclusive com dispositivos móveis, como smartphones, de modo que a chegada aos pontos de embarque seja equivalente com aquela dos coletivos.

Isto posto, o Programa Temático de Mobilidade Urbana 2024-2027, orienta-se na divisão de 5 objetivos principais de atuação, quais sejam:

- Ampliação do acesso e da atratividade do transporte público coletivo;
- Fomento à mobilidade ativa;
- Otimização da gestão e integração da mobilidade no Distrito Federal;
- Provimento de infraestrutura viária adequada, garantindo, eficiência e segurança e fluidez no trânsito; e
- Aumento da disponibilidade do serviço de transporte metroviário no Distrito Federal.

Para avaliar a mobilidade urbana é preciso levar em conta fatores como:

- Organização do território;
- Fluxo de transporte de pessoas e mercadorias; e
- Meios de transportes utilizados.

Por todo exposto, para que haja mais fluidez no trânsito, mantendo a segurança para todos, a agilidade nos deslocamentos e mais qualidade de vida, além da organização do espaço público e da preservação do meio ambiente, são fundamentais as seguintes atuações por parte do governo para a melhoria da mobilidade urbana:

- Investimentos em infraestrutura e políticas públicas de transporte, tais como construção de viadutos e melhoria do sistema aeroportuário;
- Ampliar a mobilidade ativa;
- Tornar as cidades mais seguras;
- Eletrificação da frota e o novo papel do carro;
- Reduzir a circulação nas zonas centrais;
- Compartilhamento de corridas; e
- Melhor gestão de dados.

INDICADORES DE IMPACTO

CÓDIGO	NOME	UNIDADE DE MEDIDA	ÍNDICE DE REFERÊNCIA	DATA DE REFERÊNCIA	PERIODICIDADE	FONTE
II32	NÍVEL DE SATISFAÇÃO DO USUÁRIO COM OS SERVIÇOS PRESTADOS PELO METRÔ-DF	PERCENTUAL	81,00	12/2022	ANUAL	OUVIDORIA DO METRÔ-DF
II34	PERCENTUAL DE USUÁRIOS DE INTEGRAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO - STPC/DF	PERCENTUAL	17,30	12/2022	ANUAL	DADOS RETIRADOS DO SISTEMA DE BILHETAGEM
II36	ÍNDICE DE MALHA RODOVIÁRIA PAVIMENTADA EM BOM E ÓTIMO ESTADO	PERCENTUAL	64,00	12/2022	ANUAL	SUPERINTENDÊNCIA DE OBRAS - SUOBRA

OBJETIVO

O329 - AMPLIAÇÃO DO ACESSO E DA ATRATIVIDADE DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO
TORNAR O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO MAIS ATRATIVO, AMPLIANDO A INTEGRANDO OS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTES, COM OFERTA DE NOVOS SERVIÇOS, DE REGULARIDADE, CONFIABILIDADE E PLENO ACESSO DOS USUÁRIOS DO BILHETE ÚNICO.

UNIDADE RESPONSÁVEL: 26101 - SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL

CARACTERIZAÇÃO

Mister ressaltar que, atualmente, o brasiliense sofre com o tempo gasto no trânsito para chegar ao trabalho. Um dos fatores é o enfrentamento de longos congestionamentos nos horários de pico. Em 2022, o Distrito Federal possuía uma população de 3.094.325 pessoas e uma frota de 1.384.098 automóveis (IBGE, 2021).

Considerando o histórico de dados, a tendência será, em 2027, o DF apresentará uma frota de aproximadamente 1.443.740 automóveis. Nessas circunstâncias, e ainda, com o incentivo para a compra de carros populares, a tendência será 1 (um) veículo a cada 2 (dois) habitantes, até 2060, no Distrito Federal. Consequentemente, os congestionamentos piorarão nos próximos anos, caso não haja providências do governo. As soluções para esses casos estão descritas no Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU/DF), na Lei nº 4.566/2011, bem como na Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Federal nº 12.587.

Assim, priorizar o aspecto viário, a utilização do modo coletivo de transportes e a integração de seus diferentes modais são objetivos para a melhoria do transporte urbano e rural e da mobilidade do DF, como dispõe a Lei nº 4.566/2011.

Além disso, é importante considerar para a formulação das políticas públicas do Distrito Federal a necessidade de adotar medidas articuladas para a promoção dos transportes públicos, regulação da circulação do automóvel, planejamento do território, gestão ambiental e outras políticas públicas afins, garantindo- se a priorização da circulação dos veículos do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF) e o modo de transporte não motorizado sobre o transporte individual motorizado, como dispõe a Lei nº 4.566/2011.

