

Contribuições - Plano de Mobilidade Ativa do Distrito Federal

Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação - SEDUH

Parabenizamos a iniciativa da Secretaria de Transporte e Mobilidade do DF - SEMOB na elaboração do Plano de Mobilidade Ativa do Distrito Federal, o qual constitui um marco no tratamento de tema tão relevante. No momento, a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação - SEDUH está analisando o tema de mobilidade no âmbito da revisão do PDOT, em fase de Diagnóstico. Nesse contexto, enviamos algumas considerações e sugestões, não se restringindo unicamente ao Plano de Mobilidade Ativa em questão, mas visando também às ações complementares e futuras. Nos colocamos à disposição para contribuições e quaisquer esclarecimentos.

Atenciosamente,

Coordenação do Subgrupo do Eixo Temático Mobilidade, revisão do PDOT-DF

Brasília, 09 de junho de 2020

Para facilitar a leitura do documento o corpo do texto foi alterado, sem supressão do conteúdo, deslocando os parágrafos de conclusão e a identificação do órgão para o início do texto buscando facilitar a compreensão do conteúdo a seguir.

Preservando a estrutura original do texto, as sugestões colocadas e o posicionamento da SEMOB estão relacionadas item por item. Informamos que o texto em preto se refere ao texto original e o texto em azul são as manifestações da SEMOB.

1. PDTU

Entendemos que o tema da mobilidade ativa deve ser abordado também no Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal de forma a tratar a mobilidade urbana e o planejamento de transporte de forma integral, alcançando todos os modos e usuários com estratégias complementares.

Concordamos e por este motivo indicamos ao longo do caderno 1, principalmente páginas 59 a 62, as diretrizes a serem incorporadas na revisão do PDTU.

Aproveitamos para informar que após a edição do PMA incluindo as contribuições aceitas, o Plano de Mobilidade Ativa será encaminhado para a equipe responsável pela revisão do PDTU solicitando a absorção na íntegra de todo o PMA que regulamenta os artigos 19 a 23 da Lei Distrital 4.566/2011.

2. PDOT

É importante que haja associação com o Plano Diretor de Ordenamento Territorial - PDOT em processo de revisão, para integrar as medidas de mobilidade e desenvolvimento urbano a fim de promover cidades mais inclusivas e saudáveis, alcançando maior eficácia e amplitude das medidas para todas as Regiões Administrativas do DF. Consideramos importante a construção de uma rede de mobilidade ativa.

Concordamos e por este motivo indicamos ao longo do caderno 1, principalmente páginas 48, 50, 52, 53 e 58, as diretrizes a serem incorporadas na revisão do PDOT.

3. Rede de mobilidade ativa

Além de uma rede de mobilidade por bicicleta integrada, é importante identificar e estabelecer uma

rede de passeios e calçadas a fim de possibilitar o monitoramento e priorização de investimentos para adequações e revitalização. A rede de pedestres prioritária deve integrar as avenidas principais, os equipamentos das cidades, e o sistema de transporte público coletivo.

Concordamos e por este motivo indicamos ao longo do caderno 2, principalmente páginas 119 a 124, e 127 a 132, as vias e calçadas a serem priorizadas nas adequações e nos investimentos públicos.

4. Infraestrutura de apoio às bicicletas

Em relação à infraestrutura de apoio à bicicletas, é importante que todas as estações e terminais de metrô e transporte público coletivo possuam bicicletários para estimular uma maior integração e abrangência destes modos, pois bicicletários oferecem maior segurança nos estacionamentos por longo período de tempo. Complementarmente, os paraciclos são mais adequados para as paradas de curto prazo, como estabelecimentos comerciais, etc.

Concordamos e por este motivo indicamos ao longo do caderno 2, páginas 153, 155 a 160, e 174, as ações e custos relacionados a este tema.

5. Prioridades

Sugerimos o estabelecimento de prazos e metas para as diferentes medidas do Plano apresentado, acompanhadas das atribuições e responsáveis por cada etapa. A priorização, de acordo com a importância levantada no Diagnóstico, ajuda a definir a sequência dos investimentos e esforços a serem aplicados.

Sugestão incompreendida.

Motivo: As metas e prazos sobre as ações de infraestrutura de mobilidade a pé e de ciclomobilidade são apresentadas no Caderno 2, páginas 105 e 106; e 138 respectivamente. Os prazos para execução, bem como seus responsáveis estão ao longo dos capítulos 5 e 6 do caderno 2.

Eslarecimento: No capítulo de execução e monitoramento apresentamos os prazos para as ações serem iniciadas ou concluídas.

Também no capítulo de ações propostas, os prazos são definidos a curto, médio e longo prazo. Entendemos que dentro da competência da SEMOB, as metas e prazos foram definidos.

As ações que não possuem prazos já estabelecidos ou são ações que dependem de outros órgãos ou ações que necessitam da articulação entre a SEMOB e outros entes governamentais, extrapolando as competências institucionais da SEMOB para definição dos prazos.

6. Base de dados

Sugerimos o estabelecimento de uma base de dados pública georreferenciada que permita monitorar os indicadores de mobilidade ativa (distribuição modal, acidentes, etc) e sua infraestrutura (pontos de apoio, rede cicloviária e rede de passeios, estado de conservação), assim como a aplicação das estratégias definidas no plano, com atualização anual.

Sugestão aceita.

A equipe de mobilidade ativa entrará em contato com o setor responsável pelo GEOMOB para providenciar essa base de dados pública georreferenciada.

7. Travessia de pedestres

Segurança viária, faixas de pedestres e campanhas educativas são tratadas nos dois cadernos. No entanto, no capítulo 6 que trata da execução e monitoramento propostos, não são citadas medidas diretas para lidar com esses temas. Sugerimos monitoramento com maior atenção aos projetos de engenharia das travessias de pedestre, considerando acidentes, desempenho e o índice de respeito pelos modos motorizados, para nortear a criação de diretrizes, ações e campanhas educativas.

Esclarecemos que no âmbito do Programa Brasília Vida Segura os pontos de acidentes são analisados e com base nos dados são estabelecidos planos de ação a serem executados pelos órgãos responsáveis pelo tipo de via e pelo tipo de ação definida.

Com relação aos projetos de engenharia das travessias de pedestres, assim como as campanhas educativas sobre travessia, são de competência dos órgãos responsáveis pela circulação viária, ou seja, DETRAN e DER. Por este motivo, a SEMOB pode fazer sugestões e atuar de forma conjunta mas não tem o poder decisório e definidor.

8. Participação Social

Sugerimos a criação de uma instância de participação de todos os atores envolvidos com o tema de mobilidade ativa: representantes do governo, instituições de pesquisa e sociedade civil - para monitoramento, discussão e aprimoramento das medidas adotadas.

Sugestão incompreendida.

Motivo: Ação proposta no caderno 2 página 98.