



Só tá faltando a sua  
**BIKE**

## FORMAÇÃO DE VOLUNTÁRIOS

13 E 14 DE JUNHO

BRASÍLIA 2015

REALIZAÇÃO:



*“...ficou claro a todos os participantes que, independente das próximas reuniões e da formalização de um corpo diretivo, a Rodas da Paz é um espaço democrático de discussão e de ação. O objetivo principal é unir forças de todos os interessados pelo uso da bicicleta, seja qual for a sua finalidade, para reduzir a violência contra os ciclistas no trânsito, além de conquistado o lugar decidido pela legislação à bicicleta no espaço viário. Por isso, a ong estará sempre aberta a quaisquer sugestões que faça com que tenhamos um trânsito mais civilizado para os usuários da bicicleta. Nesse sentido, toda e qualquer colaboração será bem-vinda. Sem a participação de todos, será impossível conquistar o espaço das bicicletas nas ruas.”*

ATA DA ASSEMBLÉIA GERAL DE FUNDAÇÃO DA ONG RODAS DA PAZ  
17 de fevereiro de 2003

**- programação -**

**PROGRAMAÇÃO DA III FORMAÇÃO DE VOLUNTÁRIOS RODAS DA PAZ**

**Sábado**

- 8h30-9h - Concentração das caronas na estação 102 Sul e saída para o local da formação
- 9:30h-10h - Boas vindas e apresentação dos participantes
- 10h-12h - Apresentação sobre o cenário da mobilidade no DF e a atuação da Rodas da Paz
- 12h30-14h - Almoço
- 14h-15h30 - Celso Sakuraba, Ciclovida (CE): Cenário para a promoção do uso da bicicleta em Fortaleza e a criação da Ciclovida
- 15h30-17h30 - Paulo César Marques, UnB: A necessária mudança de paradigma nas políticas públicas de mobilidade
- 17h30-18h - Intervalo do cafézinho
- 18h-19h - Bike Anjo DF - Ciclistas iniciantes: barreiras e motivações para a adoção da bicicleta no dia a dia do DF
- 19h - Jantar e definição dos grupos de voluntários entre as atividades práticas para domingo
- 20h - Ciclocine: Bike vs Cars (inédito), veja o trailer

**Domingo**

- 8h-8h30 - café da manhã e saída para as atividades práticas
- 9h-12h - atividades práticas (vistoria na EPTG, vistoria nas bicicletas compartilhadas, mapeamento de rotas cicláveis)
- 12h30 - retorno para local da formação
- 13h-14h - Almoço (vídeos rolando entre 13h e 13h30 para quem quiser assistir)
- 14h-15h30 - Thiago Benicchio, ITDP: Relação sociedade-Estado na promoção do uso da Bicicleta, armadilhas, parcerias e desafios
- 15h30-17h - Rodas da Paz: apresentação do planejamento 2015, acordo de trabalho, fechamento
- 17h - Encerramento

**– a rodas da paz –**

A ONG Rodas da Paz foi instituída em 2003 com o objetivo de reagir à violência e ao crescente número de ocorrências e mortes no trânsito do Distrito Federal. Desde então, trabalha com a promoção da mobilidade sustentável, plural e pacífica, como direito de todo cidadão. Buscamos incidir sobre a realidade da mobilidade urbana por meio da sensibilização e mobilização cidadã, do controle social e da influência sobre políticas públicas. Acreditamos que os pedestres devem ter preferência sobre todas as outras formas de deslocamento e incentivamos o uso cotidiano da bicicleta (seja como lazer, esporte ou transporte) como estratégia para dar visibilidade ao tema da mobilidade e do direito à cidade. Nossa âmbito principal de atuação é o Distrito Federal e somos associados à União dos Ciclistas do Brasil.

No primeiro ano de atuação da Rodas da Paz, as mortes de ciclistas no trânsito do DF caíram de 65 (2003) para 47 (2004). Entre 2003 e 2015 foram mais de 5 mil bicicletas doadas na campanha Doe Bicicleta. Dezenas de milhares de adesivos, panfletos, flyers e cartilhas educativas foram impressos e distribuídos em todos esses anos e diversas leis foram criadas, resultado de debates públicos promovidos pela Rodas da Paz.

A bicicleta representa mobilidade limpa, inclusiva e saudável. Ao oferecer fluidez e integração às cidades, enriquece-as culturalmente, melhorando a qualidade de vida e reduzindo o conflito na estrutura urbana. Gera economia, poupa vidas, além de trazer um convívio mais humano no dia a dia das cidades. O incentivo ao seu uso seguro é tendência internacional e tema de ascendente relevância na agenda política.

