

PROJETO PMA – QUESTIONAMENTOS

Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos

Wesley Ferro Nogueira

Secretário Executivo - Instituto MDT

Prezados, bom dia.

Em nome do Instituto MDT gostaríamos de apresentar alguns questionamentos relacionados ao Plano de Mobilidade Ativa que foi colocado para consulta pública, visando contribuir para o aprimoramento do documento.

1) No Caderno 1 há a informação de que o transporte público coletivo responde por 41% dos deslocamentos no DF, enquanto que a mobilidade a pé seria responsável por 10%, segundo dados da Codeplan de 2015. Entretanto, segundo a pesquisa de mobilidade urbana de 2016, a divisão modal é definida em 22,5% para o transporte público coletivo e de 25,8% para a mobilidade pedonal. Esses dados utilizados no PMA não estariam desatualizados e, por isso, não seria melhor utilizar a referência da pesquisa de 2016?

Prezados, esclarecemos que a SEMOB vem compilando estudos e pesquisas sobre mobilidade ativa desde 2015 e a partir de 2017 iniciou-se a elaboração do Plano de Mobilidade Ativa. O documento apresentado é o resultado do trabalho desenvolvido pela SEMOB nesses últimos anos e por este motivo, serão identificadas informações e referências mais antigas. Ressaltamos que a equipe técnica que deu continuidade ao trabalho iniciado na outra gestão, entendeu que não haveria prejuízo em manter tais dados, desde que as informações mais recentes fossem inseridas no documento. Por tanto, consultando o Caderno 1 identificamos que foi utilizada como referência para a pergunta, a informação da página 12, onde de fato há um gráfico evidenciando tais dados. No entanto, informamos que nas páginas 36 e 38 do Caderno 1 são apresentados gráficos da divisão dos modos de transporte (para ir à escola e ao trabalho) com base na PDAD-2018.

2) Os deslocamentos a pé, por motivo escola, representam 46,7% das viagens nas regiões administrativas do Grupo 3 e 38,3% no Grupo 4, que são exatamente as localidades onde a infraestrutura pedonal é inexistente ou inadequada para a circulação dos pedestres. Essa referência não deveria orientar, prioritariamente, os investimentos do GDF em infraestrutura viária?

Esclarecemos que além da priorização das regiões administrativas do Grupo 3 e Grupo 4, também foram definidas e priorizadas as rotas acessíveis aos equipamentos públicos conforme Caderno 2, capítulo de Ações Propostas – Infraestrutura de Mobilidade a Pé.

As regiões administrativas que compõem os Grupos 3 e 4, serão contempladas com a execução de tais rotas acessíveis que contemplam as calçadas no entorno dos centros de ensino, hospitais regionais e estações/terminais de transporte público.

Aproveitamos a oportunidade para informar que as calçadas no entorno dos hospitais regionais de Ceilândia, Brazlândia e Santa Maria já estão em obras, e as calçadas no entorno do Hospital Regional do Paranoá já possuem projeto executivo elaborado e com recursos para implantação.

3) As viagens por motivo trabalho, feitas a pé, superam 16% no grupo 4, enquanto que no grupo 1, que congrega as regiões da área central do DF, esse percentual é de apenas 9,8% dos deslocamentos, mas onde há uma rede mínima de caminhabilidade instalada. Os investimentos não deveriam começar a ser descentralizados para as áreas periféricas do DF?

Sim. Como a infraestrutura de mobilidade a pé não é responsabilidade única e exclusiva do Estado, se faz necessário definir rotas pelas quais o governo se responsabilizará pela implementação e/ou manutenção destas infraestruturas. Seguindo esta diretriz, num primeiro momento, foram priorizadas as rotas aos equipamentos públicos, que já são distribuídos no território, proporcionando a descentralização dos investimentos públicos (caderno 2, páginas 107 a 112).

Além da definição dos equipamentos públicos, também foi desenvolvido o diagnóstico que resultou no índice de caminhabilidade, indicando os locais prioritários nas diversas regiões administrativas do Distrito Federal que se conectam com o transporte público (caderno 2, páginas 119 a 124).

Esclarecemos que os investimentos para execução dessas calçadas, podem ser feitos pelos diversos órgãos da administração pública e pela câmara legislativa do DF, cabendo à SEMOB, dentro das suas atribuições, indicar quais são os locais prioritários. Por tanto, entendemos que no PMA a descentralização dos investimentos para as áreas periféricas foi contemplada.

