

Contribuições via e-mail: consultapma@semob.df.gov.br

Foram relacionados abaixo, os e-mails recebidos durante consulta pública (11/5/2020 a 9/6/2020) e que possuíam identificação. Os diversos e-mails do mesmo remetente foram consolidados.

21/6/2020

Bruno Fernandes

1. Boa noite, ainda está recebendo propostas do mobilidade ativa?

R.: Prezado agradecemos seu contato e informamos que as contribuições para o Plano de Mobilidade Ativa foram recebidas até o dia 9/6/2020, e no dia da audiência pública, 30/6/2020, pelo WhatsApp (61) 9-9233-2726 e e-mail consultapma@semob.df.gov.br.

Para sugestões após esse prazo, favor enviar via ouvidoria do GDF.

9/6/2020

Ida Claudia Brasil

Olá,

2. Seguem minhas contribuições: consultapma

<http://semob.df.gov.br/aviso-de-consulta-publica/>

a) para consulta pública - documentos escritos em "Linguagem Simples". Ótimos Cadernos no site, mas longos... e difícil para população em geral compreender o foco entre os Cadernos e a consulta.

Para os próximos materiais a serem divulgados pela equipe de mobilidade ativa, tomaremos mais cuidado com a linguagem e a correlação dos temas entre os documentos.

b) mobilidade ativa: ainda temos a situação coletiva de que "andar de carro é chique" "carro grande é status social", assim a sociedade precisa de uma ampla campanha pública de que "andar a pé, de bicicleta é 'chique'" ou coisas que mudem a forma dominante do modelo.

Concordamos com a sugestão e entendemos que um dos maiores desafios sobre o tema está relacionado ao pensamento aqui exposto. Por este motivo, no caderno 2, capítulo de Ações Propostas, há a categoria de Educação e Comportamento. Consultaremos nossa equipe de comunicação sobre a implementação de campanhas conforme sugerido.

c) além de campanhas muito simpáticas e divertida para mudança de modelo, há **necessidade de práticas em políticas públicas junto população:**

c.1 - como crianças e mães/pais de crianças podem levar seus filhos para creche e ensino fundamental de bicicleta ou a pé, COM VISIBILIDADE (Política pública)

c.2 - definir como as escolas podem ser foco de financiamento ou doação de bicicletas, mochilas com rodinhas para transporte a pé ou bicicleta; até mesmo preços favoráveis para sapatos de caminhada...

c.3 - as políticas acima podem ser estendidas para escolas em geral, cursos de idiomas, universidades, empresas. Com controle dos resultados entre a política pública.

c.4 - outro foco muito importante de transformação são as DONAS DE CASA ou MULHERES que vão ao supermercado... QUE TAL uma política pública para se fazer compras a pé ou de bicicleta? esses grupos precisam de apoio e serem participantes (gestão social)

ou seja... definir pontos populacionais ATIVOS (estudantes, pais, mulheres, homens e mulheres empregados/empregadoras, empresários que possam dar exemplo VIVO e terem visibilidade pública/redes sociais ou TV para sociedade acompanhar.

E a Gestão Social -os grupos podem colaborar indicando as rotas, as sugestões de melhorias de calçadas, trilhas, faixas pedestre etc... Algo simples via Aplicativo, tb com uma possibilidade de interação via remota (reuniões ZOOM ou palestras MEET etc.) e eventos semestrais (tipo mutirão do SESC + provas de corridas + grupos de bicicletas etc...)

E a Gestão Social - que tal mutirão de melhorias simples em trilhas ou calçadas envolvendo pequenas obras públicas, limpeza do trajeto, por meio de algum EVENTO do GDF nas quadras e/ou cidades satélites incluindo participação da população local, moradores de rua, desempregados, estudantes - em troca doação de alimentos campanhas de sustentabilidade, CAMPANHA DE DOAÇÃO ampla (roupas, alimentos, brinquedos) etc... ou OFICINAS de lavar as mãos, escovação correta de dentes... tudo para incentivar o espaço urbano de mobilidade ativa.

utilizar a expressão Mobilidade Ativa no presente plano demonstra uma posição política afirmativa, considerando que as cidades devem ter um planejamento voltado para o deslocamento de pessoas e não veículos motorizados.

Atenciosamente,

R.: Informamos que as políticas públicas sugeridas na manifestação são de grande relevância para a mobilidade ativa, sendo assim, a SEMOB avaliará quais destas sugestões poderão ser viabilizadas.

Leonardo Felipe Guedes

Prezados, boa noite.

3. Eu gostaria de colaborar com a consulta pública com a sugestão de rodovia de bicicletas.

Faço MBA em gestão pública no Uniceub, e eu e meus colegas fizemos um trabalho em grupo na disciplina de inovação.

No trabalho, nós tratamos sobre mobilidade urbana, e como inovação, traçamos trajetos para uma rodovia de bicicletas.

A rodovia de bicicletas consiste em ser uma ciclovia isolada da malha viária sem nenhuma interrupção, no qual interliga as diversas ciclovias com interrupções, no qual proporciona segurança de vida para os ciclistas, são largas para comportar uma grande demanda e atrair novos usuários, para assim reduzir o fluxo de veículos na região central, pois muitos moradores trocarão seu transporte para o modal do ciclismo.

Os estudos demonstram que uma rodovia de bicicletas é rentável para aqueles que moram até 1,5 km de distância da rodovia, assim, o usuário utiliza as ciclovias cheias de interrupções com a malha viária de carros, anda devagar e parando até chegar na rodovia, onde consegue se locomover grandes distâncias sem interrupções até seu destino.

A primeira rodovia está sendo implantada na Alemanha, e ligará cidades em um trajeto de mais de 100 km, entre as cidades de Duisburgo, Essen, Bochum, Dortmund e Hamm. Mas nada que possa ser usado os conceitos e utilizar também os trajetos suspensos da malha cicloviária suspensa de Copenhague na Dinamarca, e o sistema cicloviário de Amsterdã nos Países Baixos. Com esses exemplos, Brasília pode mesclar esses modelos com o conceito de rodovias de bicicletas, com trajetos largos, compridos, sem interrupções para seus usuários, segurança de vida, proporcionar qualidade de vida, e revitalização do espaço urbano de Brasília, com esse modelo inovador gerado pela mescla de exemplos.

No nosso trabalho, o trajeto criado visava incluir a ciclovia do parque da cidade na malha viária da rodovia de bicicletas de Brasília, além de termos desenvolvido a ideia de conectar parques, ou seja, o usuário iria de um parque ao outro, sem precisar ir para a rua e se arriscar com travessias nas ruas e disputar espaços com os carros. No nosso trajeto, o Parque da cidade era interligado com o parque das aves e com o parque Ecológico do Guarã Ezechias Heringer.

Com essa interligação de parques, nosso modelo alcança um espaço bastante seguro aos cidadãos optar pelo modal da bicicleta para ir ao trabalho, em um local seguro e isolado dos carros, e revitalizar áreas das cidades satélites e plano piloto com a presença de muitas pessoas se locomovendo em locais seguros.

Para maiores informações, eu e meus colegas estamos disponíveis para prestar maiores esclarecimentos, ou até mesmo reapresentar nosso trabalho.

att.