Sabendo disso, a Rodas da Paz atua em 3 grandes eixos:

**1. Controle Social de Políticas Públicas**

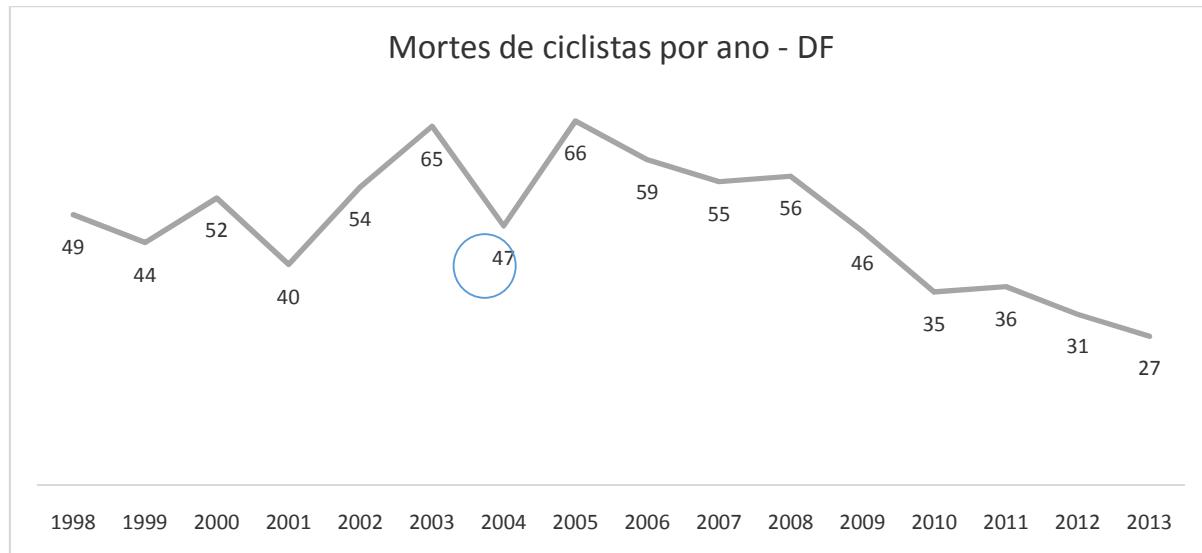
Desde seus primeiros anos de existência, a Rodas da Paz influencia diretamente a elaboração de leis e a execução de políticas com foco na questão cicloviária, como por exemplo:

- Lei nº 3.639/2005 que dispõe sobre a implantação de ciclovias nas rodovias do Distrito Federal;
- Lei Nº 3.721/2005 de instituição da jornada da Cidade Sem Meu Carro, bem como o dia da Mobilidade e da Acessibilidade em favor do uso da bicicleta;
- Lei nº 3.885/2006 sobre a política de Mobilidade Urbana Cicloviária;
- Lei Nº 4.397/2009 que dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário do DF;

Em 2007, o DF ganhou sua primeira ciclovia, ligando o Lago Norte ao Varjão e à entrada do Paranoá, com 12,5km de extensão. Fruto da atuação da Rodas da Paz, além desta ciclovia, no ano seguinte foram inauguradas as ciclovias do Lago Norte, de São Sebastião, Samambaia e Itapoã. As regiões priorizadas foram as de maior fluxo de bicicletas e onde havia maior necessidade da população que pedala não apenas por esporte e lazer, mas para trabalhar.

Nosso trabalho de acompanhamento da política pública e, simultaneamente, de promoção do uso da bicicleta como meio de transporte, resultou em uma maior visibilidade do ciclista pela população nos últimos 12 anos e em maior respeito para uma boa convivência no trânsito.

Desde o surgimento da Rodas da Paz, em 2003, as mortes de ciclistas vêm seguindo tendência de queda, mesmo antes dos investimentos em ciclovias. Em 2003 foram 65 ciclistas mortos no trânsito. No ano seguinte, esse número caiu para 47 e em 2013 foram 27 mortes.



Fonte: Detran DF

**CORREIO BRASILIENSE, 12.08.04**

### **Morte com ciclistas cai 41%**

“(...) Redução considerável foi registrada entre os ciclistas. Nos seis primeiros meses deste ano, morreram 20 pessoas atropeladas quando andavam de bicicleta nas ruas do DF. No ano passado, foram 34. O diretor de segurança do Detran, Antônio Bonfim, destaca a parceria com a Ong Rodas da Paz como um dos principais motivos para a queda. (...)”

