

Universidade de Brasília
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Programa de Pós-Graduação

**MAPEANDO A COERÊNCIA:
UM MÉTODO INTEGRADO DE AVALIAÇÃO DO PROCESSO DE
PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES**

Mestranda: Luana Helena de Oliveira Martins de Souza
Orientador: Marcos Thadeu Queiroz Magalhães

Brasília, maio de 2024

Mestranda: Luana Helena de Oliveira Martins de Souza

**MAPEANDO A COERÊNCIA:
UM MÉTODO INTEGRADO DE AVALIAÇÃO DO PROCESSO DE
PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES**

Dissertação de mestrado apresentada como requisito
parcial à obtenção do grau de Mestre pelo Programa de
Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e
Urbanismo da Universidade de Brasília.

Orientador: Marcos Thadeu Queiroz Magalhães

Brasília, maio de 2024

d048m

de Oliveira Martins de Souza, Luana Helena
MAPEANDO A COERÊNCIA: UM MÉTODO INTEGRADO DE AVALIAÇÃO DO
PROCESSO DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES / Luana Helena de
Oliveira Martins de Souza; orientador Marcos Thadeu Queiroz
Magalhães. -- Brasília, 2024.
187 p.

Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) --
Universidade de Brasília, 2024.

1. Processo de planejamento. 2. Planejamento de
transportes. 3. Planejamento urbano. 4. Planejamento
integrado. 5. Distrito Federal. I. Queiroz Magalhães, Marcos
Thadeu, orient. II. Título.

TERMO DE APROVAÇÃO

Luana Helena de Oliveira Martins de Souza

**MAPEANDO A COERÊNCIA:
UM MÉTODO INTEGRADO DE AVALIAÇÃO DO PROCESSO DE
PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES**

Dissertação de mestrado apresentada como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre pelo Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília.

Comissão Examinadora:

Prof. Dr. Marcos Thadeu Queiroz Magalhães

(Orientador)

Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília – UnB

Profa. Dra. Yaeko Yamashita

Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília – UnB

Prof. Dr. Carlos Felipe Granjeiro Loureiro

Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes da Universidade Federal do Ceará - UFC

À minha mãe, fonte de força inspiradora e de fé inabalável.

AGRADECIMENTOS

Muitos foram os que contribuíram em minha caminhada até aqui. Uns diretamente, outros talvez nem saibam que tenham feito parte. Agradeço a cada um, de todo meu coração:

Ao meu orientador, prof. Marcos Thadeu, por seus ensinamentos, por me conduzir pelos caminhos da ciência e por sua postura sempre generosa.

Aos integrantes da banca, profa. Yaeko e prof. Carlos Felipe, pela inspiração e pelas contribuições valiosas a este trabalho.

Aos meus chefes e companheiros de trabalho na Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (NOVACAP), por sua confiança e apoio.

Aos meus amigos (que são muitos, graças a Deus!), pelo incentivo.

Às minhas primas, Camila e Bia, grandes encorajadoras, colaboradoras e companheiras de pesquisa e estudo.

Aos meus pais, Helena, Salvador e Reinaldo, pelo exemplo e pela motivação.

Às minhas filhas Luiza, Alice e Clara por, ainda que sentindo e declarando a minha ausência, terem respeitado e zelado por este momento de minha vida.

E, em especial, ao Rafael, que escolheu e escolhe a cada dia seguir comigo adiante. Não seria possível realizar este sonho sem seu suporte incondicional, assumindo responsabilidades, nos representando em tantas situações e dando seu toque de lógica. Obrigada meu amor.

RESUMO

Esta pesquisa tem por objetivo a análise do processo de planejamento de transportes adotado no Distrito Federal (DF), bem como a verificação da coerência entre os requisitos estabelecidos no plano urbano e as soluções especificadas no plano de transportes. Para tanto, foram examinados o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU) e as diretrizes contidas no Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal (PDOT). Orienta o estudo a seguinte questão: Como favorecer a integração entre o Plano de Transporte e o Plano Urbano, fazendo com que as soluções de transporte se mantenham compatíveis com as diretrizes urbanas? Os aspectos teóricos e metodológicos que amparam a pesquisa na resposta ao problema apresentado estão divididos em quatro etapas: revisão bibliográfica e documental; construção de *check list*, instrumento adotado para análise do processo de planejamento adotado no DF; estudo de caso, contemplando a aplicação do *check list* e a verificação da coerência entre os planos; e a comprovação ou refutação das hipóteses. A partir do estudo de caso foi possível identificar lacunas no processo de elaboração do PDTU, validando a adoção do *check list* como instrumento para análise de processos de planejamento, assim como evidenciar relações existentes entre o plano urbano e o plano de transportes. Os resultados obtidos demonstraram que a adoção de um modelo que integre as etapas de planejamento, traz recursos metodológicos que podem favorecer a efetividade das ações propostas no plano de transportes e tem o potencial de impactar significativamente sua integração com o plano urbano.

Palavras-chave: Processo de planejamento; Planejamento de transportes; Planejamento urbano; Planejamento integrado; Distrito Federal.

ABSTRACT

This research analyzes the transport planning process adopted in the Distrito Federal (DF) and verifies the coherence between the requirements established in the urban plan and the solutions described in the transportation plan. For this purpose, the Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU) and the guidelines contained in the Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal (PDOT) were examined. The following question guides this study: How to promote integration between the Transportation Plan and the Urban Plan ensuring that transportation solutions remain compatible with urban guidelines? The theoretical and methodological aspects that support the research in addressing the presented problem are divided into four stages: bibliographical and documental review; construction of a checklist, analysis tool of the planning process adopted in the Distrito Federal; case study including the application of the checklist and verification of coherence between the plans; and confirmation or refutation of hypotheses. From the case study, it was possible to identify gaps in the process of elaborating the PDTU, validating the adoption of the checklist as a tool for analyzing planning processes, as well as to highlight existing relationships between the urban plan and the transportation plan. It is concluded that the adoption of a model that integrates planning stages brings methodological resources that can favor the effectiveness of the actions proposed in the transportation plan and has the potential to significantly impact its integration with the urban plan.

Keywords: Planning process; Transport planning; Urban planning; Integrated planning; Distrito Federal.

LISTA DE SIGLAS

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres

BPTRAN - Batalhão de Trânsito da Polícia Militar do Distrito Federal

CONPLAN - Conselho de Planejamento Territorial e Urbano do Distrito Federal

DER - Departamento de Estradas de Rodagem

DETRAN - Departamento de Trânsito do Distrito Federal

DF - Distrito Federal

GDF - Governo do Distrito Federal

IBRAM - Instituto Brasília Ambiental

METRÔ/DF - Companhia do Metropolitano do Distrito Federal

NOVACAP - Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil

PDOT - Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal

PDTU - Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal

PMU - Plano de Mobilidade Urbana

PNMU - Política Nacional de Mobilidade Urbana

RIDE - Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno

SEDUMA - Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente

SEMOB - Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal

SISPLAN - Sistema de Planejamento Urbano do Distrito Federal

SO/DF - Secretaria de Estado de Obras

SRDF - Sistema Rodoviário do Distrito Federal

ST/DF - Secretaria de Estado de Transportes

STPC/DF - Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal

TCB - Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília

TCDF - Tribunal de Contas do Distrito Federal

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – O ciclo de retroalimentação transporte-uso do solo.	16
Figura 2 – Quadro elaborado por Pinto (2019).....	25
Figura 3 – O Modelo de Planejamento Integrado (ou o Processo Integrado de Planejamento).....	39
Figura 4 - Nível Estratégico.....	41
Figura 5 - Nível Tático.....	42
Figura 6 - Nível Operacional.	43
Figura 7 – Rede Estrutural de Transporte Coletivo.	49
Figura 8 – Estratégia de estruturação viária.....	50
Figura 9 – Indicadores estabelecidos na fase de diagnóstico para fins de comparação entre as alternativas simuladas.....	70
Figura 10 – Deficiências relacionadas ao transporte coletivo.....	72
Figura 11 – Cronograma físico de implementação por etapa.	76
Figura 12 – Metas a serem alcançadas.	77
Figura 13 – Custo estimado para construção e reforma de terminais.	85
Figura 14 - Planilha de Monitoramento das Ações e Projetos.	96

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – <i>Check list</i> para verificação da adequação do PDTU ao Modelo de Planejamento Integrado.	55
Quadro 2 – <i>Check list</i> para o Nível Estratégico.	62
Quadro 3 – Possíveis causas para os problemas.	73
Quadro 4 – <i>Check list</i> para o Nível Tático.	79
Quadro 5 – <i>Check list</i> para o Nível Operacional.	89
Quadro 6 – Diretrizes PDOT versus Ações PTDU.	106
Quadro 7 - Correspondência entre o texto legal e as ações especificadas no Relatório Final do PDTU/DF.	126
Quadro 8 - Correspondência entre os textos legais acerca do conteúdo mínimo a ser observado pelo PDTU.	133

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Apuração do grau de execução financeira dos eixos estruturantes.....	98
Tabela 2 – Apuração do grau de execução financeira para a infraestrutura de apoio.	98
Tabela 3 – Apuração do grau de execução financeira para o sistema metroviário.....	100

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	15
1.1. Razões para a adoção de práticas de planejamento integrado	18
1.2. Importância do tema.....	20
1.3. Premissas, Hipóteses e Objetivos	21
1.4. Metodologia de trabalho	22
2. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA E DOCUMENTAL.....	28
2.1. Planejar é preciso	28
2.2. Planejamento urbano e planejamento de transporte	31
2.3. Uso do solo-transportes	32
2.4. O Modelo de Planejamento Integrado	34
2.5. Regulamentos e instrumentos de planejamento no Brasil	43
2.6. O Planejamento urbano e de transporte no Distrito Federal.....	47
3. PROPOSTA DE MÉTODO PARA ANÁLISE DE PLANOS DE TRANSPORTE.....	53
4. ESTUDO DE CASO.....	59
4.1. Aplicação de <i>check list</i>	59
4.2. Nível Estratégico	61
4.3. Nível Tático	78
4.4. Nível Operacional.....	87
4.5. Verificação da coerência entre as necessidades postas no plano urbano e as soluções definidas no plano de transporte	102
5. DISCUSSÃO DOS RESULTADOS.....	124
5.1. Foi possível identificar lacunas na elaboração do PDTU?	124
5.2. Os requisitos a serem atendidos pelo plano de transportes estão objetivamente definidos no plano urbano?.....	130
5.3. Os planos são aderentes ou afastados com relação aos requisitos estabelecidos no PDOT e as soluções definidas no PDTU?	131
5.4. Quais recursos podem ser aplicados ao processo de planejamento de transportes observado no PDTU que minimizem as fragilidades e fomentem uma maior integração entre as necessidades urbanas e as soluções de transportes?	135
5.5. Sobre as hipóteses de pesquisa	136
6. CONCLUSÃO	140
7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	146
APÊNDICE	153

O planejamento não diz respeito a decisões futuras, mas às implicações futuras de decisões presentes. (Drucker, 1998, p. 131)

1. INTRODUÇÃO

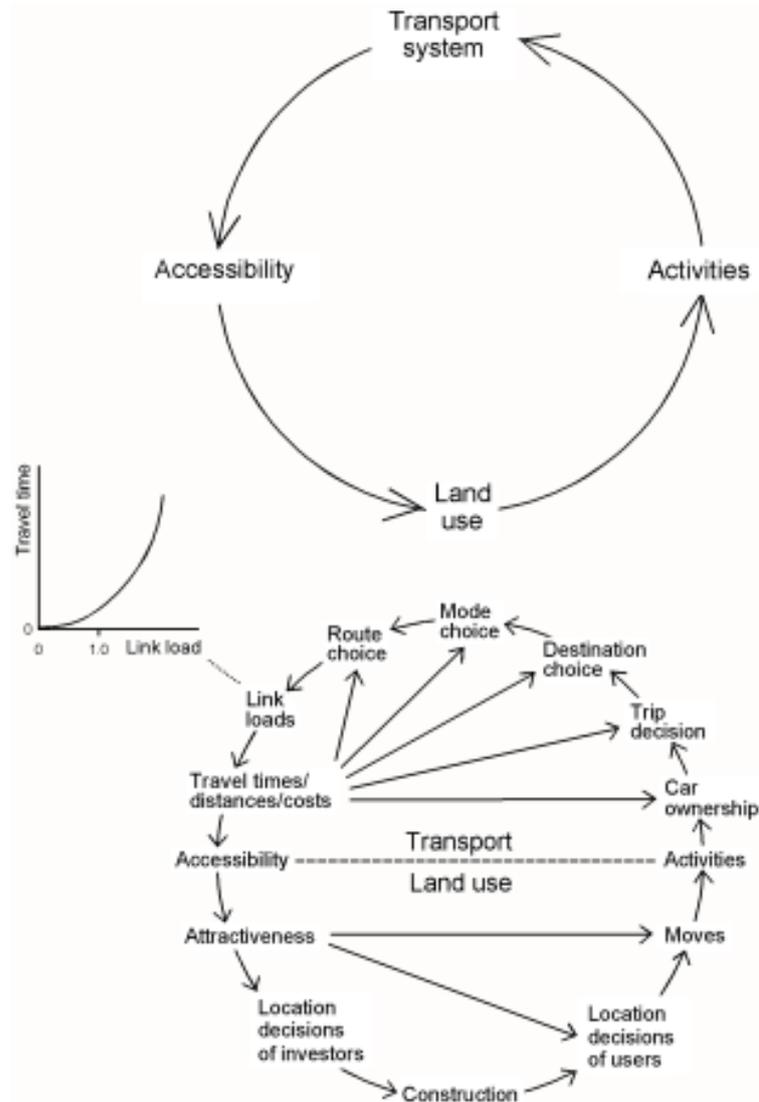
Em se tratando do espaço urbano e da complexa rede de interações entre grupos que detém o poder de decisão e aqueles diretamente impactados – para o bem e para o mal – não há como se falar em planejamento sem considerar o caráter coletivo de suas implicações (Loureiro *et al.*, 2020), que não apenas envolve os atores, como os diversos subsistemas nele inseridos.

Um sistema pode ser entendido como um conjunto de elementos interdependentes, que se relacionam, e cuja operação como um todo é melhor que a simples soma de seus componentes¹. Neste contexto, os subsistemas, partes integrantes de um sistema que, no caso em tela, se configura como o espaço urbano, seriam os elementos que o compõem e que se relacionam entre si (Bunge, 1979, apud Magalhães, 2010). Assim, a construção do espaço urbano se dá pela interação de diversos subsistemas (natural, transporte, saúde, educação, comércio, serviços, etc.) e o planejamento é um meio para a construção do território de forma eficiente. Compreender as conexões e interações entre esses subsistemas permite criar uma estrutura onde cada parte contribui para o funcionamento geral e os objetivos do sistema como um todo. O entendimento das relações entre os subsistemas é, portanto, fundamental na constituição de um sistema coeso e funcional.

Inúmeros autores tratam da necessidade de integração entre os denominados subsistemas urbanos (Acheampong e Silva, 2015; Bertolini *et al.*, 2005; Pfaffenbichler, 2003, apud Loureiro, 2020), em especial entre o uso do solo e os transportes, e de como as intervenções sobre determinado subsistema afeta-os reciprocamente (figura 1). Dentre eles, Timmermans (2003) argumenta que a distribuição espacial do uso do solo, planejada ou não, desempenha um papel crucial nas decisões dos indivíduos ao escolher os locais para realizar suas atividades.

¹ Definição do termo “sistema”. Em: https://www.trt7.jus.br/files/institucional/governanca_ti/processos/processo-trt7/TRT_Compartilhado/guidances/termdefinicions/SGE_Sistema_85B992BC.html#:~:text=Defini%C3%A7%C3%A3o%20de%20Termo%3A%20Sistema&text=%C3%89%20um%20conjunto%20integrado%20de,simples%20soma%20de%20seus%20componentes. Acessado em: 29/04/2024.

Figura 1 – O ciclo de retroalimentação transporte-uso do solo.



Fonte: The “land-use transport feedback cycle”. Wegener e Fürst, 1999.

O uso do solo, entendido aqui como a forma como as áreas de terra são utilizadas e ocupadas pelas atividades humanas, é determinado pelo planejamento urbano, atividade que incorpora a atuação do Estado como representante da coletividade, com legitimidade para regular o uso do território (Cavalcante, 2023, pg. 19). Contudo, o planejamento urbano, na forma como hoje é produzido, simplifica as atividades no espaço, sem incorporar a análise das inter-relações entre os demais subsistemas do espaço urbano (Maricato, 2014).

O elemento transporte envolve os meios pelos quais se dão os deslocamentos, estão diretamente relacionados à forma como a cidade é construída e à distribuição das atividades nela inseridas e são detalhados por meio do

planejamento de transportes. O planejamento de transportes tradicional, num primeiro momento, preocupava-se somente em prover a oferta necessária de veículos e de infraestrutura para acomodar a demanda por deslocamentos. Em seguida, despertou para a relevância da componente demanda e quanto à possibilidade de gerenciamento dessa demanda, induzindo ou desestimulando parcela dos usuários (Andrade *et al.*, 2016, apud Garcia, 2016). Entretanto, a despeito de existirem modelos de transporte que incorporam o fator demanda, estes não a caracterizam suficientemente.

Os dois processos de planejamento, urbano e de transportes, dedicam-se a tratar a mesma problemática, todavia, por muito tempo, tais esforços se deram de forma individualizada, e dados sobre as distribuições espaciais de uso do solo e as necessidades motivadoras das viagens foram utilizados apenas para explicar as características do sistema de transportes (Miller, 2003, apud Cavalcante, 2023), sem reconhecer seus efeitos de retroalimentação sobre o uso do solo (Meyer e Miller, 2001).

A preocupação em compreender melhor a interface entre as soluções de transportes e o meio urbano motivou a busca por modelos integrados de planejamento, porém, a despeito de despertar para um novo paradigma, os planos mantiveram a orientação dos métodos tradicionais de planejamento de transportes, de conceber cenários e avaliar soluções a partir de representações simplificadas da dinâmica urbana. Ferramentas como as de modelagem computacional ainda são utilizadas majoritariamente para a avaliação de alternativas e comparação de cenários, enquanto poderiam alcançar etapas estratégicas de compreensão dos problemas a serem enfrentados. Dessa forma, tendo em vista que tais modelos não contribuíram para a resolução ou contenção de problemas de transporte, oriundos de sua relação com o uso do solo, ou ainda, de uso do solo, frutos do transporte, os planejadores urbanos adotaram procedimentos simplificados para a elaboração dos planos diretores², fundamentados em seu conhecimento acerca da dinâmica da cidade e nos parâmetros de densidade considerados ideais (Pietrantonio *et al.*,

² Plano Diretor é aqui definido como instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana, instituído pela Constituição Federal de 1988 e regulamentado pela Lei Federal nº 10.257/01 (Estatuto da Cidade).

1996).

Muito embora possa se afirmar que tais procedimentos não incorporam a complexidade da relação uso do solo e transportes, ainda hoje são essas as diretrizes norteadoras de planos diretores. Os métodos de planejamento empregados continuam apoiando-se em esforços isolados, mantendo o foco na proposição de soluções insuficientemente fundamentadas, sem se aprofundar na compreensão da complexa problemática urbana que se propõem a resolver (Soares, 2014). A mudança necessária implica assumir que intervenções no subsistema de transportes influenciam os padrões de desenvolvimento urbano da mesma forma que a destinação de uso do solo impacta o formato das viagens (Waddell, 2011, apud Sousa, 2016). E ainda, que o processo pelo qual se constrói o planejamento é tão ou mais relevante que as soluções produzidas pelos planos.

Ante o exposto, é possível afirmar que existem lacunas a serem preenchidas em se tratando de métodos de planejamento, especialmente se considerarmos processos que contemplem a interação entre o planejamento urbano e o planejamento de transportes. O desafio que se apresenta passa, essencialmente, pela compreensão da problemática que envolve ambos, pela adoção de princípios que orientem o processo de planejamento e pelo estabelecimento de objetivos claros e convergentes, através de uma abordagem sistematizada e dotada de ferramentas que auxiliem na compatibilização entre esses subsistemas (Pietrantonio *et al.*, 1996).

Dessa constatação, surge um questionamento: **Como favorecer a integração entre o Plano de Transporte³ e o Plano Urbano⁴, fazendo com que as soluções de transporte se mantenham compatíveis com as diretrizes urbanas?**

1.1. Razões para a adoção de práticas de planejamento integrado⁵

Uma terra jamais poderá ser considerada urbana se não for acessível – por

³ Na presente pesquisa, a expressão “plano de transporte(s)” será utilizada para denominar o produto do planejamento de transportes.

⁴ Na presente pesquisa, a expressão “plano urbano” será utilizada para denominar o produto do planejamento urbano.

⁵ Na presente pesquisa, o uso do conceito “integrado” estará relacionado ao processo pelo qual se dá o planejamento, suas etapas e encadeamento.

meio de deslocamento diário de pessoas – a um contexto urbano e um conjunto de atividades urbanas. (Villaça, 2001, p. 24)

Conforme já mencionado, o uso do solo e os meios pelos quais se dão os deslocamentos estão diretamente relacionados. A forma como a cidade é construída e a distribuição dos diferentes usos do solo (residencial, comercial, industrial, áreas verdes, entre outros) influenciam diretamente o deslocamento da população e a demanda por transporte.

Entretanto, de acordo com Boareto (2008), os problemas enfrentados diariamente pelas pessoas que se locomovem nas cidades normalmente têm uma análise fragmentada. Enquanto a análise dos sistemas de transporte é centrada na operação e os responsáveis pela gestão do trânsito focam na garantia da fluidez de veículos, na expansão do sistema viário e na segurança viária, o uso e a ocupação do solo são predominantemente analisados quanto ao cumprimento da função social da propriedade urbana, de atender às exigências fundamentais de ordenação da cidade, expressas no plano diretor urbano.

Considerar a relação entre uso do solo e transportes e definir suficientemente a problemática a ser tratada é, portanto, essencial para o desenvolvimento de políticas públicas relacionadas a estes subsistemas. Segundo Meyer e Miller (2001), alcança-se melhor os objetivos de um sistema de transportes – a circulação de bens e pessoas – se as interações dinâmicas existentes entre este e o uso do solo forem consideradas no processo de planejamento, especialmente em suas fases iniciais, onde se procura entender o “problema” a ser tratado.

Diante do exposto, admite-se a necessidade de que o planejamento reconheça as relações de interdependência existentes entre uso do solo e transportes, valendo-se de modelos que possibilitem a representação adequada dos problemas a serem tratados por meio do plano, refletindo a compreensão do sistema e a percepção de todos os envolvidos (Soares, 2014). E é neste contexto que se inserem os processos de planejamento integrado, capazes de representar e tomar decisões acerca do fenômeno urbano de maneira mais abrangente, valendo-se de ferramentas para sua realização de maneira integral (Cavalcante, 2020; Pinto, 2019). Compreender a complexidade do objeto de análise, suas circunstâncias e suas possibilidades, pode, segundo Matus (1993), aumentar as chances de que sejam tomadas decisões acertadas.

1.2. Importância do tema

O planejamento de transporte é objeto central nas análises de várias organizações, agências, programas e iniciativas que debatem o desenvolvimento sustentável⁶.

A Organização das Nações Unidas (ONU) compreende o planejamento de transportes como uma ferramenta fundamental para alcançar os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS)⁷, contemplando metas globais para promover um futuro mais justo, equitativo e sustentável até 2030⁸. Dentre os objetivos definidos pelas Nações Unidas na Agenda 2030, o ODS 11 visa tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis, com atenção especial para o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis e sustentáveis para todos. No contexto do planejamento de transporte, significa levar em consideração não apenas as necessidades de deslocamento de pessoas e mercadorias, mas também os impactos ambientais e socioeconômicos decorrentes desta atividade.

A instituição da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), em janeiro de 2012, acompanhada da exigência de elaboração de Plano de Mobilidade Urbana (PMU) como condição para o acesso à recursos federais, a todas as cidades com mais de 20 mil habitantes, propôs uma nova forma de se fazer o planejamento de transportes. Por meio dela, estabeleceu-se um avanço na maneira tradicional de se tratar, isoladamente, o trânsito, o transporte coletivo, a infraestrutura viária, adotando-se uma visão sistêmica sobre a movimentação de bens e de pessoas, e de todos os modos e elementos que produzem as necessidades destes deslocamentos.

O reconhecimento de que a demanda por deslocamentos decorre da

⁶ Desenvolvimento sustentável, segundo a Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento das Nações Unidas, é o desenvolvimento capaz de suprir as necessidades da geração atual, sem comprometer a capacidade de atender as necessidades das futuras gerações.

⁷ Os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável são um apelo global à ação para acabar com a pobreza, proteger o meio ambiente e o clima e garantir que as pessoas, em todos os lugares, possam desfrutar de paz e de prosperidade. Em <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs>, acessado em 01/07/2023.

⁸ Partindo de quatro principais dimensões: social, ambiental, econômica e institucional, os ODS defendem que é necessário levar o mundo a um caminho sustentável com medidas transformadoras. Assim, foram definidos 17 objetivos e 169 metas globais interconectadas a serem atingidos até 2030, criando a denominada “Agenda 2030”. Em <https://www.idis.org.br>, acessado em 01/07/2023.

distribuição das atividades no território, evidencia a importância de se considerar conjuntamente o sistema de transportes e o uso do solo no processo de planejamento (Soares, 2014, pg. 14), por meio de análises que contemplem a relação causal de desequilíbrios existentes entre estes subsistemas e que busquem pelo entendimento do que pode vir a ser um modelo referencial de planejamento.

1.3. Premissas, Hipóteses e Objetivos

Por meio da pesquisa que se apresenta, envolvendo a análise de questões urbanas até então evidenciadas por um tratamento localizado e desarticulado, especialmente no âmbito do planejamento de transportes, que ainda hoje enxerga os demais subsistemas urbanos como exógenos, busca-se por atuações mais integradoras, que possam promover um gerenciamento sustentável do espaço urbano.

Tendo em vista as inquietações apresentadas, abrangendo a complexidade do fenômeno urbano e de seus subsistemas, que se relacionam de forma dinâmica e em desequilíbrio, e ainda, a questão posta – Como favorecer a integração entre o Plano de Transporte e o Plano Urbano, fazendo com que as soluções de transporte se mantenham compatíveis com as diretrizes urbanas? –, definiram-se algumas **premissas** como ponto de partida para o desenvolvimento da pesquisa. São elas:

- a. A maneira como as cidades são planejadas determina as necessidades de transporte;
- b. Os objetivos do plano de transportes devem estar estritamente vinculados às diretrizes urbanas, para as quais deve ser especificada a adequada infraestrutura e qualidade dos serviços;
- c. A falta de compreensão dos problemas a serem atendidos por meio do plano de transportes impactará na implementação das soluções, trazendo prejuízos sociais.

A partir da questão-problema, assim como das premissas definidas, foi possível a construção de **hipóteses** a serem verificadas através da presente pesquisa, que incluem:

- a. Possíveis causas para a ineficiência do sistema de transporte decorrem de falhas no processo de planejamento, relacionadas à falta de integração

entre o plano de transportes e o plano urbano;

- b. Adotar um método de planejamento que sistematize a compreensão das necessidades a serem atendidas poderá promover maior integração entre o plano de transporte e o plano urbano, melhorando a coerência entre eles;
- c. O Modelo de Planejamento Integrado concebido por Magalhães e Yamashita (2009) pode servir como referência para a análise do processo de planejamento, viabilizando a identificação de lacunas e inconsistências;
- d. É possível contribuir para a consistência das soluções definidas no plano de transportes por meio da adoção de procedimentos metodológicos que promovam sua integração com o plano urbano.

Tais hipóteses direcionam o caminho a ser percorrido para o alcance dos objetivos pretendidos, que serão apresentados na sequência.

Com base no panorama de investigação, a pesquisa tem por **objetivo geral** a análise do processo de planejamento de transportes, tendo como estudo de caso os planos elaborados no âmbito do Distrito Federal (DF). Portanto, o foco se dará na compreensão do processo adotado para o desenvolvimento do plano de transportes.

Os **objetivos específicos** incluem:

- a. A identificação de possíveis lacunas no processo de planejamento de transportes;
- b. A verificação da coerência entre o plano de transportes e o plano urbano.

No contexto da presente pesquisa, entende-se por processo (de planejamento) a forma pela qual se obteve o plano de transporte, incluindo as etapas e ferramentas utilizadas.

Espera-se que o levantamento e análise do processo de planejamento de transportes, bem como a verificação da coerência entre os requisitos estabelecidos no plano urbano e as soluções de transporte desenvolvidas, contribuam nas discussões acerca do paradigma do planejamento, com foco em uma atuação mais integradora.

1.4. Metodologia de trabalho

De forma a possibilitar o alcance dos objetivos pretendidos, os **aspectos metodológicos** foram divididos em quatro etapas:

1. Revisão bibliográfica e documental;
2. Construção de *check list*, a partir do quadro elaborado por Pinto (2019), tendo como referência o Modelo de Planejamento Integrado concebido por Magalhães e Yamashita em Repensando o planejamento (2009);
3. Estudo de caso, dividido em dois momentos:
 - a. Aplicação do *check list*, para verificação do processo de planejamento de transportes do DF quanto ao atendimento às etapas propostas no modelo referencial e identificação de eventuais lacunas; e
 - b. Análise das diretrizes definidas no Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal (PDOT) e das ações especificadas no Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU), com o objetivo de verificar a coerência entre as necessidades postas no plano urbano e as soluções definidas no plano de transporte;
4. Discussão dos resultados obtidos, com a comprovação ou refutação das hipóteses.

A revisão bibliográfica e documental compreende a abordagem de conceitos e modelos associados ao planejamento, discrimina planejamento urbano e planejamento de transportes, trata da relação uso do solo e transportes e apresenta o Modelo de Planejamento Integrado proposto por Magalhães e Yamashita (2009), utilizado na presente pesquisa como referência para a análise do processo de planejamento. E ainda, resgata os regulamentos associados aos instrumentos de planejamento urbano e de transportes no Brasil (normativos a serem observados na construção dos planos), incluindo o Estatuto das Cidades e a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), e aos instrumentos de planejamento vigentes no DF, compreendendo o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU) de 2011, e no contexto urbano, o Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal (PDOT) de 2009, atualizado em 2012.

A construção do *check list*, instrumento adotado para a análise do processo

de planejamento de transportes adotado no Distrito Federal, se dá a partir da adaptação do quadro elaborado por Pinto (2019) (figura 2).

O estudo de caso envolve, em primeira etapa, a aplicação do *check list* para verificação quanto ao atendimento às etapas propostas no modelo referencial e identificação de eventuais lacunas no processo, tendo como objeto de análise o PDTU. Tendo em vista que o PDOT contempla a localização das atividades no espaço, determinando as distâncias, bem como as necessidades afetas ao deslocamento da população, a partir de suas diretrizes é possível extrair os requisitos a serem atendidos pelo plano de transportes, o que subsidia a segunda etapa do estudo de caso, que envolve verificar a coerência entre as necessidades postas no plano urbano e as soluções definidas no plano de transporte. A verificação da coerência se dá por meio da comparação entre as diretrizes definidas no PDOT, que expressam as necessidades, e as ações especificadas no PDTU, que correspondem às soluções de transporte identificadas por meio da sistematização proposta pelo Modelo de Planejamento Integrado referencial.

Na etapa de discussão dos resultados espera-se que a pesquisa revele tendências das relações existentes entre o plano urbano (uso do solo) e o plano de transportes (transporte), além de evidenciar recursos metodológicos previstos no modelo referencial que possam preencher lacunas e contribuir em processos mais integradores, promotores da consistência e coerência entre requisitos e soluções.

Figura 2 – Quadro elaborado por Pinto (2019).

Ref	Processos	Características principais
NÍVEL ESTRATÉGICO		
1	Objeto	Define o escopo do Plano, com os limites exatos do objeto. Define uma "estrutura analítica do objeto", com relações causa-efeito conhecidas.
2	Imagem-Objetivo	Estado desejado para o Objeto. Enunciado descritivo e sintético da situação desejada no futuro. Considera as diferentes expectativas de todos os interessados.
3	Diagnóstico	Referencia-se ao Objeto e à Imagem-Objetivo. Feito com base em "indicadores finalísticos".
4	Problema	Para cada elemento da Imagem-Objetivo, apresenta o diagnóstico do estado atual, a diferença em relação ao estado desejado e a(s) causa(s) do problema.
5	Princípios e Valores	Restrições éticas e morais, que limitam a definição dos Objetivos, Metas, Diretrizes, Estratégias etc. São invioláveis.
6	Objetivos	Resultados a serem alcançados.
6 ^{bis}	Metas	Objetivos com prazos definidos. Inclui a definição de indicadores.
13c	Avaliação [Estratégica]	Usa os indicadores definidos nos processos deste nível.
NÍVEL TÁTICO		
7	Diretrizes	Orientações e limitações para as decisões táticas e operacionais, balizadas pelos Princípios e Valores, Objetivos e Metas.
8	Estratégias	São "pacotes" de projetos e atividades de rotina para a realização dos Objetivos. Podem conter alternativas de ação. Composto pelos Processos 8a, 8b, 8c e 8d.
8a	Ações	Define projetos e atividades de rotina.
8b	Instrumentos de Financiamento	Define quantias e fontes de recursos financeiros para as Ações.
8c	Instrumentos de Atuação	Define a organização e as responsabilidades de cada órgão para a realização das Ações.
8d	Instrumentos de Comunicação	Define sistemas de comunicação interna e externa. Inclui a definição de indicadores.
9	Programas	Congrega várias Ações, com objetivos específicos. Contêm os Instrumentos dos três tipos (ver 8b, 8c e 8d). Inclui a definição de indicadores.
13b	Avaliação [Tática]	Usa os indicadores definidos nos processos deste nível.
NÍVEL OPERACIONAL		
10	Veiculação nos Meios de Comunicação	Define as ações operacionais de comunicação interna e externa.
11	Implementação	Define as ações executivas, de realização do Plano.
12	Monitoramento	Define as ações de monitoramento do Plano, tanto para orientar a realização quanto para auditoria.
13a	Avaliação [Operacional]	Usa os indicadores definidos nos processos deste nível.

Fonte: Pinto (2019, p. 51).

Neste percurso de interpretação acerca do processo de planejamento, esta

pesquisa transita por trabalhos anteriormente desenvolvidos, em especial pelos seguintes:

- a. Cavalcante (2023), em sua tese “Crítica ao Planejamento Urbano e de Transportes em Fortaleza à luz do Paradigma do Planejamento da Acessibilidade e Mobilidade na Urbe Sustentável”, que investiga em que medida os esforços de planejamento urbano e de transportes na cidade de Fortaleza têm buscado mitigar as desigualdades socioespaciais na acessibilidade às atividades em seu território urbano;
- b. Loureiro *et al.* (2020), em seu artigo “Análise dos planos diretores de Fortaleza sob o paradigma do planejamento da acessibilidade e mobilidade da Urbe Sustentável”, no qual os autores buscam abordagens integradoras e multidisciplinares para o planejamento do espaço urbano e onde é aplicado o modelo conceitual de Integração de Atividades, Uso do Solo e Transportes (ALUTI), desenvolvido por Lopes (2015), para a avaliação qualitativa do conteúdo do plano urbano;
- c. Pinto (2019), em sua dissertação intitulada “Planejamento e gerenciamento do uso do solo de aeroportos e áreas vizinhas no Brasil: O caso do Aeroporto de Aracaju, de 2009 a 2018”, onde é avaliada a suficiência do planejamento e gerenciamento integrado do uso do solo na resolução dos conflitos entre sistema de transporte e cidade, e verificado o grau de integração entre os instrumentos reguladores estabelecidos para a região de análise;
- d. Soares (2014), em sua “Proposta metodológica de compreensão da problemática das relações entre uso do solo e transportes no planejamento urbano integrado”, que busca sistematizar a fase de compreensão da problemática dentro do processo de planejamento urbano integrado do uso do solo e transportes, com o objetivo de identificar lacunas conceituais e metodológicas no planejamento urbano integrado e propor um método de identificação, caracterização e diagnóstico da problemática das relações entre uso do solo e transportes.
- e. Pietrantonio *et al.* (1996), em seu artigo “Integração entre Políticas de Uso de Solo e de Transportes: Dificuldades e Necessidades”, que trata da

análise de políticas integradas de uso do solo e transportes urbanos e aponta dificuldades associadas à representação e ao tratamento das interações entre as atividades urbanas e a utilização do sistema de transportes.

2. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA E DOCUMENTAL

A revisão bibliográfica e documental inclui os seguintes conceitos e fundamentos:

- a. Planejamento, planejamento tradicional, planejamento estratégico e planejamento integrado;
- b. Planejamento urbano e planejamento de transportes;
- c. Relação uso do solo e transportes;
- d. O Modelo de Planejamento Integrado concebido por Magalhães e Yamashita; e
- e. Regulamentos associados aos instrumentos de planejamento no Brasil (Estatuto das Cidades, PNMU, PMU) e aos instrumentos de planejamento vigentes no DF (PDTU de 2011, PDOT de 2009).

2.1. Planejar é preciso

Planejar é uma atividade humana essencialmente teleológica (“Telos”, do grego, significa “meta” ou “finalidade”), envolvendo a análise de determinado fenômeno, de forma a prever seus desdobramentos, tendo por finalidade precaver-se de futuras complicações ou mesmo otimizar prováveis benefícios. (Loureiro *et al.*, 2020, p. 2)

Pode-se compreender o planejamento como o ato que precede e determina uma ação. Uma forma de organizar ideias com relação a determinado assunto e estabelecer objetivos, com o propósito de se atingir um determinado resultado (Andreuzza, 2010). De acordo com Davidoff e Reiner (1973), envolve um procedimento para a tomada de decisões em sequência, com o objetivo de estabelecer as ações que serão realizadas no futuro. Ferrari (1979), por sua vez, descreve o planejamento como um processo contínuo que visa solucionar problemas situados em um determinado contexto temporal e espacial e que contempla a previsão de possíveis consequências e a proposição de soluções.

Acerca dos métodos, Huertas (1995) aponta que o planejamento tradicional enfatiza a análise e a interpretação de dados históricos e a aplicação de métodos quantitativos para prever e projetar o futuro. Nesse contexto, o planejamento é conduzido de maneira linear, com foco em estabelecer metas e objetivos, coletar dados históricos, realizar análises estatísticas e utilizar técnicas de projeção para

prever tendências e possíveis cenários futuros. Pressupondo um ambiente estável e previsível e assumindo que as informações disponíveis são suficientes, com base nessas projeções são desenvolvidos planos e estratégias para alcançar os objetivos estabelecidos, sendo as soluções dependentes essencialmente das escolhas do planejador, o que lhe confere um caráter autoritário e tecnocrático.

No planejamento tradicional, voltado às instituições públicas, um só ator – o Estado – planeja e governa o sistema, sendo os demais meros agentes executores de ações previsíveis, e não se contemplam variáveis que estejam fora do controle do planejador (Matus, 1993). No que diz respeito à previsão de intervenções no meio urbano, o modelo tradicional de planejamento peca por não considerar a complexidade de seu funcionamento, as dinâmicas alterações as quais as cidades estão suscetíveis e os diferentes interesses em jogo, de diversos atores que coexistem. Tal modelo, envolvendo soluções conhecidas e padronizadas, vigorou até os anos 70. Num cenário de crise e recessão econômica que se apresentava, um novo processo de planejamento se fazia necessário (Andreuzza, 2010).

Influenciados por uma visão militar, teóricos trouxeram à tona as ideias que originaram o chamado Planejamento Estratégico. O modelo de planejamento estratégico⁹, originário de técnicas militares, mas não limitado somente a este fim, surgiu como uma possibilidade para lidar com os desafios de se prever o futuro em um ambiente dinâmico e no qual coexistem inúmeros interesses, e buscou definir soluções que minimizassem os riscos envolvidos. Incorporado por diversas organizações e carregado de um forte viés de competição entre atores, parecia não se adequar ao setor público, no qual a cooperação é essencial para a viabilidade de sua execução (Magalhães & Yamashita, 2015).

Nessa lacuna se insere o planejamento estratégico situacional (PES) do chileno Carlos Matus (1993). Em seu livro *Política, Planejamento & Governo - Tomo I*¹⁰, o autor nos apresenta o planejamento como a tentativa de submeter à vontade do homem o curso dos acontecimentos. Fazendo uma analogia entre o objeto do

⁹ Estratégia, no âmbito desse trabalho, deve ser entendida em seu conceito organizacional, o qual abrange a forma como se pretende alcançar determinado objetivo (Oliveira, 2008).

¹⁰ *Política, planificación y gobierno* (1987), editado no Brasil pelo IPEA, em 1993, em dois volumes, com o título *Política, planejamento e governo*.

planejamento e a correnteza de um rio, alerta sobre o desafio de criar um futuro que atenda às nossas expectativas e que, normalmente, não está alinhado ao movimento que esse “rio” tomaria, sob a influência de outros homens, com diferentes visões, objetivos, recursos e poder. Para ele, o objeto de determinado plano “não é um alvo fixo, inerte e sem inteligência, para o qual aponta o planejador”. E, para alterá-lo, é necessário um esforço coletivo, que seja capaz de “resistir à correnteza dos fatos e submeter o movimento da realidade à sua vontade social”, alcançando o futuro planejado.

Para Matus, o planejamento é um problema entre homens e seu resultado depende de um contexto de atores que tomam decisões baseadas em interesses próximos. Isso porque, cada sujeito tem uma visão particular e parcial acerca do objeto, criada a partir de sua relação ou situação em relação ao mesmo. Assim, não é possível para um ator, isoladamente, compreender e atuar sobre a transformação de um objeto, já que essa dinâmica é resultado de interações - entre sujeitos - mais complexas, sendo essencial envolver os diversos atores para o desenvolvimento de uma visão plural e abrangente. O denominado por Matus de “homem coletivo” é quem assume o papel de agente da mudança desejada no estado de determinado objeto.

No modelo de planejamento estratégico situacional proposto por ele, diversos sujeitos compartilham o poder, o que resulta em ações intencionais fundamentadas em um julgamento estratégico¹¹. Dessa forma, Matus concebe o planejamento como um processo dinâmico e contínuo, envolvendo aprendizagem-correção-aprendizagem, no qual, ação, situação e atores sociais formam um todo complexo, centrado em problemas e em operações que deverão ser efetuadas para saná-los.

A abordagem concebida por Matus foi um importante marco no campo do planejamento, enfatizando a participação de diversos atores em sua formulação. No entanto, a compreensão de que o espaço urbano é composto por subsistemas que se relacionam de forma dinâmica e em desequilíbrio, torna possível reconhecer a

¹¹ Referindo-se à capacidade de análise e tomada de decisão de um grupo. Na obra Planejamento e Governo, Carlos Matus desenvolveu a abordagem do Planejamento Estratégico Situacional (PES), que enfatiza a importância do juízo estratégico na tomada de decisões.

necessidade de uma abordagem mais integradora dos esforços de planejamento (Lopes e Loureiro, 2012). Processos de planejamento integrado realizados através de modelos que ajudem a representar e a tomar decisões acerca do fenômeno urbano, incorporando uma visão multidisciplinar (Loureiro *et al.*, 2020), apresentam-se como uma alternativa. Isso significa que, a partir da aplicação de um modelo de planejamento integrado, decisões tomadas no processo tendem a refletir um consenso entre as partes interessadas, incrementando sua viabilidade de concretização. Esse pacto social é essencial para garantir o apoio contínuo e o engajamento na implementação das ações planejadas.

No âmbito da presente pesquisa, o planejamento integrado será abordado no sentido de um modelo compreendido e realizado de maneira integral, que possa aproximar esforços independentes para lidar com as complexas questões urbanas, incorporando etapa destinada ao adequado diagnóstico, essencial para a identificação dos problemas e delimitação dos objetivos, e ferramentas de monitoramento e avaliação contínua (Pinto, 2019; Lopes 2015).

2.2. Planejamento urbano e planejamento de transporte

No âmbito urbano, o objeto central do planejamento é a cidade, entendida aqui como uma entidade complexa e dinâmica, considerando suas múltiplas dimensões e interações entre os sistemas físicos, sociais, econômicos e ambientais.

O UN-Habitat define o planejamento urbano e territorial como um processo de tomada de decisão que visa alcançar metas econômicas, sociais, culturais e ambientais, por meio do desenvolvimento de estratégias e planos e da aplicação de um conjunto de princípios, ferramentas, mecanismos institucionais e participativos (UN-HABITAT, 2007). Assim sendo, se configura como uma ferramenta de gestão, que determina a direção de desenvolvimento de uma cidade ou de determinada área urbana e como ela vai chegar lá.

De acordo com Carmona *et al.* (2010), o planejamento urbano resulta na definição e regulamentação do uso do solo, estabelecendo zonas para diferentes tipos de atividades, como residencial, comercial, industrial e de lazer. Essa regulação visa promover um desenvolvimento urbano equilibrado, evitando conflitos de uso e garantindo a preservação de áreas naturais e patrimônio cultural. Nesse

sentido, no planejamento urbano são determinadas as localizações das atividades no espaço e as distâncias a percorrer para alcançá-las, expressando as necessidades de transporte da população. Portanto, as decisões tomadas têm impacto direto no desenvolvimento e na configuração do sistema de transporte de uma cidade.

O planejamento de transportes diz respeito à todas as facilidades utilizadas para a movimentação de bens e pessoas, definidas em função da coleta, análise e interpretação de dados relativos às condições existentes e à sua evolução histórica (Silva, 2012). Os resultados do planejamento de transportes devem incorporar a promoção da mobilidade, aqui entendida como a capacidade de algo ser transportado, determinada pela oferta de modos de transporte, localização das atividades, dentre outros fatores, atendendo com eficácia e eficiência às necessidades e vontades dos usuários (Pontes, 2010; Magalhães *et al.*, 2015).

O planejamento urbano e de transportes tem se desenvolvido por meio de diferentes metodologias, no entanto, restam indefinidos os conceitos e princípios que orientaram tais processos. Segundo Soares (2014), no que trata do planejamento de transportes, a maior parte dos esforços orienta-se pelo estabelecimento dos objetivos, antes mesmo da identificação dos problemas, gerando soluções muitas vezes inócuas e apontando haver espaço para a proposição de instrumentos que auxiliem no adequado diagnóstico da situação a ser tratada.

A evolução do paradigma do planejamento de transportes para um modelo no qual as características da demanda passem a ser mais relevantes, destaca a importância da adequada compreensão dos problemas e necessidades, em detrimento do foco em soluções. O desafio está em entender o planejamento, não como destinado a produzir soluções, partindo do princípio de que os problemas já são conhecidos, mas como um processo para delimitar e representar corretamente estes últimos. “Portanto, o foco no problema tenta evitar que se produzam sofisticadas soluções para os problemas errados” (Edwards & von Winterfeldt, 1986, apud Loureiro *et al.*, 2020, pg. 5).

2.3. Uso do solo-transportes

A interação entre o uso do solo e o sistema de transportes refere-se à

maneira como as atividades humanas são distribuídas e organizadas no espaço urbano e de que forma estas atividades podem ser alcançadas e conectadas. Não se trata, portanto, de um processo estático, mas sim de um fluxo constante de ajustes e adaptações. À medida que a cidade se desenvolve, novas demandas e necessidades surgem, exigindo a revisão e a atualização do plano urbano e do plano de transportes.

Pensar em cidades como sistemas complexos nos remete às ideias de Jacobs (2011). Segundo a autora, a cidade seria resultante de interações entre as menores partes do sistema. Estas interações poderiam promover oportunidades e apresentar efeitos emergentes, próprios dos sistemas complexos (Lopes, 2015). Nesse sentido, Bastide (1971, apud Villaça, 2001) define a estrutura urbana como sendo um todo constituído por elementos que se relacionam entre si de tal forma que a alteração de um elemento ou relação implica na alteração dos demais elementos e relações.

Os padrões de uso do solo estabelecem limitações e proporcionam oportunidades para a realização de atividades, resultando em determinados padrões de viagem. Essa relação interdependente entre os sistemas de uso do solo e transportes pode ser representada, assim como já é reconhecido no sistema de transportes, como relações de demanda¹² e oferta¹³. Neste contexto, áreas com maior acessibilidade e infraestrutura de transporte tendem a atrair mais atividades e, conseqüentemente, gerar uma maior demanda por viagens (Soares e Loureiro, 2013).

