

## **NOTA TÉCNICA**

### **MANIFESTAÇÃO DO MDT CONTRA A EXTINÇÃO DA FAIXA EXCLUSIVA DE ÔNIBUS NA EPNB: um golpe na mobilidade sustentável no Distrito Federal**

Por intermédio da Lei Distrital n.º 4.566/2011 foi estabelecido o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU/DF), que, por sua vez, está alinhado com o Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal (PDOT) e com o Estatuto das Cidades.

É o PDTU/DF que define as diretrizes e as políticas estratégicas para a gestão dos transportes urbanos no âmbito do Distrito Federal e do Entorno do DF, conforme o que está expressamente exposto no § 1º do Artigo 1º da referida lei.

O Plano define a importância estratégica do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF) para a mobilidade urbana dentro do território, reafirmando ao longo de todo o texto a necessidade do transporte público se sobrepor ao transporte individual motorizado, assumindo um grau de importância imediatamente abaixo dos modais ativos de circulação (a pé e de bicicleta), mas sempre à frente dos automóveis e motocicletas na hierarquia da matriz dos deslocamentos das pessoas dentro do espaço urbano.

Essa lógica é percebida no início do texto do PDTU, no Artigo 2º, quando já são apresentados os seus objetivos, conforme descritos a seguir e com destaques nossos em negrito:

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.**

Em seguida, no Artigo 3º, são dispostos alguns objetivos gerais que deverão ser alcançados tendo como perspectiva a melhoria do transporte urbano e da mobilidade no Distrito Federal, onde podemos destacar:

***I – reduzir a participação relativa dos modos motorizados individuais;***

***II – redefinir o modelo de circulação de veículos, em especial nas áreas de maior fluxo;***

***VI – priorizar, sob o aspecto viário, a utilização do modo coletivo de transportes e a integração de seus diferentes modais;***

Adiante, o reforço à defesa da priorização do transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado é mais uma vez ratificado, dessa vez no Artigo 4º, que trata das diretrizes do PDTU, onde está descrito:

***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.***

Ao Governo do Distrito Federal é atribuída a responsabilidade pela gestão do PDTU, conforme expresso no Artigo 5º, que deverá promover o aumento da participação do transporte público coletivo no atendimento à demanda da população, através da utilização de alguns instrumentos, como:

***II – restrição ao uso indiscriminado do transporte motorizado individual, em especial nas situações que levem ao congestionamento viário.***

No Artigo 14 do PDTU são apresentados alguns objetivos específicos para o transporte público coletivo, onde vamos destacar:

***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.***

Logo em seguida, no Artigo 15, atribuem-se novas responsabilidades no âmbito do Governo do Distrito Federal visando à implantação de medidas operacionais que possam racionalizar a oferta de transporte e garantir um melhor atendimento do público usuário, como:

***IV – implantação de ações de priorização da circulação dos modos coletivos em relação ao transporte individual e de carga.***

Por fim, conforme está estabelecido no Artigo 17 do PDTU, a implantação da rede de infraestrutura viária para a circulação do transporte coletivo deverá compreender, entre outras coisas:

***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.***

Pelo exposto acima, não resta nenhuma dúvida de que o PDTU define claramente que o transporte público coletivo tem papel fundamental na reorganização do espaço urbano, assumindo papel de destaque no processo de construção de um Distrito Federal mais saudável e da garantia de qualidade de vida para a sua população.

Nesse sentido, as ações do Governo do Distrito Federal deveriam ser sempre orientadas na perspectiva da priorização da circulação do transporte público em detrimento do transporte individual motorizado, sejam através da adoção de instrumentos de gestão que promovessem a restrição da circulação de automóveis e motocicletas ou que estabelecessem a implantação de faixas exclusivas ou prioritárias para a circulação dos ônibus que operam no transporte público coletivo de passageiros do DF.

Se em 2011, no plano regional, o PDTU estabeleceu as diretrizes e as políticas estratégicas para a gestão dos transportes urbanos no DF, no ano seguinte, com a promulgação da Lei Federal n.º 12.587/2012, é instituída a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) que tem como objetivo, entre outras coisas, a melhoria da mobilidade das pessoas no território dos municípios brasileiros, visando contribuir para o acesso universal à cidade, conforme expresso nos Artigos 1º e 2º da referida Lei.

Um primeiro destaque que merece ser feito é o que se refere aos princípios da Política Nacional da Mobilidade Urbana (PNMU), listados no Artigo 5º, em particular o que trata da democratização do uso do espaço viário, estabelecendo que a ocupação deve se dar correspondente ao grau de participação do modal na matriz de deslocamentos dentro da mobilidade urbana, ou seja, se o transporte público é responsável por garantir a circulação de 70 % das pessoas, a ele deve ser reservado um espaço viário proporcional ao seu papel, conforme expresso no texto da lei:

***VIII – equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.***

No Artigo 6º são apresentadas as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, onde podem ser citadas duas delas que se relacionam diretamente com a preocupação pela adoção de medidas

que garantam a construção de cidades sustentáveis e saudáveis para a sua população:

***II – prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;***

***VI – priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado.***

Mais a frente, no Artigo 23, são apresentados alguns instrumentos que os entes federativos poderão utilizar para a gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana e, aqui, dois deles merecem atenção:

***I – restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;***

***IV – dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados.***

O Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU/DF) e a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) apresentam de forma bem clara e consistente que a gestão da mobilidade no território urbano deve ser orientada pelos princípios da sustentabilidade e do interesse coletivo e, por isso, os modais ativos e o transporte público têm prioridade sobre o transporte individual motorizado composto por automóveis e motocicletas.