*Caderno de Cidades, página 32*

Dentro da luta da Rodas da Paz, buscamos esclarecer a população e as autoridades que a maior parte dos sinistros de trânsito no Brasil não são simples acidentes, pois poderiam ser evitados. Por isso, temos participação ativa em debates do Congresso Nacional para a modernização da legislação (como a chamada lei seca) e em comitês e conselhos no GDF, mantendo também uma relação estreita com o MPDFT.

A defesa da justiça nos crimes de trânsito, como no caso Pedro Davison, morto em 2006 por um motorista embriagado (que trafegava acima da velocidade permitida e que não prestou socorro) está na raiz da Rodas da Paz e em sua luta pela mudança de conduta em relação aos direitos de segurança do ciclista. Este caso, em particular, teve grande repercussão por ter sido **a primeira condenação por crime doloso no DF relacionado a atropelamento de ciclista, vitória conquistada em 2010, após muitos anos de disputas judiciais**.

A mobilização realizada pela Rodas da Paz em apoio aos familiares de Pedro Davison, foi fundamental para dar visibilidade desta decisão. A data da morte de Pedro, dia 19 de agosto, passou a ser celebrada como o dia Nacional do Ciclista, fruto dessas mobilizações. O PLC 43/2008, que cria o Dia do Ciclista, ainda não foi votado devido a morosidade do Congresso Nacional, dependendo apenas do empenho dos Senadores para ser formalizado, embora a data já seja reconhecida nacionalmente.

Nos últimos anos, a Rodas da Paz passou a ocupar espaços importantes de participação social e diálogo com o Estado a fim de colaborar para a melhor orientação de uma política de mobilidade sustentável:

- finalidade de analisar as multas e sua aplicação na educação e fiscalização de nosso trânsito;
- em 2014, fomos convidados a ocupar assento no CONPLAN/DF, Conselho de Planejamento Territorial e Urbano do Distrito Federal, pois a questão do transporte não pode ser tratada isoladamente, mas deve ser articulada junto a políticas de ordenação territorial, à questão habitacional e às políticas de distribuição do emprego, por exemplo;
  - por fim, entre 2011 e 2014, atuamos ativamente no Fórum de Mobilidade por Bicicleta do DF, criado para discutir, analisar e implantar o Projeto Cicloviário da capital.

Em 19 de agosto de 2014, tendo em vista os problemas de gestão da política cicloviária do governo Agnelo, a Rodas da Paz apresentou ao MPDFT denúncia de ilegalidades cometidas pelo Governo do Distrito Federal, cobrando o cumprimento do que determina a lei e buscando a responsabilização dos entes públicos responsáveis. Embora o GDF tenha realizado a construção de uma rede extensa de ciclovias nos últimos anos, as vias onde há o maior número de mortes e de ciclistas foram negligenciadas. Extensa maioria das rodovias distritais ou federais, sob responsabilidade do DF, dispõe de infraestrutura cicloviária adequada, como vinha sendo orientado por técnicos e ciclistas, e os projetos existentes, com qualidade sofrível, se arrastam por anos sem sair do papel. A denúncia está em tramitação no ministério público e o documento já serve de orientação para a atuação dos gestores que assumiram o governo em 2015.

Vale destacar também que a ONG é referência para os meios de comunicação de massa, ajudando a esclarecer e informar a população sobre diversas questões no campo da mobilidade urbana, presente no seu dia a dia. A forte inserção inclusive nas mídias sociais nos permite um diálogo direto com o público, ciclistas ou não.

Qualquer que seja o ângulo de observação das questões de uma cidade, sempre teremos a percepção da questão da mobilidade. Assim, a Rodas da Paz atua na construção de uma cidade mais humana, saudável e eficiente, com a visão de que uma política de mobilidade deve ser integrada, considerando a diversidade dos meios de mobilidade e de usos da cidade. A luta da Rodas da Paz por espaços de participação social em comitês, grupos de trabalho, etc., reflete nossa compreensão de que a participação cidadã no planejamento de políticas públicas é fundamental.

## **2. Promoção da cultura da bicicleta como meio de transporte e lazer e ações comunitárias educativas**

Nosso segundo eixo de atuação é o de promoção cultural da bicicleta, explorando seu aspecto lúdico e comunitário, incentivando uma cultura de tolerância, respeito e paz.

### **2.1. Passeio ciclístico Rodas da Paz**

Todos os anos a Rodas da Paz realiza o seu Passeio Anual, com concentração na praça do Museu da República. O trajeto passa por grandes monumentos da capital: Esplanada dos Ministérios – Ponte JK – Esplanada dos Ministérios. Há 12 anos o evento reúne milhares de ciclistas e simpatizantes da cidade, com ampla cobertura da mídia.