Modelos que consideram a interação entre uso do solo e transportes são abundantes na literatura e vão desde modelos de demanda, que admitem o uso do solo apenas como uma informação de entrada, até esforços de modelagem conceitual mais sofisticadas, que reconhecem a existência de um terceiro subsistema urbano, relacionado aos desejos e necessidades individuais e

¹² Demanda é aqui interpretada como procura e, em específico, no caso do sistema de transportes, pode ser compreendida como o desejo ou necessidade de se deslocar. A demanda sempre influencia a oferta.

¹³ A oferta, em um sistema de transportes, refere-se à disponibilidade e capacidade de transportar pessoas e bens.

denominados “subsistema de atividades” (Loureiro *et al.*, 2020).

Para a análise das relações entre esses três subsistemas urbanos – uso do solo, transportes e atividades – faz-se necessária a utilização de um modelo integrado. Nas últimas décadas, tais modelos foram objeto de avanços no detalhamento das variáveis que representam o fenômeno urbano, para melhor traduzir a relação entre os diferentes subsistemas (Sousa *et al.*, 2017).

Segundo Sousa *et al.* (2017), ferramentas de modelagem matemática, estatística e computacional tem sido um instrumento valioso na avaliação de alternativas de intervenção, mas para que sejam mais amplamente utilizadas no âmbito do planejamento urbano é preciso reconhecer seu potencial de contribuir no entendimento da problemática relacionada aos deslocamentos urbanos, o que pode resultar em uma negociação mais eficaz dos conflitos de interesses envolvidos. Assim, espera-se que planejadores envolvidos em modelar o fenômeno urbano avancem em compreender o nível de detalhamento necessário e quais parâmetros podem ser úteis para a caracterização e o diagnóstico dos problemas a serem tratados por meio do planejamento.

Tal entendimento fortalece a busca por práticas integradoras de planejamento envolvendo o espaço urbano e abrem espaço para planejadores reverem seus papéis e métodos, lançando mão de novas abordagens, habilidades e ferramentas para redefinir também problemas e soluções.

2.4. O Modelo de Planejamento Integrado

As contribuições de Matus, assim como de modelos que contemplam a variável atividades, foram valiosas ao paradigma do planejamento integrado. Todavia, percebe-se ainda haver espaço para métodos que possam abordar a problemática existente no contexto urbano de forma integralizada. É neste contexto que Magalhães e Yamashita (2009) propõem seu Modelo de Planejamento Integrado¹⁴. Na proposta dos autores, tendo como referência o estudo crítico do

¹⁴ MAGALHÃES e YAMASHITA (2009) usam as expressões “Modelo Geral de Planejamento, Acompanhamento e Gestão” (MGPAG) ou “Processo Integrado de Planejamento”, mas, neste

planejamento estratégico situacional de Matus (1993), a integração se dá entre as etapas do processo, desde a elaboração até a avaliação e revisão, visando maior aderência entre o diagnóstico e as soluções propostas. Padronizam-se os procedimentos e não as soluções, objetivando superar limitações observadas em outros métodos, envolvendo latente desconexão entre o planejamento, o acompanhamento e a avaliação. Trata-se de uma revolução na forma de fazer planejamento, a partir de um novo paradigma no qual o resultado não envolve o plano em si, mas a alteração pretendida no “estado de coisas” sobre o qual o planejamento intervém.

O foco na problemática e a adequada identificação e interpretação destes como etapa prioritária do planejamento está amplamente documentada na literatura (Timmermans, 2003; Magalhães e Yamashita, 2009; Meyer e Miller, 2001; Cavalcante, 2023). A adoção de um método de planejamento que possibilite identificar, delimitar e representar adequadamente os problemas pode permitir uma melhor compreensão das relações existentes no espaço urbano e possibilitar a construção de estratégias e ações que levem em conta os dois subsistemas – uso do solo e transportes – e que representem a interação entre eles. Quando o entendimento do problema leva em conta as relações de desequilíbrio existentes entre os subsistemas urbanos, as soluções tendem a abranger ambas as disciplinas e, portanto, podem contribuir na minimização de contradições. Nesse sentido, Magalhães e Yamashita (2009) sugerem que: “problema é a existência de uma desigualdade (distância) entre um estado atual de coisas e uma expectativa ou referencial acerca de um objeto”.

A abordagem proposta por Magalhães e Yamashita enfatiza ainda a participação ativa de diversos atores no processo de planejamento, abarcando suas diferentes perspectivas e necessidades. Os autores alertam que não há possibilidade de construção, a partir do modelo proposto, sem a atuação conjunta de diversos atores, exercendo suas pressões - técnicas, políticas - e trocando informações. Trata-se, portanto de um processo de planejamento necessariamente

participativo. A visão de Lobato (1997) destaca a amplitude do processo, enfatizando que, quanto mais atores estiverem envolvidos, mais representativo se torna o processo, resultando em uma política que reflete o consenso de múltiplas partes interessadas. Segundo Lobato:

O processo político é tanto mais amplo, quanto mais atores sociais dele fizerem parte, sejam institucionalizados ou não, estejam ou não representados em grupos formais de interesse. Mesmo sob as mais variadas formas organizacionais, com interesses os mais diversos e, portanto, com diferentes graus de poder, o processo político engloba tantos atores sociais quantos dele quiserem fazer parte, ao menos onde existirem canais democráticos de manifestação de demandas. Das relações estabelecidas entre esses atores, resultará a política pública em si, sendo essa apenas uma das etapas de todo o processo. (1997, p. 40)

Em alinhamento ao indicado por Matus (1993), anteriormente apresentado neste texto, cada sujeito detém apenas uma perspectiva parcial do objeto, cujos aspectos são mediados pela relação que estabelecem com ele. Assim sendo, nenhum ator é capaz de, isoladamente, compreender a problemática envolvida, ou ainda, determinar um caminho a ser seguido. Para que haja o desenvolvimento de uma visão abrangente é fundamental o envolvimento de múltiplos atores.

Com um conhecimento extensivo do problema a ser tratado e a incorporação das diferentes visões acerca do objeto, a definição de objetivos tende a conciliar os interesses conflitantes em direção à “imagem desejada” para a cidade. A dita imagem desejada ou imagem-objetivo, ou ainda, visão, sintetiza, para o objeto do planejamento, o estado futuro desejado, refletindo o conjunto das diferentes expectativas dos atores e configurando o alvo para o qual deve se dirigir todo esforço de planejamento (Magalhães e Yamashita, 2009, p. 13).

Tomando como referência o texto Repensando o planejamento, de Magalhães e Yamashita (2009), e o panorama apresentado nele, acerca dos métodos de planejamento aplicados às políticas públicas, em especial, àqueles referentes ao setor de transportes, é possível aferir que, no Brasil, ainda não há um método que consiga integrar as ações executadas como resultado do planejamento e uma avaliação de desempenho que possibilite um fluxo permanente de dados. Dados estes que poderiam ser utilizados como fonte de gestão e de revisão constante dos planos.

Destaca-se aqui o entendimento de Matus (1993), segundo o qual não se

pode sustentar que o planejamento finde com a apresentação das propostas de intervenções contidas no plano. É necessário que o planejamento seja capaz de suportar o processo dinâmico no qual se insere, onde o que hoje é viável pode se tornar inexecutável, e ainda, de gerenciar o conflito entre os interesses técnicos e políticos. Dessa forma, segundo o autor, o plano precisa ser revisto sempre que houver provocação para tal, de forma a manter sua compatibilidade com a situação vigente, expressa por meio dos problemas a serem tratados e dos correspondentes objetivos a serem alcançados. Todavia, para possibilitar sua revisão, é imperativo estabelecer fluxos de informação, sistematizando as etapas de controle, análise e ação, incluindo um sistema de avaliação capaz de prevenir que as restrições ou facilidades oferecidas pela situação vigente desviem o curso em direção aos objetivos estabelecidos para os vários horizontes (curto, médio e longo prazo). E ainda, capaz de verificar continuamente se a relação de coerência entre eles - requisitos e soluções - é mantida.

Sistemas de avaliação geralmente se traduzem em indicadores que representam a situação observada (Martins, 2004; Câmara, 2006; apud Magalhães, 2009), a partir dos quais é possível medir o desempenho acerca de determinado objeto. Através da avaliação de desempenho é possível antecipar ocorrências e corrigir estratégias e ações, promovendo o processo de planejamento contínuo.

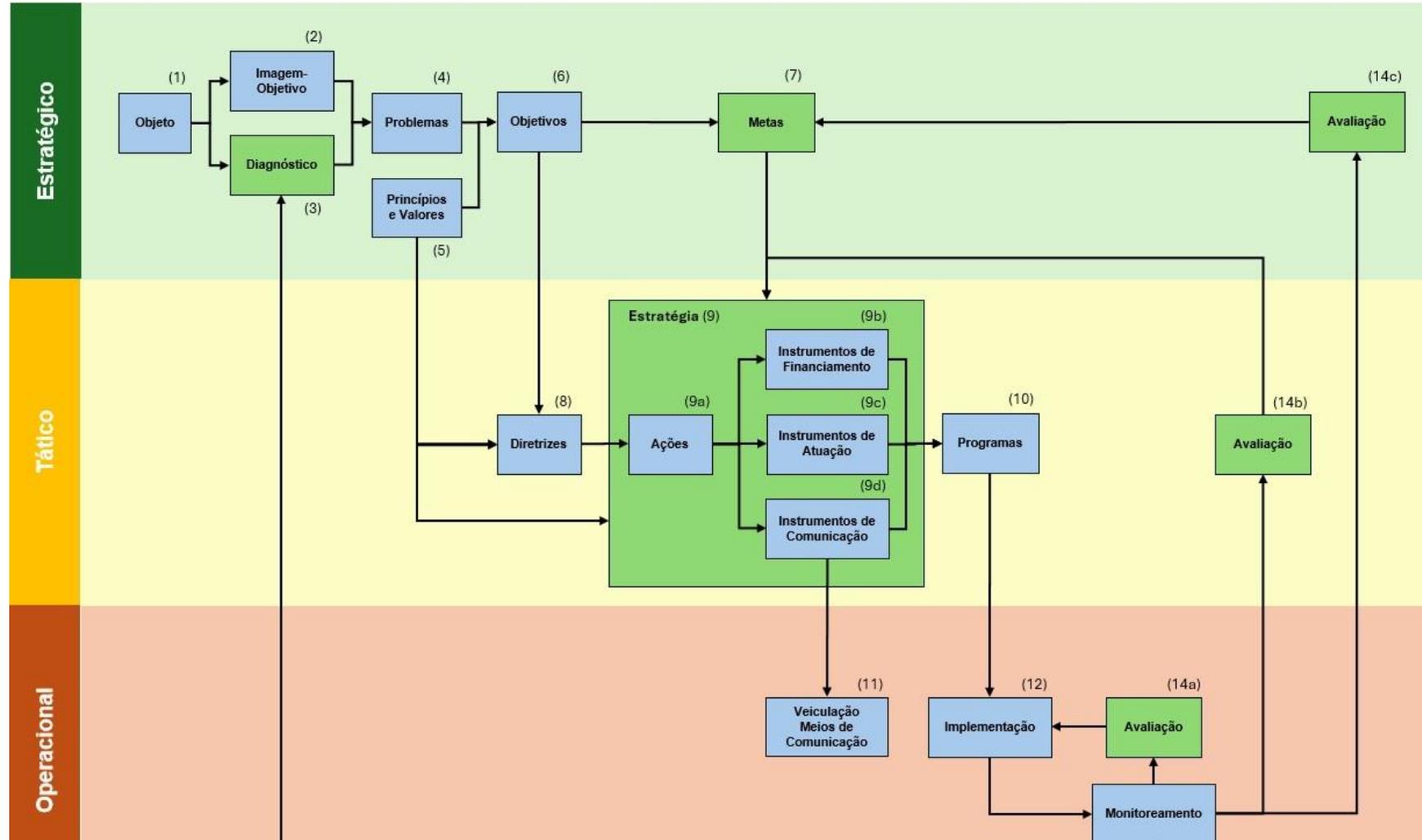
Nesse sentido, o Modelo de Planejamento Integrado proposto por Magalhães e Yamashita prevê ainda a definição de indicadores, bem como a realização de monitoramento e atuação em todas as etapas do planejamento, possibilitando verificar a correlação entre as ações especificadas e as necessidades e se há a satisfação destas últimas, o atingimento de metas traçadas, e ainda, se há demanda por melhorias e em que áreas devem ser realizadas. Em alinhamento ao defendido pelos autores do modelo referencial, Neto e Borges (2011) afirmam que, “o planejamento deve ser um exercício constante de aproximação e, conseqüentemente, de ajuste em suas metas e objetivos”.

Por meio do Modelo Integrado de Planejamento proposto pelos autores, busca-se integrar a elaboração do plano, sua implementação, avaliação e revisão. Assim, ele permite sistematizar o fenômeno urbano entre uso do solo e transporte, uma vez que se orienta não para a construção de soluções, mas principalmente ao

entendimento dos problemas que devem realmente ser tratados e que, no contexto da presente pesquisa, abrangem a relação causal de desequilíbrios existentes entre os subsistemas de uso do solo e transportes.

De forma a possibilitar a referida integração e garantir que cada etapa seja realizada de forma sistemática e sequencial, o modelo é organizado em níveis, assim designados: estratégico, tático e operacional (figura 3).

Figura 3 – O Modelo de Planejamento Integrado (ou o Processo Integrado de Planejamento).



Fonte: Repensando o Planejamento. Magalhães e Yamashita (2009, 2015, 2017).

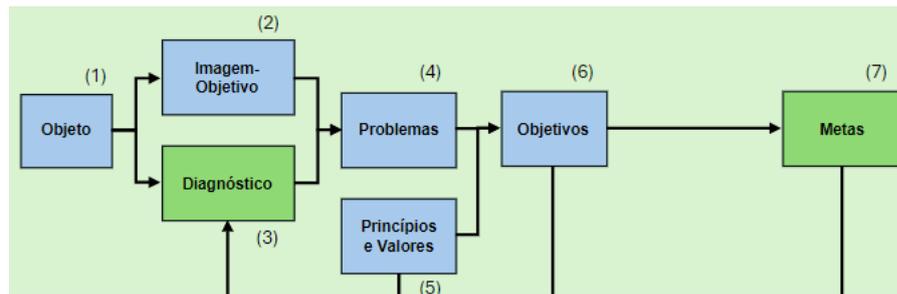
No nível estratégico é definido o que deve ser feito. É no nível estratégico que a participação política, dos tomadores de decisão, devidamente respaldados por suas equipes técnicas, tem maior parcela de contribuição e de relevância. Neste nível concentram-se grande parte das oportunidades de contatar e conectar os atores envolvidos e de compreender os requisitos do uso do solo a serem atendidos pela solução resultante do processo de planejamento de transportes, configurando-se os problemas a serem tratados.

A identificação dos problemas, tidos como as diferenças entre o atual estado do sistema e o estado desejado ou estipulado como referência, a caracterização do sistema e suas problemáticas através do uso de indicadores e medidas de desempenho, a definição de parâmetros para o estabelecimento de relações de causa e efeito e de princípios e valores para orientar a formulação dos objetivos, compõem resumidamente as etapas da fase de compreensão da problemática dentro do processo de planejamento. (Soares, 2014, p. 54-55)

Neste nível, são ainda identificadas as restrições que devem ser observadas ante a seleção dos objetivos e ao desenvolvimento das alternativas de ação, bem como definidos os resultados a serem alcançados e em que prazo, configurando, respectivamente, objetivos e metas.

O nível estratégico é subdividido (figura 4) em:

- (1) Definição do objeto: o que está sendo planejado;
- (2) Definição da imagem-objetivo: qual a situação esperada no futuro;
- (3) Realização do diagnóstico: qual o estado atual do objeto de planejamento;
- (4) Identificação dos problemas: quais são as questões a serem solucionadas com o planejamento;
- (5) Identificação dos princípios e valores: quais as restrições que devem ser observadas na definição de objetivos e metas;
- (6) Definição dos objetivos: quais os resultados a serem alcançados;
- (7) Definição das metas: quando os objetivos devem ser alcançados.

Figura 4 - Nível Estratégico.

Fonte: Repensando o Planejamento. Magalhães e Yamashita (2009, 2015, 2017).

No nível tático é definido como será feito. Neste nível são desenvolvidas as soluções para os problemas e requisitos postos pelas decisões de nível estratégico. Aqui são definidas as diretrizes e respectivas estratégias, restringindo o escopo de possibilidades que podem ser adotadas para aquilo que é desejável e sustentável e apresentando alternativas aos tomadores de decisão. Ainda, no nível tático, são estabelecidos os instrumentos de atuação, assim como designadas as atribuições e responsabilidades.

O nível tático é subdividido (figura 5) em:

(8) Definição das diretrizes: quais são os limites de atuação;

(9) Definição das estratégias: quais são alternativas de atuação;

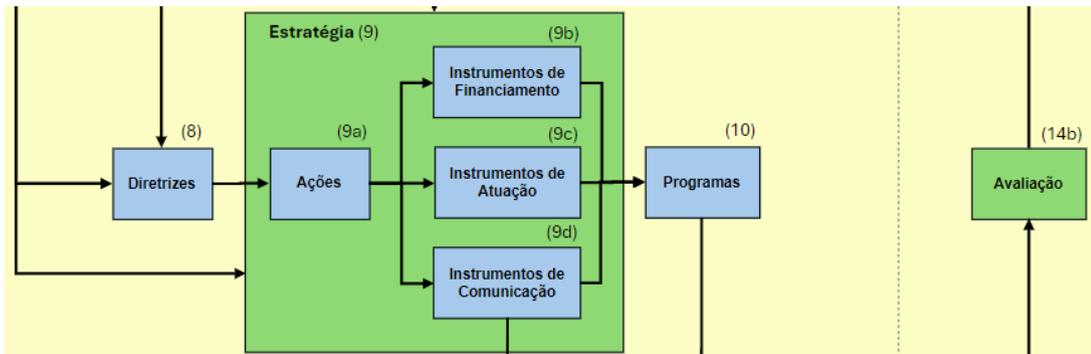
(9a) Identificação dos instrumentos de atuação: quem e qual estrutura deve se responsabilizar pelo planejamento, pela regulação, pela gestão, pela operação e execução, pela comunicação e articulação;

(9b) Identificação dos instrumentos de financiamento: qual o custo e qual a disponibilidade de recursos financeiros para cada etapa do plano;

(9c) Identificação dos instrumentos de publicização: quais os elementos de divulgação dos dados e informações aos atores;

(10) Definição dos programas: qual o conjunto de ações definido para determinado objetivo.

Figura 5 - Nível Tático.



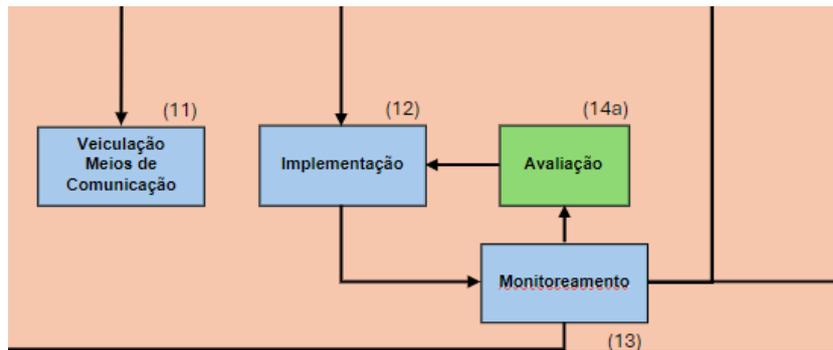
Fonte: Repensando o Planejamento. Magalhães e Yamashita (2009, 2015, 2017).

No nível operacional são executadas as ações estabelecidas nos níveis estratégico e tático, bem como fornecidos os elementos para o monitoramento e a avaliação do plano resultante.

O nível operacional é subdividido (figura 6) em:

- (11) Publicação nos veículos de comunicação: se as informações referentes à execução do plano foram divulgadas aos atores envolvidos;
- (12) Definição da forma de implementação: quais procedimentos serão realizados para a execução das ações;
- (13) Realização do monitoramento: se foram coletados e tratados os dados que serão utilizados para a avaliação do plano;
- (14) Realização da avaliação: se foi realizada, continuamente e em todos os níveis, a comparação entre a situação atual e os resultados esperados, observando os diferentes ciclos (operacional, no qual são avaliados os procedimentos de execução e implementação; tático, no qual se avalia a adequação das estratégias e programas; estratégico, onde se avalia a factibilidade das metas estabelecidas; e estrutural, no qual são revisados o diagnóstico, a identificação dos problemas e redefinidos os objetivos do plano) (Magalhães e Yamashita, 2009, pg. 12).

Figura 6 - Nível Operacional.



Fonte: Repensando o Planejamento. Magalhães e Yamashita (2009, 2015, 2017).

Os autores Magalhães e Yamashita apontam algumas premissas a serem observadas no processo de planejamento proposto: a forte participação dos tomadores de decisão, devidamente respaldados pelo suporte técnico de suas equipes, de forma que o escopo se estabeleça como um compromisso político-social; a importância da definição clara do objeto planejado; a necessária especificação dos instrumentos de financiamento, de atuação (arranjo institucional) e de publicização como forma de viabilizar a execução das ações; e o adequado cumprimento dos ciclos de avaliação e revisão, a partir dos dados obtidos do monitoramento (Magalhães e Yamashita, 2009, pg. 12).

Dentre os elementos mais relevantes da abordagem proposta pelos autores, destaca-se a sistematização das etapas do processo, ordenando as atividades desde a identificação dos problemas a serem tratados até a avaliação, mantendo o monitoramento contínuo ao longo de todo o processo. Tal organização permite a construção de cenários que representem a situação analisada e aquela que se deseja alcançar e possibilita sua comparação com os resultados futuros previstos ou obtidos. Diante da abrangência de etapas previstas no Modelo de Planejamento Integrado, acredita-se que sua adoção pode contribuir na avaliação do grau de completude do plano de transporte.

2.5. Regulamentos e instrumentos de planejamento no Brasil

Sob o aspecto urbano, o plano diretor se configura como um dos produtos basilares do planejamento, sendo assim, espera-se que ele seja capaz de sintetizar as estratégias de organização e integração entre os subsistemas urbanos (Loureiro *et al.*, 2020), orientando e provendo os requisitos necessários a serem atendidos por

meio dos (sub)planos setoriais, tais como o de transporte.

No Brasil, o Plano Agache, desenvolvido ainda na década de 40 para a cidade do Rio de Janeiro, seria o primeiro a apresentar a expressão “plano diretor”. Segundo Villaça (1999), o plano diretor surge formalmente na década de 50, quando passa a receber a denominação de planejamento urbano ou planejamento urbano integrado, no sentido de contemplar os vários objetivos pretendidos pelos planos urbanos. O autor pondera, entretanto, que a integração almejada não foi alcançada e não foi além do discurso.

Ao longo da história, muitas vezes foram importados modelos de planejamento considerados ideais, sem uma devida avaliação e adaptação. No entanto, com a promulgação da Constituição Federal de 1988, começou a se desenvolver um processo particular de experimentação, um “híbrido urbanístico” influenciado por diversas matrizes conceituais, empíricas e ideológicas (Silva, 2011).

Villaça (1999) indica ainda que a regulamentação do art. 182 da Constituição Federal, por meio do Estatuto das Cidades, seria a frente mais importante para garantir a efetividade dos planos diretores, em conjunto com os movimentos populares. Fato este intimamente ligado aos avanços da consciência e da organização política das classes.

Aprovado em 2001, o Estatuto das Cidades, oficialmente denominado Lei Federal nº 10.257/2001, estabelece diretrizes e regras para a organização, o planejamento e a gestão do desenvolvimento urbano no país e tem como objetivo principal orientar as políticas públicas relacionadas, englobando aspectos como habitação, mobilidade, meio ambiente, regularização fundiária, uso e ocupação do solo, entre outros.

A solução da Constituinte foi: primeiro, jogar para frente a necessidade de uma lei federal e, segundo, vincular a aplicação dos conceitos da função social da cidade e da propriedade, das sanções contra retenção especulativa, aos planos diretores e ao planejamento urbano (Rolnik, 2021).

Dentre os instrumentos previstos pelo Estatuto das Cidades, está o plano diretor, mencionado no Capítulo II, que trata dos instrumentos da política urbana, e mais especificamente no artigo 42 do referido regulamento. De acordo com o estatuto, o plano diretor deve ser elaborado para orientar o desenvolvimento e a expansão urbana, estabelecendo diretrizes, objetivos, estratégias e normas para o

pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana. Deve ainda abranger todo o território municipal e contemplar aspectos relativos à:

- a. Ordenamento do desenvolvimento urbano, levando em consideração as características locais, as demandas da população e as necessidades de cada região;
- b. Zoneamento e uso do solo, definindo as diferentes zonas do município e estabelecendo regras e critérios para o uso e ocupação do solo em cada uma delas;
- c. Preservação do patrimônio cultural e ambiental, contemplando medidas para sua preservação, identificando áreas de valor histórico e estabelecendo mecanismos para sua proteção;
- d. Infraestrutura e equipamentos urbanos, indicando as necessidades de infraestrutura urbana, tais como saneamento básico, transporte público, abastecimento de água, energia, entre outros, bem como estabelecendo estratégias para sua implantação e expansão; e
- e. Regularização fundiária, podendo trazer diretrizes para a regularização de áreas ocupadas de forma informal, buscando garantir o direito à moradia adequada e a regularização jurídica das propriedades.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), instituída pela Lei Federal nº 12.587/2012, estabelece em seu artigo 6º, que é orientada, dentre outras, pela diretriz de integração com a política de desenvolvimento urbano e com as respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos (BRASIL, 2012).

Quanto às diretrizes definidas para o planejamento e gestão dos sistemas de mobilidade urbana¹⁵, o artigo 21 indica que o planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar:

- I - a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;

¹⁵ A expressão sistemas mobilidade urbana neste trabalho equivale ao termo sistemas de transporte.

II - a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;

III - a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e

IV - a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos. (BRASIL, 2012)

Nesse contexto, é possível verificar a preocupação do legislador com o processo de planejamento a ser adotado para a elaboração de planos de transporte. O estabelecimento claro de metas e objetivos de curto, médio e longo prazo, assim como sua vinculação aos recursos que possibilitarão sua execução e a implementação de monitoramento e avaliação constantes através de indicadores preestabelecidos, apontam para a necessária sistematização do processo, numa intencional busca pela efetividade do planejamento.

A Lei Federal nº 12.587/2012 previu ainda, em seu artigo 24, a figura do Plano de Mobilidade Urbana (PMU) e o definiu como instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, cujo escopo deve contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes daquela Lei, e ainda:

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, incluindo as ciclovias e ciclofaixas; (Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018)

IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;

VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;

VII - os polos geradores de viagens;

VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e

XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos. (BRASIL, 2012)

A exigência para a elaboração do PMU recai sobre todos os municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes, os que compõem regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas com população total superior a 1.000.000 (um milhão) de habitantes e os inseridos em áreas de interesse turístico. No mesmo artigo é destacada a obrigação de que tais planos sejam integrados e compatíveis com os respectivos planos diretores ou planos de desenvolvimento urbano integrado e com os planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana (BRASIL, 2012).

A PNMU reconhece a existência de desigualdades na gestão e no uso do espaço público, bem como que determinados modos de transporte exercem impacto negativo e fomenta o aumento da participação dos modos coletivos e não motorizados de deslocamento. E ainda, deixa evidente uma preocupação com a necessidade de integração entre as políticas de transporte e de desenvolvimento urbano.

2.6. O Planejamento urbano e de transporte no Distrito Federal

O artigo 182 do Estatuto das Cidades determina a elaboração de plano diretor para cidades com mais de vinte mil habitantes e àquelas integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, situação na qual se insere o Distrito Federal. E ainda, no caso de cidades com mais de quinhentos mil habitantes, aponta para a obrigatoriedade de elaboração de plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido (BRASIL, 2001).

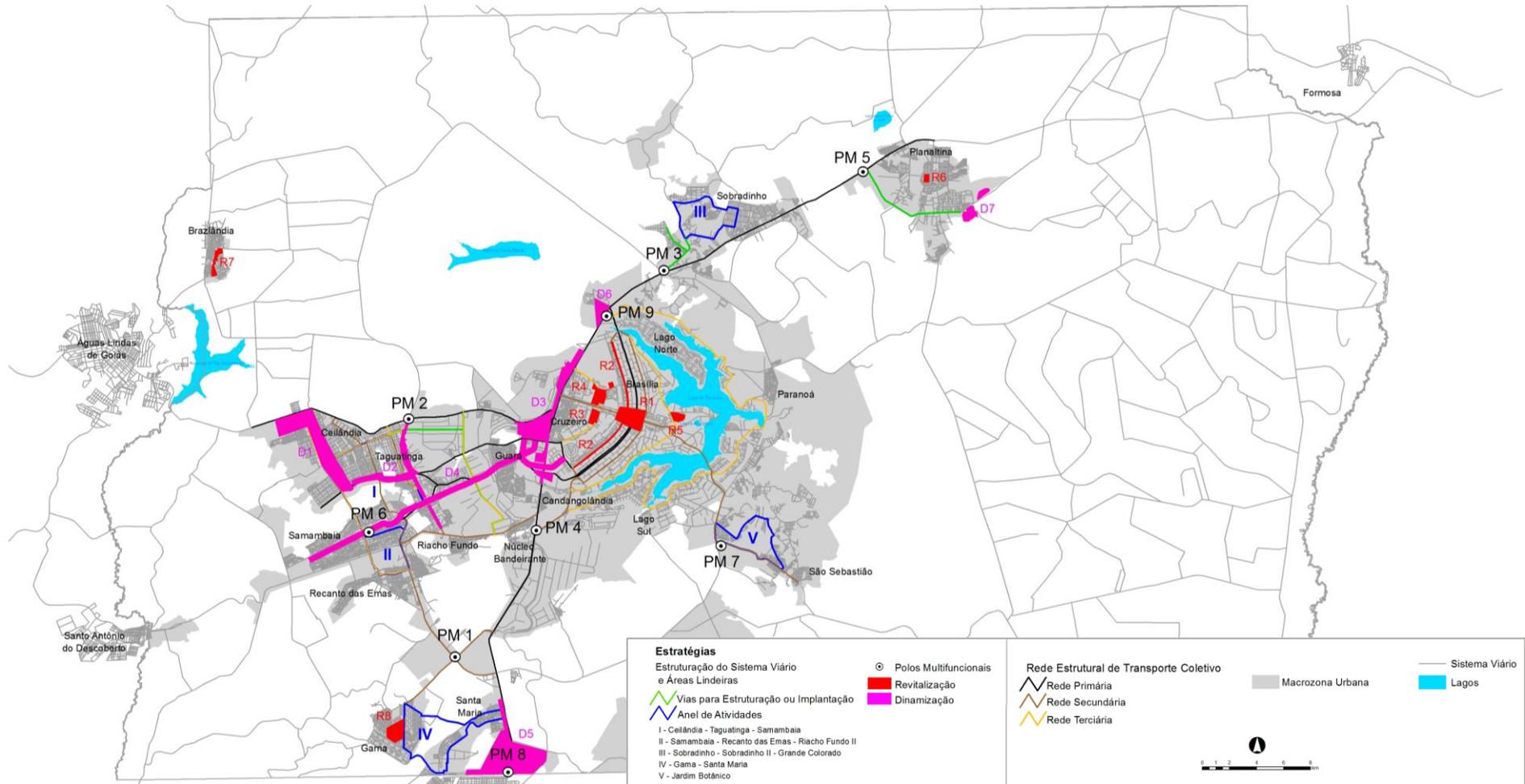
Em atenção a tais regulamentos, no caso do Distrito Federal foi aprovado o Plano Diretor de Ordenamento Territorial (PDOT), por meio da Lei Complementar Distrital nº 803, de 25 de abril de 2009, que elencou, dentre as diretrizes setoriais para o transporte, a promoção da implementação da integração multimodal dos serviços de transporte coletivo e a instituição de processo de planejamento de transporte integrado ao planejamento do desenvolvimento urbano e rural.

No Capítulo III, que trata do transporte, sistema viário e da mobilidade, o inciso IX define que se deve reconhecer, para fins de planejamento integrado, a rede estrutural de transporte coletivo apresentada no Anexo II, Mapa 3 (figura 7). No

artigo 114 são indicadas, dentre outras, estratégias de revisão do sistema viário, modificações na hierarquia viária, bem como a execução de novos trechos viários, a fim de melhor aproveitar a infraestrutura instalada. E ainda, a implantação de algumas novas vias, inclusive anéis de atividades, além de Polos Multifuncionais, com o objetivo de fomentar o desenvolvimento de subcentralidades (DF, 2009).

O mapa contendo a Rede Estrutural de Transporte Coletivo, e o quadro de estratégia de estruturação viária, que discrimina as ações previstas no PDOT em termos de acessibilidade às áreas urbanas são apresentados a seguir (figura 7 e figura 8).

Figura 7 – Rede Estrutural de Transporte Coletivo.



Fonte: Plano Diretor de Ordenamento Territorial. DF (2009).

Figura 8 – Estratégia de estruturação viária.

ESTRATÉGIAS VIÁRIAS	
ANEIS DE ATIVIDADES	COMENTÁRIOS
ANEL DE ATIVIDADES I - CEILÂNDIA/TAGAUATINGA/SAMAMBAIA	Ligação viária entre os centros urbanos das três Regiões Administrativas, mediante a alteração do uso do solo nas áreas lindeiras, objetivando o favorecimento da consolidação da centralidade destas áreas e a viabilização de soluções de transporte coletivo mais eficientes (SEDUMA/2009).
ANEL DE ATIVIDADES II - SAMAMBAIA/RECANTO DAS EMAS	A ser constituído pela DF-460, DF-001 e via de ligação a ser criada. Objetiva a continuidade ao Anel de Atividades acima citado, através da Região Administrativa Recanto das Emas, incrementando a dinâmica urbana nessa localidade (SEDUMA/2009).
ANEL DE ATIVIDADES III - SOBRADINHO I/ SOBRADINHO II/GRANDE COLORADO	A consolidação desse anel, com ocupação das áreas adjacentes por comércio e equipamentos urbanos, amplia a oferta de serviços para atender à demanda gerada pelos parcelamentos residenciais, e integra a estrutura urbana de Sobradinho com os condomínios (SEDUMA/2009).
ANEL DE ATIVIDADES IV - GAMA/SANTA MARIA	A proximidade entre essas Regiões Administrativas remete à importância da sua articulação e ampliação das oportunidades para os municípios limítrofes. O Anel de Atividades objetiva contemplar a implantação de equipamentos urbanos de abrangência regional (SEDUMA/2009).
ANEL DE ATIVIDADES V - JARDIM BOTÂNICO	Formado pela via de acesso aos condomínios do Jardim Botânico, a via do núcleo rural Itaipu, a DF-463 e a marginal da DF 001. Objetiva a integração dos condomínios à RA de São Sebastião, em função dos equipamentos e serviços existentes (SEDUMA/2009).
ESTRUTURAÇÃO DA DF-230 EM PLANALTINA	Reforça a Área de Dinamização Polo Cidade Agroindustrial, na medida em que cria condições atrativas para os fluxos nesta direção (SEDUMA, 2009).
IMPLANTAÇÃO DA VIA INTERBAIRROS	Relacionada à Área de Dinamização Eixo Interbairros.

Fonte: Pessôa (2013, p. 153).

A estratégia de estruturação viária envolve ações para a promoção da acessibilidade a áreas urbanas consolidadas e tem como elementos fundamentais a criação de Anéis de Atividades e intervenções viárias. Os Anéis de Atividades objetivam conectar áreas vizinhas desarticuladas, através de intervenção em eixos viários utilizados eminentemente para a passagem de fluxos, promovendo a ocupação diversificada ao longo de seu trajeto.

De uma maneira geral, o PDOT contempla a descentralização de atividades com o objetivo de fomentar a consolidação e implementação de outras centralidades no DF, para além do Plano Piloto.

Em 2011, em atenção ao estabelecido no Estatuto das Cidades, foi aprovado o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU), por meio da Lei nº 4.566, de 04 de maio de 2011. O PDTU tem por objetivo definir as diretrizes e as políticas estratégicas para a gestão dos transportes urbanos no âmbito do Distrito Federal e apresentar proposta de gestão compartilhada para os municípios do Entorno imediato (DF, 2011).

O Plano fundamenta-se na articulação dos vários modos de transporte com a

finalidade de atender às exigências de deslocamento da população, buscando a eficiência geral do sistema de transporte do Distrito Federal.

As ações estabelecidas no PDTU incorporam:

- a. O tratamento prioritário para o transporte coletivo nos principais eixos de transporte do DF;
- b. O aumento da capacidade operacional do metrô; e
- c. A implementação da integração operacional e tarifária no DF e nas linhas do entorno (DF, 2001).

O plano prevê a organização do DF em eixos de transporte – Oeste, Sul, Sudoeste, Norte, Leste e Central – e, para cada um deles, especifica intervenções viárias e de transportes públicos. As intervenções abrangem a implantação de faixas exclusivas ou preferenciais para o transporte coletivo, o aumento de capacidade viários através do alargamento da via ou da criação de vias marginais e o tratamento de interseções.

A lógica operacional proposta para o denominado Sistema de Transporte Público Coletivo (STPC) prevê a integração entre linhas troncais, responsáveis pela ligação entre pontos de concentração de passageiros, alimentadas por uma rede de linhas mais curtas, geralmente circulares e que operam dentro dos limites da região administrativa, através de corredores estruturantes.

O PDTU prevê ainda proposições para modos de transporte não motorizados.

Tendo em vista que o PDTU teve seu texto publicado anteriormente à Lei Federal nº 12.587/2012, as diretrizes trazidas por esta última não chegaram a ser contempladas plenamente em sua estrutura.

Em atenção ao contido no artigo 7º da Lei nº 4.566/2011, por meio do Decreto nº 34.947, de 11 de dezembro de 2013, o Governo do Distrito Federal criou o Comitê de Revisão do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal, nomeado através da Portaria ST nº 03, de 10 de janeiro de 2014, com as seguintes competências, conforme descrito no Relatório do Comitê de Revisão do PDTU/DF:

- avaliar as recomendações constantes do Relatório Final elaborado como subsídio à regulamentação do PDTU/DF, com vista a contribuir

com a revisão dos projetos e ações implementadas e em implementação, a curto, médio e longo prazo;

- compatibilizar o PDTU/DF aos programas de governo e às disponibilidades financeiras, com inclusão de novos projetos, detalhamento das ações e revisão do cronograma e das metas estabelecidas;
- avaliar as diretrizes e medidas estabelecidas na Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), em consonância com o estabelecido no PDTU/DF, propondo inclusões, se necessário. (GDF, 2013, pg. 06)

O Relatório do Comitê de Revisão do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal aponta, em relação à Política Nacional de Mobilidade Urbana, que as diretrizes e medidas estabelecidas na Lei Federal “estão em consonância com o PDTU, no que se refere à integração entre modos de transporte e à melhoria da mobilidade das pessoas” (GDF, 2013, p. 46). Todavia, indica a necessidade de atualização dos conceitos adotados e de inclusão de novos projetos, bem como de identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução.

Diacronicamente, diante do levantamento realizado acerca dos instrumentos de planejamento, é possível aferir que os regulamentos apresentados e afetos ao planejamento urbano e de transportes passam a orientar-se pela aplicação de procedimentos metodológicos que incluem sua avaliação e revisão periódica, reforçando sua preocupação com a concretização dos objetivos estabelecidos nos planos.

3. PROPOSTA DE MÉTODO PARA ANÁLISE DE PLANOS DE TRANSPORTE

Os métodos de planejamento ainda hoje utilizados baseiam-se em esforços isolados, resultando em soluções pouco fundamentadas para os complexos desafios urbanos. Há, portanto, a necessidade de uma mudança que reconheça a interação entre o planejamento de transportes e o desenvolvimento urbano, compreendendo que as intervenções em um afetam o outro, o que requer uma abordagem sistematizada e ferramentas adequadas para alinhar essas disciplinas e estabelecer objetivos claros e convergentes. O conceito de estrutura urbana de Bastide (1961) e a visão de Jacobs (2011) sobre cidades como sistemas complexos enfatizam a importância de um enfoque agregador no planejamento, considerando as interações entre seus diversos elementos.

Conforme discutido na seção anterior, o Modelo Integrado de Planejamento traz, como lastros metodológicos, elementos importantes para a completude dos planos, tais como o estabelecimento de metas e objetivos, a definição dos instrumentos que viabilizarão sua execução e a implementação de monitoramento e avaliação constantes através de indicadores preestabelecidos, “amarrando” os diversos níveis de decisão de forma insolúvel. O modelo busca integrar a elaboração e execução do plano em um único quadro, de maneira a evitar falhas, indo contra a prática comum na experiência do planejamento, que resulta muitas vezes em ideias mantidas apenas no papel. Destaca-se a integração dos três níveis de decisão - estratégico, tático e operacional - de maneira discriminada, algo raramente visto em outros métodos, além da incorporação de indicadores de resultados ao longo de todo o processo, alternativamente à avaliação realizada após a conclusão do plano (Magalhães e Yamashita, 2015, pg. 2184).

Pinto (2019, pg. 45) afirma que o modelo traz vantagens ao tratar o planejamento de maneira integral, abrangendo os diversos níveis e as correspondentes ações executivas, bem como o monitoramento e a avaliação de resultados em todos os níveis, o que possibilita a geração de informações que levem a ajustes no planejamento em qualquer uma das etapas. No contexto de sua pesquisa, a utilização do Modelo Integrado de Planejamento, como referencial teórico, foi capaz de evidenciar que o plano analisado em seu estudo de caso não cumpriu o escopo de um plano estratégico-tático-operacional, ficando limitado a um

plano estratégico sem metas. No caso analisado, devido à sua natureza estritamente estratégica, o plano não observou todas etapas necessárias ao planejamento e gerenciamento integrado, contidas no modelo referencial (Pinto, 2019, pg. 125). O autor concluiu que um plano estratégico-tático-operacional, conforme discutido em seu trabalho, pode viabilizar as chances de efetividade na solução dos problemas diagnosticados (Pinto, 2019, pg. 128).

Tendo em vista o trabalho desenvolvido por Pinto (2019) e o objetivo da presente pesquisa, que busca analisar o processo de planejamento, tendo como objeto de estudo o Distrito Federal, com foco na compreensão da metodologia utilizada para o desenvolvimento do plano de transportes, propõe-se aqui uma estrutura de itens, que será denominada daqui em diante de “*check list*”.

Com base no Modelo de Planejamento Integrado proposto por Magalhães e Yamashita (2009), adaptado do quadro elaborado por Pinto (2019) em sua dissertação de mestrado, intitulada “Planejamento e gerenciamento do uso do solo de aeroportos e áreas vizinhas no Brasil: O caso do Aeroporto de Aracaju, de 2009 a 2018”, desenvolveu-se o *check list* abaixo apresentado (quadro 1), que organiza em formato de perguntas, as várias etapas contidas nos níveis estratégico, tático e operacional propostos no modelo referencial.

O *check list* é a ferramenta utilizada no Capítulo 4, que trata do estudo de caso, para verificação quanto ao atendimento às etapas propostas no modelo referencial e para a identificação de eventuais lacunas no processo de planejamento adotado na elaboração do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU). E ainda, para a geração de insumos à subsequente verificação da correlação entre as soluções definidas no plano de transporte e as necessidades postas no plano urbano, bem como se há a satisfação destas últimas. Dessa forma, a partir da leitura do PDTU, procura-se identificar as respostas às perguntas apresentadas no *check list*.

Quadro 1 – *Check list* para verificação da adequação do PDTU ao Modelo de Planejamento Integrado.

NÍVEL ESTRATÉGICO	
1.	DEFINIÇÃO DO OBJETO
1.1	Há um objeto definido? É possível identificar o que está sendo planejado?
1.2	Foram definidos indicadores finalísticos (parâmetros sintéticos que orientem a resposta às questões delimitadoras do objeto)?
1.3	Foi elaborada uma estrutura analítica do objeto?
2.	IMAGEM-OBJETIVO
2.1	Foi indicado o que é esperado do sistema de transporte no futuro (situação esperada, visão, imagem-objetivo)?
2.2	Foi indicada a expectativa de cada ator?
2.3	Foram apresentadas quais condições são satisfatórias e indicadoras de uma boa condição de transporte? Ou, quais os fatos que, caso percebidos, farão dizer que o transporte é bom (em forma de indicadores finalísticos para permitir a avaliação)?
3.	DIAGNÓSTICO
3.1	O diagnóstico foi construído a partir da mesma estrutura de análise utilizada para a formulação do objeto e da visão de futuro (imagem-objetivo), de forma a possibilitar sua comparação?
3.2	O diagnóstico foi realizado a partir dos mesmos indicadores estabelecidos em nível estratégico até o nível operacional?
4.	IDENTIFICAÇÃO DOS PROBLEMAS
4.1	Foram apontados os problemas a serem solucionados com o planejamento?
4.2	Para cada elemento da imagem-objetivo, foi apresentado diagnóstico do estado atual, possibilitando sua comparação com o estado desejado?
4.3	Foram apontadas possíveis causas para os problemas? (Matus (1984 e 1993) orienta que, para a identificação das causas, as respostas às seguintes perguntas podem ter sido apresentadas: Como era antes? Como é hoje? Como evoluiu do que era para o estado atual? Qual tendência segue? Que fatores impulsionam essas mudanças? A partir das respostas, é possível obter uma estrutura de causa-efeito)
5.	PRINCÍPIOS E VALORES
5.1	Foram definidos princípios e valores a serem observados (restrições éticas e morais)?

6. OBJETIVOS

- 6.1 Foram indicados resultados a serem alcançados com o planejamento? (p. ex.: problema: condição insatisfatória de transporte do usuário do tc/ causas: longa espera; pouca iluminação; superlotação de veículos/ objetivo geral (longo prazo): melhoria da condição de transporte do usuário do tc/ objetivos específicos (curto e médio prazo): redução do tempo de espera; melhoria da iluminação pública nos pontos de parada; aumento do conforto no interior do veículo)
- 6.2 Foram definidos objetivos de curto e médio prazo a serem alcançados, que possibilitarão o desenvolvimento das ações?
- 6.3 Há um detalhamento da estrutura de objetivos? O que precisa acontecer para que o objetivo seja alcançado? Ou o que será perceptível e condição necessária e suficiente para afirmar que o objetivo foi alcançado? Ou o que significa dizer que o objetivo foi alcançado?
- 6.4 Os objetivos estabelecidos orientaram o desenvolvimento das ações?

7. METAS

- 7.1 Foram definidos prazos para a obtenção de resultados?
- 7.2 Os prazos estabelecidos refletiram o compromisso político?
- 7.3 Há indicação dos horizontes de realização?
- 7.4 As metas traduziram as prioridades políticas e técnicas?
- 7.5 Foram definidos indicadores para o acompanhamento das metas e, caso positivo, as metas foram estabelecidas com base em indicadores?
- 7.6 Há conexão entre objetivo (ato concreto a ser alcançado) - meta (resultado no tempo) - indicador?

NÍVEL TÁTICO

8. **DIRETRIZES** (restringem o escopo de possibilidades que podem ser adotadas como estratégias, para aquilo que é desejável e sustentável)
- 8.1 Foram apresentadas diretrizes (os caminhos que querem ser seguidos)?
9. **ESTRATÉGIAS** (envolvem diretrizes, que orientam a especificação de ações, que se subdividem em programas, para o alcance de um resultado específico)
- 9.1 Foram definidos projetos e especificadas ações?

9.2 INSTRUMENTOS DE FINANCIAMENTO

- 9.2.1 É possível identificar a estratégia adotada para a estimativa dos custos de cada projeto ou ação?
- 9.2.2 Foram definidas fontes de recursos financeiros para subsidiar as ações?

9.3 INSTRUMENTOS DE ATUAÇÃO

- 9.3.1 Foram definidos os responsáveis pela realização das ações (estrutura institucional) integrantes de cada programa (financiamento, regulação, gestão, operação/execução, comunicação)?