R.: Prezado, agradecemos sua contribuição e informamos que a atual gestão de planejamento cicloviário está priorizando as ligações ausentes da malha cicloviária existente e os trechos de maior fluxo de ciclistas no Distrito Federal, o Plano de Mobilidade Ativa – PMA prevê as principais complementariedades da atual rede cicloviária, contemplando novos projetos, ligações entre as ciclovias já existentes e manutenção dos trechos deteriorados. A Semob está à disposição em receber o estudo elaborado, e o pleito será objeto de análise por parte da equipe técnica.

Rafael Damasceno Serrati

Olá,

4. Sou professor da Secretaria de Educação e estudante de Arquitetura e Urbanismo. Sou há muito tempo "autodidata" e me dedico ao estudo da mobilidade nas cidades.

Primeiro gostaria de parabenizar a secretaria de mobilidade pelo Plano, é de extrema importância e inclusive inovador para a realidade da cidade e até do país. O Plano de Mobilidade Ativa está fantástico!

Agora seguem as minhas sugestões:

~ Incluir toda a área central e Eixo Monumental nos Plano de Revitalização para as calçadas.

R.: Prezado, agradecemos sua contribuição e informamos que esta ação consta nas páginas 113 e 114 do caderno 2 do PMA.

~ Padronização das calçadas da W3 Norte, especialmente comerciais 700.

R.: Legalmente o responsável pela execução das calçadas é o proprietário do lote. Diante disto existe um entrave quanto a padronização, pois legalmente tem que se verificar o que é de responsabilidade do Estado e o que é de responsabilidade do particular. Dessa forma, as ações possíveis por parte da SEMOB são:

- **divulgar o Guia De Urbanização desenvolvido pela SEDUH - Secretaria De Estado De Desenvolvimento Urbano E Habitação Do Distrito Federal, que apresenta várias diretrizes que possibilitam a padronização de calçadas (caderno 1, página 83);**
- **definir as calçadas prioritárias para revitalização (caderno 2, páginas 107 a 130);**

Enviaremos a sugestão para a Administração Regional se manifestar sobre o assunto.

~ Projetos de calçadas e travessias para todas as Estradas Parque com atenção especial às passarelas, pois muitas são perigosas e degradadas, o ideal seria fazer parcerias com o setor privado para que haja um empreendimento de cada lado das passarelas e para que eles ajudem na manutenção e que sejam também integradas à estações de Ônibus, isso ajuda a manter um fluxo contínuo de pessoas.

R.: Informamos que umas das propostas do GDF é fazer parcerias entre os órgãos, para melhorar a qualidade de vida das pessoas. Quanto a manutenção e integração das passarelas, a SEMOB entrará em contato com o DER (responsável pelas Estradas Parques), a fim de viabilizar e/ou se manifestar sobre o atendimento ao pleito.

~ Novas fontes de recursos e PPP's para a Mobilidade Ativa e o Transporte Público; Como taxa de Estacionamento e taxa de congestionamento.

R.: Já consta como diretriz no caderno 1, página 62 do Plano de Mobilidade Ativa. Destacamos que esse tipo de medida será incorporada tanto na revisão do PDOT, que se encontra em curso, quanto na revisão do PDTU.

~ Desenvolver executar plano de Manutenção de Calçadas, Praças, Ciclovias, Sinalização e Mobiliário, pode ser em parceria com a iniciativa privada. Tanto manutenção de pequenas obras, quanto limpeza contínua, incluindo limpeza com jato de água pressurizado nas calçadas das principais vias constantemente (por mês, semestre ou ano).

R.: Em momento futuro a SEMOB entrará em contato com os órgãos responsáveis a fim de articular a possibilidade de atendimento do pleito.

Esclarecemos que a elaboração de um plano de manutenção exige tempo para ser desenvolvido, pois considera a articulação institucional e as atribuições de cada órgão. Dessa forma, não será incluído no PMA.

~ Plano de Arborização das Calçadas especialmente para as vias com maior movimento de pedestres; lembrando que Palmeiras não são árvores para arborização, são apenas ornamentais.

R.: Em momento futuro a SEMOB entrará em contato com os órgãos responsáveis a fim de articular a possibilidade de atendimento do pleito.

Esclarecemos que a elaboração de um plano de arborização exige tempo para ser desenvolvido, pois considera a articulação institucional e as atribuições de cada órgão. Dessa forma, não será incluído no PMA.

~ Especificação em lei dos tipos de pavimento permitidos para as calçadas. Muita gente usa pavimento inadequado para as calçadas como azulejo e cerâmicas para piso interior. Considerando também os pisos e materiais que se adequem melhor ao clima e solo de Brasília para evitar sua rápida degradação e impregnação de poeira/encardido;

Sugiro Lajotas Cerâmicas Terracota para calçadas de vias comerciais. São resistentes e não ficam encardidas com a cor do solo do DF, Também as lajotas de Terracota para alguns pontos turísticos;

Lajotas de Pedra São Tomé ou Mármore para calçadas de órgãos públicos ou centros empresariais;

Blocos Intertravados como padrão para calçadas muito estreitas, pois auxiliam na drenagem das águas pluviais;

Nas demais, as calçadas de concreto são bem adequadas;

R.: Apesar de assunto correlato a sugestão não é sobre o objeto de consulta e audiência pública – PMA, cadernos 1 e 2. No entanto, esclarecemos que a sugestão já é atendida no Guia De Urbanização desenvolvido pela SEDUH - Secretaria De Estado De Desenvolvimento Urbano E Habitação Do Distrito Federal, apresentado no caderno 1, página 83.

~ Plano de Padronização de calçadas para todas as avenidas e vias comerciais do DF. Atenção Especial para as Comerciais do Plano Piloto, além da padronização das calçadas por rua, também devem ter as marquises fiscalizadas e padronizadas por

bloco de lojas. Muitas estão sujas e descaracterizadas, comprometendo a beleza do conjunto e higiene de quem caminha sob elas.

R.: Apesar de assunto correlato a sugestão não é sobre o objeto de consulta e audiência pública – PMA, cadernos 1 e 2. No entanto, esclarecemos que a sugestão já é atendida no Guia De Urbanização desenvolvido pela SEDUH - Secretaria De Estado De Desenvolvimento Urbano E Habitação Do Distrito Federal, apresentado no caderno 1, página 83.

~ Plano de revitalização de todos os calçadões Leste-Oeste que passam atrás das Comerciais do Plano Piloto, bem como revitalização do fundo dos imóveis das comerciais em parceria com os comerciantes. Hoje esses fundos estão muito sujos e insalubres para o pedestre.

R.: Apesar de assunto correlato, a sugestão não é sobre o objeto de consulta e audiência pública – PMA, cadernos 1 e 2. No entanto, esclarecemos que no projeto de implantação de VLT na via W3, há a previsão de revitalizar a infraestrutura para mobilidade ativa conectando as quadras 900 a 600.

~ Rotas Interativas e Turísticas também para as caminhadas, não apenas no Plano Piloto, a exemplo do projeto apresentado para as Ciclovias;

R.: Sugestão incompreendida, uma vez que no caderno 2, páginas 117 e 118 é apresentada a ação de rotas turísticas no Plano Piloto. As rotas para as demais regiões administrativas poderão ser identificadas e apontadas futuramente.

~ Responsabilidade do GDF pela construção e manutenção das calçadas, pelo menos das principais vias, Calçadas também são vias de trânsito como qualquer outra, e não podem depender dos particulares para a construção em pedaços da via, precisamos de padronizações completas para todas as vias.