O evento é gratuito e aberto a todas as idades. Trata-se de um momento importante de levantar a causa da mobilidade saudável e reforçar o compromisso do governo com melhorias voltadas à bicicleta. Em 2014, mais de 6 mil pessoas pedalaram pela paz no trânsito. A cada ano, são mais e mais bicicletas pelas ruas de Brasília. As 2 mil camisetas produzidas se esgotaram em apenas 1 hora. Esse foi o maior passeio ciclístico da década.

### **2.2. Semana de Mobilidade, Dia Mundial Sem Carro e participação em festivais**

A semana da mobilidade é realizada em várias cidades do Brasil na semana do dia 22 de setembro, internacionalmente definido como o dia mundial sem carro. A proposta é levar as pessoas a refletirem sobre sua cidade, deixando por um dia o carro em casa e utilizando meios alternativos de transporte. Todo o ano, a Rodas da Paz realiza uma série de atividades neste período. No dia 22 - Dia Mundial Sem Carro – o trânsito de veículos motorizados costuma ser interditado pelas autoridades em uma área central, onde são realizadas diversas atividades sócio-culturais. Em

setembro de 2013 a Rodas da Paz reuniu cerca de 2 mil pessoas em um festival em pleno Eixão do Lazer.

Presente em grandes festivais da cidade, como o Porão do Rock e o Green Move Festival, a Rodas da Paz também realiza parcerias para oferecer gratuitamente o serviço de bike-vallet, recebendo os ciclistas com conforto e segurança e estimulando o público a vir de bike aos festivais, além de envolver os artistas nas campanhas educativas.



Porão do Rock 2014 (Titãs à esquerda e ciclista guardando sua bicicleta à direita)

### 2.3. Materiais educativos e itens de segurança produzidos

Milhares de materiais educativos, como flyers, panfletos e adesivos, além de coletes e adesivos refletivos de segurança foram produzidos e distribuídos ao longo desses 12 anos. É possível ver esse material nos carros e bicicletas da cidade, transmitindo diariamente a mensagem de respeito no trânsito.



Adesivos produzidos para o XII passeio anual da Rodas da Paz





A melhor e mais completa cartilha educativa produzida pelo GDF, foi resultado de uma parceria entre a Rodas da Paz e o DER. A totalidade do conteúdo foi elaborado pela Rodas da Paz, que acompanhou a diagramação e cedeu as imagens do material.

#### 2.4. Parceria com empresas em projetos com fins sociais

Em 2015 a ONG vai contar com o patrocínio do Itaú para apoiar suas atividades de desenvolvimento institucional. Em contrapartida, serão realizadas vistorias pela Rodas da Paz do sistema de compartilhamento de bicicletas, as laranjinhas, cujo serviço de implantação e manutenção em Brasília é feito pela empresa Serttel, vencedora do certame licitatório.

#### 3. Projetos Sociais - Doe Bicicleta

Em 2002 o grupo Coroas do Cerrado iniciou uma campanha de arrecadação, conserto e doação de bicicletas que estavam paradas por muito tempo, não sendo mais utilizadas por seus donos originais. Seu Slogan era BsB Bike Radical. Com a criação da Rodas da Paz, que tem muitos dos membros dos Coroas do Cerrado como seus fundadores, a ONG assumiu este projeto, que mais tarde veio a se chamar Doe Bicicleta. Desde então, a Rodas da Paz promove a campanha, arrecadando bicicletas que são recuperadas e destinadas a uma série de ações sociais. Desde 2012, a Rodas da Paz tem batido recordes de arrecadação e visibilidade da campanha. Esse é nosso terceiro eixo de atuação.

Parte das doações é encaminhada para os Correios, que procuram atender às cartas ao Papai Noel, parte é voltada para atender aos alunos da área rural e instituições sociais. Algumas bicicletas têm suas peças aproveitadas para criar bicicletas adaptadas a portadores de necessidades especiais e outras ainda são utilizadas em cursos de mecânica básica oferecidos junto a comunidades carentes. Nesse período já foram cerca de 5 mil bicicletas doadas.



Projeto Doe Bicicleta – mais de 500 bicicletas recolhidas, consertadas e entregues a cada ano



Oficinas de mecânica de bicicleta – derivadas da Campanha Doe Bicicleta

### Premiações

Pela relevância do seu trabalho, a Rodas da Paz já foi premiada diversas vezes. Em 2004, recebeu o Prêmio Denatran; em 2006, o Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito; em 2007, foi agraciada pelo Ministério Público do Distrito Federal com a Insígnia da Ordem do Mérito; e, em março de 2012, recebeu o Prêmio Destaque do Ano, dos Correios, pelos serviços prestados à comunidade. Em 2014, o então presidente da Rodas da Paz, foi homenageado pela Revista Veja Brasília, como uma das doze personalidades que fazem a diferença na capital. Em 2015, a Rodas da Paz foi agraciada com menção honrosa no III Prêmio Nacional República, promovido pela Associação Nacional de Procuradores da República.