4) Nas abordagens feitas junto aos ciclistas, a segurança no trânsito é apontada como o segundo problema por 32,9% dos entrevistados. Não deveria haver uma nova abordagem nas ações implementadas por Detran, DER e PRF, no campo da educação e fiscalização, para garantir a segurança viária?

Sim. No âmbito do programa Brasília Vida Segura já são feitas algumas abordagens com esses órgãos, e no caderno 2, página 82, a ação proposta vai ao encontro do que foi perguntado.

5) Segundo a pesquisa realizada pela Rodas da Paz, há o registro de um volume considerável de ciclistas na EPTG, onde há ciclovias, mas falta conexão entre elas, e também em regiões localizadas na periferia, onde a infraestrutura cicloviária é inexistente ou inadequada, como a Avenida Alagados, em Santa Maria; na DF-473, em São Sebastião e na Avenida Independência, em Planaltina. Considerando que o espaço viário deve ser democratizado, o GDF não deveria começar a priorizar o investimento nessas áreas, reduzindo ali os privilégios de circulação garantidos aos automóveis e implantando ciclofaixas?

Esclarecemos que, conforme os normativos vigentes, para implantação de ciclofaixas, é necessário aprovação e implementação por parte dos órgãos de trânsito, cabendo a SEMOB as diretrizes de planejamento, definição do tipo de infraestrutura e a priorização dos locais para implementação.

Informamos que o governo do Distrito Federal já vem buscando alternativas para contemplar as vias diagnosticadas com um volume considerável de ciclistas, como é o caso da Avenida Independência, conforme caderno 2, páginas 130 a 132, do Plano de Mobilidade Ativa.

6) Ainda no Caderno 1 são destacadas algumas estratégias de planejamento do transporte sugeridas pela Codeplan, entre elas a realização de transporte corporativo realizada através de vans. Essa proposta não seria inadequada para um Plano de Mobilidade Ativa, pois sugere uma alternativa baseada no uso do transporte motorizado, em vez da defesa do transporte público coletivo, como recomenda a PNMU e o PDTU?

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.

7) Outra proposta defendida no documento da Codeplan é o da concessão de subsídio às tarifas públicas do transporte coletivo, o que já acontece. A Lei n. 4.011/2007 estabelece como um dos princípios da política tarifária a manutenção de tarifas em patamares menores visando à inclusão social. Considerando que outro princípio trata da possibilidade da concessão de descontos para estimular o uso do transporte público coletivo nos entrepicos ou final de semana, não seria adequada a proposição dessa medida para atrair novos usuários ao sistema?

Sim. Foi verificado o caderno 1 do PMA e constatou-se que de fato tal proposição não foi feita. Sendo assim, a SEMOB inseriu no caderno 1, página 62, a proposição de descontos para estimular o uso do transporte público coletivo nos entrepicos ou final de semana nas diretrizes que deverão ser incorporadas na revisão do PDTU.

8) A Codeplan também defende a ampliação do espaço para os aplicativos de transporte como medida para fortalecer o transporte público coletivo e reduzir o volume de tráfego, e o PMA a reproduz no documento. As experiências demonstram exatamente o contrário, que os aplicativos retiraram usuários do transporte público coletivo e não do transporte individual motorizado. A Pesquisa de Origem e Destino/2017 feita pelo Metrô SP aponta que houve aumento de 414% nas viagens realizadas através de aplicativos (incluindo táxis) entre 2007 e 2017, enquanto que as viagens de automóveis cresceram 9,25%, as de motos aumentaram 47,5% e as feitas por ônibus caíram 8%. Essa proposta de estímulo aos aplicativos não deveria ser desconsiderada do PMA?

Como respondido em audiência pública, a proposta de estímulo ao uso dos aplicativos de transporte 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.

9) Também é citada, entre as medidas para a proteção de pedestres, a manutenção dos estacionamentos paralelos ao meio-fio como barreira física para a proteção das calçadas. Considerando que os estacionamentos em áreas públicas, ao longo do meio-fio, dificultam a circulação do transporte público coletivo e incentivam o uso do automóvel, não seria mais prudente defender a transformação desses espaços em ciclofaixas ou mesmo para a implantação de espaços de convivência (como os parklets), combinando com outras medidas de proteção dos pedestres, como as barreiras na faixa de serviço das calçadas, e de ciclistas, como a redução da velocidade nas pistas de rolamento?

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.