A democratização do espaço viário de circulação é condição essencial para que tenhamos cidades mais saudáveis para os seus habitantes e, nesse sentido, a implantação e/ou a manutenção de faixas exclusivas para o tráfego dos ônibus que operam no transporte público coletivo de passageiros é etapa necessária para o alcance desse objetivo.

Diante de um cenário baseado no crescimento expressivo da frota de automóveis, que ocupam quase 80 % do espaço viário e transportam

somente 30 % da população do DF, com o conseqüente aumento dos congestionamentos e da degradação da qualidade de vida dos seus moradores, em maio de 2016 o Governo Rollemberg lançou o **"Programa Circula Brasília"**, com uma série de medidas previstas para o enfrentamento dos problemas da mobilidade urbana, na perspectiva da alteração da matriz de deslocamentos e destacando o **"compromisso com a qualidade de vida da população de Brasília"** e o apresentando como o **"programa de estado que prioriza o transporte coletivo e o não motorizado de forma integrada"**.

Avalia-se que priorizar o transporte coletivo significa, entre outras medidas de gestão, o de investir na implantação de faixas exclusivas e preferenciais para a circulação dos ônibus que operam no transporte público coletivo de passageiros do Distrito Federal, assim como preceitua o PDTU/DF e a PNMU. Até porque, em cenários de recessão econômica e com recursos públicos escassos e quase sempre em situação de contingenciamento, o investimento em faixas exclusivas não exigiria o aporte de grandes volumes de recursos financeiros, como o necessário para a viabilização de outras ações, com o peso maior recaindo à decisão política do gestor em fazer e implantar a faixa exclusiva.

A implantação de faixas exclusivas para a circulação de ônibus, associada a instrumentos de fiscalização que coíbam a sua invasão por automóveis, produz impactos positivos e significativos para o transporte público, aumentando a velocidade média de circulação dos ônibus e reduzindo o tempo de viagem dos usuários, conforme se verifica a partir das experiências em cidades onde elas foram adotadas como mecanismo para a melhoria da mobilidade urbana.

No Distrito Federal, inclusive, recentemente foi feita uma experiência comparativa entre o deslocamento de um ônibus e de um automóvel para se medir o tempo de viagem de cada um em determinado percurso. Com saída da quadra 800 do Recanto das Emas e chegada prevista na Rodoviária do Plano Piloto, em trecho total de 37 km, o ônibus fez o percurso em 1h23 minutos, enquanto o automóvel completou o percurso em 2h18 minutos, em diferença de quase 1 hora entre os dois modais.

Destaca-se o fato de que essa diferença entre o tempo de viagem alcançado entre os dois modais é estabelecida basicamente no trecho onde o ônibus circula na faixa exclusiva existente na EPNB, quando a sua velocidade média chega a alcançar 46 km/h, enquanto o automóvel chega aos “incríveis” 8 km/h. Neste trecho, o ônibus coloca uma diferença de 1h02 minutos sobre o carro, mesmo considerando os frequentes casos de invasão da faixa exclusiva por intrusos automóveis.

Considerando o percurso total, que é composto por apenas 10 km de faixas exclusivas e outros 27 km de trânsito misto, a velocidade média do ônibus alcança 27 km/h e a do automóvel chega a 16 km/h. Essa informação, por si só, já seria suficiente para a confirmação de que uma das diretrizes para a mobilidade urbana deveria ser a da defesa da implantação e/ou ampliação de faixas exclusivas em todo o DF, alinhando-se com o que está estabelecido no Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU/DF) e na Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) e ratificando os objetivos defendidos no Programa Circula Brasília da atual gestão.

Uma empresa de consultoria sediada em São Paulo, com vasta experiência na área de mobilidade urbana e vários trabalhos realizados em todo o país – a Oficina – realizou um estudo de investigação para identificar os pontos de estrangulamento em algumas vias urbanas do DF, como EPCT, EPNB, EPGU, EPIA e Avenida Leste, no que se refere à velocidade operacional do transporte coletivo.

Ao final do estudo são apresentadas algumas proposições para a melhoria dessa velocidade operacional dos ônibus, com ênfase dada para a implantação de faixas exclusivas e/ou preferenciais na EPGU e EPCT e a ampliação do trecho com faixas exclusivas na EPNB.

Além desse trabalho, o **Instituto MDT** também apresentou o projeto denominado “**Pensar o transporte público na cidade planejada para o automóvel**”, onde defende a necessidade da promoção do transporte público como eixo orientador para o desenvolvimento urbano do Distrito Federal, propondo a desconstrução de soluções apresentadas para a mobilidade urbana e que são focadas no uso intensivo do automóvel e apresentando alternativas ao atual modelo.