Esses prêmios constituem reconhecimento e incentivo à nossa atuação por parte dos órgãos públicos, das instituições privadas e da sociedade, motivando-nos a continuarmos nesse caminho e propiciando a adesão do conjunto social aos objetivos de nossas ações. Centenas de milhares de pessoas já foram atingidas direta ou indiretamente por meio das atividades da Rodas da Paz. Nosso trabalho é contínuo e sem interrupções para se fazer de Brasília uma capital reconhecida pela mobilidade sustentável.

- artigos -

## 1. Conquista que não pode ser perdida – artigo Correio Braziliense

Correio Braziliense, 1º de junho de 2015

- » Renata Florentino, Coordenadora geral da ONG Rodas da Paz
- » Jonas Bertucci, Ex-presidente e atual conselheiro da ONG Rodas da Paz

Nenhuma morte no trânsito é aceitável, principalmente quando as causas podem ser prevenidas e controladas. O conceito de Visão Zero, originado na Suécia em 1997, se fundamenta nessa premissa. Desde 2005, as fatalidades envolvendo bicicletas vêm caindo no DF. Em 2014, foram registradas 22 mortes, o menor índice desde o início da década de 2000, quando os dados discriminando as ocorrências começaram a ser disponibilizados.

No início de 2015, a tendência parece ameaçada. Apenas nos primeiros quatro meses do ano, houve 14 mortes de ciclistas, mais da metade de todas as ocorrências registradas no ano anterior. A que se deve o aumento? É urgente superar mitos para avançar em ações efetivas e não perder o rumo do trânsito no DF.

É comum afirmar que o aumento das fatalidades com ciclistas seria consequência do crescimento do uso da bicicleta, estimulado pela disponibilização de ciclovias e faixas cicláveis. No entanto, embora não haja dados atualizados sobre a participação da bicicleta nos deslocamentos do DF (segundo o Plano Diretor de Transporte Urbano — PDTU —, o número correspondia a 2,3% em 2009), o fato é que o maior uso está associado à maior segurança.

Quanto mais bicicletas nas ruas, mais ela é percebida com naturalidade no trânsito e melhor o comportamento dos motoristas ao compartilhar a via. É o que indicam as estatísticas das cidades onde a participação da bicicleta cresceu após a execução de políticas bem coordenadas. Além disso, caso as mortes fossem decorrentes do aumento do número de ciclistas, seria de esperar a preponderância de iniciantes entre as vítimas — o que não parece ser o caso. Em 2015, não identificamos nenhuma fatalidade com iniciantes.

Outra afirmação questionável é a de que a tendência de redução de mortes se deve às recentes ciclovias. Não há evidências para tal afirmação. Analisando o histórico da última década, verifica-se que mais de 55% das mortes ocorreram em rodovias, como a Estrada Parque Taguatinga (EPTG), que não receberam prioridade na implantação de ciclovias. O balanço publicado pela Rodas da Paz indica que mais de 40% das ciclovias estão na região central, onde ocorreram 4% das fatalidades. Caso os projetos tivessem sido orientados segundo critérios de segurança, o risco para quem opta pela bicicleta seria muito menor.

Por isso, a comparação com capitais como Amsterdã ou Nova York não deve ser feita em termos de quilometragem de ciclovias apenas. É preciso considerar a participação da bicicleta nos deslocamentos e avaliar o risco de cada via. Amsterdã, onde mais de 50% da população utilizam a bicicleta cotidianamente, registra cerca de seis mortes por ano. Nova York, com população sete vezes maior que a do DF, registrou 12 mortes em 2013 e dobrou a participação da bicicleta em apenas 4 anos, mesmo apresentando quilometragem menor de ciclovias.

A implantação de ciclovias sem o estabelecimento de princípios e prioridades de segurança, como se deu aqui, é erro grave que não deve ser repetido. A execução dos projetos do DF desconsiderou o equacionamento dos pontos de conflito (muitas vezes em desobediência às normas do Código de Trânsito), não houve adequado e permanente trabalho de divulgação e educação e, principalmente, de fiscalização e orientação.

Bons dados são aliados de boa política pública. O acompanhamento estatístico das ocorrências no trânsito e a realização de pesquisas periódicas sobre os tipos de deslocamentos da população são imprescindíveis para direcionar ações governamentais e traçar metas para futuro desejável sem mortes e com mais bicicletas nas ruas.

