

MOBILIDADE URBANA

Enquanto algumas áreas, como a modernização da Epig, estão em fase de finalização, obras na Hélio Prates precisam ser licitadas para que o usuário possa gastar menos tempo no transporte público e com mais segurança

Corredor Eixo Oeste longe da conclusão

A grande obra para o trânsito no DF



BRAZLÂNDIA

Dados gerais do projeto

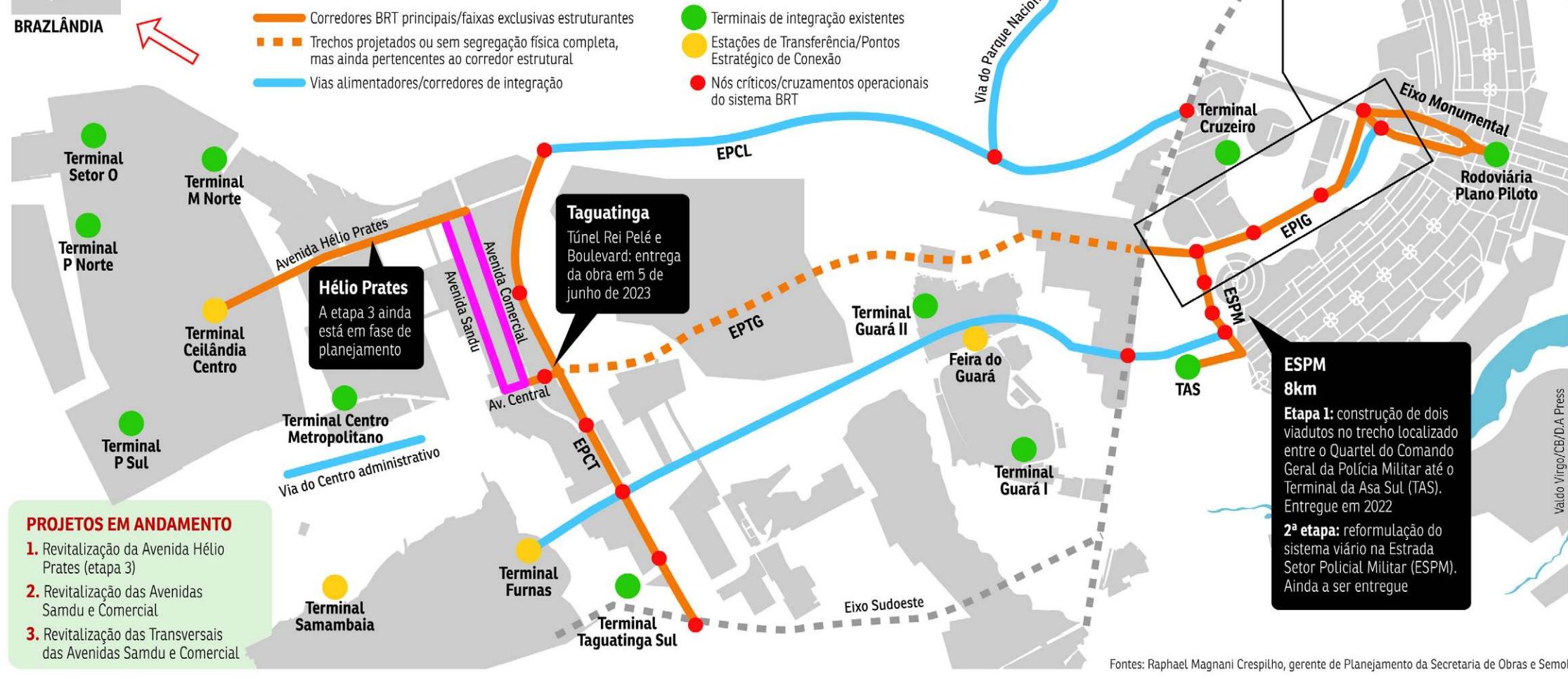
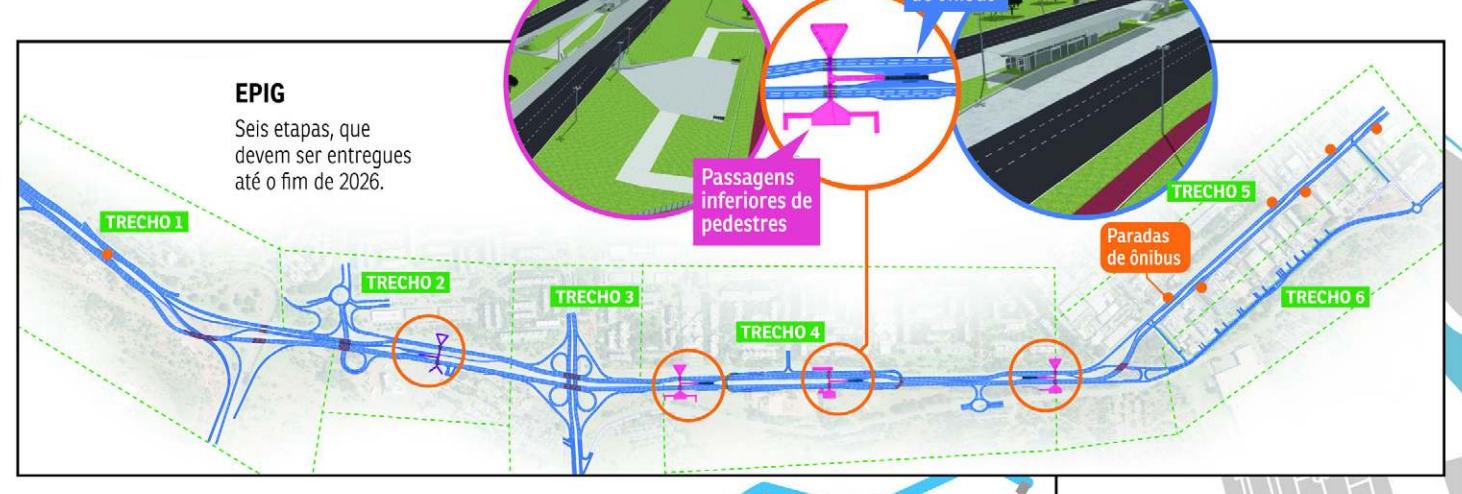
Investimento total previsto para a implantação completa do corredor R\$ 546,6 milhões