R.: As calçadas de responsabilidade do Estado são identificadas no caderno 2 do PMA e seguem os critérios estabelecidos na definição de rotas aos equipamentos públicos ou de ruas completas.

~ Plano de rotas para pedestres e ciclistas dentro dos estacionamentos abertos ao público, hoje o pedestre não tem preferência alguma dentro dos estacionamentos nem sinalização para saber por onde seguir o trajeto;

R.: Ação proposta no caderno 2, Item 5.2, páginas 79 e 80, do Plano de Mobilidade Ativa, é justamente sobre o sistema de sinalização urbana voltada para pedestres e ciclistas, indicando rotas e tempo de deslocamento.

~ Rever a sinalização de todos os cruzamentos a fim de dar oportunidade ao trânsito seguro dos pedestres em todas as direções; Nenhum cruzamento de toda Brasília dá preferência ao pedestre em todas as direções; O próprio Guia de Urbanização (2017) traz os modelos de como devem ser os cruzamentos;

R.: Apesar de assunto correlato, a sugestão não é sobre o objeto de consulta e audiência pública – PMA. Esclarecemos ainda que a sinalização é atribuição do DETRAN-DF e a sugestão será encaminhada àquela autarquia para que se manifeste sobre.

~ Tempo máximo de espera dos pedestres em cruzamentos com semáforos, alguns chegam a 3 minutos até fechar para o pedestre, é muito tempo considerando que o pedestre precisa atravessar várias ruas;

R.: Apesar de assunto correlato, a sugestão não é sobre o objeto de consulta e audiência pública – PMA. Esclarecemos ainda que a sinalização é atribuição do DETRAN-DF e a sugestão será encaminhada àquela autarquia para que se manifeste sobre.

~ PPP para a manutenção de passarelas e passagens subterrâneas e quem sabe calçadas de vias importantes, praças e etc.

R.: A SEMOB avaliará a possibilidade de atendimento sugestão.

Esclarecemos que a manutenção de passarelas, passagens subterrâneas e calçadas exige um planejamento e deve considerar as atribuições de cada órgão, não podendo ser uma atividade unilateral determinada pela SEMOB.

Agradecemos sua contribuição!

7/6/2020

alamim.justino

Olá,

5. Gostaria de fazer duas sugestões para melhorar a mobilidade no plano piloto.

Uma que já foi prometida pelo governador Ibaneis, mas ele nunca mais tocou no assunto, de fazer uma ciclovia no eixão norte e sul. Conectando essa ciclovia com as passagens subterrâneas no eixão, que também precisam ser restauradas. E também seria interessante uma ciclovia que conectasse o final da W3 norte com o final da L2 norte.

R.: Prezado, agradecemos sua contribuição e informamos que conforme respondido em audiência pública é extremamente complicado inserir uma estrutura cicloviária no eixão uma vez que estamos falando de uma rodovia urbana com velocidade alta (80 km/h). Outra dificuldade além da segurança dos ciclistas é a limitação das atribuições institucionais, pois o eixão é de responsabilidade do DER e a SEMOB não tem poder de determinação sobre os demais órgãos.

Com relação às conexões com as passagens subterrâneas, informamos que a SEMOB vem desenvolvendo no âmbito do programa [Urban Challenges in Latin America - Impact Hub Stockholm](#) um estudo de caso sobre possíveis soluções para as passagens subterrâneas e que poderá ser replicado.

A respeito de ciclovia na W3 Norte ligando a L2 Norte a SEMOB avaliará viabilidade de implantação.

Outra sugestão seria a criação de uma linha de ônibus que fosse como um grande circular que passasse pela Universidade de Brasília. Não existe no momento um ônibus que passe pela W3N norte/sul que vá para a UnB, muitos estudantes moram nessas áreas, ou saem de outro ônibus conexão nessas áreas. Gostaria de sugerir

um ônibus que fizesse uma rota: metro sul - W3 Sul - W3 Norte - L2 Norte - UnB - L2 Sul, em forma circular.

Atenciosamente.

R.: Prezado, agradecemos sua contribuição e informamos que as solicitações relacionadas ao transporte público, serão encaminhadas para a área técnica responsável a fim de que aquela se manifeste quanto a viabilidade e/ou possibilidade de atendimento.

3/6/2020

Andrea Genovese de Oliveira

Prezados,

Li o plano e acho interessante, em linhas gerais.

6. Gostaria de pedir que realmente priorizem a finalização das ciclovias do plano piloto. Muitos ciclistas, como eu, utilizam estas ciclovias diariamente e vejo alguns problemas:

1) Pintura das faixas de pedestre ou de ciclista nos cruzamentos na entrada das comerciais das 400s.

R.: Prezada, agradecemos sua contribuição e informamos a SEMOB repassará a solicitação ao DETRAN-DF, órgão competente pela sinalização viária, para que se manifeste quanto a viabilidade e/ou possibilidade de atendimento do pleito.

2) Rampas das faixas de pedestre das 400s para ciclistas e cadeirantes. Alguns estabelecimentos quebram estas rampas. Exemplos: Big Box (402 N), Pão de Açúcar (404 N), Smart Fit (406 N), etc., e já vi isto causar acidentes que poderiam ser facilmente evitados.

R.: A SEMOB não dispõe de recursos nem atribuição para a manutenção e realização de pequenas obras na malha cicloviária e/ou calçadas. Destacamos que o Plano de Mobilidade Ativa – PMA prevê as principais complementariedades da atual rede cicloviária, contemplando novos projetos, ligações entre as ciclovias já existentes e manutenção dos trechos deteriorados. Dito isto, informamos ainda que sua solicitação será encaminhada a Administração Regional e Novacap, a fim de que se manifestem quanto ao atendimento do pleito.

3) Melhora da iluminação em ciclovias.

R.: Informamos que a iluminação dos espaços públicos do Distrito Federal, bem como de calçadas e ciclovias é atribuição da Companhia Energética de Brasília – CEB. A SEMOB reforçará junto àquela concessionária a importância da iluminação nas infraestruturas para os pedestres e ciclistas.

Estou à disposição para explicar melhor caso seja útil.

Obrigada. Att,

Puppy Bougleux

Prezados, boa tarde.

7. Sugiro calçada e ciclovia do Condomínio Estancia Quintas da Alvorada (DF 001 Cep 71680-389) até o próximo comércio onde se encontra a parada de ônibus frente ao Condomínio Solar de Brasília. As pessoas se deslocam a pé por um “acostamento” de terra colocando-as em risco diariamente. Obrigada.

R.: Prezada, agradecemos sua contribuição a SEMOB entrará em contato com a Administração Regional e os demais órgãos competentes buscando viabilizar a implantação da infraestrutura que hoje não existe.

1/6/2020

Henrique Sousa

8. Poderiam aumentar as linhas de ônibus do Itapoã e Paranoá via w3, L2 e Eixo Norte, pois em tempos normais essas linhas são superlotadas e após terminar a pandemia a tendência é piorar a superlotação com a volta as aulas principalmente.

R.: Prezado, agradecemos sua contribuição e informamos que as solicitações relacionadas ao transporte público, serão encaminhadas para a área técnica responsável a fim de que aquela se manifeste quanto a viabilidade e/ou possibilidade de atendimento do pleito.