9.4 INSTRUMENTOS DE COMUNICAÇÃO

- 9.4.1 É possível identificar a elaboração de um plano de comunicação abrangendo:

A etapa de desenvolvimento do plano?

Calendário de audiências e consultas públicas e das oficinas de trabalho?

Relatórios parciais?

Definição dos veículos de comunicação?

A etapa de implementação?

Relatórios de andamento?

Prestação de contas?

NÍVEL OPERACIONAL

10. IMPLEMENTAÇÃO

- 10.1 Foram encaminhados ou aprovados os regulamentos que viabilizam as ações?
- 10.2 Foram licitadas e/ou contratadas obras ou serviços especificados?
- 10.3 Foram executadas as ações?

11. PUBLICAÇÃO NOS VEÍCULOS DE COMUNICAÇÃO E IMPLEMENTAÇÃO

- 11.1 O plano foi publicado?
-
- 11.2 As ações decorrentes do plano foram implementadas?
-
12. **MONITORAMENTO**
-
- 12.1 Foi identificada auditoria e controle (com foco processual)?
-
- 12.2 É possível verificar ações de monitoramento do planejamento (acompanhamento e avaliação com foco finalístico, ou seja, nos resultados dos processos e em sua relação com os meios empregados)?
-
- 12.3 Foi realizada uma avaliação dos resultados?
-
- 12.4 Foi realizada coleta de dados para acompanhamento?
-
- 12.5 Foi definido um sistema de avaliação (indicadores e métrica estabelecida)?
-
- 12.6 Foi realizada revisão das etapas de nível estratégico (problema, diagnóstico, solução)?
-

Fonte: elaborado pela autora (2023).

4. ESTUDO DE CASO

O estudo de caso envolve a aplicação do *check list* (1), apresentado no Capítulo 3, e a verificação da coerência entre as necessidades postas no plano urbano e as soluções definidas no plano de transporte (2).

4.1. Aplicação de *check list*

A ferramenta de *check list* foi utilizada para verificar a adequação do processo de planejamento de transportes adotado no DF às etapas propostas no modelo referencial. Espera-se, a partir da aplicação da ferramenta desenvolvida, compreender se houve ou não o atendimento a todas as etapas e identificar eventuais lacunas no processo utilizado no DF. O objeto de estudo foi o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU).

O PDTU foi desenvolvido pelo Governo do Distrito Federal, com o apoio de consultoria técnica especializada, prestada no âmbito do contrato nº 08/2008-ST, firmado entre a Secretaria de Estado de Transportes (ST/DF) e a Altran TC/BR – Tecnologia e Consultoria Brasileira S.A., em 21 de janeiro de 2008. Do referido contrato, resultaram 8 (oito) Relatórios de Andamento, que apresentaram, ao longo do período de execução, a situação das atividades realizadas, em realização e a realizar, 12 (doze) Relatórios Técnicos, contendo os resultados obtidos nas diversas etapas, e ainda, um Relatório Final, que consolida os estudos realizados e apresenta as recomendações de ações a curto, médio e longo prazo, este último elaborado como subsídio à regulamentação do PDTU.

O PDTU foi aprovado por meio da Lei Distrital nº 4.566, de 04 de maio de 2011, publicada no Diário Oficial do Distrito Federal nº 85 de 05 de maio de 2011.

Em atenção ao que especifica o artigo 7º da Lei Distrital nº 4.566/2011, foi instituído, por meio do Decreto nº 34.947, de 11 de dezembro de 2013, e nomeado, pela Portaria ST nº 03, de 10 de janeiro de 2014, o Comitê de Revisão do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal. Os trabalhos do Comitê resultaram em um Relatório, contendo: a situação de ações e projetos por temas específicos (transporte coletivo, modos não motorizados, sistema viário, trânsito, estacionamento, táxi, institucional e novos projetos); a avaliação quanto ao

cumprimento das recomendações contidas no Relatório Final do PDTU/DF; a identificação de dificuldades ou da inviabilidade de implementação de determinadas ações; a recomendação de novos encaminhamentos com o objetivo de mitigar as dificuldades e impedimentos encontrados; e discussão sobre a compatibilização e inclusão de novos projetos, observando as diretrizes estabelecidas na Lei Federal nº 12.587/2012.

Considerando sua relevância no processo de elaboração do PDTU, o Relatório Final do PDTU/DF, assim como o texto legal e o Relatório do Comitê de Revisão do PDTU/DF incorporam os documentos analisados como parte do objeto de estudo.

O Relatório Final do PDTU/DF é organizado em 10 (dez) capítulos, assim distribuídos: 1. Introdução; 2. Caracterização da área de estudo; 3. Caracterização do sistema de transporte e da mobilidade; 4. Estudo de demanda; 5. Diagnóstico do sistema de transporte e da mobilidade; 6. Cenários de desenvolvimento territorial e demográfico; 7. Concepção e simulação das alternativas; 8. Análise de alternativas de sistema de transporte; 9. Detalhamento da alternativa recomendada; e 10. Recomendações especiais para melhoria da mobilidade e acessibilidade.

A Lei Distrital nº 4.566, de 04 de maio de 2011, é estruturada em 9 (nove) capítulos, a seguir denominados: CAPÍTULO I - DOS OBJETIVOS GERAIS DO PLANO; CAPÍTULO II - DAS DIRETRIZES DO PLANO; CAPÍTULO III - DA GESTÃO DO PLANO; CAPÍTULO IV - DA IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO; CAPÍTULO V - DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO; CAPÍTULO VI - DO TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO; CAPÍTULO VII - DO SISTEMA VIÁRIO; CAPÍTULO VIII - DA POLÍTICA DE ESTACIONAMENTO; e CAPÍTULO IX - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS.

O Relatório do Comitê de Revisão do PDTU/DF é organizado em 6 títulos, a citar: 1. Introdução; 2. Plano de Trabalho; 2. Planilha de monitoramento das ações/projetos; 3. Considerações e recomendações; 4. Compatibilização do PDTU/DF aos programas de governo; 5. Revisão dos projetos do PDTU/DF – recomendações; e 6. Considerações Finais.

Passa-se a seguir à apresentação dos resultados obtidos após o

preenchimento do *check list*.

Para possibilitar melhor apresentação dos resultados obtidos a partir do preenchimento do *check list*, optou-se por sua apresentação compartimentada, conforme os 3 níveis de planejamento indicados no modelo referencial: estratégico, tático e operacional. Ao longo do texto, serão feitas menções aos itens numerados do *check list*, de forma a manter o leitor sempre situado acerca do trecho ao qual se refere.

No Apêndice da presente dissertação, é apresentado o *check list* completo, contendo a memória de preenchimento, para eventuais consultas.

4.2. Nível Estratégico

Destaca-se para o Nível Estratégico (quadro 2) os seguintes pontos. De uma maneira geral, observou-se o preenchimento dos diversos subníveis, com a definição clara do objeto planejado (item 1.1), bem como da área de abrangência. Todavia, não foi identificada a definição de indicadores finalísticos relacionados ao objeto (item 1.2), que pudessem ser utilizados para a avaliação dos resultados do plano.

Apesar de não ter sido identificada uma estrutura analítica do objeto (item 1.3), foi possível correlacionar causas para os problemas apontados, o que será demonstrado adiante, quando da apresentação do item 4.3 do *check list*.

A imagem-objetivo (item 2) também foi identificada, indicando aquilo que é esperado do sistema de transporte após a implementação do PDTU (item 2.1). Já em relação à expectativa de cada ator (item 2.2), não se identificou qualquer menção ao que é esperado por parte dos diversos atores envolvidos, tão somente às necessidades de parte desses atores, tais como dos integrantes dos órgãos gestores. Da mesma forma como constatado na definição do objeto, não foi identificada a apresentação de indicadores finalísticos que pudessem expressar as condições satisfatórias que, caso alcançadas, indicariam uma boa condição de transporte (item 2.3).

Quadro 2 – Check list para o Nível Estratégico.

NÍVEL ESTRATÉGICO	
1	DEFINIÇÃO DO OBJETO
1.1	Há um objeto definido? É possível identificar o que está sendo planejado? Lei nº 4566/2011, art. 1º, § 1º Relatório Final do PDTU, Introdução, § 6º
1.2	Foram definidos indicadores finalísticos (parâmetros sintéticos que orientem a resposta às questões delimitadoras do objeto)? Não foi identificada a definição de indicadores finalísticos.
1.3	Foi elaborada uma estrutura analítica do objeto? Não foi identificada a definição uma estrutura analítica do objeto. Entretanto, foi possível correlacionar causas para os problemas apontados no Plano.
2	IMAGEM-OBJETIVO
2.1	Foi indicado o que é esperado do sistema de transporte no futuro (situação esperada, visão, imagem-objetivo)? Lei nº 4566/2011, art. 2º, incisos I a IV
2.2	Foi indicada a expectativa de cada ator? Não foi identificada a apresentação das expectativas dos atores envolvidos.
2.3	Foram apresentadas quais condições são satisfatórias e indicadoras de uma boa condição de transporte? Ou, quais os fatos que, caso percebidos, farão dizer que o transporte é bom (em forma de indicadores finalísticos para permitir a avaliação)? Não foi identificada a apresentação das condições satisfatórias em forma de indicadores finalísticos. As condições satisfatórias foram mencionadas quando da descrição da imagem-objetivo e dos objetivos.
3	DIAGNÓSTICO
3.1	O diagnóstico foi construído a partir da mesma estrutura de análise utilizada para a formulação do objeto e da visão de futuro (imagem-objetivo), de forma a possibilitar sua comparação? Relatório Final PDTU, Apresentação, § 3º Relatório Final PDTU, Capítulo 5, a partir da pg. 68
3.2	O diagnóstico foi realizado a partir dos mesmos indicadores estabelecidos em nível estratégico até o nível operacional?

Foram estabelecidos indicadores na fase de diagnóstico para fins de comparação entre os cenários analisados e escolha da alternativa de melhor desempenho. Relatório Final PDTU, item 7.3.1, pg. 137 a 158 e item 7.3.2, pg. 160 e Relatório Final PDTU, item 8.3, pg. 183

Todavia não foi identificada a apresentação de indicadores nas etapas compreendidas no nível tático e no nível operacional.

4 IDENTIFICAÇÃO DOS PROBLEMAS

4.1 Foram apontados os problemas a serem solucionados com o planejamento?

Relatório Final PDTU, Apresentação, § 3°

Problemas afetos ao Transporte Coletivo

Relatório Final PDTU, item 3.1, § 2°

Relatório Final PDTU, item 5.2, § 3°

Relatório Final PDTU, item 3.3.1, a, § 10

Relatório Final PDTU, item 3.3.1, a, § 15

Relatório Final PDTU, item 3.3.1, a, § 16

Relatório Final PDTU, item 3.3.1, c, § 4°

Relatório Final PDTU, item 3.3.1, d, § 2°

Relatório Final PDTU, item 3.3.1, d, § 10

Relatório Final PDTU, item 3.3.1, e, § 6°

Relatório Final PDTU, item 3.3.1, f, § 4°

Relatório Final PDTU, item 3.3.2, b, § 1°

Relatório Final PDTU, item 3.3.3, § 2°

Relatório Final PDTU, item 5.2, § 15

Relatório Final PDTU, item 5.2, § 5°

Relatório Final PDTU, item 5.2, § 6°

Relatório Final PDTU, item 5.2, § 9°

Relatório Final PDTU, item 9.7.2, Quadro 27

Problemas afetos ao Sistema viário, trânsito e estacionamentos

Relatório Final PDTU, item 3.1.1, § 2º

Relatório PDTU, item 3.1.1, § 3º

Relatório Final PDTU, item 3.1.1, § 4º

Relatório PDTU, item 3.1.1, § 6º

Relatório Final PDTU, item 3.1.2, b, § 2º

Relatório Final PDTU, item 5.1, § 3º

Relatório Final PDTU, item 3.2.3, § 1º

Relatório Final PDTU, item 5.1, § 11

Relatório Final PDTU, item 5.1, § 12

Relatório Final PDTU, item 3.2.3, § 7º

Relatório Final PDTU, item 3.2.3, § 8º

Relatório Final PDTU, item 3.2.3, § 9º

Relatório Final PDTU, item 3.5.2, § 1º

Relatório Final PDTU, item 5.1, § 2º

Relatório Final PDTU, item 9.7.4, a, Quadro 29; b, Quadro 30; c, Quadro 31; d, Quadro 32; e, Quadro 33

Problemas afetos ao Transporte não motorizado

Relatório Final PDTU, item 3.5.3, § 3º

Relatório Final PDTU, item 3.5.3, § 4º

Relatório Final PDTU, item 3.5.4, a, § 1º

Relatório Final PDTU, item 3.5.4, a, § 2º

Relatório Final PDTU, item 3.5.4, b, § 1º

Relatório Final PDTU, item 3.5.4, b, § 6º

Relatório Final PDTU, item 3.5.4, c, §§ 1º e 2º

Relatório Final PDTU, item 3.5.4, c, § 3º

Relatório Final PDTU, item 5.4, § 5º

Relatório Final PDTU, item 5.4, § 9º

Relatório Final PDTU, item 5.4, § 10

Relatório Final PDTU, item 9.7.4, a, Quadro 34; b, Quadro 35

Problemas afetos ao Transporte Público Individual

Relatório Final PDTU, item 5.3, § 2º

Relatório Final PDTU, item 5.3, § 3º

Relatório Final PDTU, item 9.7, 9.7.3, Quadro 28

Problemas afetos aos Aspectos institucionais

Relatório Final PDTU, item 5.5.2, § 1º

Relatório Final PDTU, item 5.5.2, § 2º

Relatório Final PDTU, item 5.5.2, § 3º

Relatório Final PDTU, item 5.5.3, § 2º

Relatório Final PDTU, item 5.5.4, §2º

Relatório Final PDTU, item 5.5.4, § 1º

Relatório Final PDTU, item 5.5.5, § 3º

Relatório Final PDTU, item 5.5.6, § 6º

Relatório Final PDTU, item 5.5.6, § 7º

Relatório Final PDTU, item 5.5.7, § 1º

Relatório Final PDTU, item 5.5.8, § 1º

Relatório Final PDTU, item 5.5.8, § 3º

Relatório Final PDTU, item 9.7.1, Quadro 26

4.2 **Para cada elemento da imagem-objetivo, foi apresentado diagnóstico do estado atual, possibilitando sua comparação com o estado desejado?**

*I – melhoria da qualidade de vida da população, mediante a **disponibilização de serviço de transporte público regular, confiável e seguro, que permita a mobilidade sustentável e acessibilidade para realização das atividades que a vida moderna impõe;***

Relatório Final PDTU, item 3.3.1, d, § 2º

Relatório Final PDTU, item 3.3.1, d, § 10

Relatório Final PDTU, item 3.5.3, § 3º

Relatório Final PDTU, item 3.5.3, 4º

Relatório Final PDTU, item 3.3.3, § 2º

Relatório Final PDTU, item 5.2, § 6º

Relatório Final PDTU, item 5.2, § 9º

Relatório Final PDTU, item 9.7.2, Quadro 27

*II – eficiência na prestação dos serviços, mediante **rede de transporte integrada em regime de racionalidade operacional, priorizando-se os meios coletivos;***

Relatório Final PDTU, item 3.1, § 2º

Relatório Final PDTU, item 5.2, § 3º

Relatório Final PDTU, item 3.3.1, a, § 16

Relatório Final PDTU, item 3.3.1, c, § 4º

Relatório Final PDTU, item 3.3.2, b, § 1º

Relatório Final PDTU, item 5.2, § 5º

*III – qualidade ambiental efetivada pelo **controle dos níveis de poluição atmosférica e sonora e pela proteção do patrimônio histórico e arquitetônico, bem como das diversas áreas residenciais e de vivência coletiva, contra o trânsito indevido de veículos;***

Relatório Final PDTU, item 3.5, § 2º

Relatório Final PDTU, item 5.5, 5.5.8, § 1º

Relatório Final PDTU, item 5.2, § 9º

IV – redução dos custos nos deslocamentos no transporte público coletivo.

Relatório Final PDTU, item 3.1, § 2º

Relatório Final PDTU, item 5.2, § 4º

Relatório Final PDTU, item 3.3.1, a, § 15

4.3 Foram apontadas possíveis causas para os problemas?

De uma maneira geral, o diagnóstico realizado no PDTU indicou as possíveis causas para os problemas identificados.

5 PRINCÍPIOS E VALORES

5.1 Foram definidos princípios e valores a serem observados (restrições éticas e morais)?

Relatório Final PDTU, item 3.6.2, § 1º

6 OBJETIVOS

6.1 Foram indicados resultados a serem alcançados com o planejamento?

6.1.1 Objetivos gerais:

Lei nº 4566/2011, art. 3º, incisos I a IX

6.1.2 Objetivos específicos (Transporte Coletivo):

Lei nº 4566/2011, art. 14, incisos I a XII

Relatório Final PDTU, item 9.2.1 Modelo Operacional, § 1º

Relatório Final PDTU, item 9.2.3 Política tarifária, § 2º

Relatório Final PDTU, item 9.6.2, b

6.1.3 Objetivos específicos (Transporte não motorizado):

Lei nº 4566/2011, art. 19

[Lei nº 4566/2011, art. 22, inciso I](#)

[Relatório Final PDTU, item 9.6.2, a, § 2º](#)

6.1.4 Objetivos específicos (Sistema viário):

[Lei nº 4566/2011, art. 24, incisos I ao VIII](#)

[Lei nº 4566/2011, art. 26, incisos I ao V](#)

[Relatório Final PDTU, item 9.6.2, c](#)

6.2 Foram definidos objetivos de curto e médio prazo a serem alcançados, que possibilitarão o desenvolvimento das ações?

[Lei nº 4566/2011, art. 17, inciso I](#)

[Relatório Final PDTU, item 9.7.1](#)

[Relatório Final PDTU, item 9.7.2](#)

[Relatório Final PDTU, item 9.7.3](#)

[Relatório Final PDTU, item 9.7.4](#)

[Relatório Final PDTU, item 9.7.5](#)

[Relatório Final PDTU, item 10](#)

6.3 Os objetivos estabelecidos orientaram o desenvolvimento das ações?

[Relatório Final PDTU, item 9.6.2, a](#)

[Relatório Final PDTU, item 9.6.2, b](#)

[Relatório Final PDTU, item 9.6.2, c](#)

7 METAS

7.1 Foram definidos prazos para a obtenção de resultados?

[Relatório Final PDTU, item 9.2.3, c, § 16](#)

[Relatório Final PDTU, item 9.5, Quadro 24](#)

[Relatório Final PDTU, item 9.6.2, a, Tabela 93](#)

Relatório Final PDTU, item 9.6.2, b, Tabela 94

Relatório Final PDTU, item 9.6.2, c, Tabela 95

7.2 Os prazos estabelecidos refletiram o compromisso político?

Prazo total de implantação de 10 anos extrapola mandato de 4 anos, podendo ser impactado por mudanças de prioridade.

7.3 Há indicação dos horizontes de realização?

Relatório Final PDTU, item 9.5, § 1º

Relatório Final PDTU, item 10.1.1, Curto prazo, a

Relatório Final PDTU, item 10.1.1, Curto prazo, b

Relatório Final PDTU, item 10.1.1, Curto prazo, c

Relatório Final PDTU, item 10.1.2, Médio e longo prazo, a

Relatório Final PDTU, item 10.1.2, Médio e longo prazo, b

Relatório Final PDTU, item 10.1.2, Médio e longo prazo, c

7.4 As metas traduziram as prioridades políticas e técnicas?

Relatório Final PDTU, item 9.5, § 2º

7.5 Foram definidos indicadores para o acompanhamento das metas e, caso positivo, as metas foram estabelecidas com base em indicadores?

Não foi identificada a apresentação de indicadores para o acompanhamento das metas.

7.6 Há conexão entre objetivo (ato concreto a ser alcançado) - meta (resultado no tempo) - indicador?

Foram apresentadas as ações, com previsão de resultados a serem alcançados com o tempo, para um horizonte de 10 anos, por área temática (Relatório Final PDTU, item 9.6.2). Todavia, não se identificou o estabelecimento de indicadores.

Fonte: elaborado pela autora (2024).

Quando ao diagnóstico (item 3), observa-se que, ainda que não tenha sido percebida a construção de uma estrutura analítica correlacionada ao objeto e à imagem-objetivo, a maior parte das situações esperadas para o sistema de transporte foram abordadas e caracterizadas em sua situação atual, o que poderia permitir a comparação entre o estado diagnosticado e aquele que se deseja obter com a intervenção. O Capítulo 5 do Relatório Final do PDTU/DF, destinado à apresentação do diagnóstico do sistema de transporte e da mobilidade é organizado em áreas temáticas, a citar: 5.1 Sistemas viário e de trânsito; 5.2 Sistema de transporte coletivo; 5.3 Serviços de táxi; 5.4 Transporte não motorizado; e 5.5 Aspectos institucionais (item 3.1). A mesma distribuição temática é utilizada ao longo de todo o Plano para apresentar os resultados dos estudos, assim como as proposições.

Chama a atenção o fato de serem apresentadas ao longo do Capítulo 5, as necessidades de ações para adequação do sistema de transportes. De uma maneira geral, o texto legal e o Relatório Final do PDTU/DF misturam diagnóstico (identificação dos problemas), necessidades e medidas a serem adotadas em diversos trechos, o que dificulta a identificação e extração das informações.

Foram estabelecidos indicadores na fase de diagnóstico (item 3.2) para fins de comparação entre as alternativas simuladas e para a escolha daquela de melhor desempenho, conforme abaixo ilustrado na Tabela 21 do Relatório Final do PDTU/DF (figura 9). Entretanto, não foi possível identificar indicadores estabelecidos com a finalidade de permitir a comparação com resultados dos níveis subsequentes (tático e operacional).

Figura 9 – Indicadores estabelecidos na fase de diagnóstico para fins de comparação entre as alternativas simuladas.

Tabela 21: Simulação da rede de transporte coletivo para a hora de pico da manhã – Resultados por tipo de veículo - Situação Atual – 2009

Modal	Tipo de Veículo	Capacidade	Frota*	Demanda	Velocidade Média (km/h)	Quilometragem (km)	Tempo de Viagem (h)	
							Veículo	Passageiro
Rodoviário	Alongado	100	3.889	212.631	28,3	91.227	3.229	143.151
Rodoviário	Articulado	150	436	30.344	34,1	10.689	401	13.151
Rodoviário	Micro-ônibus**	40	44	128	23,4	906	39	55
Rodoviário - Entorno	Ônibus	100	1.546	50.401	37,0	49.765	1.346	46.836
Ferrovário	Metro	1.250	11	26.388	40,0	771	19	11.155
Total			5.926	319.892	30,5	153.359	5.033	214.348

Fonte: Relatório Final PDTU/DF. GDF (2010, pg. 132).

Um amplo levantamento de problemas a serem solucionados com o

planejamento (item 4.1) é apresentado no Capítulo 3, que trata da caracterização do sistema de transporte e da mobilidade, no Capítulo 5, dedicado ao diagnóstico do sistema de transporte e da mobilidade, e no Capítulo 9, que inclui os Quadros 26 a 35 (figura 10), com a consolidação de diversas deficiências relacionadas a cada uma das áreas temáticas (transporte coletivo, sistema viário, trânsito e estacionamentos, transporte não motorizado, transporte público individual, aspectos institucionais). Destaca-se aqui o constante no item 5.5.8 do Relatório Final do PDTU/DF, que trata de problemas afetos aos aspectos institucionais, e mais especificamente da política de transporte no conjunto das políticas urbanas e regionais do Distrito Federal, segundo o qual os esforços de planejamento estão voltados para o funcionamento do sistema, limitados às internalidades desse sistema, sendo “pouco considerados elementos como uso e ocupação do solo, habitação, especulação imobiliária, desenvolvimento econômico, desenvolvimento regional e principalmente, impactos das medidas sobre a política regional” (GDF, 2010, pg. 72).

Figura 10 – Deficiências relacionadas ao transporte coletivo.

Quadro 27: Problemas e ações para transporte coletivo

Área	Problemas	Ações
Operacional	Questões relacionadas com a operação cotidiana: <ul style="list-style-type: none"> • Baixa produtividade; • Falta de qualidade; • Baixa confiabilidade; • Baixa regularidade. 	Elaborar procedimentos para regularização dos serviços atuais.
		Estabelecer ações de controle e fiscalização.
		Realizar ajustes para racionalização da rede regularizada.
		Monitorar continuamente a oferta e a demanda dos serviços.
Gestão	Deficiências nas ações de: <ul style="list-style-type: none"> • Fiscalização; • Controle operacional e cadastral; • Atendimento ao usuário; • Controle do sistema de bilhetagem. Deficiências em recursos humanos e materiais: <ul style="list-style-type: none"> • Falta de mão de obra especializada; • Falta de infraestrutura para gerenciamento; • Falta de recursos financeiros. 	Realizar programa de capacitação da equipe técnica do órgão gestor e promover sua dotação de recursos financeiros e materiais.
		Implantar sistema de controle operacional, cadastral, de bilhetagem e de informação ao usuário.
		Realizar programas de fiscalização e vistoria de frota e de manutenção de pontos de parada e terminais.
Infraestrutura de apoio à operação	Terminais, estações e pontos de parada com problemas de manutenção, conforto, segurança e limpeza.	Estruturar setor específico no órgão gestor para manutenção, administração e operação dos terminais, estações e pontos de parada.
		Adotar padrões de acessibilidade universal (rampas, piso tátil etc.) em projetos de terminais, estações e pontos de parada.
		Elaborar projeto de sistema padronizado de informação ao usuário em terminais, estações e pontos de parada.
		Definir tipologia e características dos pontos de parada.

Fonte: Relatório Final PDTU/DF. GDF (2010, pg. 295).

A Lei Distrital nº 4.566/2011 apresenta em seu artigo 2º, nos incisos de I a IV, o estado esperado para o sistema de transporte do DF, conforme abaixo transcrito:

I – melhoria da qualidade de vida da população, mediante a disponibilização de serviço de transporte público regular, confiável e seguro, que permita a mobilidade sustentável e acessibilidade para realização das atividades que a vida moderna impõe;

II – eficiência na prestação dos serviços, mediante rede de transporte integrada em regime de racionalidade operacional, priorizando-se os meios coletivos;

III – qualidade ambiental efetivada pelo controle dos níveis de poluição atmosférica e sonora e pela proteção do patrimônio histórico e arquitetônico, bem como das diversas áreas residenciais e de vivência coletiva, contra o trânsito indevido de veículos;

IV – redução dos custos nos deslocamentos no transporte público coletivo. (Lei Distrital nº 4566, 2011, art. 2º, incisos I a IV)

Observa-se que o diagnóstico do estado atual, apresentado no Relatório Final do PDTU/DF, abrange com mais amplitude os aspectos contidos na imagem-

objetivo presente nos incisos I, II e IV, enquanto o esperado no inciso III é visto de forma mais superficial, não se atendo, por exemplo, aos aspectos relativos à proteção do patrimônio histórico e arquitetônico (item 4.2).

Quanto às causas para os problemas identificados (quadro 3), ainda que o plano não as apresente de forma sistemática, o diagnóstico realizado no PDTU possibilita sua percepção (item 4.3). Das possíveis causas para os problemas identificados, destacam-se os seguintes:

Quadro 3 – Possíveis causas para os problemas.

Causas	Problemas
Falta de prioridade para o TC, disputa da malha viária com o TI	Baixo desempenho do sistema
Excesso de linhas, atendimento porta a porta	Superposição de linhas Rede de TC não racionalizada
Ociosidade dos equipamentos durante parte do dia	Alto valor da tarifa
Elevado número de linhas	Controle e fiscalização insuficientes dos serviços e ausência de divulgação de informações aos usuários
Ausência de informações sobre o serviço de TC	Baixa confiabilidade
Característica pendular das viagens, as grandes distâncias percorridas, assim como as demandas concentradas	Baixa produtividade do modo rodoviário do STPC
Congestionamentos	Baixas velocidades dos ônibus Tempos de viagem mais elevados Menor eficiência da frota e maiores custos dos serviços Evasão de passageiros em favor do transporte individual
Conflito entre tráfego de passagem e o tráfego local	Impactos na fluidez e na segurança viária
Falta de dispositivos de drenagem	Escoamento ineficiente, danos ao pavimento, impactos na segurança viária
Falta de áreas regularizadas para estacionamento, fiscalização ineficiente	Estacionamento irregular (fila dupla, acostamentos, recuos das esquinas)

Causas	Problemas
	Redução da capacidade viária
Direção veloz Falta de infraestrutura adequada (como calçadas, ciclovias e locais de travessia seguros)	Aumento de acidentes envolvendo pedestres e ciclistas
Falta de conservação e ocupação irregular de calçadas	Indisponibilidade de infraestrutura para pedestres Desestímulo ao pedestre, aumento do risco de acidentes envolvendo pedestres Estímulo à realização de viagens motorizadas
Execução de calçadas sem observar normas e padrões	Falta de acessibilidade
Ciclovias não alcançam estações de metrô ou terminais de ônibus	Falta de integração com o transporte público coletivo
Mudança de gestão	Impacto no poder de atuação dos diferentes organismos para realizar suas atribuições
Distanciamento entre o perfil do nomeado e o perfil desejável dos ocupantes de postos de direção e gerência na área de transportes	Dificuldades para garantir que a política pública de transporte possa ser aprimorada e implementada
Programações dos órgãos executadas de forma independente e desarticulada	Conflitos e contradições entre as medidas adotadas
Relatórios de dados operacionais gerados e sob gestão dos operadores	Órgão gestor com reduzido controle sobre a operação do sistema
Ausência de um processo de planejamento para orientar as ações	Ações reativas às circunstâncias do cotidiano

Fonte: elaborado pela autora (2024).

No que trata dos princípios e valores (item 5), não foram identificadas restrições éticas e morais, e sim premissas apontadas como relacionadas ao arranjo institucional e que norteiam a elaboração do plano. Tais premissas são listadas no item 3.6.2 do Relatório Final do PDTU/DF e incluem:

- A adoção do conceito de mobilidade, em substituição ao enfoque restrito de planejamento do transporte e do trânsito, priorizando, dentre as políticas de transporte e circulação, a mobilidade das pessoas e não somente dos veículos, de forma a possibilitar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano e aos meios coletivos e não motorizados de transporte;

- O emprego de metodologias e procedimentos científicos de planejamento de transportes urbanos e dos princípios de mobilidade urbana sustentável;
- A consideração do que preconiza a Lei Federal do Estatuto das Cidades: (i), transporte urbano como serviço público, (ii) a competência da União para o estabelecimento de diretrizes para o seu desenvolvimento; (iii) a obrigatoriedade de um plano integrado de transportes urbanos para cidades com mais de quinhentos mil habitantes ou situadas em regiões metropolitanas;
- A adoção no PDTU de instrumentos urbanísticos que propiciem maior controle sobre a expansão urbana e melhor aproveitamento da infraestrutura existente;
- A necessidade de deslocamento vista como consequência da distribuição e da densidade de ocupação e do uso da malha urbana e o sistema viário e de transporte tidos como fortes indutores dessa distribuição, fazendo com que a mobilidade urbana seja, ao mesmo tempo, causa e consequência do desenvolvimento econômico e social. (Relatório Final do PDTU/DF, 2010, pg. 48)

Os objetivos do plano foram indicados no texto legal e apontam os resultados a serem alcançados (item 6). O artigo 3º da Lei nº 4.566/2011 apresenta os objetivos gerais, enquanto os artigos 14, 19, 22, 24 e 26 indicam os objetivos específicos para o transporte coletivo (art. 14), o transporte não motorizado (art. 19 e art. 22) e para o sistema viário (art. 24 e art. 26). Também foi possível identificar a apresentação de objetivos específicos no Capítulo 9 do Relatório Final do PDTU/DF, os quais nortearam a consolidação daqueles apresentados no texto da Lei (item 6.1). Em muitos dos objetivos indicados é possível verificar a descrição das ações necessárias para possibilitar seu alcance, numa clara correlação entre a solução proposta e o resultado desejado.

Os objetivos não foram organizados conforme sua expectativa de alcance no tempo, por isso não foi possível verificar aqueles que seriam de curto e médio prazo (item 6.2). Em lugar de objetivos, o que se identificou foram metas de curto e médio prazo (art. 17 da Lei Distrital nº 4.566/2011), e ainda, ações de curto, médio e longo prazo (item 9.7 e Capítulo 10 do Relatório Final do PDTU/DF).

Foi apresentada correlação entre a situação atual, objetivos e ações (item 6.3). O item 9.6.2 do Relatório Final do PDTU/DF lista tais informações de forma organizada por área temática, quais sejam: transporte não motorizado, transporte coletivo e trânsito e sistema viário. Observa-se que o item 9.6.2 do Relatório Final do PDTU/DF tem por objetivo tratar do monitoramento das ações, razão pela qual

entende-se que os dados correlacionados, ainda que resgatados neste trecho para fins de introduzir as métricas a serem utilizadas no monitoramento, poderiam ter sido apresentados anteriormente, em trecho dedicado à consolidação das ações.

As metas foram apresentadas com previsão de serem alcançadas dentro de um horizonte de 10 anos (item 7). O Quadro 24 do item 9.5 do Relatório Final do PDTU/DF contempla cronograma físico de implementação (figura 11), por etapa de implantação, e a Tabelas 93, 94 e 95 (figura 12) do item 9.6.2 indicam as metas a serem alcançadas no horizonte definido, por área temática.

Figura 11 – Cronograma físico de implementação por etapa.

	Ano 1				Ano 2				Ano 3				Ano 4		
	1º TRI	2º TRI	3º TRI	4º TRI	1º TRI	2º TRI	3º TRI	4º TRI	1º TRI	2º TRI	3º TRI	4º TRI	1º TRI	2º TRI	3º
Etapa 1 - Eixo Oeste															
Modal Rodoviário															
Estudos, planos operacionais e projetos de infraestrutura															
Execução das obras de infraestrutura															
Início da operação															
Metrô - Estação Onoyama e Estrada Parque															
Projetos de infraestrutura															
Execução das obras de infraestrutura															
Estudos e planos operacionais para a integração modal (rodoviário / ferroviário)															
Início da operação															

Fonte: Relatório Final PDTU/DF. GDF (2010, pg. 286).

Figura 12 – Metas a serem alcançadas.

Tabela 94: Metas a monitorar quanto às ações para transporte coletivo

	Ano 2	Ano 4	Ano 6	Ano 8	Ano 10
Revisão do planejamento operacional da rede de transporte coletivo	100%				
Implantação dos eixos estruturantes	Ano 2	Ano 4	Ano 6	Ano 8	Ano 10
- Eixo Oeste	32%	64%	96%	100%	100%
- Área Central	38%	76%	100%	100%	100%
- Eixo Sul	47%	94%	100%	100%	100%
- Eixo Sudoeste	0%	0%	31%	92%	100%
- Eixo Norte	0%	31%	92%	100%	100%
- Eixo Leste	0%	0%	0%	89%	100%
Melhoria da capacidade de gestão do transporte coletivo	Ano 2	Ano 4	Ano 6	Ano 8	Ano 10
- Recomposição da equipe	100%	100%	100%	100%	100%
- Qualificação da equipe	50%	100%	100%	100%	100%
- Revisão e sistematização de procedimentos	50%	100%	100%	100%	100%
- Aquisição de veículos, equipamentos, sistemas e softwares	30%	60%	100%	100%	100%
- Implantação de novo sistema de informação e controle	30%	60%	100%	100%	100%
- Implantação de novo arranjo institucional para a área de estudo	0%	30%	60%	100%	100%
- Regularização dos contratos	30%	60%	100%	100%	100%
- Adequação / renovação da frota	20%	60%	100%	100%	100%
- Institucionalização / funcionamento da Câmara de Compensação de Receitas e Custos	40%	100%	100%	100%	100%

Fonte: Relatório Final PDTU/DF. GDF (2010, pg. 291).

Quanto aos prazos estabelecidos (item 7.2), entende-se que, considerando o prazo total de implantação do PDTU (10 anos), muitas das metas definidas extrapolariam o período de mandato dos gestores, normalmente de 4 anos, devido à alternância destes, podendo ser impactadas por mudanças de prioridade.

Conforme anteriormente mencionado, o horizonte de realização das metas estabelecidas (item 7.3) ficou definido em 10 anos. O programa de implantação previsto no item 9.5 do Relatório Final do PDTU/DF é composto pelo plano de transição operacional, onde são indicadas as etapas, fases e ações necessárias, e pelo cronograma físico e financeiro, que apresenta o prazo necessário e o custo estimado para a execução de estudos, projetos e obras. O Capítulo 10 apresenta ainda, no item 10.1, as ações de curto, médio e longo prazo, consolidadas por área temática.

O Relatório Final do PDTU/DF indica, no item 9.5, que a transição do modelo atual de transporte público coletivo evolui em direção ao sistema integrado através de etapas definidas em função da área de abrangência, demanda de passageiros atendida, número de intervenções previstas e ordem de prioridade por parte do Governo do Distrito Federal. Tendo em vista o exposto, pode-se afirmar que as metas apresentadas no plano traduziram as prioridades políticas da gestão vigente,

assim como as prioridades técnicas, minimamente aquelas definidas em função dos critérios apresentados (item 7.4).

Não foram identificados indicadores para o acompanhamento das metas (item 7.5), tão somente a distribuição daquelas que se deseja alcançar ao longo do horizonte estabelecido. Ações e a previsão de resultados a serem alcançados com o tempo, para o horizonte de 10 anos, constam do item 9.6.2 do Relatório Final do PDTU/DF, organizados por área temática, conforme anteriormente mencionado (item 7.6). Assim, apesar de haver a correlação entre o ato concreto a ser alcançado e o resultado a ser obtido no tempo, não foram definidos indicadores que pudessem ser utilizados para fins de comparação, monitoramento e revisão do plano.

4.3. Nível Tático

No âmbito do nível tático (quadro 4), as diretrizes foram apresentadas no texto legal (item 8), por meio de 11 (onze) incisos constantes do artigo 4º, incorporando o escopo a ser priorizado, do qual se destaca, no inciso I, a “articulação com as políticas públicas do Governo do Distrito Federal, sobretudo com as políticas de desenvolvimento urbano”, e no inciso II, a “adoção de medidas articuladas para a promoção dos transportes públicos, regulação da circulação do automóvel, planejamento do território, gestão ambiental e outras políticas públicas afins [...]” (DF, 2011).

Quadro 4 – Check list para o Nível Tático.

NÍVEL TÁTICO	
8	DIRETRIZES (restringem o escopo de possibilidades que podem ser adotadas como estratégias, para aquilo que é desejável e sustentável)
8.1	Foram apresentadas diretrizes?
	Lei nº 4566/2011, art. 4º, incisos I a XI
9	ESTRATÉGIAS (envolvem diretrizes, que orientam a especificação de ações, que se subdividem em programas, para o alcance de um resultado específico)
	Lei nº 4566/2011, art. 8º, incisos I a VI
	Lei nº 4566/2011, art. 9º
9.1	AÇÕES (Foram definidos projetos e especificadas ações?)
	Relatório Final PDTU, item 9.6.2, a
	Relatório Final PDTU, item 9.6.2, b
	Relatório Final PDTU, item 9.6.2, c
	Relatório Final PDTU, item 9.7.1
	Relatório Final PDTU, item 9.7.2
	Relatório Final PDTU, item 9.7.3
	Relatório Final PDTU, item 9.7.4
	Relatório Final PDTU, item 9.7.5
	Relatório Final PDTU, item 10.1.1, Curto prazo, a
	Relatório Final PDTU, item 10.1.1, Curto prazo, b
	Relatório Final PDTU, item 10.1.1, Curto prazo, c
	Relatório Final PDTU, item 10.1.2, Médio e longo prazo, a
	Relatório Final PDTU, item 10.1.2, Médio e longo prazo, b
	Relatório Final PDTU, item 10.1.2, Médio e longo prazo, c

9.1.1 Ações definidas para Transporte público coletivo

Lei nº 4566/2011, art. 14, incisos I, III a VI, XI

9.1.1.1 Medidas operacionais de reestruturação para a racionalização do sistema de transporte coletivo de passageiros:

Lei nº4566/2011, art. 15, incisos I a VI

Relatório Final PDTU, item 5.2, § 13

Relatório Final PDTU, item 5.2, § 14

Relatório Final PDTU, item 9.6.2, b

Relatório Final PDTU, item 9.7.1, Quadro 27

9.1.1.2 Medidas de infraestrutura para reestruturação do TC:

Lei nº4566/2011, art. 16, incisos I a IV

Relatório Final PDTU, item 5.2, § 16

Relatório Final PDTU, item 5.2, § 17

9.1.1.3 Medidas para instituição da rede viária básica estrutural de tc:

Lei nº4566/2011, art. 17, incisos I e II

Relatório Final PDTU, item 9.1.8, Tabela 59

9.1.1.4 Medidas para remodelação da rede de terminais de forma a se adequar ao modelo operacional integrado:

Lei nº4566/2011, art. 18, incisos I e IV

Relatório Final PDTU, item 5.2, § 13

Relatório Final PDTU, item 5.2, § 16

Relatório Final PDTU, item 9.1.8, Tabela 60

Relatório Final PDTU, item 9.2.4, § 3º

Relatório Final PDTU, item 9.7.1, Quadro 27

Relatório Final PDTU, item 9.7.2, Quadro 27

9.1.2 **Ações definidas para o Transporte público individual**

[Relatório Final PDTU, item 9.7.3, Quadro 28](#)

9.1.3 **Ações definidas para o Transporte não motorizado**

9.1.3.1 **Medidas de incentivo ao uso do transporte não motorizado:**

[Lei nº4566/2011, art. 20, incisos I a III](#)

9.1.3.2 **Modo cicloviário:**

[Lei nº4566/2011, art. 22, incisos II a VI](#)

[Relatório Final PDTU, item 9.7.5, b, Quadro 35](#)

9.1.3.3 **Modo à pé:**

[Lei nº4566/2011, art. 23, incisos I a V](#)

[Relatório Final PDTU, item 9.6.2, a](#)

[Relatório Final PDTU, item 9.7.5, a, Quadro 34](#)

9.1.4 **Ações definidas para o Sistema viário e Estacionamentos**

[Lei nº 4566/2011, art. 25, incisos I a V](#)

[Lei nº4566/2011, art. 27](#)

[Lei nº4566/2011, art. 27, parágrafo único](#)

[Relatório Final PDTU, item 9.1.8, Tabela 59](#)

[Relatório Final PDTU, item 9.6.2, c](#)

[Relatório Final PDTU, item 9.7.4, a, Quadro 29](#)

[Relatório Final PDTU, item 9.7.4, b, Quadro 30](#)

[Relatório Final PDTU, item 9.7.4, c, Quadro 31](#)

[Relatório Final PDTU, item 9.7.4, e, Quadro 33](#)

9.1.4.1 **Estacionamentos:**

Lei nº 4566/2011, art. 28, incisos I a V

Relatório Final PDTU, item 9.7.4, d, Quadro 32

9.1.5 **Ações definidas para os Aspectos institucionais**

Lei nº 4566/2011, art. 30

Relatório Final PDTU, item 5.5.8, § 4º

Relatório Final PDTU, item 9.2.3, e, § 5º

Relatório Final PDTU, item 9.7.1, Quadro 26

Relatório Final PDTU, item 9.7.1, Quadro 27

9.2 **INSTRUMENTOS DE FINANCIAMENTO**

9.2.1 **É possível identificar a estratégia adotada para a estimativa dos custos de cada projeto ou ação?**

Relatório Final PDTU, item 9.1.8

9.2.2 **Foram definidas fontes de recursos financeiros para subsidiar as ações?**

Não foi identificada qualquer indicação de fonte de recursos financeiros para subsidiar as ações.

9.3 **INSTRUMENTOS DE ATUAÇÃO**

9.3.1 **Foram definidos os responsáveis pela realização das ações (estrutura institucional) integrantes de cada programa (financiamento, regulação, gestão, operação/execução, comunicação)?**

Lei nº 4566/2011, art. 6º, incisos I a VII

Relatório Final PDTU, item 3.6.1, c, § 8º

Relatório Final PDTU, item 3.6.1, c, §§ 8º e 9º

Relatório Final PDTU, item 3.6.1, c, § 12

Relatório Final PDTU, item 3.6.1, c, § 14

Relatório Final PDTU, item 3.6.1, c, § 15

Relatório Final PDTU, item 3.6.1, d, § 8º

Relatório Final PDTU, item 3.6.2, a, § 4º

Relatório Final PDTU, item 3.6.2, b, § 1º

Relatório Final PDTU, item 3.6.2, b, § 2º

Relatório Final PDTU, item 3.6.2, b, § 3º

Relatório Final PDTU, item 3.6.2, b, § 5º

Relatório Final PDTU, item 3.6.2, b, § 7º

Relatório Final PDTU, item 3.6.2, b, § 8º

9.4 **INSTRUMENTOS DE COMUNICAÇÃO**

9.4.1 **É possível identificar a elaboração de um plano de comunicação abrangendo:**

Na página da Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade (SEMOB) foi criado um ambiente exclusivo para publicar os Relatórios e divulgar o andamento do Plano, incluindo a realização de reuniões de trabalho, seminários e audiências públicas. (<https://www.semob.df.gov.br/relatorios-tecnicos/>)

Relatório Final PDTU, item 9.3.2, a

A etapa de desenvolvimento do plano?

Os Relatórios de Andamento apresentam as atividades desenvolvidas no período e cronograma de execução. (<https://www.semob.df.gov.br/relatorios-tecnicos/>)

Calendário de audiências e consultas públicas e das oficinas de trabalho?

Na página da SEMOB foi criado um ambiente exclusivo para divulgar a realização de seminários e audiências públicas. (<https://www.semob.df.gov.br/relatorios-tecnicos/>)

Relatórios parciais?

Constam na página da SEMOB os Relatórios Técnicos de 01 a 12, contendo as análises e resultados obtidos nas etapas executadas. (<https://www.semob.df.gov.br/relatorios-tecnicos/>)

Definição dos veículos de comunicação?

Na página da Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade (SEMOB) foi criado um ambiente exclusivo para publicar os Relatórios e divulgar o andamento do Plano, incluindo a realização de reuniões de trabalho, seminários e audiências públicas.

A etapa de implementação?

Não se observou a publicação e atualização periódica e organizada da etapa de implementação do PDTU/DF, todavia, no sítio da Secretaria de Estado de Transportes é possível verificar a existência de ambientes destinados à divulgação de licitações e contratos, bem como dos regulamentos aprovados

Relatórios de andamento?

Constam no site da Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade (SEMOB) os Relatórios de Andamento de 01 a 08, contendo o planejamento da etapa, bem como a descrição das atividades realizadas por período. (<https://www.semob.df.gov.br/relatorios-tecnicos/>)

Prestação de contas?

Não se identificou prestação de contas sistematizada e periódica das ações realizadas em função do PDTU/DF.

Fonte: elaborado pela autora (2024).

As estratégias se apresentam no artigo 8º da Lei Distrital nº 4.566/2011 (item 9) e estabelecem critérios a serem adotados para a especificações das ações, tais como aquilo que deve ser priorizado, sistemas e mecanismos de monitoramento. Das estratégias definidas, chama a atenção o presente no inciso III e no inciso IV, que indicam, respectivamente, que o acompanhamento do desempenho daquilo que for implantado em decorrência do PDTU deve ser feito por meio de indicadores específicos, e que a rede estrutural do sistema de transporte precisa ser implantada em consonância com o estabelecido nos instrumentos da política urbana, a citar:

III – adoção de mecanismos de monitoramento da implantação do PDTU/DF, com o acompanhamento do desempenho da mobilidade, por meio de análise de indicadores relativos aos sistemas de transporte coletivo, aos modos não motorizados e ao sistema de trânsito e viário;

IV – implantação do sistema viário estruturador em consonância com o estabelecido neste Plano, com os instrumentos de política urbana, com o PDOT e com os Planos Locais; (grifo nosso) (DF, 2011)

Em relação aos instrumentos de financiamento (item 9.2), a estratégia adotada para a estimativa dos custos considera os valores para a construção das obras de infraestrutura viária, implantação das estações de transferência e ciclovias (item 9.2.1). A Tabela 59 do Relatório Final do PDTU/DF apresenta os custos agregados por eixo de transporte e por obra e a Tabela 60 apresenta os custos para construção e reforma dos terminais (figura 13).