10) No Caderno 2 é destacado o Comitê de Segurança Viária dentro do Programa Brasília Vida Segura. Esse comitê está ativo? Tem participação da sociedade civil?

O comitê está ativo e não tem participação da sociedade civil por se tratar de programa de governo para análise de dados internos aos órgãos e definição de ações na esfera governamental.

11) Segundo os dados de 2016, 32% dos óbitos no trânsito foram de pedestres. Não seria recomendável investir com mais rigor no controle do tráfego e na redução da velocidade, inclusive com a implantação de mais câmeras e radares?

A redução de velocidade nas vias é atribuição do DETRAN para as vias urbanas, DER para as rodovias distritais e PRF para as rodovias federais. Por tanto, a SEMOB pode atuar estabelecendo diretrizes embasadas em estudos e sugerindo aos órgãos competentes tais medidas, conforme caderno 1, páginas 68 a 73. A atuação da SEMOB também se dá na gestão do Programa Brasília Vida Segura junto aos demais órgãos do GDF que estabelece planos de ação conforme as análises dos pontos críticos das vias com maior número de acidentes bem como a identificação dos perfis das vítimas.

12) Não seria interessante investir na implantação de sistemas de bicicletas compartilhadas nas regiões administrativas e ao longo dos eixos estruturais de transporte público, além da sua integração com o STPC/DF via bilhete único?

Sim. Conforme mencionado durante a audiência pública, o sistema de mobilidade ativa compartilhada está em fase de aprovação e tem como princípio sua implantação para além do Plano Piloto.

Esclarecemos ainda que no caderno 1, páginas 58 a 62, são apresentadas diretrizes a serem incorporadas no PDOT e PDTU que abordam o desenvolvimento ao longo dos eixos de transporte e algumas formas de integração.

Dentro da análise multicritério apresentada no caderno 2, página 101 também é evidenciado a preocupação no âmbito do planejamento de considerar a integração como elemento fundamental na expansão do sistema e da infraestrutura de mobilidade ativa.

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.

13) Segundo as informações disponibilizadas, há no DF uma rede cicloviária com vários trechos sem continuidade e sem estabelecer conexões. A diretriz não deveria ser a conclusão dos projetos já executados antes da implantação de novos trechos?

Os trechos sem continuidade foram projetados dessa forma, e para a implantação dos trechos faltantes, ou seja, das conexões necessárias à malha existente, o poder público precisa ter os projetos a nível executivo, devidamente aprovados pelos órgãos competentes para posterior viabilização dos recursos financeiros possibilitando processo licitatório para execução das obras. Por este motivo, as conexões da malha cicloviária se encontram na prioridade 3,

conforme caderno 2 página 143, pois boa parte das conexões necessárias precisam ter a aprovação dos projetos.

14) Seria interessante a proposição, no âmbito do PMA, do agente responsável dentro do GDF pela fiscalização acerca da acessibilidade das calçadas, se pelas administrações das regionais ou por um órgão central?

De acordo com os normativos vigentes, os agentes responsáveis são identificados no caderno 2, página 76.

15) As ações listadas no PMA estão agrupadas em cinco tópicos: fiscalização, sinalização, educação, participação social e infraestrutura. Todas essas ações do poder público não deveriam ter o acompanhamento de um comitê técnico formado por organizações e ativistas da mobilidade urbana? O Conselho de Mobilidade Ativa teria essa atribuição?

O Conselho de Mobilidade Ativa teria essa atribuição.

16) Em todas as 6 prioridades relacionadas à expansão da rede cicloviária, a maior extensão é sempre direcionada para o Plano Piloto, em detrimento de outras regiões onde o modal por bicicleta tem participação maior dentro da matriz de deslocamentos. Não é hora de começar a inversão desse modelo?

Concordamos com o questionamento. No entanto, esclarecemos que no âmbito da administração pública, não é possível ignorar os trabalhos desenvolvidos nos diferentes órgãos. O planejamento levou em consideração os trabalhos existentes e em curso, compatibilizando e definindo as prioridades. A expansão a longo prazo, que se refere aos locais que ainda não possuem projeto em elaboração ou já aprovados, foi levado em consideração a análise multicritério apresentada no caderno 2, página 101, e as solicitações da sociedade civil via ouvidoria. Entendemos também que em várias regiões administrativas, a malha urbana impede a implementação de infraestrutura exclusiva para os ciclistas, criando uma situação de articulação interinstitucional que viabilize ou regulamente soluções de infraestrutura compartilhada.