Lucas

9. Sou morador do Setor Sudoeste, ando muito a pé e gostaria de fazer sugestões a fim de contribuir com o PMA para o meu bairro. Primeiramente, algo que atrapalha muito aos pedestres são as barreiras físicas localizadas em alguns blocos das quadras residenciais. Muitos deles contam com cercas-vivas em área pública, privatizado completamente o espaço. Alguns sequer possuem uma mínima passagem para o pedestre, que tem que fazer desvios muito longos. Isso acaba entrando na questão da fachada ativa, retratada no documento. Com essas cercas-vivas enormes (alguns com mais de 1,60m de altura), os moradores embaixo dos blocos e os porteiros não têm nenhuma visão da calçada e da rua que passam atrás. Conforme escrito no caderno do PMA, "os edifícios não podem estar com os fundos ou um lado morto para a rua e deixá-la cega", e isso ocorre, talvez, na maioria dos prédios do Sudoeste, sem contar que o cercamento de pilotis/área pública e não deixar o pedestre ter autonomia para passar por debaixo dos blocos é ilegal, pois trata-se de uma área tombada. Esses cerceamentos trazem vários problemas aos pedestres, como insegurança, pois ele não está sendo vigiado pelos vizinhos e porteiros, o fato dele não ter uma rota de fuga, devido a essa barreira e, por último, a volta maior que o transeunte deve dar, sem autonomia para decidir por onde ir. São verdadeiras paredes/muralhas verdes. A retirada dessas cercas vivas dos blocos residenciais, deixando as coisas como são na Asa Sul, Norte e até mesmo no Noroeste é fundamental para um melhor incentivo ao pedestre.

R.: Prezado, agradecemos sua contribuição e informamos que a SEMOB entrará em contato com o DF Legal para articular ações de fiscalização, conforme proposto no caderno 2, item 5.1, página 76.

Outra sugestão é a colocação de placas com os mapas do bairro, das quadras e blocos, como os da página 80 do caderno 2 (desenhadas pelo Danilo Barbosa), iguais àquelas localizadas nas asas sul e norte e também no Noroeste. Neste ponto, o sudoeste está muito para trás e não entendo o motivo de nunca terem implementado isso. Facilita muito a minha vida de pedestre quando estou nessas localidades que possuem.

R.: Entendemos que a sugestão é atendida na ação proposta no caderno 2, item 5.2, páginas 79 e 80. A SEMOB fará a articulação junto aos órgãos responsáveis para viabilizar a implantação da ação proposta.

Também espero que a EPIG não se torne um corredor expresso dentro da área urbana, mesmo com implementação futura do BRT. Ali, deve-se priorizar a travessia de pedestres ao nível da pista, com faixas de pedestre. Passagens subterrâneas desencorajam a travessia, pois há muito medo de assaltos e estupros. A via não deve tornar um paredão viário entre o Sudoeste e o Parque da Cidade, que é utilizado pelos moradores do bairro.

R.: A equipe técnica da área de mobilidade ativa reforçará internamente as questões aqui colocadas sobre o obstáculo viário e a não priorização dos modos ativos nesse tipo de intervenção.

Por fim, desejo a construção de novas calçadas, principalmente na lateral da SQSW 504, além de outras ligando esses edifícios que hoje são cercados, às calçadas principais do bairro, pois muitos possuem apenas uma área verde, gramada, sem nenhuma ligação.

R.: Informamos que o Plano de Mobilidade Ativa – PMA tem como ações propostas, além de outras, projetos desenvolvidos por órgãos e entidades do Distrito Federal, sempre com o foco no planejamento de uma cidade mais humana e democrática. Destacamos que há o entendimento de que a infraestrutura da mobilidade a pé deve ser compreendida como rotas que conectam um ponto a outro. Assim, foram priorizadas rotas que conectam os pedestres aos equipamentos públicos relevantes no contexto urbano como Hospitais Regionais, Centros de Ensino Especial, Áreas Centrais, Institutos Federais, Terminais Rodoviários, Estações de Metrô e BRT. A solicitação de construção de calçadas, será encaminhada para a Administração Regional para que aquela se manifeste quanto a viabilidade e/ou possibilidade de atendimento do pleito.

Término das ciclovias na borda da EPIG até o eixo monumental e estações de bicicletas compartilhadas também deveriam ser consideradas.

R.: Conforme identificado em diagnóstico apresentado no caderno 2, a SEMOB tem ciência da necessidade de complementação dos trechos cicloviários entre a malha existente. No entanto, esclarecemos que para a execução de obras é necessário projetos executivos e devidamente aprovados pelos órgãos responsáveis. Assim, os pontos das conexões da malha cicloviária serão executados conforme os projetos forem sendo aprovados.

Com relação a bicicletas compartilhadas, informamos que já está em fase de publicação o edital para cadastramento de empresas do Sistema de Mobilidade Ativa Compartilhada. O novo edital prevê a expansão e democratização do serviço em todo Distrito Federal, bem como a integração com transporte coletivo de passageiros.

Espero que acatem minhas sugestões ao Sudoeste.

Grato pela oportunidade.

31/5/2020

André Jesus

10. Olá secretaria de mobilidade tenho várias questionamentos e soluções sobre transporte público da nossa cidade. A falta de organização das linhas de ônibus e a demora é dos grandes problemas na mobilidade, principalmente na cidades de estância a capital da república, como por exemplos: Brazlândia, Planaltina, Sobradinho, Recanto das emas ,Riacho fundo 2 e Vicente Pires são mais caóticas do sistema atual. Sabemos que a solução não existe de curto prazo, mais poderia vir com soluções mais rápido com "linhas expressas" saindo da Rodoviária Plano Piloto indo direto para a cidade satélite e vice-versa no horário de pico (Entre 6 a 9 da manhã ida. Volta, de 15h30 as 20hrs). E também, Faixa exclusiva na BR 020, Eixo monumental, Via Estrutural, ampliação EPNB até viaduto do Recanto das emas. São pequenas melhorias que podem ser feito agora sem grandes mudanças que facilitaria a vida dos passageiros.

Obrigado pela atenção!

R.: Prezado, agradecemos sua contribuição e informamos que as solicitações relacionadas ao transporte público, serão encaminhadas para a área técnica responsável a fim de que aquela se manifeste quanto a viabilidade e/ou possibilidade de atendimento do pleito.

29/5/2020

Rafael Carlos

11. porque o governador não toma vergonha na cara e obriga os trabalhadores a arregaçarem as mangas e construirém a expansão das linhas do metrô do DF???

R.: Prezado, agradecemos sua contribuição e informamos que as solicitações relacionadas ao transporte público, serão encaminhadas para a área técnica responsável a fim de que aquela se manifeste quanto a viabilidade e/ou possibilidade de atendimento do pleito.

Vivi Alves

Prezados,

12. Gostaria de sugerir uma conscientização aos donos de cachorro para recolherem os excrementos dos seus cães na rua.

-----> Pode ser colocando plaquinhas nas ruas pedindo aos donos para recolher os excrementos de seus cachorros,

-----> Pode separar algum lugar específicos para enterrar os excrementos ou para os donos levarem seus cachorros.

Enfim, hoje ao andar nas ruas, temos que ficar pulando os excrementos de cachorro espalhados pelas calçadas e não sei se é por causa da quarentena, as calçadas residenciais estão mais parecidas com privadas de cachorro. Está horrível andar nas ruas assim.

Agradeço a oportunidade de enviar uma sugestão.

R.: Prezada, agradecemos sua participação e informamos que esse assunto perpassa as competências desta pasta. Informamos que enviaremos sua sugestão para o SLU no sentido de realizar campanhas educativas sobre o tema.