Nota: entre o envio deste artigo e sua publicação, aumentou para 16 o número de ciclistas mortos no trânsito do DF.

## **2. Nós não somos dinamarqueses**

**Denis Russo Burgierman**

Em 1962, Copenhague, a capital dinamarquesa, foi tomada por uma polêmica. Estava nos jornais:

*“Nós não somos italianos”, dizia uma manchete.*

*“Usar espaços públicos é contrário à mentalidade escandinava”, explicava outra.*

O motivo da polêmica:

Um jovem arquiteto chamado Jan Gehl, que tinha conseguido um emprego na prefeitura meses antes, estava colocando suas manguinhas de fora. Gehl, que tinha 26 anos e era recém casado com uma psicóloga, vivia ouvindo dela a seguinte pergunta: “por que vocês arquitetos não se preocupam com as pessoas?”. Gehl resolveu preocupar-se. E teve uma ideia.

Havia em Copenhague uma rua central, no meio da cidade, cheia de casas imponentes e de comércios importantes. Era uma rua que tinha sido o centro da vida na cidade desde que Copenhague surgiu, no século 11 — a rua viva, onde as pessoas se encontravam, onde conversavam, onde os negócios começavam, os casais se conheciam, as crianças brincavam, a vida pública acontecia. Nos anos 1950, os carros chegaram e aos poucos essa rua foi virando um lugar barulhento, fumacento e perigoso. As pessoas já não iam mais lá. Trechos inteiros tinham sido convertidos em lúgrubres estacionamentos.

Pois bem. Aquele jovem arquiteto tinha um plano: fechar a rua para carros.

Copenhague não aceitou facilmente a novidade. Os comerciantes se revoltaram, alegaram que os clientes não conseguiram chegar. São dessa época as manchetes de jornal citadas no começo do texto. O que os jornais diziam fazia algum sentido: Copenhague não é no Mediterrâneo. Lá faz frio de congelar — o mês de dezembro inteiro oferece um total de 42 horas de luz solar. Ninguém quer andar de bicicleta, ninguém quer caminhar. Deixe meu carro em paz.

Mas o jovem arquiteto ganhou a disputa. Nascia o Strøget, o calçadão de pedestres no meio da cidade que hoje é a maior atração turística de Copenhague. As pessoas adoraram a rua para pedestres desde que ela foi fundada. Na verdade, o

comércio da região acabou lucrando muitíssimo mais, porque a área ganhou vida e gente passou a caminhar por lá a todo momento. É até lotado demais hoje em dia.

O arquiteto Gehl caiu nas graças da cidade e continuou colaborando com a prefeitura. Suas ideias foram se aprimorando. Ele descobriu que o ideal não é segregar pedestres de ciclistas de motoristas: é melhor misturá-los. Alguns de seus projetos mais interessantes são ruas mistas, nas quais os motoristas sentem-se vigiados e dirigem com um cuidado monstro. Outra sacada: que essa história de construir ruas para diminuir o trânsito é balela. Quanto mais rua se constrói, mais trânsito aparece. Quanto mais ciclovia, mais gente abandona o carro.

Em grande medida graças às ideias de Gehl, Copenhague é a grande cidade europeia com menos congestionamentos. 36% dos deslocamentos são feitos de bicicleta, mesmo com o clima horrível de lá, e a população tem baixos índices de obesidade e doença cardíaca.

“Copenhaguizar” virou um verbo: significa tornar uma cidade mais agradável à maneira de Copenhague. Jan Gehl abriu um escritório de arquitetura cuja filosofia é “primeiro vem a vida, depois vêm os espaços, depois vêm os prédios”. Ele passou a ser contratado por várias cidades australianas interessadas em “copenhaguização”. Seus projetos revolucionaram Sidney, Perth e Melbourne, tornando seus centros mais divertidos, cheios de cafés, arte e vida, reduzindo carros, atraindo gente para fora de casa. De uns tempos para cá, Gehl, que hoje tem 74 anos, passou a ser procurado pela “big league” das cidades: Londres e Nova York o contrataram como consultor para transformar seus espaços urbanos. Ambas têm feito muito desde então.

Enquanto isso, aqui na minha cidade, se alguém fala em melhorar o espaço público, logo ouve:  
“Nós não somos dinamarqueses. Usar espaços públicos é contrário à mentalidade brasileira.”

50 anos atrasado.

Outra frase que se ouve muito aqui:

“Brasileiro adora carro.”

Adora nada, meu filho, presta atenção. Isso é propaganda de posto de gasolina!