Figura 13 – Custo estimado para construção e reforma de terminais.

Tabela 60: Custo dos terminais

Terminal	EIXO		Custo (R\$)
Rodoferroviária	Reforma	Área central	1.459.440,00
RPP	Reforma	Área central	24.831.109,59
TAS	Reforma	Área central	5.018.040,00
Itapoã	Construção	Leste	3.892.995,47
São Sebastião	Reforma	Leste	1.412.438,56
Paranoá	Reforma	Leste	590.376,86
Sobradinho Oeste	Construção	Norte	696.240,00
TAN	Construção	Norte	51.613.270,00

Fonte: Relatório Final PDTU/DF. GDF (2010, pg. 203).

Não se identificou qualquer indicação de fonte de recursos para subsidiar as ações estabelecidas no plano (item 9.2.2).

Quanto aos instrumentos de atuação (item 9.3), a Lei Distrital nº 4.566/2011 traz em seu artigo 6º as competências da Secretaria de Estado de Transportes, órgão gestor do PDTU e responsável pelo planejamento, coordenação, supervisão, execução e avaliação da política de transporte e mobilidade, assim como pela regulação dos serviços de transporte no Distrito Federal. O Relatório Final do PDTU/DF indica, no item 3.6.1, que a gestão do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF) será exercida por entidade autárquica, incluindo planejamento, gerência, controle e fiscalização de todas as atividades inerentes à execução dos serviços. Indica ainda que a operação dos serviços de transportes rodoviários é executada de forma direta e indireta, esta última por meio de delegação, por pessoas jurídicas, públicas e privadas, enquanto o modo metroviário é operado pela Companhia do Metropolitano do Distrito Federal. A competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) é apresentada no item 3.6.2 do Relatório Final do PDTU/DF, como órgão gestor e concessionário do transporte público coletivo de passageiros entre os municípios dos estados de Goiás e de Minas Gerais que compõem a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE). São apresentadas ainda as competências da Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília (TCB) – empresa operadora pública do STPC/DF; do Departamento de Estradas de Rodagem (DER) – entidade autárquica voltada para o planejamento, a expansão, a manutenção, a conservação, a operação, a fiscalização e o monitoramento do Sistema Rodoviário do Distrito Federal (SRDF); da Secretaria de Estado de Obras (SO/DF), que, por meio da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (NOVACAP), executa as obras de infraestrutura viária no DF; do Departamento de Trânsito do Distrito Federal (DETRAN) e do Batalhão de Trânsito da Polícia Militar do Distrito Federal (BPTRAN), que juntos atuam na segurança e fiscalização de trânsito; da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA) - órgão coordenador do Sistema de Planejamento Urbano do DF (SISPLAN), composto pelos diversos segmentos de governo e por instâncias de participação da sociedade, dentre as quais o Conselho de Planejamento Territorial e Urbano do DF (CONPLAN); e do Instituto Brasília Ambiental (IBRAM) - órgão executivo do sistema de meio ambiente.

Não foi identificada a elaboração de um plano de comunicação formal (item

9.4.1). Na página da Secretaria de Estado de Transportes e Mobilidade do Distrito Federal foi criado um ambiente exclusivo, endereçado <https://www.semob.df.gov.br/relatorios-tecnicos/>, para publicar os Relatórios e divulgar o andamento do Plano, incluindo a realização de reuniões de trabalho, seminários e audiências públicas. Os relatórios de andamento, indicando as etapas de desenvolvimento do plano, foram devidamente publicados, assim como os relatórios técnicos contendo as análises e os resultados obtidos nas etapas executadas. Não se observou a publicação e atualização periódica e organizada da etapa de implementação do PDTU, todavia, no sítio da SEMOB, é possível verificar a existência de ambientes destinados à divulgação de licitações e contratos, bem como dos regulamentos aprovados. Da mesma maneira, não se identificou prestação de contas sistematizada e periódica das ações realizadas em função do PDTU.

4.4. Nível Operacional

No nível operacional (quadro 5), em relação à implementação do PDTU (item 10), foi possível verificar a aprovação de diversos regulamentos relacionados à viabilização de ações especificadas (item 10.1):

- Lei nº 4.566, de 04 de maio de 2011, que dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/ DF e dá outras providências;
- Decreto Distrital nº 33.158, de 26 de agosto de 2011, que institui o Comitê Gestor da Política de Mobilidade Urbana por Bicicletas no Distrito Federal;
- Decreto Distrital nº 33.741, de 28 de junho de 2012, que regulamenta o artigo 20 da Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, no que diz respeito às normas viárias, conceitos gerais e parâmetros para dimensionamento de sistema viário urbano para o planejamento, elaboração e modificação de projetos urbanísticos. Revogado pelo Decreto Distrital nº 38.047 de 09/03/2017;
- Decreto Distrital nº 33.937, de 09 de outubro de 2012, que cria grupo de trabalho para apoiar os órgãos de trânsito e transporte do Distrito Federal na análise de relatórios de impacto de trânsito (RIT);

- Decreto Distrital n° 34.530, de 25 de julho de 2013, que instituiu o Fórum de Mobilidade por Bicicleta do Distrito Federal;
- Decreto Distrital n° 34.495, de 27 de junho de 2013, que institui a integração tarifária do novo modelo do STPC/DF;
- Portaria n° 44, de 15 de abril de 2013, que institui a Comissão de acompanhamento, avaliação e recebimento dos projetos executivos para a readequação do corredor Oeste, sob a coordenação da Secretaria de Estado de Obras;
- Lei Distrital n° 5.323, de 07 de março 2014, que dispõe sobre a prestação do serviço de táxi no Distrito Federal e dá outras providências.

Quadro 5 – Check list para o Nível Operacional.**NÍVEL OPERACIONAL****10. IMPLEMENTAÇÃO****10.1 Foram encaminhados ou aprovados os regulamentos que viabilizam as ações?**

A Lei nº 4.566, de 04 de maio de 2011, que dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/ DF e dá outras providências

Decreto nº 33.158, de 26 de agosto de 2011, que institui o Comitê Gestor da Política de Mobilidade Urbana por Bicicletas no Distrito Federal

Decreto nº 33.741, de 28 de junho de 2012, que regulamenta o artigo 20 da Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, no que diz respeito às normas viárias, conceitos gerais e parâmetros para dimensionamento de sistema viário urbano para o planejamento, elaboração e modificação de projetos urbanísticos (em revisão quanto às normas para travessias e com previsão de conclusão em 2014 > foi revogado pelo Decreto 38047 de 09/03/2017)

Decreto nº 33.937, de 09 de outubro de 2012, que cria grupo de trabalho para apoiar os órgãos de trânsito e transporte do Distrito Federal na análise de relatórios de impacto de trânsito

Decreto nº 34.530, de 25 de julho de 2013, que instituiu o Fórum de Mobilidade por Bicicleta do Distrito Federal

Decreto nº 34.495, de 27 de junho de 2013, que institui a integração tarifária do novo modelo do STPC/DF

Portaria nº 44, de 15 de abril de 2013, que institui a Comissão de acompanhamento, avaliação e recebimento dos projetos executivos para a readequação do corredor Oeste, sob a coordenação da Secretaria de Obras.

Lei nº 5323, de 07 de março 2014, que dispõe sobre a prestação do serviço de táxi no Distrito Federal e dá outras providências

Não foram identificados parâmetros legais a serem incorporados na legislação afeta ao planejamento urbano (PDOT) ou ainda, ao planejamento de transportes.

10.2 Foram licitadas e/ou contratadas obras ou serviços especificados?

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2, Planilha de Monitoramento das Ações/Projetos, pg. 7 a 23

10.3 Foram executadas as ações?

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2

Relatório Final - Auditoria operacional realizada com intuito de avaliar o andamento e o cumprimento de metas, objetivos e diretrizes estabelecidas no PDTU/DF, instituído por meio da Lei Distrital n.º 4.566/2011, bem como avaliar as medidas adotadas pela Semob/DF com vistas ao saneamento das falhas relativas à locação de espaços publicitários nos veículos do Sistema de Transporte Público Coletivo (STPC) (TCDF, 2020).

Eixos estruturantes:

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.1, pg. 24, § 3º

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.1, pg. 24, § 7º

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.1, pg. 24, § 8º

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.1, pg. 25, § 3º

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.1, pg. 25, § 4º

Terminais:

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.1, pg. 25, § 9º

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.1, pg. 25, § 11

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.1, pg. 26, § 1º

Transporte Público Coletivo:

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.1, pg. 26, § 4º

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.1, pg. 26, § 6º

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.1, pg. 26, § 7º

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.1, pg. 28, § 2º

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.1, pg. 28, § 4º

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.1, pg. 28, § 5º

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.1, pg. 28, § 6º

Serviço semiurbano: não foram identificadas informações relativas aos avanços das ações afetas ao serviço semiurbano.

Gestão dos serviços públicos: não foram identificadas informações relativas aos avanços das ações afetas à gestão dos serviços públicos.

Modos não motorizados:

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.2, pg. 32, § 4º e 5º

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.2, pg. 33, § 4º

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.2, pg. 34, § 4º

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.2, pg. 35, § 3º

Sistema viário e trânsito:

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.3, pg. 35, § 11

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.3, pg. 36, § 1º

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.3, pg. 36, § 4º

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.4, pg. 36, § 9º

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.4, pg. 36, § 12

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.4, pg. 36, § 13

Estacionamento:

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.5, pg. 37, § 11

Serviço de táxi:

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.6, pg. 38, § 1º

Aspectos institucionais:

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.7, pg. 39, § 8º

11. PUBLICAÇÃO NOS VEÍCULOS DE COMUNICAÇÃO E IMPLEMENTAÇÃO

11.1 O plano foi publicado?

Sim, no DODF Nº 85, de quinta-feira, 5 de maio de 2011.

11.2 As ações decorrentes do plano foram implementadas?

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2, Planilha de Monitoramento das Ações/Projetos, pg. 7 a 23

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, Anexo, Planilha 1

12. MONITORAMENTO

12.1 Foi identificado auditoria e controle (com foco processual)?

Não foi identificada a previsão de auditoria e controle no PDTU/DF.

Relatório Final - Auditoria operacional realizada com intuito de avaliar o andamento e o cumprimento de metas, objetivos e diretrizes estabelecidas no PDTU/DF, instituído por meio da Lei Distrital n.º 4.566/2011, bem como avaliar as medidas adotadas pela Semob/DF com vistas ao saneamento das falhas relativas à locação de espaços publicitários nos veículos do Sistema de Transporte Público Coletivo (STPC) (TCDF, 2020).

12.2 **É possível verificar ações de monitoramento do planejamento (acompanhamento e avaliação com foco finalístico, ou seja, nos resultados dos processos e em sua relação com os meios empregados)?**

Relatório Final PDTU, item 9.6.2

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2, § 4º

12.3 **Foi realizada uma avaliação dos resultados?**

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2, pg. 7 a 23

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2, § 5º, 6º e 7º

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, itens 3 e 4

Relatório Final de Auditoria TCDF, 2020, pg. 26 a 44

Eixos estruturantes:

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.1.1, § 1º

Relatório Final de Auditoria TCDF, 2020, pg. 26 e 27

Terminais:

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.1.2, § 2º

Relatório Final de Auditoria TCDF, 2020, pg. 31 e 32

Transporte Público Coletivo:

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.1.6, § 2º

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.1.6, § 3º

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.1.8, § 1º

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.1.9, § 1º

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.1.10, § 1º

Relatório Final de Auditoria TCDF, 2020, pg. 34, 40 e 44

Semiurbano:

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.1.7, § 1º

Modos não motorizados:

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.2.1, § 1º

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.2.2, § 1º

Sistema viário e trânsito:

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.3, § 2º

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.3, § 4º

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.3, § 6º

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.3, § 7º

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.3, § 8º

Estacionamentos:

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.4, § 1º ao 3º

Serviços de táxi:

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.5, § 1º

Aspectos institucionais:

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.6.1, § 2º

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.6.2, § 1º

Em relação à Política Nacional de Mobilidade Urbana:

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 4.1, § 1º

12.4 Foi realizada coleta de dados para acompanhamento?

Relatório Final PDTU, item 9.6, § 1º e Quadro 25

Não foi identificada a coleta sistemática de dados que possibilitasse o acompanhamento da implementação do plano.

12.5 Foi definido um sistema de avaliação (indicadores e métrica estabelecida)?

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2, Planilha de Monitoramento das Ações/Projetos

12.6 Foi realizada revisão das etapas de nível estratégico (problema, diagnóstico, solução)?

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.1.2, § 3º

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.1.8, § 2º

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.6.1, § 3º

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 4.1, § 2º

Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 5.1, § 3º

Fonte: elaborado pela autora (2024).

A despeito do PDTU apresentar em sua imagem-objetivo, constante do inciso III do artigo 2º, a esperada “qualidade ambiental efetivada pelo controle dos níveis de poluição atmosférica e sonora e pela proteção do patrimônio histórico e arquitetônico, bem como das diversas áreas residenciais e de vivência coletiva, contra o trânsito indevido de veículos” (DF, 2011), e prever como premissa a adoção de instrumentos urbanísticos que propiciem maior controle sobre a expansão urbana e melhor aproveitamento da infraestrutura existente, não foi identificada a proposição objetiva de parâmetros legais a serem incorporados na legislação afeta ao planejamento de transportes, tampouco naquela afeta ao planejamento urbano. Segundo o Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, publicado somente em 2014, 3 anos após a aprovação da Lei Distrital nº 4.566/2011, “políticas de desestímulo ao uso do automóvel nas áreas centrais e o estabelecimento de parâmetros urbanísticos mais restritivos em áreas com problemas de congestionamentos estão sendo recomendados na minuta do Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília (PPCUB) e na minuta da Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS), que após aprovação no Conselho de Planejamento Territorial e Urbano do Distrito Federal (CONPLAN), serão submetidas à apreciação da Câmara Legislativa do DF (CLDF)” (GDF, 2014, pg. 36). No mesmo Relatório é apontada proposta da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito Federal (SEDHAB) para o desenvolvimento e incorporação de planos de mobilidade e circulação local nos Planos de Desenvolvimento Local¹⁶ de cada Região Administrativa (GDF, 2014, pg. 36).

No que trata do acompanhamento das licitações e da contratação de obras e serviços especificados no PDTU (item 10.2), bem como da execução das ações (item 10.3), a Planilha de Monitoramento das Ações/Projetos (figura 14), presente nas páginas 7 a 23 do Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, apresenta o estágio verificado em 2013, relativo aos projetos e ações, incluindo aquelas em licitação ou em execução, conforme as metas estabelecidas no item 9.6.2 do

¹⁶ O Plano de Desenvolvimento Local (PDL) é um instrumento complementar ao Plano de Diretor de Ordenamento Territorial (PDOT) das Regiões Administrativas (RAs) previsto pela Lei Orgânica do DF. Na prática, o PDL estabelece os critérios de uso e ocupação para lotes das regiões. (<https://www.seduh.df.gov.br/plano-diretor-de-ordenamento-territorial/>, acessado em 24/03/2024)

Relatório Final do PDTU/DF. Na planilha são apresentadas ainda informações sobre os responsáveis por cada ação, bem como a previsão de término do estágio atual e a previsão de término de toda a ação.

Figura 14 - Planilha de Monitoramento das Ações e Projetos.

2.1 - TRANSPORTE COLETIVO

Ações/Projetos:	Responsável/Executor	Estágio Atual	Previsão de Término Estágio atual	Previsão de Término – Projeto
1. Implantação dos Eixos Estruturantes				
Eixo Oeste	SEDHAB	Nova proposta de solução de desenho urbano foi estudada e foi acordado (SEDHAB, DETRAN, Sec. Obras) os novos parâmetros para desenvolvimento do projeto do corredor oeste, principalmente quanto à questão de mobilidade, acessibilidade e paisagem urbana.		
	NOVACAP/SO	O DER já efetuou a parte da DF-085 (EPTG)	NOVACAP/SO deverá efetuar o trecho de Taguatinga e a do Plano Piloto	DER já efetuou a sua parte, ficando faltando os trechos de Taguatinga e Plano Piloto a serem licitados
	Metrô-DF	As estações Onoyama e Estrada Parque já possuem Projeto Básico de Engenharia, precisa de recursos para viabilização		
Eixo Sul	DER	Obra em andamento (executado 90 %)		
Eixo Sudoeste	DER	A licitar após a finalização dos projetos, em data ainda a ser definida, iniciando-se pelo trecho da DF-075 (EPNB)	Em andamento o projeto executivo (31/01/2015)	Prazo estimado: 2 anos

Fonte: Relatório do Comitê de Revisão do PDTU/DF. GDF (2014, p. 07).

O Relatório do Comitê de Revisão do PDTU/DF apresenta ainda, nos itens 2.1 a 2.7, a descrição da situação das ações relativas às seguintes áreas temáticas: implantação dos eixos estruturantes, terminais, transporte público coletivo, modos não motorizados, sistema viário e trânsito, estacionamentos, serviço de táxi e aspectos institucionais. Destaca-se aqui a necessidade apontada, de “reestruturação do Serviço Rural por parte da Secretaria de Estado de Transportes e do órgão gestor, já que muitas das áreas operadas atualmente deixaram de ser rural e já se configuram como áreas urbanas” (GDF, 2014, pg. 26), numa clara incompatibilidade entre o desenvolvimento urbano e o previsto no PDTU. E ainda, a ausência de informações relativas aos avanços das ações afetas à gestão dos serviços públicos de transporte do DF e do serviço semiurbano.

Ainda tratando da execução das ações especificadas no PDTU (item 10.3), em breve ampliação do escopo do objeto do estudo de caso, foi possível identificar a existência de ações externas de auditoria, das quais destacamos a realizada pelo Tribunal de Contas do Distrito Federal (TCDF). Em 2020, o TCDF emitiu o Relatório Final da Auditoria operacional realizada com intuito de avaliar o andamento e o

cumprimento de metas, objetivos e diretrizes estabelecidas no PDTU. A referida auditoria avaliou ainda as medidas adotadas pela SEMOB, com vistas ao saneamento das falhas relativas à locação de espaços publicitários nos veículos do Sistema de Transporte Público Coletivo.

Em relação às metas, diretrizes e objetivos definidos no PDTU, o TCDF identificou:

[...] (a) baixa execução física e financeira em relação aos eixos estruturantes, à construção e reforma de terminais rodoviários e ao sistema metroviário; (b) integração tarifária e operacional plena do Distrito Federal sem a inclusão do entorno; (c) baixa adesão dos usuários aos benefícios da integração tarifária e (d) não implementação do Centro de Controle Operacional (CCO). (TCDF, 2020, pg. 3)

A partir da apuração feita pelo TCDF em 2020, foi possível verificar a situação das metas especificadas para o horizonte de implantação do PDTU (10 anos), conforme previsão contida na Tabela 52: Intervenções da Área Central, na Tabela 59: Custos estimados para a alternativa selecionada, na Tabela 60: Custo dos terminais e na Tabela 92: Cronograma financeiro de implementação, todas integrantes do Relatório Final do PDTU/DF. Dessa maneira, o TCDF promoveu a comparação das metas previstas com aquelas efetivamente alcançadas ao longo da vigência do plano (2011-2020), indicando o grau de execução alcançado em termos de implantação física e/ou de execução financeira, conforme o caso (TCDF, 2020, pg. 19).

No que diz respeito ao cumprimento das metas do PDTU, o TCDF avaliou o nível de execução física alcançado para os seguintes temas: Eixos estruturantes, Infraestrutura de Apoio, Integração Operacional e Tarifária no DF e Entorno, Sistema de Controle Operacional e Sistema Metroviário (metrô e VLT).

Para os eixos estruturantes (tabela 1), o TCDF obteve um grau de conclusão consolidado para o DF de apenas 20%, em razão: da escassez de recursos orçamentários e financeiros para fazer jus aos investimentos previstos; da ausência de comprometimento político; da ausência de procedimentos administrativos de monitoramento das metas e de mecanismos de responsabilização de gestores em função de ineficiências (TCDF, 2020, pg. 26 e 27).

Tabela 1 – Apuração do grau de execução financeira dos eixos estruturantes.

Eixo	Valores estimados***	% execução
Norte - Previsto PDTU/DF	R\$ 914.396.619,95	100,0%
Norte - Apurado TCDF	R\$ 0,00	0,0%
Oeste - Previsto PDTU/DF	R\$ 1.020.653.493,60	100,0%
Oeste - Apurado TCDF	R\$ 0,00	0,0%
Sul - Previsto PDTU/DF	R\$ 544.963.651,64	100,0%
Sul - Apurado TCDF	R\$ 469.336.100,39	86,1%
Sudoeste - Previsto PDTU/DF	R\$ 141.566.233,08	100,0%
Sudoeste - Apurado TCDF	R\$ 42.485.067,80	30,0%
Área Central - Previsto PDTU/DF	R\$ 282.810.834,10	100,0%
Área Central - Apurado TCDF	R\$ 69.937.691,30	24,7%
Leste - Previsto PDTU/DF	-	-
Leste - Apurado TCDF	-	-
Semiurbano (Entorno) - Previsto PDTU/DF	-	-
Semiurbano (Entorno) - Apurado TCDF	-	-
Total - Previsto no PDTU*	R\$ 2.904.390.832,37	100,0%
Total - Apurado pelo TCDF**	R\$ 581.758.859,49	20,0%

* Conforme Relatório Final PDTU/DF, Tabela 59.

** Conforme Relatório Final de Auditoria Operacional TCDF, Quadro 8.

*** Os valores estimados para os Eixos estruturantes contemplam aqueles constantes do Relatório Final do PDTU/DF por região, descontando as obras excluídas do escopo pela SEMOB, e os apurados pelo TCDF.

Fonte: elaborado pela autora (2024).

Quanto à implantação da infraestrutura de apoio, constituída por novos terminais rodoviários e pela reforma de terminais existentes (tabela 2), segundo os dados do TCDF foi possível apurar, em termos de execução financeira, um grau de execução de aproximadamente 53% para construções e de 38% para reformas.

Tabela 2 – Apuração do grau de execução financeira para a infraestrutura de apoio.

Eixo	Valores estimados***	
	Reforma	Construção
Norte - Previsto PDTU/DF	R\$ 2.674.991,45	R\$ 52.309.510,00
Oeste - Previsto PDTU/DF	R\$ 20.546.866,13	R\$ 28.400.733,22
Sul - Previsto PDTU/DF	R\$ 300.000,00	R\$ 6.868.623,00
Sudoeste - Previsto PDTU/DF	R\$ 6.195.110,57	R\$ 1.899.684,65
Área Central - Previsto PDTU/DF	R\$ 31.308.589,59	-
Leste - Previsto PDTU/DF	R\$ 2.002.815,42	R\$ 3.892.995,47

Eixo	Valores estimados***	
	Reforma	Construção
Semiurbano (Entorno) - Previsto PDTU/DF		R\$ 1.414.920,00
Total - Previsto no PDTU*	R\$ 63.028.373,16	R\$ 94.786.466,34
Total - Apurado pelo TCDF**	R\$ 33.452.825,01	R\$ 36.220.978,20
% de execução - Previsto no PDTU	100,0%	100,0%
% de execução - Apurado pelo TCDF	53,1%	38,2%

* Conforme Relatório Final PDTU/DF, Tabela 60.

** Conforme Relatório Final de Auditoria Operacional TCDF, Quadro 11 e Quadro 13.

*** Os valores estimados para Reforma e Construção de Terminais e Estações contemplam aqueles constantes do Relatório Final do PDTU/DF por região.

Fonte: elaborado pela autora (2024).

O Relatório Final de Auditoria do TCDF aponta ainda, em referência à execução física, que dos 19 projetos de construção de novos terminais, a SEMOB conseguiu implementar apenas 10, e dos 28 projetos de reforma de terminais existentes, conseguiu implementar 12 (TCDF, 2020, pg. 31 e 32). E constata que a menor execução numérica das obras foi compensada por uma maior execução em termos de área construída, decorrente de adequações nas etapas subsequentes aos projetos (TCDF, 2020, pg. 31 e 32).

Em relação à integração operacional e tarifária no DF, o TCDF indicou que a implementação foi total, com as 775 linhas que operam no DF, nas 5 bacias de concessão, integradas operacionalmente e por tarifa (TCDF, 2020, pg. 34). Todavia, diferente do previsto no PDTU, a integração não abrangeu a região do Entorno, o que, segundo o TCDF, se deveu à ausência de interação entre os entes envolvidos (DF, GO e União) para a gestão compartilhada do transporte público coletivo na RIDE (TCDF, 2020, pg. 37).

As metas previstas no PDTU para o Sistema de Controle Operacional consistiam na verificação da implantação e funcionamento do Centro de Controle Operacional (CCO). Nesse sentido, o TCDF constatou que a implantação da estrutura física do CCO foi concluída, contudo, não foi identificada qualquer operacionalidade, em virtude da falta de software para integração das informações (TCDF, 2020, pg. 40).

Por fim, no que trata dos temas abordados pelo TCDF e apresentados no Relatório Final de Auditoria, relativamente à execução físico-financeira das metas

previstas no PDTU para o Sistema Metroviário (tabela 3), observou-se um baixíssimo grau de conclusão físico-financeira das obras previstas, de 1,23%, tendo sido implementadas apenas 3, das 11 intervenções previstas, em razão da insuficiência de repasse de recursos federais para o setor metroviário do DF (TCDF, 2020, pg. 40 e pg. 44).

Tabela 3 – Apuração do grau de execução financeira para o sistema metroviário.

Sistema Metroviário (metrô e VLT)		
Eixo	Valores estimados***	% execução
Oeste - Previsto PDTU/DF	R\$ 506.916.908,00	100,0%
Oeste - Apurado TCDF	R\$ 2.801.789,71	0,6%
Área Central - Previsto PDTU/DF	R\$ 2.879.591.057,63	100,0%
Área Central - Apurado TCDF	R\$ 38.824.329,64	1,3%
Total - Previsto no PDTU*	R\$ 3.386.507.965,63	100,0%
Total - Apurado pelo TCDF**	R\$ 41.626.119,35	1,2%

* Conforme Relatório Final PDTU/DF, Tabela 52, Tabela 59 e Tabela 92.

** Conforme Relatório Final de Auditoria Operacional TCDF, Quadro 16.

*** Os valores estimados para o Sistema Metroviário contemplam aqueles constantes do Relatório Final do PDTU/DF por região, referentes aos investimentos em metrô e VLT e os apurados pelo TCDF.

Fonte: elaborado pela autora (2024).

Retomando a verificação realizada por meio do *check list*, em relação à publicação nos veículos de comunicação (item 11), a Lei nº 4.566, de 04 de maio de 2011, que dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/ DF e dá outras providências, foi devidamente publicada no Diário Oficial do Distrito Federal (DODF) nº 85 de 05 de maio de 2011.

Quanto ao monitoramento (item 12), não foi identificada, no PDTU, a previsão de auditoria e controle com o objetivo de analisar o processo de planejamento (item 12.1). Por sua vez, foi possível identificar ações de monitoramento focadas nos resultados do planejamento (item 12.2), conforme se verifica no item 9.6.2 do Relatório Final do PDTU/DF, que apresenta proposta base para monitoração das ações previstas, contemplando as recomendações de curto, médio e longo prazo apresentadas no Plano e o cronograma de implantação das obras. A recomendação presente no referido Relatório indica que a proposta de monitoração deverá ser atualizada anualmente, para sua “adequação aos programas de governo e às disponibilidades financeiras, inclusão de novos projetos, detalhamento das ações e

revisão de cronograma e das metas estabelecidas” (GDF, 2010, pg. 290). O Relatório do Comitê de Revisão do PDTU/DF revisitou as ações previstas e, por meio da Planilha de Monitoramento das Ações/Projetos, apresentou o estágio atual dos projetos e ações, conforme as metas estabelecidas no item 9.6.2 do Relatório Final do PDTU/DF.

A avaliação dos resultados obtidos com as ações de monitoramento (item 12.3) é apresentada nos itens 3.1 a 3.6 do Relatório do Comitê de Revisão do PDTU/DF, de forma descritiva e organizada pelas seguintes áreas temáticas: transporte coletivo, modos não motorizados, sistema viário e trânsito, política de estacionamentos, serviços de táxi e institucional. Em relação à Política Nacional de Mobilidade Urbana, estabelecida na Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, o Relatório do Comitê de Revisão do PDTU/DF aponta que o plano está em consonância, no que se refere à integração entre modos de transporte e a melhoria da mobilidade das pessoas (GDF, 2014, pg. 46).

Conforme o Relatório Final do PDTU/DF, a realização do plano “permitiu reunir um conjunto de dados e informações relevantes para seu desenvolvimento, e que possibilita a continuidade do trabalho de planejamento e operação do sistema de transporte do Distrito Federal e Entorno em bases técnicas confiáveis” (GDF, 2010, pg. 288). Não se observou, no entanto, a utilização, ou ainda, a coleta sistemática de dados para o acompanhamento da implementação do plano (item 12.4).

Quanto ao sistema de avaliação (item 12.5), este se baseou na elaboração das planilhas de monitoramento das ações, detalhadas de acordo com os seguintes temas: transporte coletivo, modos não motorizados, sistema viário, trânsito, estacionamento, táxi, institucional e novos projetos. A planilha de monitoramento das ações apresenta informações sobre o estágio atual, sua previsão de conclusão, bem como a previsão de conclusão de etapas subsequentes. A avaliação com relação ao cumprimento das recomendações é apresentada nos itens 3.1 a 3.6 do Relatório do Comitê de Revisão do PDTU/DF e indica ainda as dificuldades encontradas ou as razões da inviabilidade de algumas para sua implementação.

Por fim, algumas recomendações relacionadas à revisão das etapas de nível estratégico (item 12.6) puderam ser identificadas no item 3 do Relatório do Comitê

de Revisão do PDTU/DF, que trata de considerações e recomendações. Destas, destacam-se encaminhamentos relativos à implantação de terminais de integração, à revisão da rede ferroviária, à concepção de novo arranjo institucional que proporcione o fortalecimento do órgão gestor de transportes, à captação de recursos financeiros para a execução dos projetos recomendados e à contratação de nova pesquisa para atualização do plano.

4.5. Verificação da coerência entre as necessidades postas no plano urbano e as soluções definidas no plano de transporte

A verificação da coerência entre as necessidades (demanda) apresentadas no Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal (PDOT) e as soluções definidas no PDTU (oferta) objetiva identificar se, no caso do DF, há integração entre essas políticas públicas.

O processo de verificação incluiu 3 (três) etapas:

- a. A identificação das diretrizes previstas no PDOT;
- b. A identificação das ações especificadas no PDTU, por meio dos insumos gerados após aplicação do *check list*, e
- c. A verificação quanto à compatibilidade existente entre os requisitos do PDOT e as soluções do PDTU.

Os objetos de estudo envolveram o Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal (PDOT), aprovado por meio da Lei Complementar nº 803 de 25 de abril de 2009 e atualizada pela Lei Complementar nº 854 de 15 de outubro de 2012, e o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU), aprovado pela Lei nº 4.566, de 04 de maio de 2011.

O PDOT prevê, no § 1º do art. 5º, que os planos setoriais do Governo do Distrito Federal, na sua elaboração ou revisão, deverão adequar-se ao disposto nele, evidenciando sua posição de preponderância diante dos demais. Em seu artigo 8º são apresentados os objetivos gerais, dos quais se destacam os seguintes:

I – melhoria da qualidade de vida da população e redução das desigualdades socioespaciais;

[...]

VIII – promoção da mobilidade urbana e rural, de modo a garantir a circulação da população por todo o território do Distrito Federal;

[...]

X – integração da política de ordenamento territorial com as demais políticas setoriais que tenham reflexo no processo de planejamento e gestão do território do Distrito Federal e dos municípios limítrofes;

[...]

XIV – garantia da implantação de infraestrutura e equipamentos públicos adequados para atendimento da população; (grifo nosso) (DF, 2009)

As diretrizes setoriais, referentes ao sistema de transporte, são apresentadas no CAPÍTULO III da Lei Complementar nº 803 de 25 de abril de 2009, denominado “DO SISTEMA DE TRANSPORTE, DO SISTEMA VIÁRIO E DE CIRCULAÇÃO E DA MOBILIDADE”:

Art. 18. São diretrizes setoriais para o transporte do Distrito Federal:

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;

VI – promover a qualidade ambiental, efetivada pelo controle dos níveis de poluição e pela proteção do patrimônio histórico e arquitetônico;

VII – assegurar que os usuários dos serviços de transporte coletivo sejam tratados com urbanidade;

VIII – promover a modernização e a adequação tecnológica dos equipamentos de controle, de gestão e de operação dos serviços de transporte;

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.

[...]

Art. 20. São diretrizes setoriais para o sistema viário e de circulação:

I – garantir a segurança, a fluidez e o conforto na circulação de todos os modos de transporte;

II – destinar vias ou faixas, preferenciais ou exclusivas, priorizando os modos não motorizados e coletivos de transporte;

III – destinar espaços urbanos no sistema viário para a implantação de infraestrutura de apoio a todos os modos de transporte;

IV – compatibilizar a classificação hierárquica do sistema viário com o uso do solo;

V – promover a acessibilidade de pedestres e ciclistas ao sistema de transporte;

VI – promover a implantação do sistema viário de forma ambientalmente sustentável;

VII – promover medidas reguladoras para o transporte de cargas pesadas e cargas perigosas na rede viária do Distrito Federal.

Art. 21. São diretrizes setoriais para a mobilidade:

I – promover um conjunto de ações integradas provenientes das políticas de transporte, circulação, acessibilidade, trânsito e de desenvolvimento urbano e rural que priorize o cidadão na efetivação de seus anseios e necessidades de deslocamento;

II – proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, de forma segura, socialmente inclusiva e ambientalmente sustentável;

III – promover formas de racionalização e complementaridade de ações entre os órgãos responsáveis pela organização dos espaços urbanos e rurais e do sistema de transporte. (DF, 2009)

O artigo 22 do PDOT contempla ainda a indicação do conteúdo mínimo a ser observado pelo Plano Diretor de Transportes, incluindo:

I – a política de transporte para o Distrito Federal, considerando os princípios de sustentabilidade e promovendo a mobilidade da população do Distrito Federal;

II – a identificação da Rede Estrutural de Transporte Coletivo, mediante revisões e adequações no sistema viário, considerando a prioridade dessa modalidade e deslocamentos seguros e confortáveis de pedestres e de ciclistas;

III – a descrição de ações que garantam a acessibilidade universal ao sistema de transporte;

IV – a previsão de participação popular no processo de planejamento, operação e gestão do sistema de transporte;

V – a definição das formas de integração entre as instituições de planejamento, gerenciamento e operação do sistema de transporte e de planejamento urbano;

VI – o estabelecimento no Plano Diretor de Transportes do Distrito Federal do atendimento às necessidades básicas de transporte escolar e coletivo das comunidades das zonas rurais. (DF, 2009)

Por sua vez, a Lei nº 4.566/ 2011 apresenta consolidação das soluções especificadas no Relatório Final do PDTU/DF em diversos trechos, conforme anteriormente apresentado no item 9.1 do *check list*, nos artigos 8º, 14, 15 a 18, 20, 22 a 25, 28 e 30. Parte desses artigos indicam tratar acerca de diretrizes, enquanto outros, de fundamentos, todavia é possível verificar a presença de ações específicas distribuídas por área temática. Oportunamente, observa-se que os artigos 14 e 24 da Lei nº 4.566/ 2011, apesar de tratarem de objetivos para o transporte público coletivo e para o sistema viário, contemplam a indicação de algumas ações e por isso serão considerados nas análises que se seguem. Apreende-se que há certa confusão no texto legal, que por vezes mistura nos incisos de um mesmo artigo, indicações de objetivos, diretrizes e ações.

O Quadro 6 apresenta correlação entre as diretrizes previstas no PDOT e as ações propostas pelo PDTU.

Quadro 6 – Diretrizes PDOT versus Ações PTDU.

PDOT	PDTU
Lei Complementar nº 803/2009	Lei nº 4566/2011
Art. 18. São diretrizes setoriais para o transporte do Distrito Federal:	Artigos 8º, 14, 15 a 18, 20, 22 a 25, 28 e 30:
I – garantir a acessibilidade universal dos usuários ao sistema de transporte coletivo;	<p>Art. 15 V – utilização de veículos dotados de tecnologia sustentável de ponta e acesso universal;</p> <p>Art. 18 (ações de remodelação da rede de terminais) I – sistema de informação ao usuário, inclusive acessível às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, por intermédio de painéis informativos e de mensagens variáveis, mapas, mensagens sonoras e escritas, com a participação de agentes públicos para esclarecer dúvidas e informar sobre o STPC/DF; III – características físicas e operacionais que facilitem o transbordo dos usuários, com menor distância a ser percorrida entre o embarque e o desembarque, em condições de segurança, proteção e acessibilidade universal; IV – sistema viário de acesso aos terminais de integração e pontos de parada dotado de condições seguras de circulação e conforto, priorizando-se as demandas das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.</p> <p>Art. 23 I – requalificar e padronizar os espaços públicos de calçadas, passeios, travessias e pontos de parada, mantendo-os livres e acessíveis, destinando-os ao uso primordial pelos usuários e respeitando seus desejos de deslocamento, de acesso, de espera pelo transporte coletivo e de permanência; II – definir áreas prioritárias para implantação de calçadas e travessias, observando-se normas técnicas de acessibilidade;</p>

PDOT	PDTU
Lei Complementar n° 803/2009	Lei n° 4566/2011
<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>Art. 14 VI – [...] implantação de sistema de controle e coordenação semafórica e de faixas exclusivas e prioritárias ao transporte coletivo;</p> <p>Art. 17 I – consolidação da rede viária de transporte existente, observando-se as seguintes metas de curto e médio prazo: a) faixas prioritárias ou exclusivas de ônibus, de acordo com a demanda; II – implantação de eixos estruturais de transporte coletivo, a médio e longo prazo, interligando-se as Regiões Administrativas e municípios do Entorno com a área central de Brasília e demais polos centralizadores e priorizando-se a circulação do transporte coletivo, mediante a utilização de faixas exclusivas e prioritárias [...]</p> <p>Art. 18 IV – sistema viário de acesso aos terminais de integração e pontos de parada dotado de condições seguras de circulação e conforto, priorizando-se as demandas das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.</p> <p>Art. 22 III – a construção e a incorporação de ciclovias e de sinalização específica;</p> <p>Art. 23 II – definir áreas prioritárias para implantação de calçadas e travessias, observando-se normas técnicas de acessibilidade; III – tratar locais críticos para pedestres, com medidas moderadoras de tráfego voltadas à redução de velocidade dos veículos e à melhoria ambiental do espaço urbano;</p>

PDOT	PDTU
Lei Complementar nº 803/2009	Lei nº 4566/2011
<p>III – universalizar o atendimento, respeitando os direitos e divulgando os deveres dos usuários do sistema de transporte;</p>	<p>Art. 18 I – sistema de informação ao usuário, inclusive acessível às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, por intermédio de painéis informativos e de mensagens variáveis, mapas, mensagens sonoras e escritas, com a participação de agentes públicos para esclarecer dúvidas e informar sobre o STPC/DF; III – características físicas e operacionais que facilitem o transbordo dos usuários, com menor distância a ser percorrida entre o embarque e o desembarque, em condições de segurança, proteção e acessibilidade universal;</p> <p>Art. 20 III – realização de campanhas educativas, informativas e publicitárias.</p> <p>Art. 22 IV – promoção de campanhas de educação para o trânsito, voltadas para a presença de ciclistas nas vias;</p> <p>Art. 23 V – lançar programas educativos voltados à segurança de pedestres.</p> <p>Art. 24 VII – [...] promover campanhas educativas para a sensibilização de condutores, passageiros e pedestres com relação ao comportamento no trânsito;</p>

PDOT	PDTU
Lei Complementar nº 803/2009	Lei nº 4566/2011
<p>IV – promover a implementação da integração multimodal dos serviços do sistema de transporte coletivo;</p>	<p>Art. 14 IV – implantar bilhetagem informatizada que permita maior flexibilidade nas integrações, bem como maior controle do sistema; 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>Art. 15 I – mudança do modelo operacional com a criação de linhas troncais, alimentadoras e distribuidoras integradas; II – implantação da integração aberta e temporal; III – ajuste dos intervalos temporais entre veículos, adequando-se a capacidade à demanda; VI – articulação com os municípios do Entorno para a implantação de um único sistema integrado de transporte coletivo.</p> <p>Art. 16 II – [...] implantação de estacionamentos e paraciclos ou bicicletários, próximos aos terminais e estações de integração;</p> <p>Art. 30 O Distrito Federal estabelecerá com os entes da federação com jurisdição sob os transportes públicos coletivos de interesse da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – RIDE mecanismos jurídicos que deem sustentação a soluções institucionais para integrar o STPC/DF ao serviço rodoviário interestadual semiurbano de ligação com o Distrito Federal, assim como aos serviços internos dos municípios da mesma região.</p>
<p>V – instituir um processo de planejamento de transporte integrado ao planejamento do desenvolvimento urbano e rural;</p>	<p>Art. 20 II – adoção de medidas de uso e ocupação do solo que favoreçam a redução das necessidades de deslocamentos motorizados;</p>

PDOT	PDTU
Lei Complementar nº 803/2009	Lei nº 4566/2011
<p>VI – promover a qualidade ambiental, efetivada pelo controle dos níveis de poluição e pela proteção do patrimônio histórico e arquitetônico;</p>	<p>Art. 15 V – utilização de veículos dotados de tecnologia sustentável de ponta e acesso universal;</p> <p>Art.22 I – a inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos e rurais como elemento da mobilidade sustentável e como forma de redução do custo da mobilidade das pessoas e redução da poluição ambiental;</p>
<p>VII – assegurar que os usuários dos serviços de transporte coletivo sejam tratados com urbanidade;</p>	<p>Art. 15 V – utilização de veículos dotados de tecnologia sustentável de ponta e acesso universal;</p> <p>Art. 18 I – sistema de informação ao usuário, inclusive acessível às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, por intermédio de painéis informativos e de mensagens variáveis, mapas, mensagens sonoras e escritas, com a participação de agentes públicos para esclarecer dúvidas e informar sobre o STPC/DF; III – características físicas e operacionais que facilitem o transbordo dos usuários, com menor distância a ser percorrida entre o embarque e o desembarque, em condições de segurança, proteção e acessibilidade universal;</p> <p>Art. 23 I – requalificar e padronizar os espaços públicos de calçadas, passeios, travessias e pontos de parada, mantendo-os livres e acessíveis, destinando-os ao uso primordial pelos usuários e respeitando seus desejos de deslocamento, de acesso, de espera pelo transporte coletivo e de permanência; III – tratar locais críticos para pedestres, com medidas moderadoras de tráfego voltadas à redução de velocidade dos veículos e à melhoria ambiental do espaço urbano;</p>

PDOT	PDTU
Lei Complementar nº 803/2009	Lei nº 4566/2011
<p>VIII – promover a modernização e a adequação tecnológica dos equipamentos de controle, de gestão e de operação dos serviços de transporte;</p>	<p>Art. 14</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 – [...] implantação de sistema de controle e coordenação semafórica e de faixas exclusivas e prioritárias ao transporte coletivo;</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>Art. 18</p> <p>I – sistema de informação ao usuário, inclusive acessível às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, por intermédio de painéis informativos e de mensagens variáveis, mapas, mensagens sonoras e escritas, com a participação de agentes públicos para esclarecer dúvidas e informar sobre o STPC/DF;</p> <p>II – estrutura de controle operacional dos veículos que operam no Sistema, visando à melhoria da mobilidade de passageiros e veículos;</p>

PDOT	PDTU
Lei Complementar nº 803/2009	Lei nº 4566/2011
<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>Art. 8º IV – implantação do sistema viário estruturador em consonância com o estabelecido neste Plano, com os instrumentos de política urbana, com o PDOT e com os Planos Locais;</p> <p>Art. 16 III – instituição de rede viária básica estrutural de transporte coletivo; IV – expansão e implantação de infraestrutura ferroviária e rodoviária.</p> <p>Art. 17 I – consolidação da rede viária de transporte existente, observando-se as seguintes metas de curto e médio prazo: a) faixas prioritárias ou exclusivas de ônibus, de acordo com a demanda; b) melhoria viária, por meio de duplicação, construção, adequação geométrica de vias e melhoria dos acessos aos terminais e pontos de transferência; II – implantação de eixos estruturais de transporte coletivo, a médio e longo prazo, interligando-se as Regiões Administrativas e municípios do Entorno com a área central de Brasília e demais polos centralizadores e priorizando-se a circulação do transporte coletivo, mediante a utilização de faixas exclusivas e prioritárias e a expansão do modo ferroviário, além de ciclovias e infraestrutura de apoio à população usuária.</p> <p>Art. 25 (lista as vias integrantes dos eixos de transporte)</p>
<p>Art. 20. São diretrizes setoriais para o sistema viário e de circulação:</p>	

PDOT	PDTU
Lei Complementar n° 803/2009	Lei n° 4566/2011
<p>I – garantir a segurança, a fluidez e o conforto na circulação de todos os modos de transporte;</p>	<p>Art. 22 II – a integração aos modos coletivos de transporte com a construção de bicicletários e paraciclos junto às estações e terminais; V – a uniformização dos projetos cicloviários;</p> <p>Art. 23 I – requalificar e padronizar os espaços públicos de calçadas, passeios, travessias e pontos de parada, mantendo-os livres e acessíveis, destinando-os ao uso primordial pelos usuários e respeitando seus desejos de deslocamento, de acesso, de espera pelo transporte coletivo e de permanência; III – tratar locais críticos para pedestres, com medidas moderadoras de tráfego voltadas à redução de velocidade dos veículos e à melhoria ambiental do espaço urbano; IV – implantar passarelas, semáforos de pedestres ou faixas de pedestres; V – lançar programas educativos voltados à segurança de pedestres.</p> <p>Art. 24 II – desenvolver e implementar planos de mobilidade e circulação locais, com medidas como hierarquização viária, revisão da circulação, adequação da geometria, sinalização, articulação com sistema viário principal, e de proteção aos pedestres e ciclistas; IV – definir uma rede viária articulada e hierarquizada que elimine os gargalos físicos e operacionais e propicie condições apropriadas para os usuários da via; VII – [...] promover campanhas educativas para a sensibilização de condutores, passageiros e pedestres com relação ao comportamento no trânsito;</p>

PDOT	PDTU
Lei Complementar nº 803/2009	Lei nº 4566/2011
<p>II – destinar vias ou faixas, preferenciais ou exclusivas, priorizando os modos não motorizados e coletivos de transporte;</p>	<p>Art. 17 I – consolidação da rede viária de transporte existente, observando-se as seguintes metas de curto e médio prazo: a) faixas prioritárias ou exclusivas de ônibus, de acordo com a demanda; II – implantação de eixos estruturais de transporte coletivo, a médio e longo prazo, interligando-se as Regiões Administrativas e municípios do Entorno com a área central de Brasília e demais polos centralizadores e priorizando-se a circulação do transporte coletivo, mediante a utilização de faixas exclusivas e prioritárias [...]</p> <p>Art. 18 IV – sistema viário de acesso aos terminais de integração e pontos de parada dotado de condições seguras de circulação e conforto, priorizando-se as demandas das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.</p> <p>Art. 22 III – a construção e a incorporação de ciclovias e de sinalização específica;</p> <p>Art. 23 II – definir áreas prioritárias para implantação de calçadas e travessias, observando-se normas técnicas de acessibilidade;</p>

PDOT	PDTU
Lei Complementar nº 803/2009	Lei nº 4566/2011
<p>III – destinar espaços urbanos no sistema viário para a implantação de infraestrutura de apoio a todos os modos de transporte;</p>	<p>Art. 22 II – [...] a construção de bicicletários e paraciclos junto às estações e terminais;</p> <p>Art. 23 I – requalificar e padronizar os espaços públicos de calçadas, [...] e pontos de parada, mantendo-os livres e acessíveis, destinando-os ao uso primordial pelos usuários e respeitando seus desejos de deslocamento, de acesso, de espera pelo transporte coletivo e de permanência;</p> <p>Art. 28 I – demarcação de áreas públicas de estacionamento, alterando-se a sinalização horizontal e vertical com vistas ao ordenamento, ao aumento do número de vagas e à regulamentação; II – identificação de áreas com problemas na relação entre oferta e demanda de estacionamento;</p>
<p>IV – compatibilizar a classificação hierárquica do sistema viário com o uso do solo;</p>	<p>Art. 8º IV – implantação do sistema viário estruturador em consonância com o estabelecido neste Plano, com os instrumentos de política urbana, com o PDOT e com os Planos Locais;</p> <p>Art. 24 II – desenvolver e implementar planos de mobilidade e circulação locais, com medidas como hierarquização viária, revisão da circulação, adequação da geometria, sinalização, articulação com sistema viário principal, e de proteção aos pedestres e ciclistas; IV – definir uma rede viária articulada e hierarquizada que elimine os gargalos físicos e operacionais e propicie condições apropriadas para os usuários da via;</p>

PDOT	PDTU
Lei Complementar nº 803/2009	Lei nº 4566/2011
<p>V – promover a acessibilidade de pedestres e ciclistas ao sistema de transporte;</p>	<p>Art. 15 V – utilização de veículos dotados de tecnologia sustentável de ponta e acesso universal;</p> <p>Art. 16 II – [...] implantação de estacionamentos e paraciclos ou bicicletários, próximos aos terminais e estações de integração;</p> <p>Art. 18 III – características físicas e operacionais que facilitem o transbordo dos usuários, com menor distância a ser percorrida entre o embarque e o desembarque, em condições de segurança, proteção e acessibilidade universal; IV – sistema viário de acesso aos terminais de integração e pontos de parada dotado de condições seguras de circulação e conforto, priorizando-se as demandas das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.</p> <p>Art. 22 II – [...] construção de bicicletários e paraciclos junto às estações e terminais; VI – implantação do Sistema de Bicicletas Públicas.</p>
<p>VI – promover a implantação do sistema viário de forma ambientalmente sustentável;</p>	<p>-</p>
<p>VII – promover medidas reguladoras para o transporte de cargas pesadas e cargas perigosas na rede viária do Distrito Federal.</p>	<p>Art. 28 III – elaboração de estudo para regulamentar as operações de carga e descarga;</p>
<p>Art. 21. São diretrizes setoriais para a mobilidade:</p>	

PDOT	PDTU
Lei Complementar nº 803/2009	Lei nº 4566/2011
<p>I – promover um conjunto de ações integradas provenientes das políticas de transporte, circulação, acessibilidade, trânsito e de desenvolvimento urbano e rural que priorize o cidadão na efetivação de seus anseios e necessidades de deslocamento;</p>	<p>Art. 26 I – planejar e operar o tráfego de maneira a ordenar a circulação, reduzir acidentes e minimizar os conflitos entre veículos e pedestres; II – desenvolver sistema de orientação de tráfego, de forma que usuários evitem rotas congestionadas; III – realizar intervenções viárias urbanas para eliminar discontinuidades e gargalos; IV – adotar políticas de desestímulo ao uso do automóvel nas áreas centrais; V – estabelecer parâmetros mais restritivos em áreas com problemas de congestionamentos.</p> <p>Art. 30 O Distrito Federal estabelecerá com os entes da federação com jurisdição sob os transportes públicos coletivos de interesse da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – RIDE mecanismos jurídicos que deem sustentação a soluções institucionais para integrar o STPC/DF ao serviço rodoviário interestadual semiurbano de ligação com o Distrito Federal, assim como aos serviços internos dos municípios da mesma região.</p>
<p>II – proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, de forma segura, socialmente inclusiva e ambientalmente sustentável;</p>	<p>Art. 15 V – utilização de veículos dotados de tecnologia sustentável de ponta e acesso universal;</p> <p>Art. 16 II – [...] implantação de estacionamentos e paraciclos ou bicicletários, próximos aos terminais e estações de integração;</p> <p>Art. 18 III – características físicas e operacionais que facilitem o transbordo dos usuários, com menor distância a ser percorrida entre o embarque e o desembarque, em condições de segurança, proteção e acessibilidade universal; IV – sistema viário de acesso aos terminais de integração e pontos de parada dotado de condições seguras de circulação e conforto, priorizando-se as demandas das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.</p>

PDOT	PDTU
Lei Complementar n° 803/2009	Lei n° 4566/2011
	<p>Art. 22</p> <p>I – a inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos e rurais como elemento da mobilidade sustentável e como forma de redução do custo da mobilidade das pessoas e redução da poluição ambiental;</p> <p>II – [...] construção de bicicletários e paraciclos junto às estações e terminais;</p> <p>VI – implantação do Sistema de Bicycletas Públicas.</p>
<p>III – promover formas de racionalização e complementaridade de ações entre os órgãos responsáveis pela organização dos espaços urbanos e rurais e do sistema de transporte.</p>	<p>Art. 8°</p> <p>II – implantação de sistema permanente de planejamento das questões relativas à mobilidade, atuando-se de forma integrada com os órgãos do Governo e dos municípios do Entorno;</p>

Fonte: elaborado pela autora (2024).