De fato, um ônibus em média pode transportar 72 pessoas e ocupa uma área de 30 m^2 , o espaço necessário para as mesmas 72 pessoas utilizando veículos, seria aproximadamente 347,8 m^2 , considerando a taxa de quase 1 (um) carro a cada 2 (dois) habitantes. Por outro lado, sabe-se que um carro transporta em média 1,2 pessoas/viagem/dia (COODEPLAN, 2017). Estimativa, ainda, pior para o problema de congestionamentos diários.

Portanto, não restam dúvidas de que, para a economia de espaço e redução nos congestionamentos nos horários de pico, faz- se necessário apresentar soluções para os modos de transporte coletivo, com prioridade nas ações e metas de médio e longo prazo.

Nesse sentido, é necessário realizar incentivos à adoção da utilização de ônibus, metrô ou outro modal coletivo para os deslocamentos diários da população. Se por um lado, nos horários de pico falta espaço para a quantidade de veículos, por outro, nos horários entre picos, as estradas ficam quase ociosas. Dessa forma, é necessário otimizar o uso do espaço público. É necessário não pensar apenas em aumentar o número de faixas de rolamento e de estradas para o tráfego geral, mas de investir em ações que promovam a prioridade ao transporte coletivo.

Portanto, é fundamental priorizar políticas públicas para aperfeiçoar o transporte coletivo de passageiros.

DESAFIOS

- Gerar atratividade para o transporte coletivo de passageiros, a fim convencer a população do Distrito Federal a utilizá-lo nos deslocamentos diários;
- Resgatar a confiança do cidadão no serviço público de transporte;
- Oferecer um serviço de transporte coletivo de qualidade, eficiente e confortável é uma solução para atrair a população a usar transporte público, evitando- se os congestionamentos e reduzindo a emissão de gás carbônico;
-

implantação de um sistema inteligente de transporte e de infraestrutura viária, de modo a oferecer exclusividade e prioridade para o transporte coletivo, consoante propostos na Lei do PDTU;

- Promover ações que gerem informação da operação do sistema, de modo a permitir que o cidadão controle o seu tempo e o seu deslocamento mediante serviços públicos de transporte, a fim de resgatar a confiabilidade do sistema pela população do DF. Ou seja, é necessário gerar a previsibilidade das viagens, bem como do tempo de espera em um ponto de parada e as possibilidades de deslocamento oferecidas pelo sistema;
- Otimização da rede de transporte, promovendo a integração entre os modais, inclusive com modais de mobilidade ativa, e redução do tempo de deslocamento; e
- Priorizar investimentos em infraestrutura viária para o transporte coletivo, com supedâneo no Plano Diretor.

RESULTADOS ESPERADOS

- Aumento das opções de transporte público para a população do DF;
- Integração física, lógica e tarifária entre os diversos modais de transporte público;
- Integração entre modos ativos e serviços de transporte coletivo;
- Informações em tempo real, seguras e confiáveis de todos os serviços de transporte público;
- Investimentos em tecnologia; e
- Sistema de transporte público eficiente, sustentável, confiável e previsível.

AÇÕES NECESSÁRIAS PARA ALCANCE DO OBJETIVO

AÇÕES ORÇAMENTÁRIAS:

1142 - AQUISIÇÃO DE VEÍCULOS

2557 - GESTÃO DA INFORMAÇÃO E DOS SISTEMAS DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO

3128 - IMPLANTAÇÃO DA GESTÃO DO PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO

4039 - MANUTENÇÃO DE VEÍCULOS

8505 - PUBLICIDADE E PROPAGANDA

PROGRAMA: 8216 - MOBILIDADE URBANA - GESTÃO E MANUTENÇÃO

AÇÕES ORÇAMENTÁRIAS:

1984 - CONSTRUÇÃO DE PRÉDIOS E PRÓPRIOS

2396 - CONSERVAÇÃO DAS ESTRUTURAS FÍSICAS DE EDIFICAÇÕES PÚBLICAS

3467 - AQUISIÇÃO DE EQUIPAMENTOS

3903 - REFORMA DE PRÉDIOS E PRÓPRIOS

4088 - CAPACITAÇÃO DE SERVIDORES

8502 - ADMINISTRAÇÃO DE PESSOAL

8504 - CONCESSÃO DE BENEFÍCIOS A SERVIDORES

8505 - PUBLICIDADE E PROPAGANDA

8517 - MANUTENÇÃO DE SERVIÇOS ADMINISTRATIVOS GERAIS

PROGRAMA: 0001 - PROGRAMA DE OPERAÇÕES ESPECIAIS

AÇÕES ORÇAMENTÁRIAS:

9001 - EXECUÇÃO DE SENTENÇAS JUDICIAIS

9033 - FORMAÇÃO DO PATRIMÔNIO DO SERVIDOR PÚBLICO

9050 - RESSARCIMENTOS, INDENIZAÇÕES E RESTITUIÇÕES DE PESSOAL