### **3. Bicicleta gera gentileza (ou A negligência do Estado e a violência no trânsito)**

Jonas Bertucci  
Presidente da ONG Rodas da Paz  
Setembro de 2013

A imprensa noticiou em setembro de 2013 estudo divulgado pelo Observatório Nacional de Segurança Viária destacando o Brasil como o maior país do mundo no número de vítimas fatais no trânsito: 31,3 vítimas fatais por mil habitantes. Os dados do DPVAT (seguro obrigatório) registram 60,7 mil mortes (indenizações pagas) em 2012, com crescimento de 4% sobre os dados registrados em 2011. Deve-se referir também às vítimas no trânsito com sequelas permanentes, ampliando o drama humano e da sociedade.

Segundo a OMS (Organização Mundial de Saúde), duas medidas devem ser priorizadas para a redução da violência no trânsito: o controle do consumo de álcool associado à direção e a redução dos limites de velocidade. Em particular, a redução dos limites de velocidade pode auxiliar imediatamente neste cenário estando diretamente relacionada ao incentivo ao uso de meios mais sustentáveis de deslocamento, como a caminhada, a bicicleta e os transportes públicos. A OMS recomenda ainda velocidades de até 50 km/h em vias urbanas. No caso de vias de circulação de pedestres e bicicletas, mais vulneráveis, os limites devem ser ainda menores, reduzindo consideravelmente o risco de colisões e sequelas, em caso de acidentes.

A par desses números e frente às propostas apresentadas por organizações como a Rodas da Paz para enfrentá-los, o Estado insiste em ações pontuais e desconexas, sem planejamento para a oferta plural de infraestruturas de deslocamento integradas em escala metropolitana. Ao mesmo tempo em que propõem 600 km de cicloviás, o GDF anuncia a construção de um mega estacionamento subterrâneo no coração da capital, caminhando no sentido oposto a um projeto de desenvolvimento sustentável de cidade. A anomia do poder do Estado no cumprimento de suas obrigações o faz agente da violência.

Essa anomia é marcante no caso da fiscalização de comportamentos que ameaçam a segurança de todos, constrangendo em tempo real e mostrando exemplo; e de punição, nos nossos tribunais, dos crimes no trânsito – anuindo com a impunidade que incentiva a irresponsabilidade e a que maus cidadãos não se recatem de conduta criminosa quando no volante e de suas consequências.

Um exemplo marcante está na conduta do Detran-DF em relação aos projetos de cicloviás da capital. Ao invés de propor ações de fiscalização e educação, para permitir uma gradual mudança de comportamento, reduzindo

limites de velocidade e priorizando os meios mais sustentáveis de deslocamento, o órgão alterou deliberadamente os traçados das ciclovias, priorizando a fluidez dos automóveis, aumentando a distância percorrida e o tempo de deslocamento do ciclista e desestimulando o uso da bicicleta como meio de transporte eficiente.

Nos cruzamentos em vias residenciais, onde os limites de velocidade já são baixos e onde existem diversos elementos que tornam o trânsito mais calmo (ou seja, espaços potenciais para estimular a cultura de paz e gentileza), foi pintado um sinal de PARE voltado aos ciclistas, desrespeitando a lei 12.587 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana<sup>2</sup>, as normas técnicas sobre as travessias do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito (ver Volume IV, Sinalização Vertical, Página 49, sobre cruzamentos de ciclofaixas e ciclovias) e o próprio Código de Trânsito Brasileiro (CTB)<sup>3</sup>.

Um sinal de PARE para o ciclista, sem qualquer sinalização para os motoristas, transmite a mensagem à população de que a preferência é mesmo do carro, o que estimula a violência e o desrespeito ao mais frágil. A bicicleta sofre, assim, a ameaça de ser expulsa da rua, lugar de todos por excelência.

Não é isso que queremos para nossa cidade. É preciso haver um planejamento racional das rotas cicláveis, priorizando as regiões mais carentes, onde existem mais usuários de bicicleta e mais mortes. As metas não devem ser baseadas em quilometragem de ciclovias, mas na redução dos índices de acidente e aumento do uso da bicicleta. Isso só será possível se o cidadão que faz esta opção tiver acesso aos principais pontos da cidade, aos locais de trabalho, lazer e cultura, e se for feito o diálogo necessário com aqueles que utilizam a bicicleta no dia a dia – e com campanhas educativas em massa para a mudança de comportamento.

A bicicleta é um veículo econômico, ágil e prático. Ajuda a evitar engarrafamentos e reduzir os índices de poluição e de stress. Quem pedala é mais saudável e vive a cidade de maneira intensa, faz amigos, descobre novos lugares, desfruta seu caminho. A velocidade da bicicleta é a velocidade da vida, compatível com as dimensões do corpo humano, o que torna o trânsito mais seguro. Aí reside seu potencial como instrumento contra a violência no trânsito que resulta da priorização da fluidez automotora.