O PDOT elencou como instrumento de política urbana o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e definiu, no Capítulo III, que trata do transporte, sistema viário e da mobilidade, as diretrizes setoriais a serem observadas na construção da política pública dedicada aos transportes.

O PDTU, como esperado, dispôs de forma mais específica, objetivos, diretrizes e ações voltados ao deslocamento da população, à integração entre os diversos modos de transporte e à acessibilidade.

Tendo em vista que o Plano Diretor de Ordenamento Territorial agrega as políticas setoriais de determinada região, presume-se que este se configura como plano macro, hierarquicamente superior e do qual decorrem os demais, dentre eles o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade. Desta forma, entende-se que as diretrizes setoriais designadas ao transporte do Distrito Federal e estabelecidas no PDOT, devem estar atendidas no escopo de objetivos e ações definidas no PDTU.

A seguir, passa-se a análise do contido no Quadro 6, para a verificação da coerência entre as necessidades apresentadas por meio de diretrizes no Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal (PDOT) e as soluções apresentadas por meio de ações especificadas no PDTU, com o objetivo de identificar se há compatibilidade entre essas políticas públicas.

No que trata do artigo 18 do PDOT, em relação à garantia de acessibilidade universal aos usuários do sistema de transporte coletivo (inciso I), são prescritas: a utilização de veículos dotados de acesso universal; a remodelação da rede de terminais, contemplando sistemas de informação e rotas acessíveis; e a requalificação de espaços públicos dedicados ao deslocamento e permanência de usuários. Quanto à prioridade ao transporte coletivo e não motorizado (inciso II), as ações incluem a implantação de sistemas automatizados de controle de tráfego, de faixas prioritárias e exclusivas de ônibus, de ciclovias e o tratamento de locais críticos com medidas moderadoras de tráfego. A universalização do atendimento aos usuários (inciso III) é buscada por meio da implantação de sistemas informatizados e da realização de campanhas educativas, informativas e publicitárias, enquanto para a implementação da integração multimodal dos serviços de transporte coletivo (inciso IV), são previstas: a implantação de bilhetagem eletrônica e de mecanismos de controle e monitoramento de receitas, a racionalização da rede de linhas, a

integração aberta e temporal, a construção de bicicletários e paraciclos e a articulação com os municípios do entorno para a implantação de um único sistema integrado. Em relação à instituição de um processo de planejamento integrado ao planejamento urbano e rural (inciso V), o PDTU especifica, no inciso II do artigo 20, a adoção de medidas de uso e ocupação do solo que reduzam a necessidade de deslocamentos, em um franco alinhamento às estratégias de descentralização de atividades e de consolidação e implementação de outras centralidades previstas no PDOT.

O inciso VI do artigo 18 trata da promoção à qualidade ambiental por meio do controle da poluição e da proteção ao patrimônio histórico e arquitetônico. Em atenção, o PDTU prevê tímidas ações quanto à utilização de veículos limpos¹⁷ e a inclusão da bicicleta como alternativa aos deslocamentos urbano e rurais, como forma de reduzir a poluição ambiental. Não é feita menção a quaisquer ações específicas destinadas à proteção do patrimônio. Ao tratamento com urbanidade destinado aos usuários dos serviços de transporte (inciso VII), identificam-se as mesmas ações anteriormente prescritas para a garantia de acessibilidade universal, incluindo ainda, a utilização de veículos mais sustentáveis e plenamente acessíveis e o tratamento de locais críticos ao fluxo de pedestres, provendo-os de melhor qualidade ambiental. Para a modernização dos equipamentos de controle, gestão e operação dos serviços de transporte (inciso VIII), são prescritas a implantação de: sistemas de bilhetagem automatizada; sistemas inteligentes de transporte para o controle e monitoração operacional e para a informação aos usuários; e mecanismos de controle e gestão das despesas e receitas fruto das operações de transporte.

O inciso IX do artigo 18 define que se deve reconhecer, para fins de planejamento integrado, a Rede Estrutural de Transporte Coletivo indicada nos mapas e tabelas anexos ao PDOT. Nesse sentido, o PDTU prevê, em consonância com o estabelecido no plano urbano: a consolidação e implantação do sistema viário estruturador do transporte coletivo; a expansão e implantação de infraestrutura ferroviária (para metrô e VLT) e rodoviária (para ônibus); e a priorização da circulação do transporte coletivo, por meio da utilização de faixas exclusivas e

¹⁷ Veículos com características específicas, destinadas a causar menos danos ao meio ambiente.

prioritárias.

No que trata do artigo 20 do PDOT, que inclui as diretrizes específicas, direcionadas para o sistema viário e de circulação, em relação à garantia da segurança, fluidez e conforto na circulação (inciso I), são previstas no PDTU, as seguintes ações: a uniformização dos projetos cicloviários, bem como a construção de ciclovias; a implantação de travessias seguras, bem como de medidas moderadoras de tráfego com foco nos pedestres; a implementação de planos de mobilidade e circulação locais; e a promoção de campanhas educativas voltadas à segurança viária. Em atenção à destinação prioritária de vias ou faixas para o transporte coletivo e não motorizados (inciso II), são prescritas: a utilização de faixas exclusivas e preferenciais na implantação dos eixos estruturantes de transporte coletivo; a readequação do sistema viário de acesso aos terminais, de forma a priorizar a circulação e o acesso de pedestres; e a implantação de ciclovias e de calçadas e travessias acessíveis. Quanto à destinação de espaços urbanos para a implantação de infraestrutura de apoio a todos os modais de transporte (inciso III), identificam-se ações relativas à construção de bicicletários e paraciclos junto às estações e terminais, à requalificação de passeios e pontos de parada e à qualificação de áreas públicas de estacionamento.

O inciso IV do artigo 20 trata da compatibilização entre a hierarquia viária e o uso do solo. Observa-se no PDTU, a previsão de que o sistema viário seja implantado em consonância com o PDOT e com os planos locais de circulação, que igualmente são previstos dentre as ações relacionadas. A promoção da acessibilidade de pedestres e ciclistas ao sistema de transporte (inciso V) é atendida por meio das ações anteriormente relacionadas aos incisos I e IV do artigo 18, que tratam da garantia de acessibilidade universal e da integração multimodal, adicionada à implantação de sistema de bicicletas públicas.

Não foram identificadas no PDTU ações especificadas para o atendimento da diretriz referente à implantação ambientalmente sustentável do sistema viário (inciso VI, art. 20, PDOT).

Em relação às medidas reguladoras para o transporte de cargas (inciso VII), foi previsto apenas, de maneira incipiente, a elaboração de estudo para regulamentar tais operações.

O artigo 21 do PDOT apresenta diretrizes para a mobilidade, entendida no plano urbano como resultado de um conjunto de políticas públicas, a fim de proporcionar acesso amplo e democrático a espaços urbanos e rurais, através da priorização dos modos coletivo e não motorizados de transporte, e evitar a segregação espacial (DF, 2009). O inciso I traz diretiva para a promoção de ações integradas entre transporte e desenvolvimento urbano que priorizem o usuário, dando condições a este para realizar seus deslocamentos. No PDTU, são identificadas ações específicas de gestão de tráfego e de intervenções viárias, e ainda, a adoção de políticas de desestímulo ao uso do automóvel em áreas centrais e de parâmetros restritivos em áreas com alta concentração de veículos e a previsão de estabelecimento de ajuste jurídico que possibilite a integração entre os sistemas de transporte dos municípios da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE) e do DF. Quanto ao acesso amplo e democrático ao espaço urbano (inciso II), o PDTU prevê uma série de ações relativas à acessibilidade, à integração entre modos motorizados e não motorizados, à segurança viária, à infraestrutura de apoio e à provisão de alternativa de transporte por meio de bicicletas públicas, todas já discriminadas anteriormente, em atenção a incisos dos artigos 18 e 20 do PDOT.

Em relação ao presente no inciso III do artigo 21, que direciona esforços para a racionalização e integração de ações entre os órgãos responsáveis pelo ordenamento urbano e rural e aqueles responsáveis pelo sistema de transporte, verifica-se no PDTU a previsão de implantação de um sistema permanente de planejamento dedicado a questões afetas à mobilidade, com atuação não somente dos órgãos do GDF, como também dos municípios do entorno.

Finalmente, o artigo 22 do PDOT indica as diretrizes para o conteúdo mínimo do PDTU, incluindo: previsão da política de transporte para o DF, observando os princípios de sustentabilidade e promovendo a mobilidade da população; a identificação da Rede Estrutural com prioridade ao Transporte Coletivo; a descrição de ações garantidoras da acessibilidade universal ao sistema de transporte; a previsão de participação popular no processo de planejamento; a definição das formas de integração entre instituições de planejamento, gerenciamento e operação do sistema de transporte e de planejamento urbano; e o estabelecimento do atendimento às necessidades de transporte escolar e rural (DF, 2009).

O PDTU, enquanto política setorial, tanto na Lei 4.566/2011, quanto no Relatório Final, menciona as diretrizes do PDOT como referenciais para as suas proposições e contempla em seu escopo o atendimento ao conteúdo mínimo discriminado no PDOT.

De maneira geral, pode-se afirmar, após análise comparativa entre as diretrizes setoriais presentes no PDOT e as ações especificadas no PDTU, que há compatibilidade entre as políticas públicas. Observa-se, porém, que após a verificação quanto o atendimento do PDTU às etapas do modelo referencial, realizada por meio da aplicação do *check list* desenvolvido para a presente pesquisa, foi possível expandir a análise e confirmar se, de fato, houve a satisfação das necessidades postas no plano urbano, por meio das ações previstas no plano de transporte. Nesse sentido, alguns pontos merecem destaque e serão apresentados no Capítulo 5, dedicado à Discussão dos Resultados.

5. DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

A presente pesquisa definiu como objetivo geral a análise do processo de planejamento de transportes, tendo como estudo de caso os planos elaborados no âmbito do Distrito Federal, com foco na compreensão do processo adotado para o desenvolvimento deste plano.

Como objetivos específicos a serem alcançados, estão: (a) a identificação de possíveis lacunas no processo de planejamento de transportes e (b) a verificação da coerência entre o plano de transportes e o plano urbano.

Com vista a verificar se foram alcançados os objetivos pretendidos com a presente pesquisa, neste capítulo serão respondidas as seguintes perguntas:

1. Foi possível identificar lacunas na elaboração do PDTU?
2. Os requisitos a serem atendidos pelo plano de transportes estão objetivamente definidos no plano urbano?
3. Os planos são aderentes ou afastados com relação aos requisitos estabelecidos no PDOT e as soluções definidas no PDTU?
4. Quais recursos podem ser aplicados ao processo de planejamento de transportes observado no PDTU que minimizem as fragilidades e fomentem uma maior integração entre as necessidades urbanas e as soluções de transportes?

5.1. Foi possível identificar lacunas na elaboração do PDTU?

A presente pesquisa contemplou em seus aspectos metodológicos a execução de estudo de caso em duas etapas, sendo a primeira realizada por meio da aplicação de *check list*, elaborado pela autora, com a finalidade de identificar possíveis lacunas no processo de planejamento do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal por meio da verificação de sua adequação às etapas propostas no modelo referencial (Pinto, 2019; Magalhães e Yamashita, 2009). Como objeto de estudo foram considerados os documentos entendidos como mais representativos do processo de elaboração do PDTU: o Relatório Final do PDTU/DF, a Lei nº 4.566/2011 e o Relatório do Comitê de Revisão do PDTU/DF. Além destes, tendo em vista a necessidade identificada pela autora em buscar

documentos adicionais que incorporassem a avaliação das ações prescritas no PDTU, foi ainda objeto de análise o Relatório Final da Auditoria operacional realizada pelo TCDF, com intuito de avaliar o andamento e o cumprimento de metas, objetivos e diretrizes estabelecidas no PDTU.

A partir da aplicação do *check list* e das respostas obtidas foi possível verificar que o processo de planejamento do PDTU se mostrou bastante extenso, contemplando o preenchimento de várias etapas. No nível estratégico, destaca-se o amplo levantamento dos problemas a serem tratados pelo plano, o que possibilitou, inclusive, conhecer sua estrutura de causa e efeito, ainda que esta não estivesse apresentada nos documentos analisados. Percebe-se que os objetivos definidos serviram para orientar as ações, sendo apresentado no Relatório Final do PDTU/DF a correlação entre a situação existente à época dos levantamentos, os objetivos a serem alcançados e as ações propostas para este fim.

Acerca das lacunas, verificou-se a ausência de definição de indicadores que possibilitassem a avaliação das ações a nível estratégico e, por consequência, seu monitoramento e avaliação. As condições satisfatórias a serem alcançadas foram expressas, tão somente, quando da descrição da imagem-objetivo e dos objetivos gerais e específicos. Ainda, não se identificou informação acerca da expectativa dos atores envolvidos, o que, segundo o modelo referencial e a literatura consultada (Loureiro *et al.*, 2020; Magalhães e Yamashita, 2009; Lobato, 1997; Matus, 1993), pode impactar sobremaneira a compreensão dos requisitos, em especial daqueles exógenos aos transportes, a consequente definição de soluções, que não contemplarão as “necessidades ausentes”, e ainda, a plena implementação das ações especificadas.

De maneira análoga, apesar de ter sido prevista a transição operacional do modelo de transporte até então existente para um sistema integrado, por meio de etapas e critérios de priorização, não se identificou o estabelecimento de indicadores para o acompanhamento das metas, o que poderia prevenir eventuais desvios de rota e possibilitar sua mitigação, especialmente quando considerado o horizonte de implementação de tais metas, de 10 (dez) anos, superior ao de um mandato governamental (de 4 anos), o que põe em risco a manutenção das prioridades definidas no plano.

No nível tático, verificou-se o alinhamento entre os problemas levantados no nível estratégico e as ações descritas, sendo possível ainda, identificar de maneira evidente a correspondência entre as especificações contidas no Relatório Final do PDTU e sua sintetização para adequar-se ao texto legal, conforme abaixo ilustrado (quadro 7) por meio dos trechos que tratam do modo cicloviário:

Quadro 7 - Correspondência entre o texto legal e as ações especificadas no Relatório Final do PDTU/DF.

Lei nº4566/2011, art. 22, incisos II a V	Relatório Final PDTU, item 9.7.5, b, Quadro 35
II – a integração aos modos coletivos de transporte com a construção de bicicletários e paraciclos junto às estações e terminais;	Identificar e implantar trechos cicloviários de ligação com terminais de ônibus. Implantar paraciclos ou bicicletários em terminais de ônibus.
III – a construção e a incorporação de ciclovias e de sinalização específica;	Realizar programa de manutenção da infraestrutura cicloviária. Complementar projetos de sistema cicloviário com sinalização específica.
IV – promoção de campanhas de educação para o trânsito, voltadas para a presença de ciclistas nas vias;	Promover programas educacionais de respeito ao ciclismo.
V – a uniformização dos projetos cicloviários;	Avaliar condições da infraestrutura. Avaliar condições de segurança do ciclista. Elaborar manual para uniformização dos projetos cicloviários.

Fonte: elaborado pela autora (2024).

Em relação às lacunas encontradas, evidenciam-se as relativas aos instrumentos de atuação, incluindo a ausência de indicação de fonte de recursos financeiros para subsidiar as ações propostas e de publicação e atualização periódica e organizada das etapas de implementação do plano. Da mesma forma, não foi identificada nos documentos e sítios oficiais, prestação de contas sistematizada e periódica das ações realizadas em razão do PDTU.

O nível operacional contemplou a verificação das etapas referentes à implementação do PDTU. Constatou-se o encaminhamento e aprovação de dispositivos legais referentes ao plano diretor e ainda, ao modo cicloviário, ao sistema viário e à gestão de polos geradores de tráfego, à integração tarifária e ao serviço de transporte público individual por táxi.

Quanto à efetiva realização das ações, o Relatório Final do PDTU/DF apresentou proposta base para a monitoração do plano, contemplando as indicações de medidas de curto, médio e longo prazo e o cronograma de implantação das obras, e recomendou a atualização anual da referida proposta, de forma a adequá-la aos programas de governo e às disponibilidades financeiras e possibilitar sua revisão. O Relatório do Comitê de Revisão do PDTU/DF apresentou planilha, contendo o estágio levantado em 2013 dos projetos e ações elencados no plano, em acordo às metas estabelecidas no Relatório Final (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2, Planilha de Monitoramento das Ações/Projetos, pg. 7 a 23).

Observa-se, na monitoração realizada, que não foram apontados avanços afetos ao sistema semiurbano e à gestão dos serviços públicos de transporte, assim como não foi identificada a realização de auditoria ou de controle durante todo o processo de desenvolvimento, aprovação e implementação do PDTU.

A partir do levantamento do Comitê de Revisão do PDTU/DF foi realizada avaliação com relação ao cumprimento das recomendações, apontadas as dificuldades encontradas para sua implementação e elaborados novos encaminhamentos para a superação dos entraves. Todavia, observam-se lacunas relativas à ausência de coleta sistemática de dados que possibilitassem o acompanhamento da implementação do plano, assim como de um sistema de avaliação suportado por indicadores e métrica estabelecida. As planilhas identificadas e supracitadas são alimentadas por informações textuais, separadas por área temática e contendo os seguintes campos: o estágio atual, sua previsão de conclusão e a previsão de conclusão das etapas subsequentes.

No que diz respeito à revisão das etapas nos diversos níveis (estratégico, tático e operacional), o que se identificou foram recomendações contidas no Relatório do Comitê de Revisão do PDTU/DF e referentes a ações anteriormente especificadas, bem como a novos direcionamentos, a seguir listadas:

- a necessidade de atuação integrada dos diversos órgãos responsáveis pelo planejamento, programação, implantação, fiscalização e manutenção do sistema de transporte (GDF, 2014, pg. 33);
- a articulação entre órgãos para a elaboração de estudo integrado (ST,

DFTRANS, DER, SEDHAB, METRÔ) de projetos de terminais e estações do transporte coletivo multifuncionais, provendo alternativas de serviços nas cidades do DF e objetivando diminuir as necessidades de deslocamento em direção à área central (GDF, 2014, pg. 42);

- a implantação de estacionamentos para veículos e de paraciclos para guarda de bicicletas nos terminais de integração situados junto às estações do metrô (GDF, 2014, pg. 42);
- a reavaliação da rede ferroviária quanto a necessidade de ampliação de sua capacidade e de implantação em futuras áreas de expansão e em corredores rodoviários já implantados (GDF, 2014, pg. 48);
- a contratação de estudo técnico com vista à apresentação de proposta de novo arranjo institucional ou de ações que proporcionem o fortalecimento do órgão gestor de transportes, incluindo a capacitação de recursos humanos, a melhoria dos sistemas de informação para a gestão dos transportes e da comunicação com os usuários e demais órgãos intervenientes (GDF, 2014, pg. 46);
- a articulação interinstitucional com o objetivo de angariar recursos federais e de realizar o acompanhamento dos processos de financiamento (GDF, 2014, pg. 47); e
- a contratação de nova pesquisa origem-destino com vista à atualização do PDTU (GDF, 2014, pg. 47).

Considerando as lacunas evidenciadas, relativas à ausência de auditoria e controle no contexto do PDTU, e a limitação dos mecanismos para avaliação dos resultados obtidos com a implementação do plano, foi identificada a necessidade de amparo adicional, o que se obteve por meio do Relatório Final da Auditoria operacional realizada pelo TCDF, com intuito de avaliar o andamento e o cumprimento de metas, objetivos e diretrizes estabelecidas no PDTU. Os achados do Tribunal incluem: baixa execução física e financeira dos eixos estruturantes, da infraestrutura de apoio à operação (terminais) e do sistema metroviário; integração tarifária e operacional plena no Distrito Federal, porém sem incluir a região do Entorno; e a não implementação do Centro de Controle Operacional (CCO) (TCDF,

2020, pg. 3). Os resultados da avaliação realizada pelo Tribunal resultaram em um conjunto de proposições formuladas à SEMOB e abaixo listadas:

- 1) promover o acompanhamento da execução dos custos efetivamente executados, dando cumprimento ao inciso VII do art. 6º da Lei Distrital nº 4.566/2011 (Lei do PDTU), por meio da consolidação, monitoramento e atualização das informações do PDTU/DF em um Banco de Dados Georreferenciado;
- 2) prever, no próximo Plano Diretor de Transporte Urbano do Distrito Federal, objetivos e metas compatíveis com a capacidade financeira do Distrito Federal;
- 3) avaliar a conveniência e oportunidade da adoção de mecanismos orçamentários que priorizem a alocação de recursos para os investimentos nas áreas de mobilidade urbana e transporte coletivo previstos no futuro plano;
- 4) estabelecer procedimentos administrativos que promovam o controle efetivo sobre o atingimento dos objetivos/metasp do PDTU/DF, designando de forma clara os setores competentes para o acompanhamento, permitindo, inclusive, sancionamento dos gestores responsáveis por eventuais ineficiências;
- 5) realizar campanhas informativas à população sobre os benefícios da integração tarifária e operacional do STPC/DF;
- 6) adotar todas as medidas necessárias à efetiva integração tarifária com o entorno, bem como quanto à regularização da prestação do serviço; e
- 7) adotar medidas administrativas necessárias à efetiva implantação do Centro de Controle Operacional (CCO) (TCDF, 2020, pg. 3 e 4).

Considerando os achados apresentados, no tocante à pergunta “1) Foi possível identificar lacunas na elaboração do PDTU?” Extrai-se que a ferramenta de *check list* possibilitou verificar o quão adequado o PDTU se apresenta diante do modelo referencial e identificar lacunas em seu processo de elaboração, relacionadas à ausência de:

- definição de indicadores que possibilitassem o monitoramento e a avaliação nos diversos níveis (estratégico, tático e operacional);
- informação acerca da expectativa dos atores envolvidos;
- indicação de fontes de recursos financeiros para subsidiar as ações estimadas;
- publicação e atualização periódica e organizada das etapas de implementação do plano;

- prestação de contas sistematizada e periódica das ações realizadas em razão do PDTU;
- auditoria e controle durante todo o processo de desenvolvimento, aprovação e implementação do PDTU; e
- coleta sistemática de dados que possibilitassem o acompanhamento da implementação do plano, assim como de um sistema de avaliação suportado por indicadores e métrica estabelecida.

5.2. Os requisitos a serem atendidos pelo plano de transportes estão objetivamente definidos no plano urbano?

A segunda etapa do estudo de caso envolveu a verificação da coerência entre as necessidades apresentadas no Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal (PDOT), expressas por meio de diretrizes constantes do texto legal, e as soluções definidas no PDTU, identificadas e validadas com a aplicação do *check list*. Os objetos de estudo envolveram a Lei Complementar nº 803/2009, atualizada pela Lei Complementar nº 854/2012, e a Lei nº 4.566/2011.

O texto legal do PDOT define, em seu Capítulo III, que trata do transporte, sistema viário e da mobilidade, as diretrizes setoriais a serem observadas na construção da política de transportes. O artigo 22, em especial, vai além, indicando diretrizes para o conteúdo mínimo a ser observado na construção do PDTU, incluindo: a previsão da política de transporte para o DF; a identificação da Rede Estrutural de Transporte Coletivo; a descrição de ações que garantam a acessibilidade universal no sistema de transporte; a previsão de participação popular no processo de planejamento; a definição das formas de integração entre as instituições responsáveis pelo sistema de transporte e pelo planejamento urbano; e o estabelecimento do atendimento às necessidades de transporte escolar e rural (DISTRITO FEDERAL, 2009).

Assim, em relação à pergunta “2) Os requisitos a serem atendidos pelo plano de transportes estão objetivamente definidos no plano urbano?” Após a análise das diretrizes constantes no PDOT é possível afirmar que há a definição de requisitos objetivos a serem atendidos pelo plano de transporte.

5.3. Os planos são aderentes ou afastados com relação aos requisitos estabelecidos no PDOT e as soluções definidas no PDTU?

O Quadro 3, contido no item 4.5 do Capítulo 4 da presente dissertação, apresentou a correlação entre as diretrizes previstas no PDOT e as ações propostas pelo PDTU. Por meio da análise comparativa do disposto nos textos legais, foi possível verificar a existência de compatibilidade entre os planos. Contudo, ampliando-se a análise e observando mais detalhadamente se houve a satisfação das necessidades postas no plano urbano, por meio da efetiva realização das ações previstas no plano de transporte, nos deparamos com alguns pontos que merecem ser ressaltados.

Acerca da integração multimodal dos serviços de transporte coletivo (inciso IV do art. 18, PDOT), diferente do previsto no PDTU, que indicou no artigo 15 a “articulação com os municípios do Entorno para a implantação de um único sistema integrado de transporte coletivo” (DF, 2011), o que se verificou foi a não abrangência da região do Entorno na integração multimodal implantada no DF, o que, segundo apontado no Relatório Final de Auditoria do TCDF, se justificou devido à “ausência de interação entre os entes envolvidos (DF, GO e União)” (TCDF, 2020, pg. 37).

Quanto a instituição de um processo de planejamento integrado ao planejamento urbano e rural (inciso IV, art. 18, PDOT), a despeito do PDTU prever a adoção de medidas para a redução da necessidade de deslocamentos, não foram identificadas a realização de quaisquer iniciativas neste sentido, nem tão pouco a discriminação de quais seriam tais medidas, tão somente, consta do Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, no item 3.1.2, recomendação de ação conjunta (SEMOB, DER, SEDHAB, METRÔ) para a elaboração de projetos de terminais e estações multifuncionais, com o objetivo de fomentar o desenvolvimento de subcentralidades, “melhor equipar as cidades do DF e diminuir as necessidades de deslocamento em direção ao Plano Piloto” (GDF, 2014, pg. 42).

O PDTU apresenta em sua imagem-objetivo (inciso III, art. 2º), a esperada “qualidade ambiental efetivada pelo controle dos níveis de poluição atmosférica e sonora e pela proteção do patrimônio histórico e arquitetônico, bem como das diversas áreas residenciais e de vivência coletiva, contra o trânsito indevido de veículos” (DF, 2011), de maneira equivalente ao presente no inciso VI do artigo 18

do PDOT. Apresenta ainda, como uma de suas premissas, a adoção de instrumentos urbanísticos que propiciem maior controle sobre a expansão urbana e melhor aproveitamento da infraestrutura existente. Todavia, conforme verificado quando da aplicação do *check list*, não foi identificada a proposição objetiva de parâmetros legais a serem incorporados na legislação afeta ao planejamento de transportes.

Em referência à modernização dos equipamentos de controle, gestão e operação dos serviços de transporte (inciso VIII, art. 18, PDOT), observa-se que foi constatado pelo TCDF que a implantação da estrutura física do CCO foi concluída, sem, contudo, ser verificada qualquer operacionalidade, em virtude da falta de software para integração das informações (TCDF, 2020).

Relativamente à consolidação e implantação dos eixos estruturantes de transporte e da infraestrutura metroviária, ações relacionadas ao inciso IX, do artigo 18 do PDOT, o Relatório Final de Auditoria do TCDF aponta, para os eixos estruturantes, um percentual de execução consolidado para o DF de apenas 20%, em razão da escassez de recursos orçamentários e financeiros e da ausência de procedimentos administrativos de monitoramento das metas e de responsabilização de gestores pela descumprimento destas (TCDF, 2020). Já para o sistema metroviário, o Relatório indica um baixíssimo percentual de conclusão físico-financeira das obras previstas, de 1,23%, em razão da insuficiência de repasse de recursos federais para o setor (TCDF, 2020). Reiteradamente, destaca-se que não foi identificada qualquer indicação de fonte de recursos para subsidiar as ações estabelecidas no plano, em especial as obras de infraestrutura.

O não atendimento à diretriz constante no inciso VI, do artigo 20 do PDOT, relativa à implantação ambientalmente sustentável do sistema viário, é mencionada no Relatório do Comitê de Revisão do PDTU/DF, quando declarada a necessidade de melhoria da gestão dos sistemas viário e de trânsito, recomendada a atuação integrada das áreas de planejamento, engenharia de tráfego, operação viária, educação de trânsito e preservação ambiental, e sugerida “a criação de uma unidade orgânica na estrutura do GDF que contemple todas as funções inerentes às questões de trânsito e viário (ST, DFTRANS, METRÔ, DER, DETRAN, SO/NOVACAP, SEDHAB, IBRAM, dentre outros)” (GDF, 2014, pg. 45)

Ainda que constante das ações prescritas no PDTU, não foi identificada, na presente pesquisa, a efetivação de políticas de desestímulo ao uso do automóvel em áreas centrais, tendo sido mencionado, no Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, que tais medidas estariam previstas na minuta do Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília (PPCUB) e na minuta da Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS) (GDF, 2014).

No que concerne aos esforços para a racionalização e integração de ações entre os órgãos responsáveis pelo ordenamento urbano e rural e aqueles responsáveis pelo sistema de transporte (inciso III, art. 21, PDOT), não foi possível verificar uma atuação integradora entre os órgãos gestores, tendo sido apontada no Relatório Final do PDTU, inclusive, quanto ao transporte não motorizado, a sobreposição de diferentes entidades do Governo do Distrito Federal, "responsáveis pelo planejamento, programação, implantação, fiscalização e manutenção" (GDF, 2014, pg. 33). E ainda, a necessidade de reestruturação do serviço de transporte rural, uma vez que "muitas das áreas operadas atualmente deixaram de ser rural e já se configuram como áreas urbanas" (GDF, 2014, pg. 26), em evidente descompasso entre o desenvolvimento urbano e o previsto no PDTU.

Perante o exposto, relativamente à pergunta "3) Os planos são aderentes ou afastados com relação aos requisitos estabelecidos no PDOT e as soluções definidas no PDTU?" Conclui-se que as soluções definidas no PDTU são aderentes aos requisitos estabelecidos no PDOT. O PDTU, enquanto política setorial, menciona de forma expressa, tanto na Lei 4.566/2011, quanto no Relatório Final do PDTU/DF, as diretrizes do PDOT como referenciais para as suas proposições e contempla em seu escopo o atendimento ao conteúdo mínimo discriminado no plano urbano (quadro 8), conforme apresentado no item 4.5, dedicado à verificação da coerência entre as necessidades postas no plano urbano e as soluções definidas no plano de transportes, contido no Capítulo 4.

Quadro 8 - Correspondência entre os textos legais acerca do conteúdo mínimo a ser observado pelo PDTU.

Lei Complementar nº 803/2009, art. 22	Lei nº 4566/2011 e Relatório Final do PDTU/DF
O Plano Diretor de Transporte, instrumento de planejamento que consolida as diretrizes para o transporte e a mobilidade no Distrito Federal, deverá conter, no mínimo:	

Lei Complementar nº 803/2009, art. 22	Lei nº 4566/2011 e Relatório Final do PDTU/DF
O Plano Diretor de Transporte, instrumento de planejamento que consolida as diretrizes para o transporte e a mobilidade no Distrito Federal, deverá conter, no mínimo:	
I – a política de transporte para o Distrito Federal, considerando os princípios de sustentabilidade e promovendo a mobilidade da população do Distrito Federal;	Lei nº 4.566, de 04 de maio de 2011, que dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/ DF e dá outras providências
II – a identificação da Rede Estrutural de Transporte Coletivo, mediante revisões e adequações no sistema viário, considerando a prioridade dessa modalidade e deslocamentos seguros e confortáveis de pedestres e de ciclistas;	Relatório Final PDTU, item 9.6.2, b Relatório Final PDTU, item 9.1.8, Tabela 59 Lei nº 4566/2011, art. 9º Lei nº4566/2011, art. 17, incisos I e II
III – a descrição de ações que garantam a acessibilidade universal ao sistema de transporte;	Relatório Final PDTU, item 9.7, 9.7.3, Quadro 28 Relatório Final PDTU, item 9.7.5, a, Quadro 34 Lei nº4566/2011, art. 18, incisos I e IV Lei nº4566/2011, art. 23, incisos I a V
IV – a previsão de participação popular no processo de planejamento, operação e gestão do sistema de transporte;	https://www.semob.df.gov.br/relatorios-tecnicos/ Lei nº 4566/2011, art. 6º, inciso V
V – a definição das formas de integração entre as instituições de planejamento, gerenciamento e operação do sistema de transporte e de planejamento urbano;	Relatório Final PDTU, item 3.6.1, c, § 14 Relatório Final PDTU, item 3.6.1, d, § 8º Relatório Final PDTU, item 3.6.2, b, § 1º Relatório Final PDTU, item 3.6.2, b, § 2º Lei nº 4566/2011, art. 6º, inciso IV (competências da Secretaria de Estado de Transportes)
VI – o estabelecimento no Plano Diretor de Transportes do Distrito Federal do atendimento às necessidades básicas de transporte escolar e coletivo das comunidades das zonas rurais.	Lei nº 4566/2011, art. 14, inciso XII

Fonte: elaborado pela autora (2024).

Todavia, ainda que tenha sido verificada a compatibilidade e o atendimento aos requisitos postos pelas ações propostas, pode-se antecipar, diante dos achados

apresentados, que os procedimentos para a implementação dessas proposições não se mostraram suficientes para garantir sua efetiva realização e a plena satisfação das diretrizes urbanas, o que será adiante detalhado.

5.4. Quais recursos podem ser aplicados ao processo de planejamento de transportes observado no PDTU que minimizem as fragilidades e fomentem uma maior integração entre as necessidades urbanas e as soluções de transportes?

A partir dos resultados obtidos por meio do estudo de caso foi possível verificar a existência de lacunas a serem preenchidas no processo de planejamento de transportes adotado no PDTU. Tais lacunas referem-se à ausência de interação entre os atores envolvidos, bem como desconhecimento acerca de suas expectativas, aos instrumentos de atuação, em especial à falta de indicação de recursos financeiros e a ausência de prestação de contas e de publicação periódica das etapas de implementação, e à inexistência de ações de auditoria e controle e de monitoramento e avaliação do plano nos diversos níveis.

Tendo em vista o exposto, constata-se que, por meio do atendimento pleno às etapas propostas no modelo de planejamento integrado referencial, o que foi possível ser verificado a partir da aplicação do *check list*, pode-se mitigar as fragilidades identificadas. Corroboram com este entendimento as recomendações contidas no Relatório do Comitê de Revisão do PDTU/DF e no Relatório Final de Auditoria do TCDF, que abrangem: a atuação e interação dos atores; a necessidade de revisão dos investimentos propostos, priorizando e limitando-os à capacidade financeira do Distrito Federal; o estabelecimento de procedimentos de acompanhamento e controle, envolvendo o atingimento de objetivos e metas; a execução dos custos e o sancionamento de gestores responsáveis por eventuais ineficiências; inclusive dando cumprimento ao inciso VII do art. 6º da Lei nº 4.566/2011, que prevê a consolidação, monitoramento e atualização das informações do PDTU em um Banco de Dados Georreferenciado.

No que se refere à integração entre as necessidades urbanas e as soluções de transportes, observou-se que há compatibilidade entre as prescrições contidas nas políticas públicas urbana e de transportes, entretanto os procedimentos adotados para a implementação das ações propostas no PDTU não se mostraram suficientes para assegurar sua realização e garantir o atendimento aos requisitos

extraídos do PDOT.

Dessa forma, a respeito da questão “4) Quais recursos podem ser aplicados ao processo de planejamento de transportes observado no PDTU que minimizem as fragilidades e fomentem uma maior integração entre as necessidades urbanas e as soluções de transportes?” A adoção de um processo de planejamento, tal como o proposto no modelo referencial, e de ferramentas que possibilitem verificar o atendimento às etapas nele especificadas pode minimizar fragilidades e fomentar maior integração entre as necessidades urbanas e as soluções de transportes.

5.5. Sobre as hipóteses de pesquisa

A partir do panorama apresentado nos capítulos iniciais, abrangendo a complexidade do sistema urbano e de seus subsistemas, foi definida a questão problema: como favorecer a integração entre o Plano de Transporte e o Plano Urbano, fazendo com que as soluções de transporte se mantenham compatíveis com as diretrizes urbanas? Desta, construíram-se premissas, como ponto de partida para o desenvolvimento da pesquisa, que subsidiaram a definição das hipóteses a serem verificadas, e que neste Capítulo 5 serão resgatadas para sua confirmação ou refutação. As hipóteses de pesquisa definidas incluem:

- a. Possíveis causas para a ineficiência do sistema de transporte decorrem de falhas no processo de planejamento, relacionadas à falta de integração entre o plano de transportes e o plano urbano;
- b. Adotar um método de planejamento que sistematize a compreensão das necessidades a serem atendidas poderá promover maior integração entre o plano de transporte e o plano urbano, melhorando a coerência entre eles;
- c. O Modelo de Planejamento Integrado concebido por Magalhães e Yamashita (2009) pode servir como referência para a análise do processo de planejamento, viabilizando a identificação de lacunas e inconsistências;
- d. É possível contribuir para a consistência das soluções definidas no plano de transportes por meio da adoção de procedimentos metodológicos que promovam sua integração com o plano urbano.

Por meio das respostas às perguntas anteriormente apresentadas, foi possível aferir que o não atendimento a todas as etapas do modelo integrado de

planejamento, referencial para a verificação do PDTU, contribuiu para a existência de lacunas no processo de planejamento, que impactaram a implementação de ações especificadas, com consequências na manutenção da coerência entre os planos urbano e de transportes. Isto posto, entende-se que as falhas diagnosticadas no processo de planejamento aplicado ao PDTU estão relacionadas a não adoção de uma metodologia que contemplasse etapas suficientes para garantir sua implementação e de ferramentas que assegurassem o cumprimento destas etapas.

A definição de medidas de uso e ocupação do solo que favoreçam a redução das necessidades de deslocamentos motorizados (Lei nº 4566/2011, art. 20, inciso II) e a adoção de instrumentos urbanísticos que propiciem maior controle sobre a expansão urbana e melhor aproveitamento da infraestrutura existente (Relatório Final PDTU, item 3.6.2, § 1), direcionamentos presentes no PDTU que não resultaram em ações efetivas, ilustram as situações em que houve falta de integração entre o plano de transportes e o plano urbano, sem contudo serem estas as responsáveis pelas falhas no processo de planejamento.

Assim, confirma-se a hipótese de que (a) possíveis causas para a ineficiência do sistema de transporte decorrem de falhas no processo de planejamento, contudo, não foi possível relacionar que tais falhas decorreram da falta de integração entre o plano de transportes e o plano urbano.

Os resultados do estudo de caso realizado na presente pesquisa ratificaram que a adoção e o pleno atendimento às etapas propostas no modelo referencial podem aumentar a efetividade das ações propostas, assegurando a satisfação das necessidades urbanas.

Por meio da aplicação do *check list*, foi possível identificar que o PDTU contemplou amplo levantamento dos problemas a serem tratados por meio do planejamento, o que subsidiou a definição dos objetivos e serviu para orientar as ações. Percebeu-se alinhamento entre os problemas levantados no nível estratégico e as ações propostas no nível tático, bem como a correspondência destas com o contido no texto legal, utilizado na verificação da coerência em relação às diretrizes do PDOT. Por sua vez, ainda que verificada a compatibilidade entre as necessidades e soluções, os procedimentos adotados para a implementação das ações não se mostraram suficientes para garantir sua efetiva realização.

Dessa forma, é possível confirmar a hipótese na qual (b) a adoção de um método de planejamento que sistematize a compreensão das necessidades a serem atendidas poderá promover maior integração entre o plano de transportes e o plano urbano, melhorando a coerência entre eles, desde que atendidas todas as etapas propostas, que, no presente caso, se relacionam às estabelecidas no Modelo de Planejamento Integrado proposto por Magalhães e Yamashita (2009).

A partir do estudo de caso realizado na presente pesquisa e apresentado no Capítulo 4, foi possível verificar, por meio da aplicação do *check list* elaborado pela autora, o quão adequado o PDTU se apresenta diante do modelo referencial e, a partir desta avaliação, identificar etapas não cumpridas, que se configuraram como lacunas ao longo do processo, impactando no alcance dos resultados esperados com a implementação do plano.

Nesse sentido, restou demonstrado que a aplicação do *check list*, elaborado tendo como referência o Modelo de Planejamento Integrado, possibilitou o alcance de objetivos buscados por meio da pesquisa, confirmando a hipótese de que (c) o referido modelo pode servir como parâmetro para a análise de processos de planejamento.

Conforme anteriormente aferidos, os procedimentos adotados para a implementação das ações propostas no PDTU não se mostraram suficientes para assegurar o atendimento efetivo aos requisitos extraídos do PDOT. Identificou-se que etapas essenciais à viabilização das ações não foram observadas, tais como a atuação e interação dos atores envolvidos, a destinação de recursos financeiros e o estabelecimento de procedimentos de acompanhamento e controle, inviabilizando sua execução.

Da mesma forma, aferiu-se que a adoção e o pleno atendimento às etapas propostas no modelo referencial podem aumentar a efetividade das ações propostas, o que pode promover a satisfação das necessidades urbanas e a consequente integração entre o plano de transportes e o plano urbano.

Assim, pode-se confirmar a hipótese de que (d) é possível contribuir para a consistência das soluções definidas no plano de transportes por meio da adoção de procedimentos metodológicos que promovam sua compatibilidade com as diretrizes estabelecidas no plano urbano, favorecendo sua integração.

Diante de todo o exposto neste Capítulo, entende-se que o objetivo geral e os específicos foram atendidos e que os resultados da pesquisa evidenciaram recursos metodológicos constantes no modelo referencial que podem contribuir para processos mais integradores e promotores da manutenção da consistência e da coerência entre requisitos e soluções. E ainda, serviram para revelar relações de convergência existentes na legislação afeta às políticas públicas urbana e de transportes no âmbito do Distrito Federal.

6. CONCLUSÃO

Esta dissertação se desenvolveu com o objetivo de analisar o processo de planejamento de transportes adotado no Distrito Federal, com vista a facilitar a identificação de possíveis lacunas neste processo e de verificar a coerência entre o plano de transportes e o plano urbano.

Da inquietação inicial, abrangendo a necessidade de uma abordagem mais integradora dos esforços de planejamento, foi definida a questão problema: **Como favorecer a integração entre o Plano de Transporte e o Plano Urbano, fazendo com que as soluções de transporte se mantenham compatíveis com as diretrizes urbanas?** Pode-se afirmar que, por meio do estudo de caso alcançaram-se os objetivos definidos e os resultados obtidos indicaram que o Modelo de Planejamento Integrado desenvolvido por Magalhães e Yamashita (2009) traz recursos metodológicos que podem contribuir para a análise de processos de planejamento e que serviram para evidenciar a relevância do cumprimento de etapas para promover a consistência e a coerência entre necessidades e soluções e favorecer a integração entre os planos. Tais recursos serviram ainda para revelar tendências da relação existente entre a política pública urbana e de transportes no âmbito do Distrito Federal, que demonstraram haver compatibilidade entre as prescrições contidas nos planos, mas que os procedimentos adotados para implementação das soluções (PDTU) não foram suficientes para assegurar o atendimento aos requisitos (PDOT).

Os aspectos metodológicos foram divididos em quatro etapas: (1) revisão bibliográfica e documental; (2) construção de *check list* para a análise do processo de planejamento adotado no Distrito Federal; (3) estudo de caso, envolvendo a aplicação do *check list*, para verificação quanto ao atendimento às etapas propostas no modelo referencial adotado, e a análise da coerência entre as diretrizes definidas no PDOT e as ações especificadas no PDTU; e (4) discussão dos resultados obtidos, incluindo a comprovação e refutação das hipóteses e a resposta à questão de pesquisa. Os objetos do estudo de caso foram o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e o Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal.