Victor Guevara Loyola

Prezadxs,

13. Sou Victor Guevara Loyola de Souza, morador do Lago Norte. Primeiramente, parabeno a toda equipe responsável pelo trabalho do Plano de Mobilidade Ativa do Distrito Federal (PMA-DF 2020)!

Como sugestão ao trabalho, sugiro a inclusão de estrutura de integração entre Ônibus + Bike. Brasília é uma cidade que tem seus "bairros" divididos por rodovias extensas e de alta velocidade, sendo estas utilizadas para o deslocamento diário da maioria dos moradores. Ampliar e aprimorar ciclofaixas, ciclovias e calçadas com a redução de velocidade das vias é fundamental. Acredito que além disso, uma solução simples para auxiliar no deslocamento de ciclistas (trazendo segurança e aumentando as possibilidades de deslocamento pelos modais ativos) é a inclusão da interação entre os Ônibus e as Bicicletas, como já ocorre no Metrô com vagões preferenciais para ciclistas).

Tal implementação pode se dar de 2 principais formas: (1) com estruturas de reboque frontal ou traseiro do ônibus que permitem o acoplamento das bicicletas pelas rodas ou quadros (bike racks); e (2) na disposição interna dos ônibus por meio de suportes. O que acho interessante nesse tipo de intervenção é a fácil adequação das frotas, sem necessidade de uma modelo de ônibus específico. Compartilho o link de uma reportagem com imagens dessas aplicações para visualização (<https://gbfor.com/bike-ônibus>).

R.: Prezado, agradecemos sua contribuição e informamos que a estrutura de reboque, frontal ou traseiro, atualmente não é permitida no Distrito Federal. Esclarecemos ainda que a SEMOB já vem analisando diversos estudos, modelos de equipamentos e experiências de outras cidades e países, buscando respaldo legal e técnico a fim de viabilizar legalmente as estruturas sugeridas no âmbito do Distrito Federal.

Outra colaboração ao PMA-DF 2020 diz respeito a promoção de campanhas de educação para o trânsito, voltadas para a presença de ciclistas nas vias. Sabe-se da extrema relevância das consequências como forma de seleção de comportamentos humanos (Skinner, 1985). Destaca-se o cuidado na implementação de medidas relevantes de mudanças no ambiente (como presente nas propostas do PMA-DF) e em consequências que favoreçam verdadeiramente o uso dessas novas estruturas (por exemplo, redução de determinado imposto mediante comprovação do uso de novos modais ativos pelo cidadão, garantia e maior facilidade de acesso em eventos culturais públicos, maior porcentagem de desconto do Nota Legal...). Novos comportamentos precisam ser valorizados até que se torne um padrão comportamental.

Referência: Skinner, B. F. (1985). Cognitive science and behaviorism. Journal of Psychology, 76, 291-301

Desde já agradeço a atenção.

R.: No caderno 2, item 5.3, página 82 e 87 constam as ações propostas referente a sua sugestão, estabelecendo as principais diretrizes sobre campanhas de educação relativas à mobilidade ativa.

João Victor de Amorim

14. Ando de ônibus desde que nasci, gosto desse meio de transporte. o que sugiro às autoridades é o aumento da frota, pois é muita gente pra pouco ônibus, melhorar também o sistema de bilhetagem. Por exemplo, o bilhete único... só dá pra recarregar nos postos BRB e app do BRB. pq não deixam viável como o de São Paulo?! na capital do país, deveria ter um também, né?! com NFC, pagamento via card, por internet banking, por apps como picpay, mercado pago... seria uma mão na roda.

R.: Prezado, agradecemos sua contribuição e informamos que as contribuições relacionadas ao transporte público, serão encaminhadas para a área técnica responsável a fim de que aquela se manifeste quanto a viabilidade e/ou possibilidade de atendimento do pleito.

outra coisa que sugiro é melhorar o asfalto de diversas avenidas como o Pistão Sul, Hélio Prates...

R.: O assunto em questão não é objeto da consulta e audiência pública, PMA. Esclarecemos que não compete à SEMOB executar obras de recapeamento de asfalto, e esta sugestão será encaminhada aos órgãos competentes.

quanto aos ônibus, seria bom ter aquele suporte pra pôr a bicicleta, tanto na frente do ônibus, como dentro. nos novos super articulados da CAIO tem esse compartimento interno para bicicletas, sugiro dar uma olhada para a próxima licitação.

R.: Prezado, agradecemos sua contribuição e informamos que a estrutura de reboque, frontal ou traseiro, atualmente não é permitida no Distrito Federal. Esclarecemos ainda que a SEMOB já vem analisando diversos estudos, modelos de equipamentos e experiências de outras cidades e países, buscando respaldo legal e técnico a fim de viabilizar legalmente as estruturas sugeridas no âmbito do Distrito Federal.

e é isso, obrigado

Contribuições via e-mail: consultapma@semob.df.gov.br

Foram relacionados abaixo, os e-mails recebidos no dia da audiência pública (30/6/2020) que possuíam identificação. Os diversos e-mails do mesmo remetente foram consolidados.

Mônica Lobo Burle

15. Sugiro:

- campanha para que os trabalhadores e moradores do Plano Piloto e adjacências (Sudoeste, Cruzeiro, Lago) utilizem ônibus pequenos para chegar até os setores centrais que concentram os serviços e empregos, criando novas linhas que liguem mais diretamente os locais. Ex: Via L2 sul ao SCS sem dar voltas desnecessárias.

R.: Prezada, agradecemos sua contribuição e informamos que as contribuições relacionadas ao transporte público, serão encaminhadas para a área técnica responsável a fim de que aquela se manifeste quanto a viabilidade e/ou possibilidade de atendimento do pleito.

- campanha com vídeos educativos de como fazer calçadas a frente das lojas, dando continuidade entre a frente de cada loja. Nas calçadas comerciais ocorrem muitos acidentes com pedestres em vista de pequenos obstáculos, degraus e buracos.

R.: A SEMOB entrará em contato com os demais órgãos responsáveis sobre a ocupação das áreas públicas e intervenções urbanas para articular e viabilizar esse tipo de campanha.

Obrigada Mônica Lobo Burle -arq.

Allan Araujo Araujo

Cara Semob,

16. Creio que a sugestão principal seja a prioridade efetiva e não apenas formal ao pedestre e ciclista, o que seria feito nas obras principais já em execução pelo GDF, ou ainda no projeto.

Alguns exemplos:

1 - readequar o TTN e ponte do Bragueto para ciclistas e pedestres. Soube que há uma ciclovia sendo feita ali, mas várias falhas de trajeto e trechos sem o semáforo que permita cruzar a pista;

R.: Prezado, agradecemos sua contribuição e informamos que conforme mencionado em audiência pública, a equipe da SEMOB já elaborou e encaminhou ao DER relatório de avaliação da infraestrutura de mobilidade ativa do TTN. As providências e manifestação sobre viabilidade e/ou possibilidade de eventuais ajustes serão feitas por aquele órgão.

Informamos que as estruturas de acessibilidade ainda não foram concluídas.

2 - a praça da Galeria dos Estados foi inaugurada, mas sem a estrutura cicloviária de paraciclos, nem ciclovias que liguem a praça à malha já existente nas superquadras, ou na Esplanada. Aqui deveria ter sido feito também o cruzamento peatonal nos semáforos mantidos em frente à Galeria dos Estados, permitindo ao pedestre atravessar não apenas pelo túnel da Galeria, mas pela superfície;

R.: Informamos que a SEMOB não é responsável pela sinalização viária e que apesar de assunto correlato, encaminharemos ao órgão responsável para que aquele se manifeste sobre o assunto.