Como primeiro produto desse projeto foi apresentado, em janeiro deste ano, o estudo técnico denominado **“A avaliação recente do transporte público do Distrito Federal”**, com análise do período de 2007 a 2017, envolvendo os governos Arruda, Agnelo e Rollemberg e seus programas para a área de mobilidade, respectivamente, Programa Brasília Integrada, Sistema Integrado de Mobilidade Urbana e Programa Circula Brasília.

O estudo técnico envolveu a análise aprofundada de vários documentos, a investigação do processo licitatório para a contratação de novas operadoras para o Sistema de Transporte Público Coletivo do DF (STPC/DF), acontecimento que foi definido como o marco divisor na história do Distrito Federal, além da realização de uma série de entrevistas com diversos representantes da sociedade.

Adotou-se como referência a definição de alguns parâmetros que pudessem estabelecer algum tipo de análise comparativa entre os períodos anterior e posterior à licitação, mostrando possíveis avanços e retrocessos que por ventura tenham acontecido a partir daí, sendo eles: modelo de contratação; modelo de operação; modelo de financiamento; planejamento; infraestrutura; modelo de gestão; controle social; comunicação; gestão ambiental; integração modal e o Entorno do DF.

Entre os itens que foram avaliados positivamente e que mereceram destaque na conclusão do nosso estudo técnico se encontra a variável infraestrutura, com a implantação do BRT Sul (apesar da necessidade de ajustes) e dos 41,9 km onde foram implantadas faixas exclusivas para a circulação dos ônibus que operam no transporte público coletivo de passageiros, incluindo a EPNB, o Setor Policial Sul e a W-3.

Em todos os trechos onde as faixas exclusivas foram implantadas há uma percepção muito clara de que aumentou a fluidez dos ônibus e a consequente redução do tempo de viagem para os usuários, o que se traduz em melhoria da qualidade de vida, uma vez que é despendido menos tempo durante os deslocamentos pela cidade, basta circular por essas áreas para que essa nova realidade possa ser vista.

Com todas essas evidências acerca da importância estratégica das faixas exclusivas e preferenciais para a reorganização do espaço urbano, para a necessidade da democratização do espaço viário e para a reafirmação concreta da priorização do transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado, conforme está expresso nos instrumentos normativos da mobilidade urbana e no próprio programa da atual gestão, para nós se apresenta como estranha, equivocada e na contramão da história a recente decisão tomada pelo Governo do Distrito Federal, por intermédio do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal (DER/DF), que acaba com parte significativa da faixa exclusiva existente na EPNB, sob o argumento de melhorar a fluidez dos automóveis na região.

A extinção da faixa exclusiva na EPNB aconteceu no trecho compreendido entre o viaduto da BR-060, localizado em Samambaia e o Shopping Riacho Mall, na entrada do Riacho Fundo I, e essa ação integra um programa do GDF denominado "Obras diretas para a fluidez do trânsito".

É preciso ressaltar que os 41,9 km de faixas exclusivas existentes no DF foram todos implantados em governos anteriores e que o atual governo não acrescentou absolutamente nada a essa infraestrutura viária direcionada para a circulação dos ônibus que operam no STPC/DF.

A fluidez do trânsito é pensada apenas sob a ótica dos automóveis, que sempre precisam de espaço para circular e, por isso, a lógica da gestão é sempre na perspectiva da construção de viadutos e pontes e na incorporação de novas faixas que iriam "desafogar" o tráfego, como se esse espaço suplementar não viesse a ser ocupado por uma demanda reprimida e que, em breve, também não conseguiria resolver os problemas de congestionamento.

Nesse sentido, o Instituto MDT vem se posicionar contra a extinção da faixa exclusiva em trecho da EPNB, defendendo a revisão da decisão do GDF e a sua imediata reincorporação como espaço viário destinado apenas à circulação dos ônibus que operam no STPC/DF, com a devida implementação de instrumentos de fiscalização que coíbam e punam duramente os veículos que circulam por tais vias.

Ao mesmo tempo, defendemos a adoção dos instrumentos normativos existentes, como o PDTU/DF e a PNMU, como os principais eixos orientadores da mobilidade urbana no Distrito Federal, avançando na implantação de novas faixas exclusivas e preferenciais; na priorização dos modais ativos e do transporte público em detrimento do transporte individual motorizado; no investimento permanente no transporte público; no barateamento das tarifas; na fiscalização dos serviços prestados pelas operadoras visando à melhoria da qualidade para os usuários e na implementação das medidas previstas no processo licitatório.

É preciso avançar na construção de uma mobilidade urbana sustentável e, por consequência, de cidades mais saudáveis, e a ampliação da participação do transporte público na matriz de deslocamentos dentro do espaço urbano é condição imprescindível para o alcance desses objetivos. Nesse sentido, a criação de faixas exclusivas para os ônibus é parte integrante desse projeto de transformação e de qualificação da pólis.