A revisão bibliográfica e documental apresentada no Capítulo 2 delimitou os

conceitos utilizados, abordando a evolução dos modelos de planejamento e a necessidade de adoção de um método capaz de incorporar a relação entre uso do solo e transporte e a interação entre diferentes atores, desenvolvendo estratégias mais abrangentes. Transitou pelas definições de planejamento urbano e planejamento de transportes, uso do solo e transportes, destacando a dinâmica de retroalimentação existente, na qual o desenvolvimento urbano gera permanentemente novas demandas, levando à revisão e atualização dos planos. No contexto da busca por métodos de planejamento capazes de superar limitações observadas em modelos anteriores, foi trazido o Modelo de Planejamento Integrado proposto por Magalhães e Yamashita (2009). O modelo, escolhido como referencial para o estudo de caso realizado na pesquisa, integra as diferentes etapas do planejamento, por meio de uma sequência de níveis estratégico, tático e operacional, envolvendo tomadores de decisão e equipes técnicas, e enfatiza a importância da avaliação contínua e da revisão do plano para acompanhar as mudanças no ambiente urbano.

Em seu trecho final, o Capítulo 2 apresentou os regulamentos e instrumentos de planejamento urbano e de transportes no Brasil, indicando que o plano diretor é um dos elementos centrais no que diz respeito à organização e integração dos subsistemas urbanos, e destacou, no âmbito do DF, o Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal e o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal. Diante do levantamento apresentado foi possível inferir que os regulamentos passaram a orientar-se pela aplicação de procedimentos metodológicos que incluem avaliação e revisão periódica, reforçando sua preocupação com a concretização dos objetivos estabelecidos nos planos. Trata-se, portanto, de uma mudança de foco, das soluções para os modos de fazer.

O Capítulo 3 apresentou a proposta de método de análise adotada para a execução do estudo de caso. O *check list* desenvolvido pela autora organiza em formato de perguntas as várias etapas contidas nos níveis estratégico, tático e operacional propostos no Modelo de Planejamento Integrado proposto por Magalhães e Yamashita (2009).

No Capítulo 4 foi executado o estudo de caso, dividido em dois momentos. Primeiramente, realizou-se a aplicação do *check list* para investigação acerca do

quão adequado o PDTU se apresenta diante do modelo referencial e, a partir desta avaliação, identificação de lacunas no processo de planejamento utilizado. Integraram o objeto do estudo, diante de sua relevância no contexto do processo de planejamento, o Relatório Final do PDTU/DF, a Lei nº 4.566 de 04 de maio de 2011 e o Relatório do Comitê de Revisão do PDTU/DF. Em breve ampliação do escopo do objeto, foi ainda analisado o Relatório Final da Auditoria operacional realizada pelo Tribunal de Contas do Distrito Federal, com intuito de avaliar o andamento e o cumprimento de metas, objetivos e diretrizes estabelecidas no PDTU para os seguintes temas: Eixos estruturantes, Infraestrutura de Apoio, Integração Operacional e Tarifária no DF e Entorno, Sistema de Controle Operacional e Sistema Metroviário (metrô e VLT). A partir da leitura dos documentos procurou-se identificar e registrar as respostas às perguntas apresentadas no *check list*, possibilitando a verificação quanto ao cumprimento ou não das etapas previstas no Modelo de Planejamento Integrado.

O segundo momento do estudo de caso verificou se há integração entre as políticas públicas no Distrito Federal, por meio da análise da coerência entre as necessidades delineadas no Plano Diretor de Ordenamento Territorial (PDOT) e as soluções propostas no Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU). O processo de verificação incluiu a identificação das diretrizes previstas no PDOT e das ações especificadas no PDTU/DF e a análise comparativa entre requisitos e soluções. Foram objetos do estudo a Lei Complementar nº 803 de 25 de abril de 2009, atualizada pela Lei Complementar nº 854 de 15 de outubro de 2012, e a Lei nº 4.566, de 04 de maio de 2011. As informações coletadas foram organizadas em um quadro analítico (quadro 6) que possibilitou a comparação e a extração das conclusões acerca do grau de integração entre o plano urbano e de transportes.

O Capítulo 5 envolveu a discussão dos resultados e, para validar o alcance dos objetivos específicos definidos, foram respondidas às seguintes perguntas:

1. Foi possível identificar lacunas na elaboração do PDTU/DF?

A partir da aplicação do *check list* foi possível verificar o quão adequado o PDTU/DF se apresenta diante do modelo referencial e identificar lacunas em seu processo de elaboração, relacionadas à: ausência de interação entre os atores envolvidos, bem como ao desconhecimento acerca de suas expectativas; aos

instrumentos de atuação, em especial à falta de indicação de recursos financeiros e a ausência de prestação de contas e de publicação periódica das etapas de implementação; e à inexistência de ações de auditoria e controle e de monitoramento e avaliação do plano nos diversos níveis.

2. Os requisitos a serem atendidos pelo plano de transportes estão objetivamente definidos no plano urbano?

Após a análise das diretrizes constantes no PDOT, foi possível afirmar que há a definição de requisitos objetivos a serem atendidos pelo plano de transporte no Capítulo III, que trata do transporte, sistema viário e da mobilidade, e no artigo 22, ambos da Lei Complementar nº 803 de 25 de abril de 2009.

3. Os planos são aderentes ou afastados com relação aos requisitos estabelecidos no PDOT e as soluções definidas no PDTU/DF?

As soluções definidas no PDTU estavam de acordo com os requisitos estabelecidos no PDOT. O PDTU, enquanto política setorial, menciona de forma expressa as diretrizes do PDOT como referenciais para as suas proposições e contempla em seu escopo o atendimento ao conteúdo mínimo discriminado no plano urbano (quadro 8).

4. Quais recursos podem ser aplicados ao processo de planejamento de transportes observado no PDTU/DF que minimizem as fragilidades e fomentem uma maior integração entre as necessidades urbanas e as soluções de transportes?

A adoção do Modelo de Planejamento Integrado e o atendimento pleno às etapas especificadas neste podem minimizar fragilidades e promover a integração entre as necessidades urbanas e as soluções de transportes. Apesar de haver compatibilidade entre as prescrições contidas na política pública urbana e de transportes, os procedimentos adotados para a implementação das ações propostas no PDTU/DF não se mostraram suficientes para assegurar sua realização e garantir o atendimento aos requisitos extraídos do PDOT.

Ainda no Capítulo 5, foram resgatadas as hipóteses verificadas através da pesquisa e que ajudaram a resolver a questão problema. A hipótese “a”, de que “possíveis causas para a ineficiência do sistema de transporte decorrem de falhas no

processo de planejamento, relacionadas à falta de integração entre o plano de transportes e o plano urbano” foi confirmada. Contudo, não foi possível relacionar que tais falhas decorreram da falta de integração entre o plano de transportes e o plano urbano. As falhas foram atribuídas à baixa efetividade das soluções previstas no PDTU/DF, em decorrência da adoção de metodologia que não contemplou etapas suficientes para garantir sua implementação.

Confirmou-se a hipótese “b”, na qual “a adoção de um método de planejamento que sistematize a compreensão das necessidades a serem atendidas poderá promover maior integração entre o plano de transportes e o plano urbano, melhorando a coerência entre eles”, desde que atendidas as etapas propostas no Modelo de Planejamento Integrado proposto por Magalhães e Yamashita (2009).

A aplicação do *check list* possibilitou o alcance do objetivo buscado por meio da pesquisa, de identificação de lacunas no processo de planejamento de transportes, confirmando a hipótese “c”, de que “o referido modelo pode servir como parâmetro para a análise de processos de planejamento”.

Foi constatado que os procedimentos adotados para a implementação das ações propostas no PDTU/DF não se mostraram suficientes para assegurar o atendimento efetivo aos requisitos extraídos do PDOT, uma vez que etapas essenciais à viabilização das ações não foram observadas. E ainda, que a adoção e o pleno atendimento às etapas do modelo referencial podem aumentar a efetividade das ações propostas, promover a satisfação das necessidades urbanas e a consequente integração entre o plano de transportes e o plano urbano. Assim, foi possível confirmar a hipótese “d”, de que “é possível contribuir para a consistência das soluções definidas no plano de transportes por meio da adoção de procedimentos metodológicos que promovam sua compatibilidade com as diretrizes estabelecidas no plano urbano, favorecendo sua integração.”

Espera-se que o futuro do planejamento incorpore características complexas e que as várias disciplinas envolvidas converjam para abordagens integradas, reconhecendo suas codependências sistêmicas. Surge dessa constatação um questionamento: por quais mecanismos seria possível aproximar tais disciplinas? Uma proposta para esse desafio é que aqueles engajados no planejamento integrado do espaço urbano adotem modelos mais complexos e integrados, que ajudem a representar e a tomar decisões acerca do fenômeno urbano como um todo e de forma objetiva. Esses modelos precisam incorporar a visão multidisciplinar que o próprio fenômeno demonstra. (Loureiro et al., 2020, p. 13)

Por meio da presente pesquisa, buscou-se atuações mais integradoras em processos de planejamento, que pudessem enfrentar a leitura particularizada e desarticulada de modelos anteriores. Neste contexto, o Modelo de Planejamento Integrado proposto por Magalhães e Yamashita se destaca em relação a outros métodos de planejamento, pois oferece uma visão ampla e adaptável para lidar com a complexidade das relações entre uso do solo e transportes no contexto urbano. Corroboram para este entendimento os trabalhos de Loureiro et al (2020), Pinto (2019) e Soares (2014), que igualmente propõem alternativas metodológicas para lidar com as questões relacionadas ao planejamento urbano e de transportes.

Entende-se, com a conclusão da presente pesquisa, que os objetivos estabelecidos foram alcançados e que foram identificados recursos metodológicos que podem contribuir para o paradigma do planejamento, com foco em uma leitura que integra as etapas do processo, conectando planejamento, acompanhamento e avaliação de resultados, num fluxo constante de aprimoramento. Os resultados serviram para validar o potencial contributivo do modelo referencial e geraram insumos para a crítica do processo adotado no DF.

Tais achados evidenciam a viabilidade da aplicação prática do *check list*, desenvolvido a partir do Modelo de Planejamento Integrado de Magalhães e Yamashita, para a construção e análise de outros processos de planejamento de transportes, fomentando sua experimentação, indicando haver espaço em termos metodológicos para uma mudança nos processos que sustentam a construção dos planos, e apontam para um futuro no qual o planejamento seja o meio para uma efetiva transformação da realidade.

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDREUZZA, Mário. G. S. B. **Apostila de planejamento estratégico**. Instituto Sagres de Políticas e Gestão de Estratégias Aplicadas. [S.l.], 2008.

BOARETO, Renato. A Política de mobilidade urbana e a construção de cidades sustentáveis. **Revista dos Transportes Públicos – ANTP**, Ano 30/31. p. 143-160. São Paulo, 2008. Disponível em: http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/01/10/0A58DEFC-7F11-4163-BFA8-D61554024743.pdf. Acesso em: 12 de abril de 2024.

BRASIL. **Estatuto da cidade**: Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001: regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2001. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/10257.htm. Acesso em: 12 de abril de 2024.

BRASIL. **Lei nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 12 de abril de 2024.

DISTRITO FEDERAL. **Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009**. Aprova a revisão do Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal PDOT e dá outras providências. Brasília, DF: Governo do Distrito Federal, 2009. Disponível em: https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/60298/Lei_Complementar_803_25_04_2009.html. Acesso em: 12 de abril de 2024.

DISTRITO FEDERAL. **Lei nº 4.566 de 04 de maio de 2011**. Dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/ DF e dá outras providências. Brasília, DF: Governo do Distrito Federal, 2011. Disponível em: https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/68571/Lei_4566_04_05_2011.html. Acesso em: 12 de abril de 2024.

CAVALCANTE, Camila B.; LOPES, André S.; CAPASSO, Marcelo M.; LOUREIRO, Carlos F. G. Análise dos planos diretores de Fortaleza sob o paradigma do planejamento da acessibilidade e mobilidade da Urbe Sustentável. **Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana**, 12, e20190271, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2175-3369.012.e20190271>. Acesso em: 29 de julho de 2023.

CAVALCANTE, C. B. **Crítica ao planejamento urbano e de transportes em Fortaleza à luz do paradigma do planejamento da acessibilidade e mobilidade na urbe sustentável**, 2022, 180 f. Tese de Doutorado em Engenharia de Transporte - Centro de Tecnologia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2023. Disponível em: <http://www.repositorio.ufc.br/handle/riufc/72068>. Acesso em: 12 de abril de 2024.

CARMONA, M.; HEATH, T., Oc, T.; TIESDELL, S. **Public Places - Urban Spaces**: The Dimensions of Urban Design. Nova Iorque: Routledge, 2010.

COSTA, Lúcio. **Relatório do Plano Piloto de Brasília**. ArPDF, CODEPLAN e DePHA. Brasília: GDF, 1991. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/lucio_costa_miolo_2018_reimpresso .pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/lucio_costa_miolo_2018_reimpresso.pdf). Acesso em: 12 de abril de 2024.

DAVIDOFF, Paul; REINER, Thomas. A. A choice theory of planning. In: FALUDI, A. (org.). **A reader in planning theory**. Oxford: Pergamon Press, 1973. p. 11-44.

DRUCKER, Peter F. **Introdução à administração**. [An introductory view of management]. Traduzido por Carlos A. Malferrari. 3 ed. São Paulo: Pioneira, 1998. 714 p. Brochura. (Biblioteca Pioneira de Administração e Negócios). ISBN 8522101035.

DRUCKER, Peter F. **A Prática de Administração de Empresas** [The Practice of Management]. Traduzido por Carlos A. Malferrari. São Paulo: Pioneira, 1998. 382 p. ISBN: 8522100934.

FERRARI, Célson. **Curso de planejamento municipal integrado: Urbanismo**. São Paulo: Livraria Pioneira Editora, 1979.

FETRANSPORT, **Guia de Mobilidade Sustentável**. Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: http://www.fetranspordocs.com.br/downloads/01GuiaMOBILIDADE_VERS%C3%82O_out2013.pdf. Acesso em: 12 de abril de 2024.

FICHER, Sylvia; PALAZZO, Pedro. Os paradigmas urbanísticos de Brasília. **Cadernos PPG-AU/FAUFBA**. Salvador: v. Edesp, 2005, p. 49-71. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/ppgau/article/view/1693>. Acesso em: 12 de abril de 2024.

GARCIA, Camila S. H. F. **Strategic assessment of accessibility on urban mobility networks**. Tese de Doutorado em Sistemas de Transporte - Instituto Superior Técnico, Universidade de Lisboa, Lisboa, 2016. Disponível em: <https://scholar.tecnico.ulisboa.pt/api/records/55Obv83c9xtc1BGqqVoDYtxLUuWhSJo2WMKz/file/5d8c8ad7c23f334a6a30a190cad8594aa818218682f9249574cfcfab4f979228.pdf>. Acesso em: 12 de abril de 2024.

GONDIM, Mônica F. **O movimento na morfologia urbana**. In: Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. Porto Alegre, 2012. Disponível em: https://www.academia.edu/10975574/O_movimento_na_morfologia_urbana. Acesso em: 12 de abril de 2024.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. **Relatório Final - Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal - PDTU/DF**. Distrito Federal, 2010. Disponível em: <https://www.semob.df.gov.br/wp-content/uploads/2024/02/Relatorio-Final.pdf>. Acesso em: 12 de abril de 2024.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. **Relatório do comitê de revisão do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal - PDTU/DF**. Distrito Federal, 2014. Disponível em: <https://www.semob.df.gov.br/wp-content/uploads/2024/02/Revisao-do-PDTU.pdf>. Acesso em: 12 de abril de 2024.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. Tribunal de Contas do Distrito Federal. Secretaria de Fiscalização de Gestão Pública, Infraestrutura e Mobilidade. Terceira Divisão de Fiscalização de Gestão Pública, Infraestrutura e Mobilidade. **Relatório Final - Auditoria operacional realizada com intuito de avaliar o andamento e o cumprimento de metas, objetivos e diretrizes estabelecidas no PDTU/DF, instituído por meio da Lei Distrital nº 4.566/2011, bem como avaliar as medidas adotadas pela Semob/DF, com vistas ao saneamento das falhas relativas à locação de espaços publicitários nos veículos do Sistema de Transporte Público Coletivo (STPC)**. Brasília, 2020.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. Tradução de Carlos S. Mendes Rosa. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011. 532 p.

LOBATO, Lenaura. Algumas considerações sobre a representação de interesses no processo de formulação de políticas públicas. **Revista de Administração Pública**. Rio de Janeiro, 1997, n. 31, p. 30-48, jan./fev. Disponível em: <https://periodicos.fgv.br/rap/article/view/7971>. Acesso em: 12 de abril de 2024.

LOPES, André S.; LOUREIRO, Carlos F. G. **Dimensões do Planejamento Urbano Integrado: Revisão Histórica e Discussão Conceitual**. In: PLURIS 5º Congresso Luso Brasileiro para o Planejamento Urbano Regional Integrado e Sustentável. Brasília, 2012. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/333509049_Dimensoes_do_Planejamento_Urbano_Integrado_Revisao_Historica_e_Discussao_Conceitual. Acesso em: 12 de abril de 2024.

LOPES, A. S. **Transportes, uso do solo e atividades: modelagem conceitual para o planejamento da acessibilidade urbana**. 2015, 171 p. Tese de Doutorado em Engenharia de Transportes - Centro de Tecnologia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2015. Disponível em: <https://repositorio.ufc.br/handle/riufc/14598>. Acesso em: 12 de abril de 2024.

MAGALHÃES, Marcos T. Q. *et al.* **Teleological Framework for Transport Planning and Evaluation: A Tool in the Search for Integrated and Meaningful Solutions for Better Results**. Universidade de Brasília, Brasília, 2015. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/267819722_TELEOLOGICAL_FRAMEWORK_FOR_TRANSPORT_PLANNING_AND_EVALUATION_A_TOOL_IN_THE_SEARCH_FOR_INTEGRATED_AND_MEANINGFUL_SOLUTIONS_FOR_BETTER_RESULTS?_tp=eyJjb250ZXh0Ijp7ImZpcnN0UGFnZSI6InB1YmxpY2F0aW9uliwicGFnZSI6InB1YmxpY2F0aW9uIn19#read. Acesso em: 29/04/2024.

MAGALHÃES, M. T. Q.; YAMASHITA, Y. **Modelo integrado para o planejamento de transportes**. In: XXIX ANPET - Congresso Nacional de Pesquisa em Transporte, Ouro Preto, MG, 2015.

MAGALHÃES, M. T. Q. **Fundamentos para a Pesquisa em Transportes: Reflexões filosóficas e a contribuição da ontologia de Bunge**. 2010. Tese de Doutorado em Transportes - Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, 2010. Disponível em: http://icts.unb.br/jspui/bitstream/10482/8375/1/2010_MarcosThadeuQueirozMagalhaes.pdf. Acesso em: 12 de abril de 2024.

MAGALHÃES, M. T. Q.; YAMASHITA, Yaeko. **Repensando o Planejamento**. Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes – CEFTRU, Universidade de Brasília, Brasília, 2009. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/308397778_Repensando_o_Planejamento. Acesso em: 12 de abril de 2024.

MAGALHÃES, M. T. Q. **Metodologia para Desenvolvimento de Sistemas de Indicadores: Uma Aplicação no Planejamento e Gestão da Política Nacional de Transportes**. Dissertação de Mestrado - Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, 2004. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/280571141_METODOLOGIA_PARA_DESENVOLVIMENTO_DE_SISTEMAS_DE_INDICADORES_UMA_APLICACAO_NO_PLANEJAMENTO_E_GESTAO_DA_POLITICA_NACIONAL_DE_TRANSPORTES. Acesso em: 12 de abril de 2024.

MARICATO, Ermínia; ARANTES, Otilia B. F.; VAINER, Carlos B. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana**. Rio de Janeiro: Editora Vozes, 2001.

MARICATO, E.; ARANTES, O. B. F.; VAINER, C. B. **A cidade do pensamento único – desmanchando consensos**. Rio de Janeiro: Editora Vozes, 2002.

MARICATO, E. **O impasse da política urbana no Brasil**. 4. ed. Petrópolis: Vozes, 2014.

MATUS, Carlos R. **Política, planejamento & governo, Volume 1**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 1993, 591 p.

MEYER, Michael. D.; MILLER, Eric. J. **Transportation Planning and Decision Making**. Urban Transportation planning: a decision-oriented approach. New York: McGraw-Hill, 2001.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Política nacional de mobilidade urbana sustentável: Caderno 6**. Brasília, 2004. Disponível em: <https://observatoriodabiciqueta.org.br/uploads/2022/09/6PoliticaNacionalMobilidadeUrbanaSustentavel.pdf>. Acesso em: 12 de abril de 2024.

NOLASCO, Adriana; FILHO, Demóstenes. **Métodos e Instrumentos de Gestão Ambiental Urbana: conceitos básicos e aplicações**. Notas de aula. São Paulo, 2010. Disponível em: <http://cmq.esalq.usp.br/wiki/lib/exe/fetch.php?media=publico:syllabvs:lcf0300:aula3a>

[_2010.pdf](#). Acesso em: 12 de abril de 2024.

NUZZI, Antônio. **Infraestrutura Viária de Grande Porte e Paisagem Territorial**. 2008. Dissertação de Mestrado – Programa de Pós-Graduação em Urbanismo – PROURB, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008. Disponível em: http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/DetalheObraForm.do?select_action=&co_obra=128295. Acesso em: 12 de abril de 2024.

OKUMURA, Stella. **Além da indústria automobilística**: políticas de incentivo às rodovias do governo Washington Luís ao primeiro choque do petróleo (1926-1973). In: 17ª Conferência Internacional de História Econômica e IX Encontro de Pós-graduação em História Econômica, 2018. Disponível em: [http://www.abphe.org.br/uploads/Encontro_2018/OKUMURA.%20AL%20C3%89M%20DA%20IND%20C3%9ASTRIA%20AUTOMOBIL%20C3%8DSTICA_POL%20C3%8DTICAS%20DE%20INCENTIVO%20C3%80S%20RODOVIAS%20DO%20GOVERNO%20WASHINGTON%20LU%20C3%8DS%20AO%20PRIMEIRO%20CHOQUE%20DO%20PETR%20C3%93LEO%20\(1926-1973\)\(1\).pdf](http://www.abphe.org.br/uploads/Encontro_2018/OKUMURA.%20AL%20C3%89M%20DA%20IND%20C3%9ASTRIA%20AUTOMOBIL%20C3%8DSTICA_POL%20C3%8DTICAS%20DE%20INCENTIVO%20C3%80S%20RODOVIAS%20DO%20GOVERNO%20WASHINGTON%20LU%20C3%8DS%20AO%20PRIMEIRO%20CHOQUE%20DO%20PETR%20C3%93LEO%20(1926-1973)(1).pdf). Acesso em: 21 de maio de 2021.

OLIVEIRA, Djalma de P. R. de. **Planejamento estratégico - conceitos, metodologia e práticas**. 23. ed. São Paulo: Atlas, 1986. Disponível em: https://www.academia.edu/43950754/PLANEJAMENTO_ESTRAT%20C3%89GICO_CONCEITOS_METODOLOGIA_PR%20C3%81TICAS. Acesso em: 15 de abril de 2023.

ORTIGOZA, Silvia A. G. **Paisagens do consumo**: São Paulo, Lisboa, Dubai e Seul. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2010, 232 p. Disponível em: http://www.culturaacademica.com.br/catalogo-detalle.asp?ctl_id=127. Acesso em: 18 de maio de 2021.

PANERAI, Philippe. **Análise Urbana** (F. Leitão, Trad.). Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2006. 198 p.

PEREIRA, Vicente de B. **Transportes**: história, crises e caminhos. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.

PESSÔA, Luciana C. **O Papel das Políticas Urbanas do DF na Formação de Áreas de Centralidade**. 2013. Dissertação de Mestrado - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2013, 192 p. Disponível em: <http://www.realp.unb.br/jspui/handle/10482/15617>. Acesso em: 12 de abril de 2024.

PIETRANTONIO, Hugo; STRAMBI, Orlando; GUALDA, Nicolau D. F. **Integração entre políticas de uso do solo e de transportes: dificuldades e necessidades**. In: X ANPET – Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, Brasília, DF, 1996. Disponível em: <http://sites.poli.usp.br/p/hugo.pietrantonio/UsoSolo3.pdf>. Acesso em: 12 de abril de 2024.

PINTO, Paulo S. R. **Planejamento e gerenciamento do uso do solo de**

aeroportos e áreas vizinhas no Brasil: O caso do Aeroporto de Aracaju, de 2009 a 2018. 2019. Dissertação de Mestrado - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2019. Disponível em: <http://repositorio2.unb.br/jspui/handle/10482/35764>. Acesso em: 12 de abril de 2024.

PONTES, Taís. F. **Avaliação da Mobilidade Urbana na Área Metropolitana de Brasília.** 2010. Dissertação de Mestrado - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2010, 275 p. Disponível em: <http://www.realp.unb.br/jspui/handle/10482/7789?mode=full>. Acesso em: 12 de abril de 2024.

ROCHA NETO, João. M. da; BORGES, Djalma. F. As assimetrias entre as políticas setoriais e a política de planejamento regional no Brasil. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, RJ, v. 45, n. 6, p. 1639-1654, 2011. Disponível em: <https://periodicos.fgv.br/rap/article/view/7053>. Acesso em: 23 de novembro de 2023.

ROLNIK, Raquel. **20 anos do Estatuto da Cidade:** entrevista com Raquel Rolnik. [Entrevista concedida a] R. Araújo. Instituto Pólis, São Paulo, 18 jun. 2021. Disponível em: <https://polis.org.br/noticias/20-anos-do-estatuto-da-cidade-entrevistacom-raquel-rolnik/>. Acesso em: 23 de novembro de 2023.

SILVA, Carolina. P. C. da; BOWNS, C. Transporte e equidade: ampliando o conceito de sustentabilidade pelo estudo de caso de Brasília. **Cadernos MetrÓpole**, (19). São Paulo, 2008, p. 293-317. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/8720>. Acesso em: 12 de abril de 2024.

SILVA, C. O. da. **Mobilidade e Acessibilidade Urbana e Regional, o Papel do Transporte Público na Gestão Municipal.** In: Faria, R. E Schvarsberg, B. Políticas urbanas e regionais no Brasil. Brasília: Universidade de Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2011. p. 114-135. Disponível em: <https://livros.unb.br/index.php/portal/catalog/view/86/269/3786>. Acesso em: 12 de abril de 2024.

SOARES, Fernanda D. P. **Proposta metodológica de compreensão da problemática das relações entre uso do solo e transportes no planejamento urbano integrado.** 115 p. Dissertação de Mestrado em Engenharia de Transportes, Centro de Tecnologia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2014. Disponível em: <https://repositorio.ufc.br/handle/riufc/15178>. Acesso em: 12 de abril de 2024.

SOARES, Fernanda. D. P.; LOUREIRO, Carlos. F. G. **Diagnóstico das Relações entre Uso do Solo e Transportes na Problemática do Planejamento Urbano Integrado.** In: XXVII Congresso Nacional de Pesquisa e Ensino em Transporte - ANPET, 2013, Belém - PA. Anais (Relatórios de Teses e Dissertações - DVD). Rio de Janeiro: ANPET, 2013. v. 1. p. 1-4. Disponível em: https://www.anpet.org.br/ssat/interface/content/autor/trabalhos/publicacao/2013/159_RT.pdf. Acesso em: 12 de abril de 2024.

SOUSA, Francelino F. L. DE M., LOUREIRO, Carlos F. G., & LOPES, André S. Representação do fenômeno urbano por meio de modelos integrados dos transportes e uso do solo: revisão da literatura e discussão conceitual. **Revista Transportes**, Vol. 25, n. 4, p. 96-108, 2017. Disponível em: <https://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/1319>. Acesso em: 12 de abril de 2024.

SOUSA, Francelino. F. L. M. **Metodologia de calibração para modelos integrados dos transportes e uso do solo**. 133 f. Dissertação de Mestrado em Engenharia de Transportes - Centro de Tecnologia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2016. Disponível em: https://repositorio.ufc.br/bitstream/riufc/22588/1/2016_dis_fflmsousa.pdf. Acesso em: 12 de abril de 2024.

SOUZA, M. L. de. **Mudar a cidade: Uma introdução crítica ao Planejamento e à Gestão Urbanos**. Rio de Janeiro: Bertrand, 2002.

TIMMERMANS, Harry. **The Saga of Integrated Land Use-Transport Modeling: How Many More Dreams Before We Wake Up?** Conference keynote paper, 10th International Conference on Travel Behaviour Research. Lucerne, Switzerland, 2003. Disponível em: https://archiv.ivt.ethz.ch/news/archive/20030810_IATBR/timmermans.pdf. Acesso em: 12 de abril de 2024.

UN-HABITAT. **Diretrizes Internacionais para Planejamento Urbano e Territorial**. Nairóbi: ONU-Habitat, 2015. Disponível em: https://urbanismo.mppr.mp.br/arquivos/File/DIRETRIZES_ONU_PLANEJAMENTO_URBANO_E_TERRITORIAL_Portuguese.pdf. Acesso em: 01 de julho de 2023.

VASCONCELLOS, Eduardo A. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. 3. ed. São Paulo: Anablume, 2000.

VILLAÇA, Flávio J. M. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel/Fapesp/Lincoln Institute, 2001.

VILLAÇA, F. J. M. **Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil**. In: Deák, C; Schiffer, S. R. O processo de urbanização no Brasil. São Paulo: EdUSP, 1999.

WEGENER, M.; FÜRST, F. **Lan-Use Transport Interaction: State of the Art**. TRANSLAD project, Universität Dortmund. Dortmund. 1999.

APÊNDICE

NÍVEL ESTRATÉGICO	
1	DEFINIÇÃO DO OBJETO
1.1	Há um objeto definido? É possível identificar o que está sendo planejado?
	Os transportes urbanos do Distrito Federal e do Entorno. Diretrizes e as políticas estratégicas para a gestão dos transportes urbanos no âmbito do Distrito Federal e do Entorno. (Lei nº 4566/2011, art. 1º, § 1º)
	A área de abrangência engloba a RIDE do Distrito Federal , constituída pelo Distrito Federal e pelos municípios de Abadiânia, Água Fria de Goiás, Águas Lindas de Goiás, Alexânia, Cabeceiras, Cidade Ocidental, Cocalzinho de Goiás, Corumbá de Goiás, Cristalina, Formosa, Luziânia, Mimoso de Goiás, Novo Gama, Padre Bernardo, Pirenópolis, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto, Valparaíso de Goiás e Vila Boa, no Estado de Goiás, e de Unaí, Buritis e Cabeceira Grande, no Estado de Minas Gerais. (Relatório Final do PDTU, Introdução, § 6º)
1.2	Foram definidos indicadores finalísticos (parâmetros sintéticos que orientem a resposta às questões delimitadoras do objeto)?
	Não foi identificada a definição de indicadores finalísticos.
1.3	Foi elaborada uma estrutura analítica do objeto?
	Não foi identificada a definição uma estrutura analítica do objeto. Entretanto, foi possível correlacionar causas para os problemas apontados no Plano.
2	IMAGEM-OBJETIVO
2.1	Foi indicado o que é esperado do sistema de transporte no futuro (situação esperada, visão, imagem-objetivo)?
	I – melhoria da qualidade de vida da população, mediante a disponibilização de serviço de transporte público regular, confiável e seguro , que permita a mobilidade sustentável e acessibilidade para realização das atividades que a vida moderna impõe; II – eficiência na prestação dos serviços, mediante rede de transporte integrada em regime de racionalidade operacional, priorizando-se os meios coletivos; III – qualidade ambiental efetivada pelo controle dos níveis de poluição atmosférica e sonora e pela proteção do patrimônio histórico e arquitetônico, bem como das diversas áreas residenciais e de vivência coletiva, contra o trânsito indevido de veículos; IV – redução dos custos nos deslocamentos no transporte público coletivo. (Lei nº 4566/2011, art. 2º, incisos I a IV)
2.2	Foi indicada a expectativa de cada ator?
	Não foi identificada a apresentação das expectativas dos atores envolvidos.
2.3	Foram apresentadas quais condições são satisfatórias e indicadoras de uma boa condição de transporte? Ou, quais os fatos que, caso percebidos, farão dizer que o transporte é bom (em forma de indicadores finalísticos para permitir a avaliação)?
	Não foi identificada a apresentação das condições satisfatórias em forma de indicadores finalísticos. As condições satisfatórias foram mencionadas quando da descrição da imagem-objetivo e dos objetivos.

3 DIAGNÓSTICO

3.1 O diagnóstico foi construído a partir da mesma estrutura de análise utilizada para a formulação do objeto e da visão de futuro (imagem-objetivo), de forma a possibilitar sua comparação?

O diagnóstico teve como base as tendências de crescimento urbano e as necessidades de deslocamento da população. (Relatório Final PDTU, Apresentação, § 3º)

O Capítulo 5, destinado à apresentação do diagnóstico do sistema de transporte e da mobilidade, é organizado em áreas temáticas, a citar: 5.1 Sistemas viário e de trânsito; 5.2 Sistema de transporte coletivo; 5.3 Serviços de táxi; 5.4 Transporte não motorizado; e 5.5 Aspectos institucionais. (Relatório Final PDTU, Capítulo 5, a partir da pg. 68)

3.2 O diagnóstico foi realizado a partir dos mesmos indicadores estabelecidos em nível estratégico até o nível operacional?

Foram estabelecidos indicadores na fase de diagnóstico para fins de comparação entre os cenários analisados e escolha da alternativa de melhor desempenho. As Tabelas 21 a 42, contendo os resultados operacionais extraídos das modelagens das alternativas (cenários), organizados "por tipo de veículo do transporte público coletivo" e por resultados "agregados do transporte público coletivo", para todos os horizontes de análise (2009, 2010 e 2020), apresentam os seguintes dados: capacidade, frota, demanda, velocidade média, quilometragem rodada, tempo de viagem, extensão média e linhas por usuário para o Transporte Coletivo; e velocidade média, quilometragem rodada, tempo de viagem embarcado e tempo de viagem total para o Transporte Individual. (Relatório Final PDTU, item 7.3, 7.3.1, pg. 137 a 158 e item 7.3.2, pg. 160) A Tabela 55 apresenta ainda Avaliação Multicritério das alternativas modeladas, contendo 15 indicadores. (Relatório Final PDTU, item 8.3, pg. 183)

Todavia não foi identificada a apresentação de indicadores nas etapas compreendidas no nível tático e no nível operacional.

4 IDENTIFICAÇÃO DOS PROBLEMAS

4.1 Foram apontados os problemas a serem solucionados com o planejamento?

[...] (atender) os desejos de deslocamento da população

[...] eficiência geral do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF

[...] (garantir) condições adequadas de mobilidade para os usuários (Relatório Final PDTU, Apresentação, § 3º)

Problemas afetos ao Transporte Coletivo

[...] **não existe prioridade de circulação para o transporte coletivo**, seja em termos de reserva de espaço viário, seja quanto a ciclos de semáforo, os congestionamentos afetam sobremaneira os usuários deste modal. Das baixas velocidades dos ônibus resultam **tempos de viagem mais elevados, menor eficiência da frota e maiores custos dos serviços**, num processo que tende a agravar a evasão de passageiros em favor do transporte individual. (Relatório Final PDTU, item 3.1, § 2º)

A **falta de vias exclusivas para os coletivos e o compartilhamento das vias com o trânsito normal** reduzem o desempenho do sistema. São comuns a **redução da velocidade comercial** e o consequente **aumento do tempo de viagem**, em decorrência dos constantes congestionamentos nas principais vias em horários de pico. (Relatório Final PDTU, item 5.2, § 3º)

[...] **baixo Índice Passageiros por Km - IPK** (1,10) quando comparado à média brasileira (1,62) (Relatório Final PDTU, item 3.3.1, a, § 10)

[...] a ociosidade dos equipamentos durante parte do dia é uma das causas do **alto valor da tarifa**, uma vez que, o custo total do serviço, incluindo custos de capital, é rateado pelo número de passageiros pagantes. São cerca de 350 passageiros por veículo/dia, em média no Distrito Federal, número baixo, se comparado com o de outras capitais brasileiras (Relatório Final PDTU, item 3.3.1, a, § 15)

A **capacidade instalada do Serviço Básico rodoviário e ferroviário (número de lugares ofertados) é muito superior à demanda transportada**. (Relatório Final PDTU, item 3.3.1, a, § 16)

De acordo com a DFTrans, o **número de veículos em operação é superior ao cadastrado e autorizado**, o que **compromete a confiabilidade dos dados operacionais e as informações da oferta e demanda**. (Relatório Final PDTU, item 3.3.1, c, § 4º)

Além dos **terminais**, o Distrito Federal possui **11 pontos de controle operacional**, usados para o início e o fim de linhas [...], mas **sem infraestrutura adequada para usuários**. (Relatório Final PDTU, item 3.3.1, d, § 2º)

Nem os terminais de ônibus nem os pontos de parada e abrigos exibem informações como identificação de linhas que por ali passam, seus itinerários, suas tabelas horárias ou os valores das tarifas dos serviços, elementos fundamentais para orientação do usuário do sistema de transporte. (Relatório Final PDTU, item 3.3.1, d, § 10)

Segundo a Pesquisa de Satisfação, **85% dos usuários do STPC/DF julgaram alto o valor da passagem**. (Relatório Final PDTU, item 3.3.1, e, § 6º)

[...] 68% esperam mais de 15 minutos (**tempo de espera** no ponto de parada). (Relatório Final PDTU, item 3.3.1, f, § 4º)

O serviço semiurbano não possui nenhum tipo de integração ou ligação com a rede do Distrito Federal, apesar de utilizar praticamente o mesmo sistema viário e os mesmos equipamentos urbanos locais (pontos de parada e terminais rodoviários), ocasionando **superposição de linhas e de atendimentos**. (Relatório Final PDTU, item 3.3.2, b, § 1º)

(Serviço semiurbano) **Os órgãos gestores municipais não possuem informações ou dados operacionais confiáveis e atualizados**, o que dificulta um diagnóstico. (Relatório Final PDTU, item 3.3.3, § 2º)

Alguns **municípios do Entorno** possuem **terminais para as linhas interestaduais ou semiurbanas** (Luziânia, Novo Gama, Santo Antônio do Descoberto, Formosa e Planaltina). Mas, praticamente, **nenhum deles tem infraestrutura adequada**, à exceção de Formosa. (Relatório Final PDTU, item 5.2, § 15)

A rede de transporte público coletivo do Distrito Federal evoluiu para uma configuração que privilegia o chamado **atendimento “porta a porta”**. Resulta daí um **grande número de linhas em operação. Muitas delas superpostas de forma não racional e sem integração, e operando com material rodante inadequado**. (Relatório Final PDTU, item 5.2, § 5º)

O **elevado número de linhas do Serviço Básico** dificulta o controle e fiscalização dos serviços, assim como a divulgação de informações aos usuários. As **disparidades entre os operadores** exigem que a entidade gestora possua um eficiente controle do serviço prestado, do volume de passageiros transportados, das quilometragens rodada e admitida e dos custos por quilômetro de cada uma. (Relatório Final PDTU, item 5.2, § 6º)

[...] **falta de manutenção adequada dos veículos do STPC/DF**, importante causa de acidentes e interrupções dos serviços. (Relatório Final PDTU, item 5.2, § 9º)

O Quadro 27 consolida diversas deficiências relacionadas à operação cotidiana:

Baixa produtividade;

Falta de qualidade;

Baixa confiabilidade;

Baixa regularidade.

Deficiências nas ações de: Fiscalização; Controle operacional e cadastral; Atendimento ao usuário; e Controle do sistema de bilhetagem.

Deficiências em recursos humanos e materiais: Falta de mão de obra especializada; Falta de infraestrutura para gerenciamento; Falta de recursos financeiros.

Terminais, estações e pontos de parada com problemas de manutenção, conforto, segurança e limpeza.

Controle insuficiente da frota;

Elevada idade média da frota. (Relatório Final PDTU, item 9.7.2, Quadro 27)

Problemas afetos ao Sistema viário, trânsito e estacionamentos

[...] **conflito entre o tráfego de passagem e o tráfego local**, sobretudo nos trechos que margeiam áreas habitacionais ou de atividade econômica, com repercussões na fluidez e na segurança de trânsito. (Relatório Final PDTU, item 3.1.1, § 2º)

[...] alguns **trechos necessitam de manutenção e o espaço destinado ao acostamento precisa de tratamento adequado**. Por receber um grande fluxo de veículos, estas vias necessitam constantemente de manutenção de pavimento e de sinalização. (Relatório PDTU, item 3.1.1, § 3º)

[...] o tratamento de escoamento das águas pluviais apresenta deficiências devido à **falta de dispositivos de drenagem**, o que repercute diretamente na condição do pavimento e na segurança viária. (Relatório Final PDTU, item 3.1.1, § 4º)

[...] a **EPIA** recebe diariamente grande volume de tráfego, tanto de veículos que a utilizam como via de passagem, como daqueles que se destinam ao Plano Piloto. **Os cruzamentos desta rodovia com as demais geram grandes pontos de retenção do tráfego**. (Relatório PDTU, item 3.1.1, § 6º)

Nas áreas mais periféricas das cidades, a infraestrutura viária é precária. As vias apresentam desgaste na pavimentação ou não são pavimentadas; não possuem sinalização adequada e nem calçadas ou ciclovias. (Relatório Final PDTU, item 3.1.2, b, § 2º)

Principalmente nas cidades do Entorno, a rede viária urbana apresenta problemas na infraestrutura viária — defeitos no pavimento, falta de sinalização e drenagem precária. (Relatório Final PDTU, item 5.1, § 3º)

[...] no Distrito Federal e Entorno, o **estacionamento irregular** ocorre com frequência. (Relatório Final PDTU, item 3.2.3, § 1º)

A **oferta de vagas de estacionamento não acompanha o aumento da demanda** e o problema do estacionamento torna-se, dessa forma, mais grave a cada ano. (Relatório Final PDTU, item 5.1, § 11)

A **falta de áreas regularizadas para estacionamento e de uma fiscalização eficiente e contínua** faz com que muitos condutores utilizem o sistema viário para estacionar (fila dupla, acostamentos, recuos das esquinas), o que reduz a capacidade viária de algumas vias. (Relatório Final PDTU, item 5.1, § 12)

[...] **insuficiência da fiscalização** visando a coibir o estacionamento irregular ou o uso irregular de vagas de estacionamento. (Relatório Final PDTU, item 3.2.3, § 7º)

[...] a sinalização vertical e horizontal que define as vagas de estacionamento não permite ao condutor entender claramente onde ele pode ou não estacionar, devido à existência de **placas de regulamentação de proibição de estacionamento que não definem exatamente o trecho onde a sinalização se aplica**, bem como em decorrência da **demarcação imprecisa de vagas de estacionamento para idosos, portadores de necessidades especiais, além de vagas para carga e descarga**. (Relatório Final PDTU, item 3.2.3, § 8º)

[...] a **insuficiência de sinalização de regulamentação de estacionamento ao longo das vias** (Relatório Final PDTU, item 3.2.3, § 9º)

[...] além da **direção veloz costumeira dos motoristas**, a **falta de infraestrutura adequada, como calçadas, ciclovias e locais de travessia seguros**, são responsáveis pelo **grande número de acidentes envolvendo pedestres e ciclistas**. (Relatório Final PDTU, item 3.5.2, § 1º)

O Sistema Viário Regional é formado por vias com boa capacidade e observa-se, em virtude do crescimento acelerado do tráfego, a **saturação nos horários de pico em vários trechos da rede que liga o Plano Piloto às demais áreas do DF ou do Entorno**. Este quadro requer não apenas o aumento da capacidade viária, mas sobretudo um melhor aproveitamento da malha existente. (Relatório Final PDTU, item 5.1, § 2º)

Os Quadros 29 a 33 consolidam diversas deficiências relacionadas ao sistema viário, trânsito e estacionamentos:

Elevados índices de ocorrência e de severidade de acidentes.

Insuficiente conscientização da sociedade quanto aos problemas de trânsito. (Relatório Final PDTU, item 9.7.4, a, Quadro 29)

Corredores congestionados, baixa segurança e limitada fluidez do trânsito. (Relatório Final PDTU, item 9.7.4, b, Quadro 30)

Falta de procedimentos de campo rotineiros que constatem e corrijam fatores de interferência na fluidez do trânsito. (Relatório Final PDTU, item 9.7.4, c, Quadro 31)

Deficiências nas áreas de estacionamentos existentes e práticas irregulares de estacionamento.

Desequilíbrio entre a demanda e a oferta de áreas de estacionamento. (Relatório Final PDTU, item 9.7.4, d, Quadro 32)

Impacto no sistema viário devido à implantação inadequada de pólos geradores de tráfego. (Relatório Final PDTU, item 9.7.4, e, Quadro 33)

Problemas afetos ao Transporte não motorizado

O acesso ao transporte público por pessoas com deficiência no Distrito Federal não é possível de forma ampla. (Relatório Final PDTU, item 3.5.3, § 3º)

[...] **os terminais de ônibus**, majoritariamente, **possuem acessos difíceis, que não proporcionam acessibilidade adequada às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.** Já os **pontos de parada e terminais de ônibus raramente apresentam rampas para acesso de cadeiras de rodas**, por exemplo. (Relatório Final PDTU, item 3.5.3, § 4º)

As condições da infraestrutura para pedestres na área de estudo do PDTU/DF **estão, de modo geral, em mau estado.** Em muitos locais, **sequer existem calçadas ou passeios**, o que desestimula o pedestre, impondo-lhe caminhar sobre grama, terra ou sobre leito carroçável, o que aumenta o risco de acidentes. (Relatório Final PDTU, item 3.5.4, a, § 1º)

[...] **calçadas quebradas; calçadas estreitas; calçadas com degraus e grandes desníveis; mobiliário urbano de serviço no meio das calçadas; calçadas ocupadas por mercadorias ou entulho; ocupação irregular das calçadas por veículos; falta de continuidade das calçadas; tratamento diferenciado das calçadas, variando de lote a lote** [...] (Relatório Final PDTU, item 3.5.4, a, § 2º)

Estima-se haver cerca de 400 mil ciclistas no Distrito Federal. Entretanto, **a infraestrutura para sua circulação ainda é insatisfatória.** (Relatório Final PDTU, item 3.5.4, b, § 1º)

Algumas **ciclovias já apresentam pontos com sujeira, terra, mato, buracos e desgaste de sinalização, o que indica falta de manutenção.** (Relatório Final PDTU, item 3.5.4, b, § 6º)

Outro problema é o **acúmulo de água** por provável falha de execução, **resultando em infiltrações e defeitos no pavimento.** Essas deficiências dificultam a utilização das ciclovias por parte dos ciclistas, além de provocar acidentes. (Relatório Final PDTU, item 3.5.4, b, § 6º)

Há ainda **ausência de padrão entre ciclovias** em rodovias e vias urbanas, **principalmente quanto à sinalização.** (Relatório Final PDTU, item 3.5.4, b, § 6º)

A maior preocupação com relação à segurança dos pedestres e ciclistas está relacionada às travessias nas rodovias e vias urbanas. [...] **Nas Estradas Parque, ciclistas e pedestres encontram grande dificuldade para atravessar de uma margem a outra.** (Relatório Final PDTU, item 3.5.4, c, §§ 1º e 2º)

Algumas cidades do Entorno, como Novo Gama, Valparaíso de Goiás e Águas Lindas de Goiás, desenvolvem-se às margens de rodovias de tráfego intenso. Essas rodovias cortam as cidades e interferem enormemente nas condições de mobilidade, por **não possuírem infraestrutura adequada para oferecer segurança ao pedestre**, como calçadas e passarelas, que diminuiriam o conflito com os veículos. (Relatório Final PDTU, item 3.5.4, c, § 3º)

Para os ciclistas, **é grande a carência de ciclovias, sobretudo no Entorno.** (Relatório Final PDTU, item 5.4, § 5º)

[...] **as ciclovias não permitem integração com o transporte público coletivo**, pois não chegam às estações de metrô e aos terminais de ônibus. Estes últimos são mal preparados para receber os ciclistas, já que **não dispõem de paraciclos ou bicicletários seguros.** (Relatório Final PDTU, item 5.4, § 9º)

Em locais de conflito com os veículos, como pontos de parada, entradas de quadras e outras interseções, **não há sinalização**. (Relatório Final PDTU, item 5.4, § 10)

Os Quadros 34 e 35 consolidam diversas deficiências relacionadas ao transporte não motorizado:

Ausência de calçadas e travessias em vias urbanas e trechos urbanizados de rodovias;

Má qualidade das calçadas e das travessias;

Má execução e falta de manutenção ou recuperação;

Circulação impedida;

Ausência de normas e padrões.