3 - finalmente construir ciclovia peatonal compartilhada ligando o Sudoeste/Cruzeiro ao SPO, do lado do cemitério e das autarquias federais;

R.: A SEMOB informa que a sugestão de traçado será incluída no planejamento de expansão das infraestruturas e tentará junto aos demais órgãos da administração pública viabilizar a implantação no trecho mencionado.

4 - permitir a travessia de rodovias ou ruas, onde já haja ciclovias, porém sem o indispensável semáforo, como na L4 atrás do Pavilhão Nacional. É quase impossível cruzar a L4 sem o semáforo, por causa da alta velocidade dos carros;

R.: Informamos que a SEMOB não é responsável pela sinalização viária e que apesar de assunto correlato, encaminharemos ao órgão responsável para que aquele se manifeste sobre o assunto.

5 - Mexer finalmente no "tabu do eixão" como autopista só para carros, ao eliminar os túneis para pedestres. Nem o melhor e mais belo túnel substituirá o chão. Aquilo é atrasado e desumano. Não há problema em os carros pararem quando semáforos forem acionados. Transformem o eixão numa avenida de verdade, com semáforos no lugar das passagens subterrâneas, além das ciclovias. Hoje é impossível atravessar o eixão de bike, pois não há ligação possível entre a malha das quadras pares e a das ímpares no Plano. O eixão é uma muralha invisível que segrega e oprime o ser humano em Brasília;

R.: Informamos que conforme respondido em audiência pública é extremamente complicado interferir na estrutura viária do eixão devido a limitação das atribuições institucionais, pois o eixão é de responsabilidade do DER e a SEMOB não tem poder de determinação sobre os demais órgãos.

Com relação às travessias e conexões com a malha existente, informamos ainda que a SEMOB vem realizando tratativas junto ao DETRAN-DF desde o final de 2019, a fim de aprovar implantação de ciclorrota ou zona 30 nas comerciais locais, viabilizando a utilização das tesourinhas pelos ciclistas de

forma segura e sem grandes investimentos e obras de infraestrutura. Informamos também que a SEMOB vem desenvolvendo no âmbito do programa Urban Challenges in Latin America - Impact Hub Stockholm um estudo de caso sobre possíveis soluções para as passagens subterrâneas e que poderá ser replicado nas demais passagens.

6 - pensar a prioridade para o futuro, como no projeto do viaduto da Epig no Sudoeste/Parque. Não devem construí-lo sem calçadas e ciclovias e todas as ligações possíveis.

R.: Esclarecemos que as diretrizes e prioridades são definidas pela SEMOB com base nos normativos vigentes, porém as etapas de execução das obras são definidas no edital de licitação desenvolvido pelo órgão responsável pela obra. Por tanto, a SEMOB reforçará junto aos demais órgãos sobre a necessidade de priorizar a implantação dessas infraestruturas.

Weber De Barros

17. Há várias faixas de pedestre em vias de 60,50 kph. Por que não adequam os limites de velocidade?

Por que não colocam mais quebra-molas nesses pontos de cruzamento de pedestre?

Gostaria de saber por que no SW há vias de limite de velocidade de 60kph que cruzam áreas comerciais e residenciais. Por que não baixam pra 30/40 kph?

R.: Prezado, agradecemos sua contribuição e informamos que o Plano de Mobilidade Ativa dispõe sobre a padronização das velocidades de acordo com o tipo de via no caderno 1, páginas 68 a 73.

Wesley Ferro Nogueira do Instituto MDT e da Rede Urbanidade

18. Questão: Em todos os instrumentos normativos (PDOT, PDTU, PNMU e até mesmo na Lei Orgânica) está muito bem expresso de que o espaço viário deve ser priorizado para os modais ativos e para o transporte público coletivo, com a consequente necessidade da redução dos privilégios para o transporte individual motorizado. Então, esse é o princípio básico que também deve nortear o PMA. No entanto, não soa muito estranho o PMA trazer algumas afirmações que contrariam essa lógica? Como, por exemplo:

1) Propor como estratégia de planejamento do transporte o incentivo ao transporte corporativo através de vans, que nada é mais do que transporte privado coletivo;

2) A defesa de uma proposta da Codeplan de ampliação do espaço para os aplicativos de transporte, que não fortalece o transporte público coletivo e só incentiva o uso do automóvel (conforme já observado em várias cidades);

3) O uso dos estacionamentos por automóveis ao longo do meio-fio para proteger pedestres.

R.: Como respondido em audiência pública, a proposta do transporte corporativo se faz pertinente uma vez que há o entendimento de que o Plano de Mobilidade Ativa deve incentivar a diminuição do uso do transporte individual motorizado.

Entendemos que há uma parcela significativa da população que não fará a migração do transporte individual motorizado para o transporte público coletivo, portanto, a diretriz do transporte coletivo privado é colocada tanto para reflexão sobre o excesso de uso do transporte individual motorizado quanto para contemplar uma parcela da população que a médio ou longo prazo possa fazer a migração no modo de transporte utilizado.

Esclarecemos que nos dois cadernos do PMA são propostas ações e são dadas diretrizes que podem ser combinadas ou executadas separadamente, ficando a critério da articulação governamental e do órgão responsável pela implementação.

A SEMOB, dentro das suas atribuições, é responsável pelo planejamento, definição das diretrizes e acompanhamento, tanto da elaboração quanto da implementação, das políticas e projetos relacionados à mobilidade ativa.

Nesse sentido, no PMA divulgamos o guia de urbanização (caderno 1, página 83) que dá parâmetros sobre os elementos construtivos e suas aplicações de acordo com a composição da infraestrutura urbana; propomos a redução das velocidades nas vias (caderno 1, páginas 68 a 73) além de colocar outras diretrizes e ações propostas ao longo dos dois cadernos.

Aproveitamos para informar que no ano de 2019 a SEMOB desenvolveu uma cartilha de instalação de parklets que seria distribuída no Dia Mundial Sem Carro, porém, por se tratar de ocupação de parte da via e intervenção no espaço público, é necessário dentro das atribuições dos demais órgãos do Distrito Federal ter anuência para sua implantação.

Dênio Moura

Boa tarde!

19. O que será feito para padronizar as calçadas existentes diante de comércios e residências?

R.: Prezado, agradecemos sua contribuição e informamos que as diretrizes de padronização das calçadas constam no Guia De Urbanização desenvolvido pela SEDUH - Secretaria De Estado De Desenvolvimento Urbano E Habitação Do Distrito Federal, apresentado no caderno 1, página 83. A execução das calçadas e a padronização é de responsabilidade do proprietário do lote, com exceção das rotas estabelecidas pelo Estado.

O que se pretende fazer em relação à qualidade das obras do DF (calçadas, ciclovias etc.)?

R.: Esclarecemos que as obras do DF devem seguir as determinações do edital de licitação desenvolvido pelo órgão responsável pela obra. Destacamos que

as obras devem ser baseadas em projetos executivos devidamente aprovados pelos órgãos competentes. A SEMOB, dentro das suas competências, reforçará junto aos demais órgãos sobre a qualidade dessas infraestruturas junto aos demais órgãos.