13 regiões administrativas diretamente beneficiadas com a obra

1,8 milhão de pessoas beneficiadas

1,3 milhão de veículos alcançados

259 mil usuários do transporte público beneficiados



PROJETOS EM ANDAMENTO

1. Revitalização da Avenida Hélio Prates (etapa 3)
2. Revitalização das Avenidas Samu e Comercial
3. Revitalização das Transversais das Avenidas Samu e Comercial



Obras na Epig: concretagem da pista exclusiva para o BRT

» LUIZ FELIPE ALVES

As atuais obras da Estrada Parque Indústrias Gráficas (Epig), fazem parte do conjunto de obras do Corredor Eixo Oeste, um dos maiores projetos de revitalização do trânsito no Distrito Federal. O objetivo do projeto é a interligação de 38,7km de pistas modernas e mais seguras do Sol Nascente até o Plano Piloto. Durante os 12 anos de obras, diversas pistas foram revitalizadas como a Avenida Hélio Prates, a Epig e a ESPM. Além disso, o projeto assinado em 2013 também oficializou a construção de viadutos, e pistas exclusivas para BRT.

Com investimento total de R\$ 546,6 milhões, o projeto Eixo Oeste irá beneficiar 13 regiões administrativas, alcançando 1,8 milhão de pessoas e 259 mil usuários do transporte público diariamente. Algumas partes do projeto foram entregues, como o Túnel Rei Pelé, em Taguatinga; e o viaduto do Sudoeste. Outras partes, como a requalificação inteira da Epig, seguem em execução com previsão de conclusão até 2026.

O projeto começou em 2013. Até hoje, 20,3km de vias foram reformadas e inauguradas em diversas regiões do DF. Segundo a Secretaria de Obras (SODF), um dos principais objetivos da enorme reforma é diminuir o tempo de trajeto entre Sol Nascente e o Plano Piloto para 30 minutos. Múltiplas etapas foram estipuladas para realizar as obras e reduzir os impactos para a população. Uma das primeiras obras a serem concluídas foi o viaduto no final da W3 Sul, inaugurado em 2014.

Além da Asa Sul, outras regiões receberam obras de requalificação, como Hélio Prates. A primeira parte requalificada na Avenida Hélio Prates contou com obras nas vias N3 até a M1 (1,7km). Entre as reformas estavam: serviços de ampliação e remodelação de calçadas, incluindo acessibilidade e travessias, reordenamento de bolsões de estacionamentos públicos, inclusão de via marginal. Além disso, projeto de paisagismo e obras para complementar a drenagem e a sinalização foram feitas.

Apesar da entrega da primeira etapa, as outras duas estão paradas na Hélio Prates. A segunda foi parcialmente executada em um trecho de 2,1km em diversas vias. Nessas obras, a ampliação e remodelação de calçadas — incluindo acessibilidade e travessia de pedestres — foram realizados.

As obras nessa etapa estão paralisadas desde junho de 2024. Segundo a SODF, o contrato da empresa responsável foi rescindido por incapacidade técnica para concluir os serviços previstos. A pasta também afirmou que o restante do projeto para essa etapa será alvo de uma nova licitação. Enquanto isso não é feito, a secretaria trabalha na atualização dos projetos. Entretanto, ainda não há data prevista para o retorno das obras.