Uso ou ocupação inadequados das calçadas;

Alto índice de acidentes envolvendo pedestres. (Relatório Final PDTU, item 9.7.4, a, Quadro 34)

Ausência de ciclovias em vias urbanas e em cidades do Entorno;

Ausência de normas e padrões para projetos de ciclovias;

Invasão de veículos motorizados e pedestres nas ciclovias;

Alto índice de acidentes envolvendo ciclistas. (Relatório Final PDTU, item 9.7.4, b, Quadro 35)

Problemas afetos ao Transporte Público Individual

É grande o número de casos em que os **operadores demonstram não possuir qualquer treinamento, atuando de forma amadorística, fato que provoca muitas reclamações**. (Relatório Final PDTU, item 5.3, § 2º)

Nos municípios do Entorno, as estruturas orgânicas responsáveis pelos táxis ainda são incipientes, necessitando ser reestruturadas para planejar, controlar e fiscalizar, efetivamente, o serviço prestado. (Relatório Final PDTU, item 5.3, § 3º)

Os municípios praticamente não dispõem de infraestrutura de apoio específica para os veículos autorizados, que se utilizam dos locais de maior concentração de pessoas como pontos ou circulam pela cidade em busca de passageiros. (Relatório Final PDTU, item 5.3, § 3º)

O Quadro 28 consolida diversas deficiências relacionadas ao transporte público individual:

Falta de serviço de táxi pré-pago nos principais pontos de acesso ao Distrito Federal (Aeroporto e Rodoferroviária e Rodoviária).

Falta de serviço de taxi com acessibilidade universal: capaz de atender a qualquer cidadão.

Falta de cadastro confiável de frota e operadores do serviço de táxi, mototáxi e motofrete no Distrito Federal e em municípios do Entorno. (Relatório Final PDTU, item 9.7.3, Quadro 28)

Problemas afetos aos Aspectos institucionais

Ocorre uma significativa variação nos papéis de cada ator institucional e **a força dos diferentes organismos para realizar suas atribuições sofre importante variação quando da mudança de gestão**. (Relatório Final PDTU, item 5.5.2, § 1º)

Ainda que se compreenda o caráter político das nomeações para os cargos diretivos como algo inerente ao processo democrático de sucessão dos governantes, por vezes pode ocorrer um **distanciamento entre o perfil do nomeado e o perfil desejável dos ocupantes de postos de direção e gerência na área de transportes**. Esse distanciamento, por vezes, leva a **dificuldades para garantir que a política pública de transporte possa ser aprimorada e implementada**. (Relatório Final PDTU, item 5.5.2, § 2º)

[...] um **grande número de postos de gerência média é ocupado perante indicação de caráter político** quando, neste nível, poderiam compor uma carreira de gestores de transporte composto por pessoal técnico do quadro permanente. (Relatório Final PDTU, item 5.5.2, § 2º)

[...] na caracterização dos processos de tomada e implementação de decisões sobre o sistema de transportes, **a fonte de determinados direcionamentos está mais relacionada às características e atuação dos ocupantes dos cargos mais altos do que a algum aspecto da instituição que está sendo dirigida.** (Relatório Final PDTU, item 5.5.2, § 3º)

A Secretaria de Transportes deve formular a Política de Transporte para o Distrito Federal, cabendo aos órgãos setoriais a sua execução – DFTrans, DER, DETRAN, Metrô. Todavia, na prática, esse processo não ocorre conforme previsto. **As programações de cada órgão são executadas, muitas vezes, de forma independente e desarticulada, havendo mesmo casos de conflitos e contradições.** (Relatório Final PDTU, item 5.5.3, § 2º)

[...] **a DFTRANS (órgão gestor do transporte coletivo) tem ainda reduzido nível de controle sobre a operação do sistema.** Esse pequeno controle atinge até mesmo a coleta e sistematização de informação relacionada à efetiva operação do sistema. A DFTRANS acessa relatórios de um sistema de informação que não está sob seu controle e, ainda assim, algumas vezes tem dificuldade para realizar esse acesso. (Relatório Final PDTU, item 5.5.4, § 2º)

[...] **à limitação de recursos disponíveis para o funcionamento apropriado do órgão. A DFTRANS enfrenta sérias dificuldades de manutenção de suas finanças.** [...] A Organização Fácil (responsável pela gestão das informações sobre a operação do sistema) retém parte significativa dos recursos que seriam destinados à manutenção da DFTRANS, a título de ressarcimento das despesas realizadas na operacionalização da bilhetagem automática. (Relatório Final PDTU, item 5.5.4, §2º)

A primeira constatação importante quando se trata de planejamento do sistema de transporte coletivo do DF é a **ausência de um processo de planejamento para orientar ações de longo prazo e integrar as iniciativas num todo harmônico.** Os elementos importantes de um plano para os transportes que existem no DF não estão oficializados como política pública. (Relatório Final PDTU, item 5.5.4, § 1º)

[...] muitas decisões importantes sobre **projetos a serem implantados dependam**, em grande parte **das decisões do primeiro escalão do Governo, sem uma visão estratégica** e, em muitos casos, reagindo a circunstâncias do cotidiano. (Relatório Final PDTU, item 5.5.5, § 3º)

Verifica-se ainda **reduzida presença do debate sobre políticas de transportes urbanos na sociedade brasileira.** Os **partidos políticos não têm uma tradição de atuação no tema** a não ser em questões específicas, quase nos moldes dos grupos de pressão social. A **sociedade civil organizada insere o tema em sua pauta somente em situações limite e com reduzido nível de atenção** à lógica do sistema. (Relatório Final PDTU, item 5.5.6, § 6º)

[...] **os movimentos sociais mais organizados e as entidades mais representativas da sociedade civil tenham reduzido acesso ao debate e aos espaços de deliberação sobre o sistema de transportes.** (Relatório Final PDTU, item 5.5.6, § 7º)

[...] chama atenção a **escassa informação sobre o que pensa a população usuária do transporte coletivo.** Percebe-se no Distrito Federal que **os usuários exercem pouca influência tanto sobre a organização quanto sobre a operação do sistema.** Também é **escassa a informação sobre o que pensa sobre o transporte a sociedade civil não vinculada às atividades econômicas relacionadas aos serviços de transportes.** (Relatório Final PDTU, item 5.5.7, § 1º)

São pouco considerados elementos como uso e ocupação do solo, habitação, especulação imobiliária, desenvolvimento econômico, desenvolvimento regional e principalmente, impactos das medidas sobre a política regional. (Relatório Final PDTU, item 5.5.8, § 1º)

As propostas de trabalho em colaboração com atores institucionais do Entorno e as propostas que consideram que o Entorno, se mal cuidado, poderá inviabilizar a vida no Distrito Federal, **recebem insuficiente atenção.** (Relatório Final PDTU, item 5.5.8, § 3º)

O Quadro 26 consolida diversas deficiências relacionadas aos aspectos institucionais:

Carência de sistematização e atualização das competências dentro das novas estruturas da Secretaria de Estado de Transportes e da DFTRANS, assim como **desatualização, desintegração, falta de racionalização** e, em alguns casos, **inexistência de processos, procedimentos e instrumentos de trabalho relativos às funções da gestão dos transportes e à gestão organizacional** em ambas as instituições.

Lacunas e falta de pertinência da composição e da qualificação do quadro de pessoal da ST e da DFTRANS.

Sérias carências relacionadas ao domínio de competências por parte dos funcionários e ocupantes de cargos comissionados da Secretaria de Estado de Transportes e da DFTRANS. (Relatório Final PDTU, item 9.7.1, Quadro 26)

4.2 Para cada elemento da imagem-objetivo, foi apresentado diagnóstico do estado atual, possibilitando sua comparação com o estado desejado?

*I – melhoria da qualidade de vida da população, mediante a **disponibilização de serviço de transporte público regular, confiável e seguro**, que permita a mobilidade sustentável e acessibilidade para realização das atividades que a vida moderna impõe;*

Além dos terminais, o Distrito Federal possui 11 pontos de controle operacional, usados para o início e o fim de linhas [...], mas sem infraestrutura adequada para usuários. (Relatório Final PDTU, item 3.3.1, d, § 2º)

Nem os terminais de ônibus nem os pontos de parada e abrigos exibem informações como identificação de linhas que por ali passam, seus itinerários, suas tabelas horárias ou os valores das tarifas dos serviços [...] (Relatório Final PDTU, item 3.3.1, d, § 10)

O acesso ao transporte público por pessoas com deficiência no Distrito Federal não é possível de forma ampla. (Relatório Final PDTU, item 3.5.3, § 3º)

[...] os terminais de ônibus, majoritariamente, possuem acessos difíceis, que não proporcionam acessibilidade adequada às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. Já os pontos de parada e terminais de ônibus raramente apresentam rampas para acesso de cadeiras de rodas, por exemplo. (Relatório Final PDTU, item 3.5.3, 4º)

(Serviço semiurbano) Os órgãos gestores municipais não possuem informações ou dados operacionais confiáveis e atualizados [...] (Relatório Final PDTU, item 3.3.3, § 2º)

O elevado número de linhas do Serviço Básico dificulta o controle e fiscalização dos serviços, assim como a divulgação de informações aos usuários. (Relatório Final PDTU, item 5.2, § 6º)

[...] falta de manutenção adequada dos veículos do STPC/DF, importante causa de acidentes e interrupções dos serviços. (Relatório Final PDTU, item 5.2, § 9º)

O Quadro 27 consolida diversas deficiências relacionadas à operação cotidiana:

[...] Falta de qualidade;

Baixa confiabilidade;

Baixa regularidade.

[...] Terminais, estações e pontos de parada com problemas de manutenção, conforto, segurança e limpeza.

Controle insuficiente da frota;

Elevada idade média da frota. (Relatório Final PDTU, item 9.7.2, Quadro 27)

*II – eficiência na prestação dos serviços, mediante **rede de transporte integrada em regime de racionalidade operacional, priorizando-se os meios coletivos**;*

[...] não existe prioridade de circulação para o transporte coletivo, seja em termos de reserva de espaço viário, seja quanto a ciclos de semáforo, os congestionamentos afetam sobremaneira os usuários deste modal. Das baixas velocidades dos ônibus resultam tempos de viagem mais elevados, menor eficiência da frota e maiores custos dos serviços [...] (Relatório Final PDTU, item 3.1, § 2º)

A falta de vias exclusivas para os coletivos e o compartilhamento das vias com o trânsito normal reduzem o desempenho do sistema. São comuns a redução da velocidade comercial e o consequente aumento do tempo de viagem [...] (Relatório Final PDTU, item 5.2, § 3º)

A capacidade instalada do Serviço Básico rodoviário e ferroviário (número de lugares ofertados) é muito superior à demanda transportada. (Relatório Final PDTU, item 3.3.1, a, § 16)

[...] o número de veículos em operação é superior ao cadastrado e autorizado [...] (Relatório Final PDTU, item 3.3.1, c, § 4º)

O serviço semiurbano não possui nenhum tipo de integração ou ligação com a rede do Distrito Federal [...] ocasionando superposição de linhas e de atendimentos. (Relatório Final PDTU, item 3.3.2, b, § 1º)

[...] o chamado atendimento “porta a porta”. Resulta daí um grande número de linhas em operação. Muitas delas superpostas de forma não racional e sem integração, e operando com material rodante inadequado. (Relatório Final PDTU, item 5.2, § 5º)

III – qualidade ambiental efetivada pelo controle dos níveis de poluição atmosférica e sonora e pela proteção do patrimônio histórico e arquitetônico, bem como das diversas áreas residenciais e de vivência coletiva, contra o trânsito indevido de veículos;

[...] no Distrito Federal e no Entorno ainda persiste o uso extensivo dos automóveis, do que resultam congestionamentos viários, perdas ambientais, econômicas e sociais. Esta situação degrada, diretamente, a qualidade de vida da população, pelo aumento do estresse do dia a dia, da poluição atmosférica, da má utilização do espaço urbano e dos elevados tempos de deslocamento. (Relatório Final PDTU, item 3.5, § 2º)

São pouco considerados elementos como uso e ocupação do solo, habitação, especulação imobiliária, desenvolvimento econômico, desenvolvimento regional e principalmente, impactos das medidas sobre a política regional. (Relatório Final PDTU, item 5.5, 5.5.8, § 1º)

falta de manutenção adequada dos veículos do STPC/DF [...] (Relatório Final PDTU, item 5.2, § 9º)

IV – redução dos custos nos deslocamentos no transporte público coletivo.

Das baixas velocidades dos ônibus resultam tempos de viagem mais elevados, menor eficiência da frota e maiores custos dos serviços, num processo que tende a agravar a evasão de passageiros em favor do transporte individual. (Relatório Final PDTU, item 3.1, § 2º)

A baixa produtividade do modo rodoviário do STPC/DF contribui para excluir a população de baixa renda do acesso ao transporte público coletivo, uma vez que seu impacto recai diretamente sobre a tarifa. (Relatório Final PDTU, item 5.2, § 4º)

[...] a ociosidade dos equipamentos durante parte do dia é uma das causas do alto valor da tarifa, uma vez que, o custo total do serviço, incluindo custos de capital, é rateado pelo número de passageiros pagantes. (Relatório Final PDTU, item 3.3.1, a, § 15)

4.3 **Foram apontadas possíveis causas para os problemas? (Matus, 1984 e 1993, orienta que, para a identificação das causas, as respostas às seguintes perguntas podem ter sido apresentadas: Como era antes? Como é hoje? Como evoluiu do que era para o estado atual? Qual tendência segue? Que fatores impulsionam essas mudanças? A partir das respostas, é possível obter uma estrutura de causa-efeito)**

De uma maneira geral, o diagnóstico realizado no PDTU indicou as possíveis causas para os problemas identificados, das quais destacam-se:

falta de prioridade para o TC, disputa da malha viária com o TI > baixo desempenho do sistema

excesso de linhas, atendimento porta a porta > superposição de linhas > rede de TC não racionalizada

ociosidade dos equipamentos durante parte do dia > alto valor da tarifa

elevado número de linhas > controle e fiscalização insuficientes dos serviços e ausência de divulgação de informações aos usuários

ausência de informações sobre o serviço de TC > baixa confiabilidade

característica pendular das viagens, as grandes distâncias percorridas, assim como as demandas concentradas > baixa produtividade do modo rodoviário do STPC

congestionamentos > baixas velocidades dos ônibus > tempos de viagem mais elevados, menor eficiência da frota e maiores custos dos serviços, evasão de passageiros em favor do transporte individual

conflito entre tráfego de passagem e o tráfego local > impactos na fluidez e na segurança viária

falta de dispositivos de drenagem > escoamento ineficiente, danos ao pavimento, impactos na segurança viária

falta de áreas regularizadas para estacionamento, fiscalização ineficiente > estacionamento irregular (fila dupla, acostamentos, recuos das esquinas) > redução da capacidade viária

direção veloz, falta de infraestrutura adequada (como calçadas, ciclovias e locais de travessia seguros) > aumento de acidentes envolvendo pedestres e ciclistas

falta de conservação e ocupação irregular de calçadas > indisponibilidade de infraestrutura para pedestres > desestímulo ao pedestre, aumento do risco de acidentes envolvendo pedestres > estímulo à realização de viagens motorizadas

execução de calçadas sem observar normas e padrões > falta de acessibilidade

ciclovias não alcançam estações de metrô ou terminais de ônibus > falta de integração com o transporte público coletivo

mudança de gestão > impacto no poder de atuação dos diferentes organismos para realizar suas atribuições

distanciamento entre o perfil do nomeado e o perfil desejável dos ocupantes de postos de direção e gerência na área de transportes > dificuldades para garantir que a política pública de transporte possa ser aprimorada e implementada

programações dos órgãos executadas de forma independente e desarticulada > conflitos e contradições entre as medidas adotadas

relatórios de dados operacionais gerados e sob gestão dos operadores > órgão gestor com reduzido controle sobre a operação do sistema

ausência de um processo de planejamento para orientar as ações > ações reativas às circunstâncias do cotidiano

5 PRINCÍPIOS E VALORES

5.1 Foram definidos princípios e valores a serem observados (restrições éticas e morais)?

A caracterização do ambiente institucional demandada para elaboração do PDTU/DF partiu de algumas premissas, dentre as quais:

- A adoção do conceito de mobilidade, em substituição ao enfoque restrito de planejamento do transporte e do trânsito, priorizando, dentre as políticas de transporte e circulação, a mobilidade das pessoas e não somente dos veículos, de forma a possibilitar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano e aos meios coletivos e não motorizados de transporte;
- O emprego de metodologias e procedimentos científicos de planejamento de transportes urbanos e dos princípios de mobilidade urbana sustentável;
- A consideração do que preconiza a Lei Federal do Estatuto das Cidades: (i), transporte urbano como serviço público, (ii) a competência da União para o estabelecimento de diretrizes para o seu desenvolvimento; (iii) a obrigatoriedade de um plano integrado de transportes urbanos para cidades com mais de quinhentos mil habitantes ou situadas em regiões metropolitanas;
- A adoção no PDTU de instrumentos urbanísticos que propiciem maior controle sobre a expansão urbana e melhor aproveitamento da infraestrutura existente;
- A necessidade de deslocamento vista como consequência da distribuição e da densidade de ocupação e do uso da malha urbana e o sistema viário e de transporte tidos como fortes indutores dessa distribuição, fazendo com que a mobilidade urbana seja, ao mesmo tempo, causa e consequência do desenvolvimento econômico e social. (Relatório Final PDTU, item 3.6.2, § 1º)

6 OBJETIVOS

6.1 Foram indicados resultados a serem alcançados com o planejamento?

6.1.1 Objetivos gerais:

- I – reduzir a participação relativa dos modos motorizados individuais;
- II – redefinir o modelo de circulação de veículos, em especial nas áreas de maior fluxo;
- III – desenvolver e estimular os meios não motorizados de transporte;
- IV – reconhecer a importância dos deslocamentos de pedestres e ciclistas, com proposições adequadas às características da área de estudo;
- V – proporcionar mobilidade às pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade;
- VI – priorizar, sob o aspecto viário, a utilização do modo coletivo de transportes e a integração de seus diferentes modais;
- VII – contribuir para preservar Brasília como Patrimônio Cultural da Humanidade;
- VIII – aprimorar a gestão dos serviços do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF;
- IX – apresentar soluções eficientes, integradas e compartilhadas de transporte público coletivo no Entorno. (Lei nº 4566/2011, art. 3º, incisos I a IX)

6.1.2 Objetivos específicos (Transporte Coletivo):

- 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;
- II – buscar a utilização de tecnologia adequada a cada segmento da demanda;
- 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;
- IV – implantar bilhetagem informatizada que permita maior flexibilidade nas integrações, bem como maior controle do sistema;
- V – implantar controle e monitoração operacional por meio do Sistema Inteligente de Transporte – ITS;
- 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;
- VII – facultar a acessibilidade por meio de rede de calçadas e de ciclovias seguras e confortáveis;
- VIII – melhorar a gestão do transporte coletivo, com o fortalecimento institucional do órgão gestor;
- IX – adequar a infraestrutura de apoio, com acessibilidade universal, à operação do transporte coletivo;
- X – estabelecer alternativas de integração que reduzam o custo e o tempo de deslocamento para maior número de usuários;
- XI – implantar mecanismos de controle e monitoramento de custos e receitas visando otimizar os ajustes financeiros entre gestores e operadores do sistema integrado;
- XII – atender as necessidades básicas de transporte coletivo das comunidades das zonas rurais. (Lei nº 4566/2011, art. 14, incisos I a XII)

[...] aumentando a cobertura espacial e reduzindo os tempos de espera e de viagem dos usuários, bem como otimizar a operação reduzindo a superposição das linhas. (Relatório Final PDTU, item 9.2.1 Modelo Operacional, § 1º)

Ampliar os benefícios operacionais, econômicos e sociais já obtidos;
 Estabelecer alternativas de integração que reduzam o custo e o tempo de deslocamento para maior número de usuários;
 Conceder incentivos financeiros para atrair demanda no entre pico e em fins de semana;
 Aumentar a eficiência do sistema de transporte de modo a estimular o usuário a trocar o transporte privado pelo público;
 Implantar mecanismos de controle e monitoramento de custos e receitas visando a otimizar os ajustes financeiros entre gestores e operadores do sistema integrado;
 Instituir um sistema de gestão compartilhada do sistema de transporte integrado, compatível com as especificidades dos gestores envolvidos. (Relatório Final PDTU, item 9.2.3 Política tarifária, § 2º)

Implementação da integração operacional e tarifária, incluindo o serviço semiurbano do Entorno;
 Implantação de um sistema estrutural de transporte coletivo;
 Aumento da qualidade do serviço prestado. (Relatório Final PDTU, item 9.6.2, b)

6.1.3 **Objetivos específicos (Transporte não motorizado):**

[...] garantir acessibilidade às funções urbanas e aos sistemas de locomoção, assegurando-se maior inclusão social no conjunto das políticas de transporte e circulação. (Lei nº 4566/2011, art. 19)

I – a inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos e rurais como elemento da mobilidade sustentável e como forma de redução do custo da mobilidade das pessoas e redução da poluição ambiental; (Lei nº 4566/2011, art. 22, inciso I)

Melhoria das condições de conforto e segurança para trânsito de pedestres e ciclistas nas áreas urbanas;
 Melhorias das condições de acessibilidade no espaço urbano, em especial para pessoas com dificuldades de locomoção;
 Redução dos acidentes de trânsito envolvendo pedestres e ciclistas. (Relatório Final PDTU, item 9.6.2, a, § 2º)

6.1.4 **Objetivos específicos (Sistema viário):**

-
- I – assegurar que o sistema viário estruturador e de transporte seja constituído pelas estradas vicinais e pela rede ferroviária, de forma adequada e prioritária ao transporte coletivo;
 - II – desenvolver e implementar planos de mobilidade e circulação locais, com medidas como hierarquização viária, revisão da circulação, adequação da geometria, sinalização, articulação com sistema viário principal, e de proteção aos pedestres e ciclistas;
 - III – implementar soluções viárias que priorizem os modos não motorizados e o transporte coletivo;
 - IV – definir uma rede viária articulada e hierarquizada que elimine os gargalos físicos e operacionais e propicie condições apropriadas para os usuários da via;
 - V – sistematizar a coleta, a análise e a divulgação dos dados estatísticos de acidentes;
 - VI – adotar o uso de dispositivos eletrônicos de controle de infrações de trânsito;
 - VII – mobilizar a sociedade em prol da segurança de trânsito e promover campanhas educativas para a sensibilização de condutores, passageiros e pedestres com relação ao comportamento no trânsito;
 - VIII – reduzir os impactos sobre a permeabilidade do solo, a arborização e o meio ambiente. (Lei nº 4566/2011, art. 24, incisos I ao VIII)
-

A consolidação do sistema viário do Distrito Federal com as características físicas compatíveis com a função de cada via, contempla:

- I – planejar e operar o tráfego de maneira a ordenar a circulação, reduzir acidentes e minimizar os conflitos entre veículos e pedestres;
 - II – desenvolver sistema de orientação de tráfego, de forma que usuários evitem rotas congestionadas;
 - III – realizar intervenções viárias urbanas para eliminar descontinuidades e gargalos;
 - IV – adotar políticas de desestímulo ao uso do automóvel nas áreas centrais;
 - V – estabelecer parâmetros mais restritivos em áreas com problemas de congestionamentos. (Lei nº 4566/2011, art. 26, incisos I ao V)
-

Redução dos índices de acidentes de trânsito;
 Otimização da operação do trânsito no sistema viário existente;
 Consolidação de um sistema viário arterial de alta capacidade de escoamento;
 Manutenção de condições de acessibilidade às áreas urbanas, compatível com o seu uso. (Relatório Final PDTU, item 9.6.2, c)

6.2 Foram definidos objetivos de curto e médio prazo a serem alcançados, que possibilitarão o desenvolvimento das ações?

- I – consolidação da rede viária de transporte existente, observando as seguintes metas de curto e médio prazo:
 - a) faixas prioritárias ou exclusivas de ônibus, de acordo com a demanda;
 - b) melhoria viária, por meio de duplicação, construção, adequação geométrica de vias e melhoria dos acessos aos terminais e pontos de transferência; (Lei nº 4566/2011, art. 17 inciso I)
-

Foram definidas ações de curto prazo, relacionadas aos problemas que lhes deram causa, por área temática:
 Aspectos institucionais (Relatório Final PDTU, item 9.7.1)
 Transporte coletivo (Relatório Final PDTU, item 9.7.2)
 Serviço de táxi (Relatório Final PDTU, item 9.7.3)
 Sistema viário e trânsito (Relatório Final PDTU, item 9.7.4)
 Transporte não motorizado (Relatório Final PDTU, item 9.7.5)

Foram consolidadas as ações de curto, médio e longo prazo (Relatório Final PDTU, item 10)

6.3 Os objetivos estabelecidos orientaram o desenvolvimento das ações?

Foi apresentada correlação entre situação atual, objetivos e ações para as seguintes áreas temáticas:

Transporte não motorizado (Relatório Final PDTU, item 9.6.2, a)

Transporte coletivo (Relatório Final PDTU, item 9.6.2, b)

Trânsito e sistema viário (Relatório Final PDTU, item 9.6.2, c)

7 METAS

7.1 Foram definidos prazos para a obtenção de resultados?

De acordo com a nova estrutura tarifária proposta para os transportes públicos coletivos do Distrito Federal e para o serviço semiurbano, os benefícios de integração tarifária a serem concedidos deverão cumprir a seguinte estratégia de avaliação e implantação:

1º ano: 50% de desconto na tarifa da linha mais barata, aplicado na utilização da 2ª linha. Nessa situação, continuariam a ser paga a 3ª linha e demais utilizações.

2º ano: avaliam-se os impactos das medidas introduzidas no 1º ano e, se positivos, implanta-se o desconto de 50% da tarifa da 3ª linha e demais utilizações.

3º ano: avaliam-se os impactos das medidas introduzidas no 2º ano e, se positivos, implanta-se integração temporal de 1 (uma) hora, tendo dois transbordos como limite máximo para o benefício de desconto. (Relatório Final PDTU, item 9.2.3, c, § 16)

Foi apresentado cronograma físico de implementação da alternativa selecionada (Relatório Final PDTU, item 9.5, Quadro 24)

Foram apresentadas Metas a serem alcançadas, com previsão para um horizonte de 10 anos, por área temática:

Transporte não motorizado (Relatório Final PDTU, item 9.6.2, a, Tabela 93)

Transporte coletivo, incluindo metas de gestão (Relatório Final PDTU, item 9.6.2, b, Tabela 94)

Trânsito e sistema viário (Relatório Final PDTU, item 9.6.2, c, Tabela 95)

7.2 Os prazos estabelecidos refletiram o compromisso político?

Prazo total de implantação de 10 anos extrapola mandato de 4 anos, podendo ser impactado por mudanças de prioridade.

7.3 Há indicação dos horizontes de realização?

O programa de implantação da alternativa recomendada é composto pelo plano de transição operacional, onde são indicadas suas etapas, fases e ações necessárias, e pelo cronograma físico e financeiro, que apresenta o prazo necessário e o custo estimado para a execução de estudos, projetos e obras. (Relatório Final PDTU, item 9.5, § 1º)

Foram consolidadas as ações de curto, médio e longo prazo, por área temática:

Transporte público coletivo (Relatório Final PDTU, item 10.1.1 Curto prazo, a)

Viário e trânsito (Relatório Final PDTU, item 10.1.1 Curto prazo, b)

Transporte não motorizado (Relatório Final PDTU, item 10.1.1 Curto prazo, c)

Transporte público coletivo (Relatório Final PDTU, item 10.1.2 Médio e longo prazo, a)

Viário e trânsito (Relatório Final PDTU, item 10.1.2 Médio e longo prazo, b)

Transporte não motorizado (Relatório Final PDTU, item 10.1.2 Médio e longo prazo, c)

7.4 As metas traduziram as prioridades políticas e técnicas?

A transição do modelo atual de transporte público coletivo evolui em direção ao sistema integrado por meio de etapas definidas em função de critérios como, área de abrangência, demanda de passageiros atendida, número de intervenções previstas (obras de infraestrutura) e ordem de prioridade por parte do Governo do Distrito Federal. (Relatório Final PDTU, item 9.5, § 2º)

7.5 Foram definidos indicadores para o acompanhamento das metas e, caso positivo, as metas foram estabelecidas com base em indicadores?

Não foi identificada a apresentação de indicadores para o acompanhamento das metas.

7.6 Há conexão entre objetivo (ato concreto a ser alcançado) - meta (resultado no tempo) - indicador?

Foram apresentadas as ações, com previsão de resultados a serem alcançados com o tempo, para um horizonte de 10 anos, por área temática (Relatório Final PDTU, item 9.6.2). Todavia, não se identificou o estabelecimento de indicadores.

NÍVEL TÁTICO

8 DIRETRIZES (restringem o escopo de possibilidades que podem ser adotadas como estratégias, para aquilo que é desejável e sustentável)

8.1 Foram apresentadas diretrizes?

I – articulação com as políticas públicas do Governo do Distrito Federal, sobretudo com as políticas de desenvolvimento urbano;
 II – adoção de 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 STPC/DF e o modo de transporte não motorizado sobre o transporte individual motorizado;
 III – gestão integrada dos sistemas viários, de transportes e de trânsito;
 IV – implantação do sistema integrado de transporte público de passageiros do Distrito Federal e Entorno;
 V – implantação, recuperação e adaptação de infraestrutura de transporte voltada a atender às necessidades de melhoria da acessibilidade, da informação ao público e da mobilidade dos usuários;
 VI – priorização do uso de tecnologia rodoviária e ferroviária sustentável, visando à ampliação da capacidade dos modais de transportes existentes;
 VII – fomento ao desenvolvimento e à implantação de novas tecnologias de gestão, operação e controle de transporte coletivo;
 VIII – intervenções viárias que proporcionem maior fluidez e segurança à circulação de veículos, pedestres e ciclistas;
 IX – implantação de medidas para ampliar o uso da bicicleta e os deslocamentos de pedestres nas viagens diárias, assegurando-se conforto e segurança para os ciclistas e para os pedestres;
 X – tratamento especial na inserção de polos geradores de viagens, por meio de instituição de instrumentos legais que promovam a adequada acessibilidade aos empreendimentos, garantindo-se a mobilidade de todos os usuários, bem como o desempenho operacional seguro e eficaz dos sistemas viário e de transportes;
 XI – regulação da oferta de vagas de estacionamento onde for necessária, como forma de reduzir a circulação de veículos de transporte individual ou privado, para a viabilidade de padrões sustentáveis de mobilidade. (Lei nº 4566/2011, art. 4º, incisos I a XI)

9 ESTRATÉGIAS (envolvem diretrizes, que orientam a especificação de ações, que se subdividem em programas, para o alcance de um resultado específico)

-
- I – eleição das ações e intervenções a serem implementadas prioritariamente, de forma a possibilitar a instituição de instrumentos legais que permitam maior participação e interação com os demais setores do Governo e dos municípios do Entorno envolvidos;
- II – implantação de sistema permanente de planejamento das questões relativas à mobilidade, atuando-se de forma integrada com os órgãos do Governo e dos municípios do Entorno;
- III – adoção de mecanismos de monitoramento da implantação do PDTU/DF, com o acompanhamento do desempenho da mobilidade, por meio de análise de indicadores relativos aos sistemas de transporte coletivo, aos modos não motorizados e ao sistema de trânsito e viário;
- IV – implantação do sistema viário estruturador em consonância com o estabelecido neste Plano, com os instrumentos de política urbana, com o PDOT e com os Planos Locais;
- V – implantação de sistemas de controle operacional, cadastral, de bilhetagem e de informação ao usuário;
- VI – intensificação da regularização, da renovação e da adequação da frota. (Lei nº 4566/2011, art. 8º, incisos I a VI)
-

A implementação das propostas para cada um dos eixos de transporte do STPC/DF será precedida de estudos particularizados, com precisão e nível de detalhamento superiores aos do PDTU/DF para confirmação de sua viabilidade técnica, econômica, social e ambiental, e de seu impacto financeiro-orçamentário sobre as contas do Distrito Federal. Lei nº 4566/2011, art. 9º)

9.1 **AÇÕES** (Foram definidos projetos e especificadas ações?)

Foi apresentada correlação entre situação atual, objetivos e ações para as seguintes áreas temáticas:

Transporte não motorizado (Relatório Final PDTU, item 9.6.2, a)

Transporte coletivo (Relatório Final PDTU, item 9.6.2, b)

Trânsito e sistema viário (Relatório Final PDTU, item 9.6.2, c)

Foram definidas ações de curto prazo, relacionadas aos problemas que lhes deram causa, por área temática:

Aspectos institucionais (Relatório Final PDTU, item 9.7.1)

Transporte coletivo (Relatório Final PDTU, item 9.7.2)

Serviço de táxi (Relatório Final PDTU, item 9.7.3)

Sistema viário e trânsito (Relatório Final PDTU, item 9.7.4)

Transporte não motorizado (Relatório Final PDTU, item 9.7.5)

Foram consolidadas as ações de curto, médio e longo prazo, por área temática:

Transporte público coletivo (Relatório Final PDTU, item 10.1.1 Curto prazo, a)

Viário e trânsito (Relatório Final PDTU, item 10.1.1 Curto prazo, b)

Transporte não motorizado (Relatório Final PDTU, item 10.1.1 Curto prazo, c)

Transporte público coletivo (Relatório Final PDTU, item 10.1.2 Médio e longo prazo, a)

Viário e trânsito (Relatório Final PDTU, item 10.1.2 Médio e longo prazo, b)

Transporte não motorizado (Relatório Final PDTU, item 10.1.2 Médio e longo prazo, c)

9.1.1 **Ações definidas para Transporte público coletivo**

- 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;
- 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;
- IV – implantar bilhetagem informatizada que permita maior flexibilidade nas integrações, bem como maior controle do sistema;
- V – implantar controle e monitoração operacional por meio do Sistema Inteligente de Transporte – ITS;
- 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;
- XI – implantar mecanismos de controle e monitoramento de custos e receitas visando otimizar os ajustes financeiros entre gestores e operadores do sistema integrado; (Lei nº 4566/2011, art. 14, incisos I, III a VI, XI)

9.1.1.1 Medidas operacionais de reestruturação para a racionalização do sistema de transporte coletivo de passageiros:

- I – mudança do modelo operacional com a criação de linhas troncais, alimentadoras e distribuidoras integradas;
- II – implantação da integração aberta e temporal;
- III – ajuste dos intervalos temporais entre veículos, adequando-se a capacidade à demanda;
- IV – implantação de ações de priorização da circulação dos modos coletivos em relação ao transporte individual e de carga;
- V – utilização de veículos dotados de tecnologia sustentável de ponta e acesso universal;
- VI – articulação com os municípios do Entorno para a implantação de um único sistema integrado de transporte coletivo. (Lei nº4566/2011, art. 15, incisos I a VI)

Permanece a necessidade de sua ampla reestruturação, não só nos aspectos operacionais, em que, por exemplo, **devem ser revistas diversas linhas de ligação e circulares internas para operação nos terminais de ponta** (Terminal Asa Sul e Asa Norte), **quanto no funcionamento interno de cada terminal, reavaliando-se a infraestrutura e os serviços existentes.** (Relatório Final PDTU, item 5.2, § 13)

Uma medida também necessária é a **reorganização das linhas que operam na Rodoviária do Plano Piloto.** Como as linhas interestaduais que atualmente operam na Rodoferroviária foram transferidas para a nova Rodoviária (próxima à estação Shopping do metrô), deve-se avaliar o **remanejamento de algumas linhas da Rodoviária do Plano Piloto para a Rodoferroviária, particularmente as linhas do Entorno.** (Relatório Final PDTU, item 5.2, § 14)

Revisão do planejamento operacional da rede de linhas do DF e Entorno;
 Implantação dos eixos estruturantes de transporte, compreendendo: tratamento prioritário para o transporte coletivo, construção e reforma de terminais, implantação de sistema de controle e de informação ao usuário; renovação e adequação da frota; expansão / aumento de capacidade do sistema ferroviário. As obras distribuem-se nas áreas Central, Oeste, Sudoeste, Sul e Norte.
 Melhoramento da capacidade de gestão do transporte coletivo (DF e Entorno);
 Regularização dos contratos com os operadores. (Relatório Final PDTU, item 9.6.2, b)

Elaborar procedimentos para regularização dos serviços atuais.
 Estabelecer ações de controle e fiscalização.
 Realizar ajustes para racionalização da rede regularizada.
 Monitorar continuamente a oferta e a demanda dos serviços. (Relatório Final PDTU, item 9.7.1, Quadro 27)

9.1.1.2 Medidas de infraestrutura para reestruturação do TC:

- I – implantação do Sistema Inteligente de Transporte – ITS;
- II – adoção de medidas de incentivo à integração entre os modos coletivos, bicicleta e automóvel particular, por meio da implantação de estacionamentos e paraciclos ou bicicletários, próximos aos terminais e estações de integração;
- III – instituição de rede viária básica estrutural de transporte coletivo;
- IV – expansão e implantação de infraestrutura ferroviária e rodoviária. (Lei nº4566/2011, art. 16, incisos I a IV)

Para uma futura integração física e tarifária entre o STPC/DF e o serviço semiurbano, serão necessários **estudos que visem à compatibilização dos modelos de remuneração e delegação adotados**. (Relatório Final PDTU, item 5.2, § 16)

[...] **cobertura dos benefícios de gratuidades e descontos introduzidos mediante legislação distrital**, a exemplo do ocorrido com o benefício concedido aos estudantes. (Relatório Final PDTU, item 5.2, § 17)

9.1.1.3 Medidas para instituição da rede viária básica estrutural de tc:

- I – consolidação da rede viária de transporte existente, observando-se as seguintes metas de curto e médio prazo:
 - a) faixas prioritárias ou exclusivas de ônibus, de acordo com a demanda;
 - b) melhoria viária, por meio de duplicação, construção, adequação geométrica de vias e melhoria dos acessos aos terminais e pontos de transferência;
- II – implantação de eixos estruturais de transporte coletivo, a médio e longo prazo, interligando-se as Regiões Administrativas e municípios do Entorno com a área central de Brasília e demais polos centralizadores e priorizando-se a circulação do transporte coletivo, mediante a utilização de faixas exclusivas e prioritárias e a expansão do modo ferroviário, além de ciclovias e infraestrutura de apoio à população usuária. (Lei nº4566/2011, art. 17, incisos I e II)

A Tabela 59: Custos estimados para a alternativa selecionada apresenta as intervenções e custos estimados por Eixo de transporte (Relatório Final PDTU, item 9.1.8, Tabela 59)

9.1.1.4 Medidas para remodelação da rede de terminais de forma a se adequar ao modelo operacional integrado:

- I – sistema de informação ao usuário, inclusive acessível às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, por intermédio de painéis informativos e de mensagens variáveis, mapas, mensagens sonoras e escritas, com a participação de agentes públicos para esclarecer dúvidas e informar sobre o STPC/DF;
- II – estrutura de controle operacional dos veículos que operam no Sistema, visando à melhoria da mobilidade de passageiros e veículos;
- III – características físicas e operacionais que facilitem o transbordo dos usuários, com menor distância a ser percorrida entre o embarque e o desembarque, em condições de segurança, proteção e acessibilidade universal;
- IV – sistema viário de acesso aos terminais de integração e pontos de parada dotado de condições seguras de circulação e conforto, priorizando-se as demandas das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. (Lei nº4566/2011, art. 18, incisos I e IV)

Os **terminais necessitam de imediata revitalização e adequação**, para conformar-se à **acessibilidade universal e aos requisitos do novo modelo previsto para o Sistema Integrado** de Transporte. (Relatório Final PDTU, item 5.2, § 13)

Faz-se necessária uma **revisão ampla da metodologia de apropriação dos custos da planilha do modo rodoviário do STPC/DF, bem como de seus fatores de utilização de pessoal, de operação e administração, assim como, dos índices utilizados para consumo de combustível, de lubrificantes etc.** (Relatório Final PDTU, item 5.2, § 16)

A Tabela 60: Custo dos terminais apresenta o valor estimado para a reforma e construção de terminais (Relatório Final PDTU, item 9.1.8, Tabela 60)

[...] os projetos de construção e reforma de terminais e estações de transferência devem prever, desde que possível, área de estacionamento e parada de veículos, bem como facilidades para bicicletas, mediante a instalação de paraciclos ou bicicletários. (Relatório Final PDTU, item 9.2.4, § 3º)

Estruturar setor específico no órgão gestor para manutenção, administração e operação dos terminais, estações e pontos de parada.
 Adotar padrões de acessibilidade universal (rampas, piso tátil etc.) em projetos de terminais, estações e pontos de parada.
 Elaborar projeto de sistema padronizado de informação ao usuário em terminais, estações e pontos de parada.
 Definir tipologia e características dos pontos de parada. (Relatório Final PDTU, item 9.7.1, Quadro 27)

Implantar sistema de controle e cadastro da frota de veículos em operação e reserva.
 Intensificar renovação e adequação da frota. (Relatório Final PDTU, item 9.7.2, Quadro 27)

9.1.2 Ações definidas para o Transporte público individual

Promover a delegação da operação do serviço pré-pago no Distrito Federal a cooperativas de taxistas.
 Promover a delegação da operação do serviço pré-pago no Distrito Federal a empresas especializadas.
 Licitar permissões específicas para taxi com acessibilidade universal.
 Elaborar e manter cadastro operacional dos serviços de táxi, mototáxi e motofrete.
 Reforçar a fiscalização dos serviços mediante dotação de equipe, infraestrutura de apoio e campanhas de conscientização. (Relatório Final PDTU, item 9.7, 9.7.3, Quadro 28)

9.1.3 Ações definidas para o Transporte não motorizado

9.1.3.1 Medidas de incentivo ao uso do transporte não motorizado:

I – criação e adequação de espaço viário seguro e confortável para o pedestre, o ciclista e a pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida;
 II – adoção de medidas de uso e ocupação do solo que favoreçam a redução das necessidades de deslocamentos motorizados;
 III – realização de campanhas educativas, informativas e publicitárias. (Lei nº4566/2011, art. 20, incisos I a III)

9.1.3.2 Modo cicloviário:

II – a integração aos modos coletivos de transporte com a construção de bicicletários e paraciclos junto às estações e terminais;
 III – a construção e a incorporação de ciclovias e de sinalização específica;
 IV – promoção de campanhas de educação para o trânsito, voltadas para a presença de ciclistas nas vias;
 V – a uniformização dos projetos cicloviários;
 VI – implantação do Sistema de Bicicletas Públicas. (Lei nº4566/2011, art. 22, incisos II a VI)

Elaborar manual para uniformização dos projetos cicloviários.
 Identificar e implantar trechos cicloviários de ligação com terminais de ônibus.
 Implantar paraciclos ou bicicletários em terminais de ônibus.
 Realizar programa de manutenção da infraestrutura cicloviária.
 Complementar projetos de sistema cicloviário com sinalização específica.
 Promover programas educacionais de respeito ao ciclismo.
 Realizar pesquisas de satisfação do usuário.
 Avaliar condições da infraestrutura.
 Avaliar condições de segurança do ciclista.
 Fiscalizar o respeito à ciclovias.
 Fiscalizar realização de manutenção da infraestrutura. (Relatório Final PDTU, item 9.7.5, b, Quadro 35)

9.1.3.3 Modo à pé:

- I – requalificar e padronizar os espaços públicos de calçadas, passeios, travessias e pontos de parada, mantendo-os livres e acessíveis, destinando-os ao uso primordial pelos usuários e respeitando seus desejos de deslocamento, de acesso, de espera pelo transporte coletivo e de permanência;
- II – definir áreas prioritárias para implantação de calçadas e travessias, observando-se normas técnicas de acessibilidade;
- III – tratar locais críticos para pedestres, com medidas moderadoras de tráfego voltadas à redução de velocidade dos veículos e à melhoria ambiental do espaço urbano;
- IV – implantar passarelas, semáforos de pedestres ou faixas de pedestres;
- V – lançar programas educativos voltados à segurança de pedestres. (Lei nº4566/2011, art. 23, incisos I a V)

Implantação e recuperação de calçadas nas áreas urbanas do DF e Entorno;
 Adequação de calçadas e dos acessos a edificações, terminais e pontos de parada às normas de acessibilidade universal;
 Implantação e manutenção de faixas de pedestres e passarelas para pedestres em áreas urbanas e rodovias na área de estudo. (Relatório Final PDTU, item 9.6.2, a)

Elaborar normas de implantação de calçadas, travessias e pontos de parada.
 Definir áreas prioritárias para implantação de calçadas e travessias.
 Implantar calçadas e travessias, observando normas técnicas de acessibilidade, para pedestres na área de estudo.
 Fiscalizar o uso e ocupação das calçadas.
 Recuperar ou manter calçadas e travessias.
 Tratar locais críticos para pedestres:
 medidas moderadoras de tráfego – *traffic calming*, voltadas à redução de velocidade dos veículos e à melhoria ambiental do espaço urbano;
 implantação de passarelas, semáforos de pedestres ou faixas de pedestres.
 Lançar programas educativos voltados para a segurança do pedestre. (Relatório Final PDTU, item 9.7.5, a, Quadro 34)

9.1.4 Ações definidas para o Sistema viário e Estacionamentos

Implantação dos eixos de transporte, conforme discriminados no PDTU, por região: Oeste, Sul, Sudoeste, Norte, Área Central. (Lei nº 4566/2011, art. 25, incisos I a V)

Execução de plano de ação para inspeção diária nos pontos de maior movimento e em horários de pico, identificando e corrigindo interferências no sistema viário e em suas condições de segurança. (Lei nº4566/2011, art. 27)

Desenvolvimento de planos de ações com diretrizes para a execução de obras e realização de eventos que interfiram na circulação viária. (Lei nº4566/2011, art. 27, parágrafo único)

A Tabela 59: Custos estimados para a alternativa selecionada apresenta as intervenções e custos estimados por Eixo de transporte (Relatório Final PDTU, item 9.1.8, Tabela 59)

Aumento da capacidade viária nos principais eixos estruturantes;
 Eliminação de gargalos e descontinuidades no sistema viário principal;
 Adoção de práticas de gestão do trânsito, com ênfase na operação do trânsito, controle do uso da via e avaliação dos impactos no trânsito causados pelo polos geradores;
 Desenvolvimento de planos de mobilidade locais;
 Desenvolvimento de políticas de segurança de trânsito, estacionamento e de movimentação de cargas. (Relatório Final PDTU, item 9.6.2, c)

Identificar principais pontos críticos de acidentes.
Coletar, analisar e sistematizar dados estatísticos de acidentes.
Propor e tratar locais críticos de acidentes.
Definir procedimentos de fiscalização de obras rodoviárias.
Intensificar manutenção do uso de dispositivos eletrônicos de controle de infrações de trânsito.
Implantar e manter ondulações transversais, em consonância com normas do DER/DF.
Implantar programa de inspeção veicular, em atendimento ao art. 104 do Código de Trânsito Brasileiro.
Promover a aplicação da suspensão do direito de dirigir para os infratores contumazes.
Promover gestões governamentais para dotar o DETRAN e o DER de pessoal técnico qualificado em quantidade suficiente. (Relatório Final PDTU, item 9.7.4, a, Quadro 29)

Promover campanhas educativas para sensibilização de condutores, passageiros e pedestres com relação ao comportamento no trânsito.
Incentivar a mobilização da sociedade em prol da segurança de trânsito.
Promover atuação mais intensa do DETRAN no aprimoramento das escolas de formação de condutores.
Promover a reciclagem dos condutores com CNH suspensa.
Intensificar, apoiar e melhorar as atividades da Escola Vivencial de Trânsito do DER – Transitolândia. (Relatório Final PDTU, item 9.7.4, a, Quadro 29)

Desenvolver e implementar planos de mobilidade e circulação locais, com medidas como hierarquização viária, revisão da circulação, adequação da geometria, sinalização, articulação com sistema viário principal, e de proteção aos pedestres e ciclistas.
Revisar a circulação viária, com indicação dos sentidos de circulação das vias e proposta de alterações na mão direcional, de forma a eliminar descontinuidades e gargalos.
Adequar a hierarquia viária, de forma a consolidar um sistema viário com características físicas compatíveis com a função de cada via.
Identificar pontos com problemas no desenho viário e propor melhorias na geometria viária, evitando pontos de conflito nas interseções e melhorias nos acessos.
Desenvolver sistema de orientação de tráfego, de forma a que usuários evitem rotas congestionadas.
Realizar intervenções viárias urbanas para eliminar descontinuidades e gargalos.
Adotar políticas de desestímulo ao uso do automóvel nas áreas centrais.
Estabelecer parâmetros urbanísticos mais restritivos em áreas com problemas de congestionamentos.
Elaborar manual para estudo de impactos de polos geradores de tráfego na circulação viária. (Relatório Final PDTU, item 9.7.4, b, Quadro 30)

Estabelecer e executar plano de ação para inspeção diária nos pontos de maior movimento e em horários de pico, identificando e corrigindo interferências no sistema viário e em suas condições de segurança.
Desenvolver plano de ação com diretrizes para a execução de obras e realização de eventos que interfiram na circulação viária, que abranja: procedimentos para autorização de execução de obras e realização de eventos definindo início, duração, itinerários de acesso e alternativos e proposta de sinalização; monitoramento de obras e eventos autorizados e quanto à ocorrência daqueles irregulares. (Relatório Final PDTU, item 9.7.4, c, Quadro 31)

Revisar diretrizes do DETRAN e do DER para os estudos de impactos na circulação viária devido à implantação de polos geradores de tráfego.
Impacto no sistema viário devido à implantação inadequada de polos geradores de tráfego.
Promover ações junto às administrações regionais para que não se liberem licenças para a construção de polos geradores de tráfego sem ouvir o DETRAN ou o DER.
Realizar operações de fiscalização da observância das exigências do DETRAN e do DER para polos geradores de tráfego quanto às vagas de estacionamento ofertadas.
Aumentar e capacitar equipes técnicas do DETRAN e do DER para análise de propostas de polos geradores de tráfego. (Relatório Final PDTU, item 9.7.4, e, Quadro 33)

9.1.4.1 Estacionamentos:

I – demarcação de áreas públicas de estacionamento, alterando-se a sinalização horizontal e vertical com vistas ao ordenamento, ao aumento do número de vagas e à regulamentação;

II – identificação de áreas com problemas na relação entre oferta e demanda de estacionamento;

III – elaboração de estudo para regulamentar as operações de carga e descarga;

IV – elaboração de estudo para solucionar problemas de demanda de estacionamento: limitação, implantação ou restrição nas vias públicas e implantação de estacionamentos privados;

V – articulação com demais órgãos do governo para elaboração conjunta de políticas. (Lei nº 4566/2011, art. 28, incisos I a V)

Revisar projetos de demarcação de áreas públicas de estacionamento, alterando a sinalização horizontal, visando ao ordenamento e ao aumento no número de vagas. Elaborar projeto de sinalização vertical, com a regulamentação das áreas de estacionamento (proibições, horários, carga e descarga, vagas para idosos e pessoas portadoras de deficiências).