Como fica a mobilidade ativa diante de obras como o TTN?

R.: Conforme mencionado em audiência pública, a equipe da SEMOB já elaborou e encaminhou ao DER relatório de avaliação da infraestrutura de mobilidade ativa do TTN. As providências e manifestação sobre viabilidade e/ou possibilidade de eventuais ajustes serão feitas por aquele órgão.

Informamos que as estruturas de acessibilidade ainda não foram concluídas.

Existe algum estudo comparativo entre os recursos aplicados pelo GDF em (1) mobilidade ativa (a pé e em bicicleta); (2) transporte público coletivo; (3) transporte individual motorizado (incluindo obras de infraestrutura, recapeamento de vias etc.)? Esses dados deveriam ser divulgados à população.

R.: Conforme mencionado em audiência pública, a equipe da área de mobilidade ativa desconhece a existência de estudo comparativo entre os recursos aplicados para as diferentes infraestruturas e meios de transporte.

Informamos que a SEMOB entrará em contato com os demais órgãos do governo do Distrito Federal para verificar existência de estudo. Caso não exista, a SEMOB providenciará por meio de consultoria ou pareceria com os demais entes governamentais.

30/06/2020 – Audiência Pública sobre Plano de Mobilidade Ativa (PMA) – Contribuições via WhatsApp

Perguntas:

n.1

20. Bom dia, meu nome é Márcia Muniz, gostaria de participar da audiência pública sobre o PMA, solicito informar o link ou como posso participar.

Obrigada

R.: Prezada agradecemos seu contato e informamos que a audiência pública sobre o Plano de Mobilidade Ativa foi transmitida pelo canal do Youtube da SEMOB através do link: <https://www.youtube.com/channel/UCTs3qBvHHgcoZldYzVfOd9w>

n.2

Boa tarde, tudo bem?

21. Eu gostaria de saber onde será transmitido a apresentação do Plano de Mobilidade Ativa do DF (PMA/DF). Você teria essa informação?

R.: Agradecemos seu contato e informamos que a audiência pública sobre o Plano de Mobilidade Ativa foi transmitida pelo canal do Youtube da SEMOB através do link: <https://www.youtube.com/channel/UCTs3qBvHHqcoZldYzVfOd9w>

n.3

22. Somos a OnG Rodas da Paz

Raphael Barros, coordenador geral da Rodas da Paz

Boa tarde.

Gostaríamos de saber se há algum planejamento para a instalação de ciclofaixas temporárias conectando as ciclovias existentes para estimular o uso da bicicleta neste momento de trânsito atenuado por causa do Covid.

R.: Não. Houve a discussão e apresentação de algumas propostas, mas por depender de articulação e parceria com os órgãos responsáveis pelo trânsito a SEMOB optou pela implementação de rua do lazer, cuja intervenção é pontual e com dias pré-estabelecidos.

Gostaríamos de saber se há algum projeto de aumentar o número de paraciclos em todo o DF, tanto paraciclos implantados pelo poder público como pela iniciativa privada.

R.: Conforme informado durante audiência pública, no caderno 2, do PMA é apresentada a proposta de implantação de 3.000 paraciclos em todo o Distrito Federal. A SEMOB prevê implantação a curto prazo de aproximadamente 500 paraciclos, sendo os demais instalados a médio prazo (2021-2023) conforme adesão à Ata de Registro de Preço elaborada pela SEMOB. Com relação a instalação pela iniciativa privada a SEMOB só pode definir as diretrizes dos locais ideais, o que também é apresentado no caderno 2, páginas 155 a 160.

Por iniciativa privada, pensamos nos pequenos comércios presentes em todo canto, alguns já colocam paraciclos por conta própria em área pública para atender seus clientes. Seria interessante regulamentação para determinar locais de instalação desses paraciclos, de preferência em alguma vaga de carro.

R.: Concordamos com o caráter simbólico da conversão da vaga destinada ao transporte individual motorizado, e tal diretriz é apresentada no caderno 2, página 159.

Gostaríamos de saber se há algum projeto de implementação de sinalização vertical para orientar o ciclista em seus destinos, as ciclorrotas. Por exemplo, placas no parque da cidade orientando o melhor caminho para irem para o sudoeste, eixo monumental, prédio sede da PC-DF, igreja da asa sul, etc.

R.: As ações propostas sobre sinalização são apresentadas no caderno 2, item 5.2 do Plano de Mobilidade Ativa. O objetivo é justamente aumentar o sistema de sinalização urbana para orientar pedestres e ciclistas, tornando os deslocamentos fáceis e confortáveis. O sistema deverá incluir mapas

posicionados nos principais equipamentos, sistema de transporte e outros pontos de referência.

Gostaríamos de saber se há algum projeto de traffic calming das vias e dos viadutos que conectam as 100 para as 200 para que sejam de 30km/h ou pelo menos respeitem a velocidade atual de 40km/h

R.: Informamos que a SEMOB vem realizando tratativas junto ao DETRAN-DF desde o final de 2019, a fim de aprovar implantação de ciclorrota ou zona 30 nas comerciais locais, para viabilizar a utilização das tesourinhas pelos ciclistas de forma segura e sem grandes investimentos e obras de infraestrutura.

Qual é a previsão do retorno do sistema de bicicletas compartilhadas?

R.: Conforme respondido durante a audiência pública, aproveitamos para informar também que está em fase de publicação o Edital de cadastramento de empresas para atuação no segmento de Sistemas de Mobilidade Ativa Compartilhada – SMAC. O novo edital prevê a expansão do serviço para outras regiões administrativas, além do Plano Piloto, através de cota de expansão de fator social, com base nos Grupos de Rendas da PDAD-2018. Desta forma, para uma empresa operar nas regiões de maior renda, obrigatoriamente tem que estar operando em regiões de menor renda. O Novo edital ainda prevê a integração dos modos de transporte, uma vez que as áreas destinadas as estações desse sistema se localizarão nas regiões limítrofes a terminais e grandes equipamentos públicos.

Há a previsão de instalação dos suportes de bicicletas em ônibus previsto na lei 5458/2015?

R.: Não. Está em fase de formação um Grupo de Trabalho, com representantes de diversos órgãos para elaboração de estudos de viabilidade para implantação desses equipamentos para transporte de bicicletas nos ônibus.

E há a previsão da diminuição da velocidade da EPDB do Lago sul para que a velocidade da via se torne adequada à ciclofaixa existente?

R.: Informamos que no caderno 1 página 72 apresentamos as diretrizes para redução e padronização das velocidades nas vias do Distrito Federal. Cabe ao órgão responsável implementar.

Nas campanhas de educação, há a previsão da inclusão de perguntas sobre ciclomobilidade na prova teórica para motoristas nas CFCs

R.: Informamos que a SEMOB solicitará ao DETRAN-DF, que é o órgão competente, a inclusão de perguntas sobre mobilidade ativa nas provas teóricas para novos motoristas.

Considerando a necessidade de distanciamento social devido ao COVID para evitar contágio do vírus, que medidas a SEMOB está adotando para promover a mobilidade ativa segura?

R.: Conforme mencionado durante a audiência pública, a SEMOB optou pela implementação de rua do lazer, cuja intervenção é pontual e com dias pré-estabelecidos.

Sugestão: aumentar o tempo de semáforo para travessia de pedestres.

R.: Informamos que a SEMOB solicitará ao DETRAN-DF que é o órgão responsável pelo tema.