A etapa três ainda está na fase de elaboração do projeto. Sem previsão para o início das obras, a Novacap, em parceria com as administrações regionais de Taguatinga e Ceilândia, segue realizando serviços de manutenção e zeladoria na Avenida Hélio Prates. O professor do Departamento de Engenharia Civil e Ambiental da Universidade de Brasília

(UnB), Pastor Willy Gonzales Taco, as obras na Hélio Prates necessitam de urgência. "São um elo importante no Eixo e devem ter os trabalhos aprimorados para o deslocamento ativo, em especial, dos pedestres. Essa capilaridade é fundamental para uma boa locomoção", afirmou.

Taguatinga

O centro de Taguatinga passou por uma reformulação completa, de revitalização das vias, implementação de um túnel e a construção de uma avenida central em cima do túnel. As obras modificaram totalmente a local, permitindo um trajeto mais rápido pela região.

Além dessas mudanças, em 2020, a obra de alargamento do viaduto da Epig também foi realizada. A nova configuração dos viadutos expandiu a via para 41,80m de largura contando com 11 faixas — sendo cinco faixas no sentido Plano

Piloto e quatro no sentido Taguatinga. O transporte público também ganhou prioridade com duas faixas exclusivas. Segundo a Secretaria de Obras, essa ação em Taguatinga custaram cerca de R\$ 305,1 milhões aos cofres públicos.

ESPM

A Estrada Setor Policial Militar (ESPM) também recebeu obras de revitalização devido ao projeto Eixo Oeste. Por questões de logística, as reformas foram divididas em duas partes. O primeiro trecho foi contemplado pela construção de dois viadutos.

O primeiro deles, identificado como Viaduto 62, foi construído na alça de acesso da ESPM. Seu "irmão", o Viaduto 63, localizado na alça de acesso ao ERL, sentido L4, facilitou a movimentação de motoristas na região. Essas obras, marcaram o início da revitalização da ESPM, que possibilitou o acesso pelo Quartel do

Comando Geral da Polícia Militar até o Terminal da Asa Sul (TAS). As obras da primeira etapa foram entregues em setembro de 2022. O que permitiu que o projeto seguisse para a segunda etapa de revitalizações da Estrada Setor Policial Militar.

A via também teve uma segunda etapa de construção. Marcado pela criação do viaduto da W3 Sul na área compartilhada Epig/ESPM, teve início em 2021. Para essa parte, foram investidos R\$ 50 milhões, as obras executadas foram serviços de pavimentação, drenagem, sinalização, cicloviárias entre outras. Segundo a Secretaria de Obras, as ciclovias e faixas de ônibus nessa via estão prontas.

Espm

As obras nessa estrada parque estão em andamento. Operários se revezam em etapas que vão desde a instalação de paradas centrais até o acabeamento das passarelas e criação de passagens subterrâneas.

"Até o fim de dezembro, entregaremos os trechos 5 e 6, que estão praticamente concluídos," afirma o secretário de Obras, Valter Casimiro. "As faixas exclusivas para o BRT vão permitir viagens mais rápidas e seguras, acrescentou.

A obra na Epig abrange da passarela da Octogonal até o fim da via, atravessando o SIG (Setor de Indústrias Gráficas) e saindo no Eixo Monumental. As obras da passarela estão quase finalizadas, segundo o secretário. "Estamos na parte final, nos últimos detalhes. Faltam apenas a implementação de mais equipamentos de segurança e finalização da parada de ônibus," afirmou Casimiro.

Segundo o secretário, após a finalização, que deve ocorrer até o fim do ano, a via ESPM também será liberada, o que irá resolver o problema do engarrafamento neste local, uma vez que ônibus também irão seguir um caminho direto para o SIG. O secretário afirmou que as obras do trecho 3, representado pelo viaduto do Sudoeste, foram finalizadas. "Esse viaduto permitiu uma locomoção melhor nesse trecho que convivia com engarrafamentos," pontuou.

Uma das vantagens apontadas pelo secretário é a pista de ligação direta entre o SIG e o Eixo Monumental. Segundo Casimiro, o acesso ficou muito facilitado. "Antes, a pessoa tinha que pegar todo um trecho e dividir espaço com ônibus para chegar ao Eixo. Com esse novo acesso, a pessoa entra pelo parque e sai em frente ao TJ (Tribunal de Justiça)", ressaltou.

O projeto também prevê a construção de 16 paradas de BRT, quatro passagens subterrâneas e cinco novos viadutos, sendo que dois foram entregues e estão liberados para o tráfego. Casimiro afirmou que, devido à complexidade da implementação dos desníveis, a entrega não acontecerá este ano. "Todo esse complexo de obras finalizado, eu só consigo entregar no fim de 2026. Essa parte do desnível requer mais tempo para ser finalizada," disse.

As passagens subterrâneas, segundo ele, serão construídas para fornecer segurança para os pedestres. "No SIG, devido à limitações impostas pelo Iphan (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), não conseguimos fazer desnível, porém, terá mais faixas de pedestres e sinal para controlar a passagem dos pedestres", esclareceu.