Intensificar operações de fiscalização de estacionamento irregular, principalmente das infrações que afetem a circulação viária: veículos estacionados em curvas, em filas duplas etc.

Identificar áreas com problemas na relação entre oferta e demanda por estacionamento.

Elaborar estudo para solucionar problemas da demanda por estacionamento: limitação de estacionamento, implantação de estacionamentos rotativos nas vias públicas, implantação de estacionamentos privados etc.

Elaborar estudo para regulamentar as operações de carga e descarga. (Relatório Final PDTU, item 9.7.4, d, Quadro 32)

9.1.5 Ações definidas para os Aspectos institucionais

O Distrito Federal **estabelecerá com os entes da federação com jurisdição sob os transportes públicos coletivos de interesse da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – RIDE mecanismos jurídicos que deem sustentação a soluções institucionais para integrar o STPC/DF ao serviço rodoviário interestadual semiurbano de ligação com o Distrito Federal**, assim como aos serviços internos dos municípios da mesma região. (Lei nº 4566/2011, art. 30)

[...] (situação institucional) exige **identificar formas de garantir longevidade às iniciativas de organização do transporte coletivo do Distrito Federal e de sua integração com os demais setores de governo e com os municípios do entorno imediato do DF**. (Relatório Final PDTU, item 5.5.8, § 4º)

[...] **definir uma equação organizativa que poderá aumentar a probabilidade de instalação dessa longevidade e dessa gestão integrada**. Essa equação não pode ser mantida e garantida isoladamente pelo Governo do Distrito Federal e será viável na medida em que se conseguir a união dos esforços de todos os atores envolvidos, resultando em um modelo de gestão que não esteja vinculado a entendimentos circunstanciais de dirigentes do momento e em planos que mudam a cada governo. (Relatório Final PDTU, item 5.5.8, § 4º)

O Decreto nº 31.083, de 25 de novembro de 2009, que institui o Conselho Gestor do Sistema Integrado de Transporte do Distrito Federal e aprova o Regulamento da Câmara de Compensação de Receitas e Créditos do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, define como integrantes do Conselho apenas entes do Distrito Federal. Dessa forma, **um novo instrumento jurídico deverá ser criado incorporando os operadores das linhas do serviço semiurbano**. (Relatório Final PDTU, item 9.2.3, e, § 5º)

Monitorar, avaliar e promover melhorias relativas à organização da Secretaria de Estado de Transportes e da DFTRANS e reformular, implantar e estabelecer manuais de processos, procedimentos e instrumentos de trabalho.

Adequar o quadro de pessoal permanente e de cargos comissionados da Secretaria de Estado de Transportes e da DFTRANS, de acordo com as exigências de gestão do STPC.

Capacitar gerencial, técnica e administrativamente as equipes da Secretaria de Estado de Transportes e da DFTRANS. (Relatório Final PDTU, item 9.7.1, Quadro 26)

Realizar programa de capacitação da equipe técnica do órgão gestor e promover sua dotação de recursos financeiros e materiais.

Implantar sistema de controle operacional, cadastral, de bilhetagem e de informação ao usuário.

Realizar programas de fiscalização e vistoria de frota e de manutenção de pontos de parada e terminais. (Relatório Final PDTU, item 9.7.1, Quadro 27)

9.2 INSTRUMENTOS DE FINANCIAMENTO

9.2.1 É possível identificar a estratégia adotada para a estimativa dos custos de cada projeto ou ação?

O custo estimado para a alternativa selecionada é apresentado na Tabela 59. Os custos foram agrupados por eixo de transporte e separados por obra viária. Estes custos consideram os valores para a construção das obras de infraestrutura viária, implantação das estações de transferência e ciclovias.

Na Tabela 59 são apresentados os custos para construção e reforma dos terminais.

Na Tabela 60 é apresentado um resumo com os custos da alternativa selecionada. (Relatório Final PDTU, item 9.1.8)

9.2.2 Foram definidas fontes de recursos financeiros para subsidiar as ações?

Não foi identificada qualquer indicação de fonte de recursos financeiros para subsidiar as ações.

9.3 INSTRUMENTOS DE ATUAÇÃO

9.3.1 Foram definidos os responsáveis pela realização das ações (estrutura institucional) integrantes de cada programa (financiamento, regulação, gestão, operação/execução, comunicação)?

Compete à Secretaria de Estado de Transportes, como órgão responsável pela gestão do PDTU/DF:

I – planejar, coordenar, supervisionar, executar e avaliar a política de transporte e mobilidade e a regulamentação dos serviços de transporte urbano do Distrito Federal;

II – estabelecer metas de curto, médio e longo prazo para os transportes urbanos do Distrito Federal e de ligação com os municípios do Entorno, com vistas à melhoria da mobilidade da população;

III – definir instrumento básico da política de transporte e de orientação dos agentes públicos e privados que operam no território do Distrito Federal;

IV – desenvolver os instrumentos legais que integram o STPC/DF em consonância com o PDTU/DF e o PDOT, que constituem parte do processo contínuo e integrado de planejamento e integração setorial;

V – manter permanentemente canais de informação e de comunicação com o usuário, de forma a divulgar as ações implementadas, facilitar a participação, democratizar o acesso às informações e promover a transparência da gestão;

VI – manter programas de educação para a mobilidade, em consonância com o órgão de trânsito, devendo-se abordar temas como trânsito e circulação de pessoas, bens, serviços e veículos;

VII – consolidar, monitorar e atualizar as informações do PDTU/DF em um Banco de Dados Georreferenciado. (Lei nº 4566/2011, art. 6º, incisos I a VII)

O art. 1º (Lei nº 4011/2007) elenca a **competência** do Distrito Federal, por intermédio da **Secretaria de Estado de Transportes**, para planejar, **regulamentar**, organizar, delegar, definir políticas tarifárias e controlar todas e quaisquer modalidades ou categorias de serviço relativas ao **transporte público coletivo** integrante do Sistema de Transporte do Distrito Federal, e ainda para a promoção do planejamento dos serviços com as políticas de desenvolvimento urbano do DF. (Relatório Final PDTU, item 3.6.1, c, § 8º)

Determina o art. 3º da Lei (4011/2007) que a **gestão do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal — STPC/DF será exercida por entidade autárquica. As atribuições da entidade autárquica são** o planejamento, gerência, **controle e fiscalização de todas as atividades inerentes à execução dos serviços de transporte público coletivo.** (Relatório Final PDTU, item 3.6.1, c, §§ 8º e 9º)

O modo rodoviário pode ser operado por pessoas jurídicas, públicas e privadas, e ainda por autônomos. Já o modo metroviário é operado pela Companhia do Metropolitano do Distrito Federal (Metrô/DF). (Relatório Final PDTU, item 3.6.1, c, § 12)

Quando direta, **a prestação dos serviços de transporte público coletivo pelo Distrito Federal far-se-á por intermédio da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal, da Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília Limitada (TCB) ou de qualquer outro ente público que venha a ser criado com esse objetivo.** (Relatório

Final PDTU, item 3.6.1, c, § 14)

Compete à entidade gestora a fiscalização do STPC/DF, a autuação e aplicação de penalidades, consistindo a fiscalização no acompanhamento permanente da operação do serviço, visando ao cumprimento dos instrumentos de delegação e da legislação pertinente. (Relatório Final PDTU, item 3.6.1, c, § 15)

A execução indireta de serviço de transporte público coletivo se dará por meio de delegação, precedida de procedimento licitatório. (Relatório Final PDTU, item 3.6.1, d, § 8º)

A ANTT assume papel importante no arranjo institucional de gestão do transporte do DF e de seu Entorno, na medida em que, por suas finalidades, exerce diretamente a competência de órgão gestor e concessionário do transporte público coletivo de passageiros entre os municípios dos estados de Goiás e de Minas Gerais que compõem a RIDE – Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno. (Relatório Final PDTU, item 3.6.2, a, § 4º)

Compete à Secretaria de Estado de Transportes, promover e realizar processo licitatório e outorgar permissões e concessões, quando da prestação indireta dos serviços de transporte público de passageiros e de sua infraestrutura. (Relatório Final PDTU, item 3.6.2, b, § 1º)

Como órgãos vinculados à ST tem-se, por um lado, a DFTRANS – autarquia, órgão gestor do STPC/DF, a TCB – empresa operadora pública do STPC/DF, a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – METRÔ/DF – empresa pública responsável pelo planejamento, projeto, construção, implantação, operação e manutenção do transporte público coletivo sobre trilhos no Distrito Federal. (Relatório Final PDTU, item 3.6.2, b, § 2º)

No que concerne ao Sistema Rodoviário do Distrito Federal, vincula-se também à ST o DER/DF – Departamento de Estradas de Rodagem, entidade autárquica voltada para o planejamento, a expansão, a manutenção, a conservação, a operação, a fiscalização e o monitoramento do SRDF. Frente ao Sistema Nacional de Trânsito, o DER/DF é nomeado, conforme preconiza o CTB - Código de Trânsito Brasileiro, como Órgão Executivo Rodoviário de Trânsito do Distrito Federal. Ressalte-se que as obras de infraestrutura viária no DF são executadas pela Secretaria de Estado de Obras, por meio da NOVACAP – Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil. (Relatório Final PDTU, item 3.6.2, b, § 3º)

DETRAN – Departamento de Trânsito do Distrito Federal, a Polícia Militar do Distrito Federal, pelo Batalhão de Policiamento de Trânsito – No âmbito do Sistema Trânsito do DF desempenha ainda função de importância na área de segurança e fiscalização do trânsito, em linha com o DETRAN/DF, a Polícia Militar do Distrito Federal, vinculada à mesma Secretaria, pelo Batalhão de Policiamento de Trânsito – BPTRAN e pela Companhia de Policiamento Rodoviário - CPRV. (Relatório Final PDTU, item 3.6.2, b, § 5º)

No campo do Desenvolvimento Urbano, cabe à SEDUMA a função de órgão coordenador do Sistema de Planejamento Urbano do DF – o SISPLAN, composto pelos diversos segmentos de governo e por instâncias de participação da sociedade, dentre as quais o CONPLAN – Conselho de Planejamento Territorial e Urbano do DF, do qual faz parte a Secretaria de Transportes. À SEDUMA estão postas competências complementares relativas às questões de acessibilidade, por meio de uma Comissão Permanente de Acessibilidade, e de mobilidade no território do DF. (Relatório Final PDTU, item 3.6.2, b, § 7º)

No campo do meio ambiente, dadas as interfaces evidentes entre o planejamento e a operação do transporte urbano e do trânsito com as questões ambientais, cita-se o IBRAM – Instituto Brasília Ambiental, como órgão executivo do sistema de meio ambiente, vinculado à SEDUMA. (Relatório Final PDTU, item 3.6.2, b, § 8º)

9.4 INSTRUMENTOS DE COMUNICAÇÃO

9.4.1 É possível identificar a elaboração de um plano de comunicação abrangendo:

Na página da Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade (SEMOB) foi criado um ambiente exclusivo para publicar os Relatórios e divulgar o andamento do Plano, incluindo a realização de reuniões de trabalho, seminários e audiências públicas. (<https://www.semob.df.gov.br/relatorios-tecnicos/>)

O PDTU contemplou Programa de Comunicação Social e Ambiental com foco nos impactos sociais e ambientais e nas medidas mitigadoras aplicáveis. (Relatório Final PDTU, item 9.3.2, a)

A etapa de desenvolvimento do plano?

Os Relatórios de Andamento apresentam as atividades desenvolvidas no período e cronograma de execução. (<https://www.semob.df.gov.br/relatorios-tecnicos/>)

Calendário de audiências e consultas públicas e das oficinas de trabalho?

Na página da SEMOB foi criado um ambiente exclusivo para divulgar a realização de seminários e audiências públicas. (<https://www.semob.df.gov.br/relatorios-tecnicos/>)

Relatórios parciais?

Constam na página da SEMOB os Relatórios Técnicos de 01 a 12, contendo as análises e resultados obtidos nas etapas executadas. (<https://www.semob.df.gov.br/relatorios-tecnicos/>)

Definição dos veículos de comunicação?

Na página da Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade (SEMOB) foi criado um ambiente exclusivo para publicar os Relatórios e divulgar o andamento do Plano, incluindo a realização de reuniões de trabalho, seminários e audiências públicas.

A etapa de implementação?

Não se observou a publicação e atualização periódica e organizada da etapa de implementação do PDTU/DF, todavia, no sítio da Secretaria de Estado de Transportes é possível verificar a existência de ambientes destinados à divulgação de licitações e contratos, bem como dos regulamentos aprovados

Relatórios de andamento?

Constam no site da Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade (SEMOB) os Relatórios de Andamento de 01 a 08, contendo o planejamento das etapas, bem como a descrição das atividades realizadas por período. (<https://www.semob.df.gov.br/relatorios-tecnicos/>)

Prestação de contas?

Não se identificou prestação de contas sistematizada e periódica das ações realizadas em função do PDTU/DF.

NÍVEL OPERACIONAL**10. IMPLEMENTAÇÃO****10.1 Foram encaminhados ou aprovados os regulamentos que viabilizam as ações?**

A Lei nº 4.566, de 04 de maio de 2011, que dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/ DF e dá outras providências

Decreto nº 33.158, de 26 de agosto de 2011, que institui o Comitê Gestor da Política de Mobilidade Urbana por Bicicletas no Distrito Federal

Decreto nº 33.741, de 28 de junho de 2012, que regulamenta o artigo 20 da Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, no que diz respeito às normas viárias, conceitos gerais e parâmetros para dimensionamento de sistema viário urbano para o planejamento, elaboração e modificação de projetos urbanísticos (em revisão quanto às normas para travessias e com previsão de conclusão em 2014 > foi revogado pelo Decreto 38047 de 09/03/2017)

Decreto nº 33.937, de 09 de outubro de 2012, que cria grupo de trabalho para apoiar os órgãos de trânsito e transporte do Distrito Federal na análise de relatórios de impacto de trânsito

Decreto nº 34.530, de 25 de julho de 2013, que instituiu o Fórum de Mobilidade por Bicicleta do Distrito Federal

Decreto nº 34.495, de 27 de junho de 2013, que institui a integração tarifária do novo modelo do STPC/DF

Portaria nº 44, de 15 de abril de 2013, que institui a Comissão de acompanhamento, avaliação e recebimento dos projetos executivos para a readequação do corredor Oeste, sob a coordenação da Secretaria de Obras.

Lei nº 5323, de 07 de março 2014, que dispõe sobre a prestação do serviço de táxi no Distrito Federal e dá outras providências

Não foram identificados parâmetros legais a serem incorporados na legislação afeta ao planejamento urbano (PDOT) ou ainda, ao planejamento de transportes.

10.2 **Foram licitadas e/ou contratadas obras ou serviços especificados?**

A PLANILHA DE MONITORAMENTO DAS AÇÕES/PROJETOS apresenta o estágio em 2013 dos projetos e ações elencados no PDTU/DF (2011), conforme as metas estabelecidas no item 9.6.2 Monitoramento das ações – Relatório Final PDTU/DF. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2, Planilha de Monitoramento das Ações/Projetos, pg. 7 a 23)

Na planilha são apresentadas ainda informações sobre os responsáveis por cada ação, bem como a previsão de término do estágio atual e a previsão de término de toda a ação.

10.3 **Foram executadas as ações?**

A PLANILHA DE MONITORAMENTO DAS AÇÕES/PROJETOS apresenta o estágio em 2013 dos projetos e ações elencados no PDTU/DF (2011), conforme as metas estabelecidas no item 9.6.2 Monitoramento das ações – Relatório Final PDTU/DF. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2, Planilha de Monitoramento das Ações/Projetos, pg. 7 a 23)

Foi identificada ação externa de auditoria do TCDF, denominada Auditoria operacional realizada com intuito de avaliar o andamento e o cumprimento de metas, objetivos e diretrizes estabelecidas no PDTU/DF, instituído por meio da Lei Distrital n.º 4.566/2011, bem como avaliar as medidas adotadas pela Semob/DF com vistas ao saneamento das falhas relativas à locação de espaços publicitários nos veículos do Sistema de Transporte Público Coletivo (STPC) (TCDF, 2020).

A partir da apuração feita pelo TCDF em 2020, foi possível verificar a situação das ações especificadas para as áreas temáticas de eixos estruturantes, terminais, sistema metroviário e implantação do CCO, para o horizonte de implementação do PDTU (10 anos).

Os resultados desta apuração constam do item 12.3, referente à avaliação dos resultados.

O item 2 do Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF contempla ainda descrição das ações apuradas por eixo temático:

Eixos estruturantes:

O Departamento de Estradas de Rodagem – DER é o responsável pela execução das obras dos eixos estruturantes sul, sudoeste e norte, tendo executado parte do eixo oeste, especificamente 11,5km do corredor, trecho da DF-085 (EPTG). (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.1, pg. 24, § 3º)

O BRT Sul encontra-se em fase final de implantação com expectativa de entrega para meados de 2014. Para os demais eixos, norte e sudoeste, foram realizados processos licitatórios para a elaboração dos projetos básico e executivo. O projeto executivo do Eixo Norte está sendo finalizado pela consultora contratada, com previsão de licitar a obra em meados de 2014. O trecho da DF-003 (EPIA) entre o Colorado e o Catetinho já foi licitado e encontra-se em obras com prazo previsto de finalização em 24 meses. No Eixo Sudoeste, o projeto básico encontra-se em elaboração, por empresa que venceu a licitação. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.1, pg. 24, § 7º)

Com relação ao Eixo Leste, na licitação realizada pela Secretaria de Estado de Transportes, com vista à regularização das delegações, foi definida a operação por bacias, sendo que na Bacia 2 foram incluídos o eixo sul e o eixo leste. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.1, pg. 24, § 8º)

Não há previsão, no momento, de que ocorram intervenções viárias, com vista à implantação de corredor, no Eixo Leste. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.1, pg. 25, § 3º)

Na área central de Brasília estão previstas intervenções que priorizem a fluidez do trânsito de veículos, podemos destacar o trevo de triagem norte, em licitação, a reconstrução do viaduto da W3 Sul. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.1, pg. 25, § 4º)

Terminais:

Os terminais que deverão ser reformados encontram-se, em sua maioria, em licitação e os que serão construídos, alguns estão com as obras concluídas, outros em andamento ou em licitação (Planilha 1, em anexo). (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.1, pg. 25, § 9º)

Terminal de Integração Centro Metropolitano - desapropriado para construção do novo Centro Administrativo do GDF (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.1, pg. 25, § 11)

Terminal Park Way - construção postergada e os recursos transferidos para o Metrô/DF (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.1, pg. 26, § 1º)

Transporte Público Coletivo:

O Serviço Rural está requerendo uma nova avaliação e reestruturação por parte da Secretaria de Transportes e do órgão gestor, já que muitas das áreas operadas atualmente deixaram de ser rural e já se configuram como áreas urbanas. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.1, pg. 26, § 4º)

A DFTRANS instituiu grupo de trabalho (Instrução nº 203, de 22 de agosto de 2013) responsável em apresentar análise e proposta de alteração relativa à transição, integração e adequação ao novo modelo operacional, decorrente do Edital nº 001/2011 – ST. Instituiu ainda, Grupo Especial de Monitoramento Operacional do Transporte Público Coletivo do DF (Instrução nº 103, de 24 de março de 2014) [...] (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.1, pg. 26, § 6º)

Com relação à melhoria do controle operacional com a utilização de tecnologia de ponta, a DFTRANS está trabalhando na reforma da instalação física e em ajustes na arquitetura de dados do Centro de Controle Operacional – CCO; na licitação de software para o Centro de Supervisão Operacional – CSO, com vista ainda à implantação do Sistema de Informação ao Usuário; e na implantação do Sistema de Gerenciamento de Frota – GPS, em todos os veículos em operação no Serviço Básico do STPC/DF. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.1, pg. 26, § 7º)

A Companhia (Metrô DF) está finalizando os projetos para a abertura de mais três estações operacionais: 104, 106 e 110 Sul. Além disso, está em fase de conclusão o Termo de Referência que permitirá a acessibilidade em todas as estações do metrô. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.1, pg. 28, § 2º)

Encontra-se em andamento a expansão da Linha 1 do metrô com extensão de 7,5 km de via. Serão duas novas estações e mais 2,5 km de via em Ceilândia, duas novas estações e 4 km de via em Samambaia e a primeira estação da Asa Norte, localizada nas proximidades do Setor Comercial Norte (SCN), com 1 km de via até a altura do Hospital Regional da Asa Norte (HRAN). O projeto básico está em andamento e encontra-se em análise pela Caixa Econômica Federal para a liberação dos recursos do PAC da Mobilidade. A expectativa é que a licitação e as obras ocorram ainda este ano. A previsão de entrada em operação é de 36 meses após o início das obras. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.1, pg. 28, § 4º)

Adicionalmente foi contratada a Revisão do Projeto Funcional e Operacional, que irá apontar a necessidade de modernização tecnológica de equipamentos e de sistemas para garantir a oferta do serviço com maior qualidade. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.1, pg. 28, § 5º)

A Companhia do Metropolitano trabalha para implantar a Linha 1 do Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT), apontado nas alternativas 1A e 2 do PDTU/DF (2011), ligando o Aeroporto ao Terminal Asa Sul (TAS), passando pela W3 Sul e Norte, chegando ao Terminal Asa Norte (TAN). Esse projeto possui Licenciamento Ambiental e Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Social – EVTEA. Também foi elaborado o Anteprojeto de Engenharia do trecho entre o Aeroporto e o TAS, que está subsidiando o Termo de Referência para licitação pelo Regime Diferenciado de Contratação – RDC. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.1, pg. 28, § 6º)

Serviço semiurbano: não foram identificadas informações relativas aos avanços das ações afetas ao serviço semiurbano.

Gestão dos serviços públicos: não foram identificadas informações relativas aos avanços das ações afetas à gestão dos serviços públicos.

Modos não motorizados:

Quanto à construção de calçadas, houve três grandes licitações na Secretaria de Obras/ NOVACAP, sendo duas para construção de novas calçadas e uma para reforma de calçadas. No escopo da construção de novas calçadas foram priorizados itinerários completos na proximidade dos transportes coletivos e de equipamentos públicos.

(Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.2, pg. 32, § 4º e 5º)

Com relação aos responsáveis pela política e implementação das diretrizes voltadas aos modos não motorizados - pedestres e ciclistas, verifica-se que diferentes órgãos da hierarquia organizacional do Governo do Distrito Federal são responsáveis pelo planejamento, programação, implantação, fiscalização e manutenção, sem que haja integração das ações a serem empreendidas com vista à melhoria dos serviços oferecidos à população. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.2, pg. 33, § 4º)

[...] com a meta de alcançar 600 km de malha cicloviária implantada até 2014, incluído ciclovias e ciclofaixas, estavam concluídas, até a emissão do Relatório, 161 km de ciclovias e 80 km de ciclofaixas; em execução, 192 km de ciclovias; e previstas para execução, 146 km de ciclovias e 50 km de ciclofaixas. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.2, pg. 34, § 4º)

[...] foi realizado Chamamento Público para a implantação e operação em caráter experimental do serviço de aluguel de bicicletas. Inicialmente, a operação se dará na área central do Plano Piloto e visa garantir ao público que virá ao evento da Copa do Mundo mais uma opção de deslocamento até o Estádio Nacional. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.2, pg. 35, § 3º)

Sistema viário e trânsito:

O DER está elaborando edital, com previsão de término para junho de 2014, para implementar sistema de orientação de tráfego, de forma que os usuários evitem rotas congestionadas. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.3, pg. 35, § 11)

Nas intervenções viárias em andamento destacam-se: ligação Recanto das Emas – Samambaia; ligação EPAA (DF-010) com SCFA (EPAC - DF-097) - com problemas ambientais, e com projeto básico já elaborado, o aumento de capacidade da rodovia DF-095 (Estrutural). (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.3, pg. 36, § 1°)

As políticas de desestímulo ao uso do automóvel nas áreas centrais e o estabelecimento de parâmetros urbanísticos mais restritivos em áreas com problemas de congestionamentos estão sendo recomendados no Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico – PPCUB e na Lei de Uso e Ocupação do Solo – LUOS, que após aprovação no Conselho de Planejamento Territorial e Urbano do Distrito Federal – CONPLAN, serão submetidos à apreciação da Câmara Legislativa do DF. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.3, pg. 36, § 4°)

Com relação às intervenções no sistema arterial pode-se afirmar que as obras estão sendo executadas no eixo sul e área central, em alguns pontos de estrangulamento; e projetos estão em elaboração para os eixos oeste, norte e sudoeste. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.4, pg. 36, § 9°)

[...] a SEDHAB elaborou nova proposta de solução de desenho urbano com a colaboração do DETRAN e da Secretaria de Obras. Foi proposta a inversão de fluxos em algumas vias. Áreas objeto de intervenções: SCS – em andamento, SHS e Norte – para iniciar. Os novos parâmetros atendem às questões de circulação, principalmente, quanto à mobilidade, acessibilidade e paisagem urbana. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.4, pg. 36, § 12)

Quanto ao desenvolvimento de planos de mobilidade local, a SEDHAB propõe a incorporação das ações necessárias na elaboração dos Planos de Desenvolvimento Local de cada Região Administrativa. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.4, pg. 36, § 13)

Estacionamento:

A proposta em elaboração consiste na implantação de um sistema integrado de estacionamentos rotativos de superfície e garagens no Plano Piloto, sendo que esta solução integrada resultará em uma reorganização do espaço público, oferecendo maior oferta de vagas e trazendo viabilidade econômica para execução deste projeto. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.5, pg. 37, § 11)

Serviço de táxi:

O serviço pré-pago para as principais localidades no aeroporto ou nos terminais rodoviários, a exemplo do que existe em outras capitais, está no aguardo da publicação da lei, já aprovada pela Câmara Legislativa do DF. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.6, pg. 38, § 1°)

Aspectos institucionais:

[...] atualmente, a estrutura central da Secretaria de Transportes parece ter crescente nível de organização e interferência nos processos de planejamento e gestão do sistema. No atual governo foram estabelecidos grupos de trabalho voltados à busca de sincronia e energia entre os diferentes organismos do Distrito Federal que afetam de forma direta ou indireta o funcionamento do sistema de transportes. Esses grupos de trabalho visam à atuação coordenada e têm sido importantes para incrementar a atenção às proposições técnicas da Secretaria. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2.7, pg. 39, § 8°)

A partir da ação externa de auditoria do TCDF, realizada em 2020, foi possível verificar a situação relativa à execução das ações especificadas para o horizonte de implementação do PDTU (10 anos).

11. PUBLICAÇÃO NOS VEÍCULOS DE COMUNICAÇÃO E IMPLEMENTAÇÃO

11.1 O plano foi publicado?

Sim, no DODF Nº 85, de quinta-feira, 5 de maio de 2011.

11.2 As ações decorrentes do plano foram implementadas?

A PLANILHA DE MONITORAMENTO DAS AÇÕES/PROJETOS apresenta o estágio em 2013 dos projetos e ações elencados no PDTU/DF (2011), conforme as metas estabelecidas no item 9.6.2 Monitoramento das ações – Relatório Final PDTU/DF. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2, Planilha de Monitoramento das Ações/Projetos, pg. 7 a 23)
[...] a situação dos terminais consta da Planilha 1 (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, Anexo, Planilha 1)

12. MONITORAMENTO

12.1 Foi identificada auditoria e controle (com foco processual)?

Não foi identificada a previsão de auditoria e controle no PDTU/DF.

Foi identificada ação externa de auditoria do TCDF, denominada Auditoria operacional realizada com intuito de avaliar o andamento e o cumprimento de metas, objetivos e diretrizes estabelecidas no PDTU/DF, instituído por meio da Lei Distrital n.º 4.566/2011, bem como avaliar as medidas adotadas pela Semob/DF com vistas ao saneamento das falhas relativas à locação de espaços publicitários nos veículos do Sistema de Transporte Público Coletivo (STPC) (Relatório Final, TCDF, 2020).

12.2 É possível verificar ações de monitoramento do planejamento (acompanhamento e avaliação com foco finalístico, ou seja, nos resultados dos processos e em sua relação com os meios empregados)?

O Relatório Final do PDTU/DF apresenta proposta base para monitoração das ações previstas no PDTU/DF, contemplando as recomendações de curto, médio e longo prazo apresentadas no Plano, bem como o cronograma de implantação das obras. A recomendação presente no relatório indica que proposta de monitoração deverá ser atualizada anualmente, pelo menos, para sua adequação aos programas de governo e às disponibilidades financeiras, inclusão de novos projetos, detalhamento das ações e revisão de cronograma e das metas estabelecidas. (Relatório Final PDTU, item 9.6.2)

O Governo do DF criou Comitê de Revisão do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – Decreto nº 34.947, de 11 de dezembro de 2013, nomeado pela Portaria ST nº 03, de 10 de janeiro de 2014, com a competência de:

- avaliar as recomendações constantes do Relatório Final elaborado como subsídio à regulamentação do PDTU/DF, com vista a contribuir com a revisão dos projetos e ações implementadas e em implementação, a curto, médio e longo prazo;
- compatibilizar o PDTU/DF aos programas de governo e às disponibilidades financeiras, com inclusão de novos projetos, detalhamento das ações e revisão do cronograma e das metas estabelecidas;
- avaliar as diretrizes e medidas estabelecidas na Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), em consonância com o estabelecido no PDTU/DF, propondo inclusões, se necessário. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2, § 4º)

12.3 Foi realizada uma avaliação dos resultados?

O Relatório do Comitê de Revisão do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal apresenta na PLANILHA DE MONITORAMENTO DAS AÇÕES/PROJETOS o estágio levantado em 2013 dos projetos e ações elencados no PDTU/DF (2011), conforme as metas estabelecidas no item 9.6.2 Monitoramento das ações – Relatório Final PDTU/DF. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2, Planilha de Monitoramento das Ações/Projetos, pg. 7 a 23)

A partir do levantamento da situação das ações e projetos foi realizada uma avaliação com relação ao cumprimento das recomendações, apontadas as dificuldades ou inviabilidade de algumas para sua implementação e os motivos. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2, § 5º, 6º e 7º)

Dessas avaliações foram elaborados novos encaminhamentos com vista à mitigação das impedâncias e dificuldades constatadas, por eixo temático:

Relatório Final de Auditoria TCDF, 2020, pg. 26 a 44

A partir da apuração feita pelo TCDF em 2020, foi possível verificar a situação das ações especificadas para as áreas temáticas de eixos estruturantes, terminais, sistema metroviário e implantação do CCO, para o horizonte de implementação do PDTU (10 anos).

Eixos estruturantes:

A rede de transportes proposta no PDTU/DF para o Distrito Federal, com vista à adoção de um conjunto de políticas de transporte e circulação que priorize os modos coletivos e não motorizado de forma efetiva encontra-se em elaboração, desenvolvimento e implantação. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.1.1, § 1º)

Para os Eixos estruturantes, o TCDF obteve um grau de conclusão consolidado para o DF de apenas 20%, em razão: da escassez de recursos orçamentários e financeiros para fazer jus aos investimentos previstos; da ausência de comprometimento político; da ausência de procedimentos administrativos de monitoramento das metas e de mecanismos de responsabilização de gestores em função de ineficiências (Relatório Final de Auditoria TCDF, 2020, pg. 26 e 27)

Terminais:

A maioria dos terminais avaliados está em licitação ou com obra em andamento, exceto o Terminal de Santa Maria que não apresenta andamento na planilha. O terminal de integração Centro Metropolitano não tem área definida para sua construção, requerendo da SEDHAB, TERRACAP e DFTRANS, a definição urgente de um local. Os terminais de integração Park Way e Asa Norte, imprescindíveis para racionalização da operação, deverão ter assegurados os recursos necessários para sua construção. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.1.2, § 2º)

Quanto à implantação da infraestrutura de apoio, o TCDF apurou, em termos de execução financeira, um grau de execução de aproximadamente 53% para construções de terminais e de 38% para reformas. Dos 19 projetos de construção de novos terminais, a SEMOB conseguiu implementar apenas 10, e dos 28 projetos de reforma de terminais existentes, conseguiu implementar 12. (Relatório Final de Auditoria TCDF, 2020, pg. 31 e 32)

Transporte Público Coletivo:

A licitação do Serviço Básico do STPC/DF não garantiu condições adequadas de mobilidade para os usuários. Com os novos veículos não foi disponibilizado serviço regular e confiável. Com a entrada em operação de veículos menores houve a redução da capacidade de transportar o mesmo número de usuários que a frota antiga transportava, incorrendo na necessidade do aumento da oferta de veículos e da frequência de viagens para atender ao mesmo número de passageiros nos horários de pico. Atualmente, nos horários de maior procura, os usuários são transportados em veículos lotados, sem conforto nem segurança. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.1.6, § 2º)

Os Serviços Complementares do STPC/DF, Rural e Vizinhança, estão requerendo da Secretaria de Transportes e do órgão gestor uma atenção especial. O Vizinhança por ser um serviço voltado a atender aos usuários do automóvel, representa uma alternativa para o motorista deixar o carro em casa. E o Rural deve ser planejado, coordenado e operado, assegurando à população usuária o acesso seguro e regular a esse serviço. Ambos os serviços precisam ser devidamente estudados com vista à regularização operacional e institucional. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.1.6, § 3º)

(Metrô) Ainda que boa parte das obras ferroviárias tenha sido contemplada com recursos do Governo Federal (PAC), a falta de projetos de engenharia, estudos de viabilidade e ambientais, atrasaram a implantação. Outro óbice encontrado é que os projetos precisam se submeter a anuências e aprovações de diversos órgãos, por exigência legal, mas em muitas vezes existe sobreposição de análises sobre um mesmo tema, sem compromisso com prazos. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.1.8, § 1º)

Houve um avanço nas ações em busca da melhoria da capacidade de gestão no que se refere à regularização dos contratos por meio da realização de licitação pública e da introdução no Sistema de nova frota operacional. No entanto, a recomposição e qualificação da equipe, bem como a revisão e sistematização dos procedimentos são ações que ainda se encontram em processo de implementação, com a licitação tendo sido realizada recentemente. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.1.9, § 1º)

Ainda não identificadas as melhorias (em termos de qualidade), possivelmente em função do início recente da operação com novos ônibus e readequação de linhas, caracterizando um período de transição. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.1.10, § 1º)

[...] o TCDF constatou que a implantação da estrutura física do Sistema de Controle Operacional (CCO) foi concluída, contudo, não foi identificada qualquer operacionalidade, em virtude da falta de software para integração das informações (Relatório Final de Auditoria TCDF, 2020, pg. 40).

[...] relativamente à execução físico-financeira das metas previstas no PDTU/DF para o Sistema Metroviário, observou-se um baixíssimo grau de conclusão físico-financeira das obras previstas, de 1,23%, tendo sido implementadas apenas 3, das 11 intervenções previstas, em razão da insuficiência de repasse de recursos federais para o setor metroviário do DF (Relatório Final de Auditoria TCDF, 2020, pg. 40 e 44).

Semiurbano:

O estabelecimento de metas de curto, médio e longo prazo para os transportes urbanos do Distrito Federal e de ligação com os municípios do Entorno, com vistas à melhoria da mobilidade da população do Entorno, está condicionada a eleição das ações, intervenções e a disponibilidade de recursos, de forma a possibilitar a instituição de instrumentos legais (Acordo de Cooperação Técnica e Consórcio) que permitam maior participação e interação com os demais setores do Governo – Secretaria de Transportes, Secretaria de Governo, Secretaria da Região do Entorno; área Federal - Agência Nacional de Transporte Terrestre – ANTT e Ministério dos Transportes e municípios do Entorno envolvidos. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.1.7, § 1º)

[...] diferente do previsto no PDTU/DF, a integração não abrangeu a região do Entorno, o que, segundo o TCDF, se deveu à ausência de interação entre os entes envolvidos (DF, GO e União) para a gestão compartilhada do transporte público coletivo na RIDE (Relatório Final de Auditoria TCDF, 2020, pg. 37)

Modos não motorizados:

A articulação política da ST com os órgãos responsáveis pelo planejamento (SEDHAB) e execução (Secretaria de Obras) de calçadas no DF é fundamental para a elaboração e encaminhamento das ações e projetos voltados à melhoria e à segurança da circulação de pedestres e usuários do transporte coletivo. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.2.1, § 1º)

As políticas voltadas à implementação do Sistema Cicloviário estão sendo decididas na Secretaria da Casa Civil e de Governo, com a participação de diferentes órgãos da estrutura do GDF. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.2.2, § 1º)

Sistema viário e trânsito:

O planejamento, a elaboração de projetos e a implantação de vias de ligação transversais às vias estruturantes dentro do perímetro urbano do DF devem fazer parte das políticas voltadas a mitigar os problemas de estrangulamentos e congestionamentos no sistema viário principal. Dentro do PDTU/DF foram indicadas diferentes vias transversais a serem implementadas, porém sem que fosse dada a devida continuidade pelos órgãos responsáveis aos projetos recomendados. Essa importante medida permitirá a livre circulação entre cidades adjacentes, evitando-se a ocupação dos corredores principais que se destinam ao centro de Brasília a partir de todas as direções, ou seja, da periferia para o centro e vice-versa. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.3, § 2º)

Do ponto de vista do uso do solo lindeiro, as principais rodovias estão se tornando vias urbanas, com tráfego cotidiano de automóveis e ocupação contínua e densa de suas faixas de domínio. Há a necessidade de preservação de áreas específicas com faixa de domínio de pelo menos 150 metros para a inclusão da expansão de corredores no futuro, sejam eles rodoviários, metroviários ou ferroviários. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.3, § 4º)

O DF carece da definição de uma política voltada à melhoria do transporte de carga no território, com vista ainda, a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de cargas na cidade. Uma nova abordagem para a construção de corredores de transporte segregados do trânsito local e dedicado preferencialmente à movimentação de cargas deverá ser considerada. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.3, § 6º)

[...] **nenhum projeto de intervenção viária proposto está em obras, conforme previa o PDTU/DF para o Ano 4, cabe avaliar qual o caminho crítico desses empreendimentos que merecem maior acompanhamento.** (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.3, § 7º)

A elaboração de novos projetos viários para o DF, requer a melhoria da gestão dos sistemas viário e de trânsito, com atuação de forma integrada das áreas de planejamento, engenharia de tráfego, operação viária, educação de trânsito e preservação ambiental, essenciais para o funcionamento dos sistemas. Para isso, o Comitê sugere a criação de uma unidade orgânica na estrutura do GDF que contemple todas as funções inerentes às questões de trânsito e viário (ST, DFTRANS, METRÔ, DER, DETRAN, SO/NOVACAP, SEDHAB, IBRAM, dentre outros). (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.3, § 8º)

Estacionamentos:

A Secretaria Executiva do Conselho Gestor de Parcerias Público-Privadas/GDF contratou estudo sobre a concessão de garagens e estacionamentos públicos em Brasília. O estudo foi abrangente e apontou as áreas disponíveis no Plano Piloto para implantação de estacionamentos privados.

Concomitantemente à privatização de estacionamentos seria necessária a adoção pelo governo de políticas de restrição ao uso do automóvel e de melhoria da mobilidade com a priorização do transporte coletivo e de outros modais, incentivo ao uso dos táxis e de bicicletas.

O comprometimento entre os órgãos deverá acontecer com relação à definição de uma política de estacionamentos para o DF, consoante uma visão ampla e abrangente dos diferentes modais, da infraestrutura (estações integradas) de transportes, proporcionando intercâmbios multimodais abrangentes entre dois ou mais modais (metrô, BRT, VLT) e ônibus alimentador/distribuidor, táxis, estacionamentos de veículos particulares e bicicletas. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.4, § 1º ao 3º)

Serviços de táxi:

Boa parte das ações previstas para melhoria dos serviços de táxis foram implantadas, restando a licitação de táxis com acessibilidade, previsto para agosto de 2014, e promover a delegação da operação do serviço pré-pago, cuja regulação foi aprovada recentemente pela Câmara Legislativa do Distrito Federal (artigo 22, Lei nº 5323, 07 de março 2014). (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.5, § 1º)

Aspectos institucionais:

Ações de curto prazo apontadas no PDTU/DF, como realizar programa de capacitação da equipe técnica do órgão gestor e promover sua dotação de recursos financeiros e materiais, não foram identificadas. No processo seletivo para a composição do quadro de pessoal não foi exigido conhecimento na área fim, por esse motivo decorre a necessidade de capacitação de seus servidores que deverá ser voltada para todos os intervenientes relacionados aos sistemas de transportes. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.6.1, § 2º)

A consolidação, o monitoramento e atualização das informações do PDTU/DF em um Banco de Dados Georreferenciado pela Secretaria de Transportes até o momento não foi efetivado. Os técnicos disponibilizaram as informações do PDTU/DF na SEDHAB, em programa desenvolvido pela Diretoria de Informação Urbana – DINFUP, sendo a maneira encontrada até o momento para divulgação dos dados disponíveis. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.6.2, § 1º)

Em relação à Política Nacional de Mobilidade Urbana:

As diretrizes e medidas estabelecidas na Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, estão em consonância com o PDTU/DF, no que se refere à integração entre modos de transporte e a melhoria da mobilidade das pessoas. O PDTU/DF define políticas estratégicas para o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestrutura. A análise e avaliação das ações e projetos recomendados são etapa importante do processo de revisão com vista à atualização dos conceitos adotados e a inclusão de novos projetos. De acordo ainda, com a Política Nacional de Mobilidade, o planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução (inciso II, artigo 21). (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 4.1, § 1º)

12.4 Foi realizada coleta de dados para acompanhamento?

A realização do PDTU/DF permitiu reunir um conjunto de dados e informações relevantes para seu desenvolvimento, e que possibilita a continuidade do trabalho de planejamento e operação do sistema de transporte do Distrito Federal e Entorno em bases técnicas confiáveis. (Relatório Final PDTU, item 9.6, § 1º e Quadro 25)

Não foi identificada coleta sistemática de dados que possibilitasse o acompanhamento da implementação do plano.

12.5 Foi definido um sistema de avaliação (indicadores e métrica estabelecida)?

[...] foram elaboradas Planilhas de Monitoramento das Ações/Projetos detalhadas de acordo com os seguintes temas: transporte coletivo, modos não motorizados, sistema viário, trânsito, estacionamento, táxi, institucional e novos projetos.

As planilhas de monitoramento apresentam informações sobre: o estágio atual, sua previsão de conclusão, bem com a previsão de conclusão de etapas subsequentes (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 2, Planilha de Monitoramento das Ações/Projetos)

12.6 Foi realizada revisão das etapas de nível estratégico (problema, diagnóstico, solução)?

É proposta pelos membros a articulação entre órgãos para a elaboração de estudo integrado (ST, DFTRANS, DER, SEDHAB, METRÔ) de projetos de terminais e estações do transporte coletivo contemplando a implantação de polos multifuncionais, que possibilitem fomentar sua execução, tendo em vista a importância dessa estratégia para o desenvolvimento de subcentralidades, de forma a melhor equipar as cidades do DF e diminuir as necessidades de deslocamento em direção ao Plano Piloto. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.1.2, § 3º)

Deverá ser prevista também a implantação dos terminais de integração (TIM) junto às estações do metrô, de estacionamentos para veículos e de paraciclos para guarda de bicicletas. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.1.2, § 3º)

Na revisão do PDTU/DF a rede ferroviária deverá ser reavaliada com o objetivo de ser analisada a necessidade de se ampliar a capacidade da rede sobre trilhos e de se planejar futuras áreas de expansão, alocando cada modal ferroviário (metrô e VLT) de acordo com a demanda, inclusive apontando as progressões tecnológicas possíveis nos corredores rodoviários já implantados. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.1.8, § 2º)

O Comitê sugere a contratação de estudo técnico que avalie e elabore projeto com vista à apresentação de proposta de novo arranjo institucional ou de ações que proporcionem o fortalecimento do atual órgão gestor de transportes, que reforce a capacidade tecnológica, técnica e organizacional da autarquia DFTRANS, como entidade gestora do STPC/DF, além da capacitação de recursos humanos, implantação e melhoria de sistemas de informação para a gestão dos transportes, melhoria da comunicação com os usuários, com os demais órgãos intervenientes, e com a Secretaria de Transportes. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 3.6.1, § 3º)

Atualmente, o Programa de Aceleração de Crescimento – PAC tem sido um aliado do GDF, possibilitando a concretização dos projetos recomendados. Institucionalmente, caberá a todos os órgãos envolvidos no processo corroborarem para a implementação das propostas. É recomendada a articulação interinstitucional, com a criação de grupo de acompanhamento. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 4.1, § 2º)

Foi recomendado, por fim, a CONTRATAÇÃO DE NOVA PESQUISA PARA ATUALIZAÇÃO DO PDTU. A contratação de pesquisa visa definir o escopo e as diretrizes básicas para a elaboração da Revisão do PDTU/DF. (Relatório do Comitê de Revisão PDTU/DF, item 5.1, § 3º)