Existe articulação entre a SEMOB e DETRAN para defesa da segurança do ciclista e pedestres? Por exemplo, fiscalização de ultrapassagem com 1 metro e meio de motoristas e respeito à travessia de pedestres, considerando que o péssimo comportamento de motoristas desestimula a mobilidade ativa

R.: Atualmente a articulação é feita no âmbito do Programa Brasília Vida Segura. No entanto, no caderno 2, página 87 reforçamos ações de educação e comportamento sobre o tema.

E-mail para enviar as respostas: contato@rodasdapaz.org.br

n.4

23. Boa tarde. Meu nome é Uirá Lourenço, do Brasília para Pessoas.

Considerando o arranjo institucional no DF, com vários órgãos envolvidos com trânsito e mobilidade - como Semob, Detran, DER, Novacap, Secretaria de Obras e Seduh - como garantir a efetiva inclusão e priorização de pedestres e ciclistas nos projetos e nas obras executadas?

R.: Sabemos que os normativos vigentes que deveriam garantir a inclusão e priorização mencionada não são suficientes. Identificando essas falhas na condução do tema que a SEMOB apresenta o Plano de Mobilidade Ativa cujo o objetivo é nortear as ações entre os diferentes entes governamentais promovendo e organizando as políticas públicas.

O histórico de projetos viários mostra que nem sempre a mobilidade ativa é contemplada, como ocorreu recentemente no Trevo de Triagem Norte (TTN). As novas pistas foram liberadas na ponte do Bragueto, mas pedestres e ciclistas continuam em alto risco no final da Asa Norte. Faltam calçadas, ciclovias e pontos de travessia. O traçado da ciclovia prevista - e ainda não concluída - é inadequado para os que usam a bicicleta como meio de transporte.

Existe alguma proposta no Plano de rearranjo institucional e de melhoria no diálogo entre órgãos para garantir a prioridade dos modos ativos e coletivos de transporte?

R.: O Plano não tem como objetivo propor mudanças na estrutura governamental, e sim promover e organizar as políticas públicas sendo instrumento de planejamento estratégico, e buscando orientar as ações e investimentos governamentais voltados à mobilidade ativa. Dessa forma, são colocadas, no caderno 1, diretrizes que deverão ser incorporadas por outros órgãos e ações – caderno 2 - que deverão ser executadas em parceria com outros entes governamentais, de acordo com as atribuições institucionais e o tipo da ação.

A SEMOB reforçará junto aos órgãos responsáveis pela aprovação dos projetos, os normativos vigentes que definem a prioridade dos modos ativos.

Boa tarde. Aqui é o Uirá Lourenço, do Brasília para Pessoas.

Gostaria de saber detalhes sobre a proposta de bicicletas compartilhadas. Os dois sistemas que existiam - com estações físicas e sem estações - não estão mais ativos e houve uma perda muito grande para a população, inclusive por parte de entregadores que trabalham com aplicativo e usavam as bicicletas compartilhadas.

A ideia é retomar sistemas similares, com e sem estações físicas? O sistema incluiria patinetes? Quantas estações e bicicletas seriam disponibilizadas? Quais regiões administrativas seriam contempladas? Há cronograma previsto para execução da proposta?

R.: Conforme respondido durante a audiência pública, aproveitamos para informar também que está em fase de publicação o Edital de cadastramento de empresas para atuação no segmento de Sistemas de Mobilidade Ativa Compartilhada – SMAC. O novo edital prevê a expansão do serviço para outras regiões administrativas, além do Plano Piloto, através de cota de expansão de fator social, com base nos Grupos de Rendas da PDAD-2018. Desta forma, para uma empresa operar nas regiões de maior renda, obrigatoriamente tem que estar operando em regiões de menor renda. O Novo edital ainda prevê a integração dos modos de transporte, uma vez que as áreas destinadas as estações desse sistema se localizarão nas regiões limítrofes a terminais e grandes equipamentos públicos.

Boa tarde. Uirá Lourenço. Um comentário.

Senti falta no Plano de Mobilidade Ativa - tanto na parte de diagnóstico, quanto nas propostas - de tratar das travessias. Sabe-se do alto risco a que pedestres e ciclistas estão sujeitos em razão da falta de pontos seguros de travessia, nas vias urbanas e nas rodovias. W3, EPIG e BR-020 são alguns exemplos de vias perigosas, em que faltam pontos de travessia mesmo próximos de pontos de ônibus.

Sugiro que seja incluído no Plano um diagnóstico a respeito e propostas práticas quanto à travessia segura.

R.: Conforme respondido durante a audiência pública, é atribuição do órgão responsável pela circulação do trânsito a sinalização das travessias de pedestres. Nesse sentido, a SEMOB pode sugerir os locais, mas cabe ao DETRAN ou DER julgar pertinente e executar. Esclarecemos que no programa Brasília Vida Segura, citado no Plano de Mobilidade Ativa, a SEMOB juntamente com os órgãos envolvidos nas tratativas de segurança viária, analisa as ocorrências dos acidentes de trânsito, e com base nesses dados são feitas visitas técnicas aos locais, juntamente com técnicos dos órgãos envolvidos, e são desenvolvidos planos de ação que ao serem executados geram grande impacto na redução dos óbitos e acidentes no trânsito. As ações são divididas em três pilares de atuação: educação, fiscalização e engenharia.

n.5

24. Boa tarde.

Meu nome é Frederico Ferraz, sou da Associação de Moradores e Amigos de Águas Claras - AMAAC, e gostaria de saber sobre o que está previsto para Águas Claras, bem como os prazos de implantação.

Há alguns anos, ainda no governo Rollemberg, houve uma audiência pública em que foi apresentado um projeto de mobilidade ativa que prometia revolucionar a cidade. No entanto, de tudo o que foi prometido, a única coisa realizada até agora foi a implantação de ciclofaixas de sentido único nas duas principais avenidas da cidade.

Recentemente a Administração Regional vem fazendo algumas calçadas novas, mas não estão levando em consideração a implantação de novas ciclofaixas, sobretudo nas bulevares Norte e Sul, o que seria fundamental para servirem como alternativas ao sentido único das ciclofaixas das Avenidas Araucárias e Castanheiras.

Existe previsão de ampliação da rede de ciclofaixas em Águas Claras a curto prazo, sobretudo nas bulevares Norte e Sul?

R.: Prezado, agradecemos sua contribuição e informamos que a SEMOB está em vias de finalizar o Edital de Licitação referente aos trechos 4, 6 e 8 da Av. Bulevares, na Região Administrativa de Águas Claras – RA XX.

Agradeço pela resposta anterior e, caso haja tempo, gostaria de saber também se há possibilidade dessa Secretaria fazer gestões junto à Administração Regional no sentido de promover uma rua do lazer em Águas Claras, a exemplo do que vem sendo feito em outras cidades do DF e, em especial, do caso mais recente do fechamento da W3 Sul. Desde já registro a sugestão para que nossa rua do lazer seja feita nas bulevares Norte e Sul e colocamo-nos à disposição para apresentar um projeto que a viabilize.

R.: Informamos que o fechamento do Eixo Rodoviário (DF 002) e da via W3 Sul, para atividades de lazer, foi formalizado por meio de Decreto Distrital nº 40.877, de 09 de junho de 2020. Conforme respondido em audiência pública, a SEMOB entrará em contato com a Administração Regional para discutir sobre a viabilidade e/ou possibilidade de atendimento do pleito.