Pedalar nos conecta com o mundo ao redor e nos obriga a pensar constantemente sobre nossas potencialidades e limitações. Quanto mais bicicletas nas ruas, mais gentileza. Por isso, a sua integração não deve ser feita com medo, mas com ousadia, como um dos elementos que podem ajudar a resgatar a humanidade de nossas cidades.

---

2 Art. 6º: II- Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado.

3 O artigo 214 do CTB é bem claro em relação à questão. Deixar de dar preferência de passagem a pedestre e a veículo não motorizado que se encontre na faixa a ele destinada ou que não haja concluído a travessia mesmo que ocorra sinal verde para o veículo constitui infração gravíssima.

## 4. Avaliação da política cicloviária do Governo Agnelo (2011-2014)

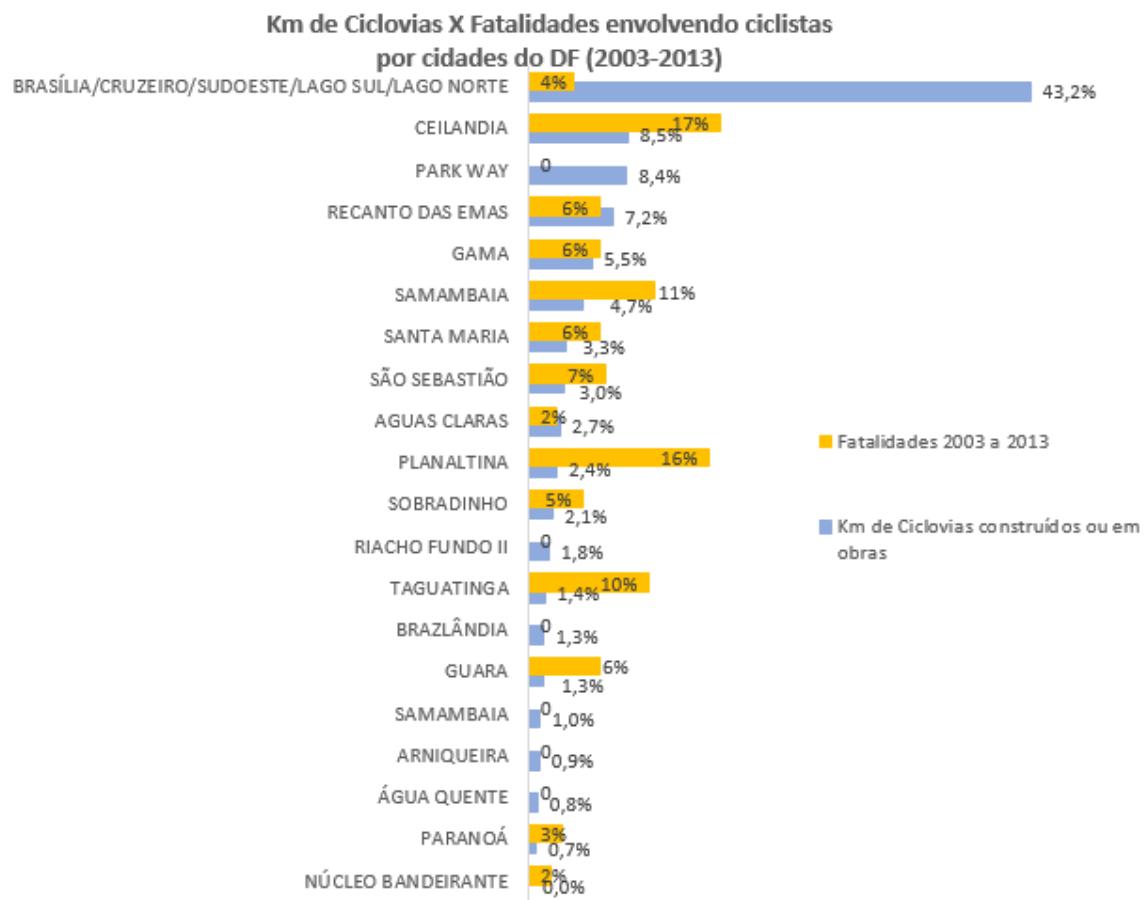
Dezembro 2014

A Rodas da Paz apresenta avaliação da política cicloviária do Governo Agnelo (2011-2014). A boa gestão pública deve sempre ver nas informações uma possibilidade de aprimorar ou reorientar seus investimentos, e é com esse espírito colaborativo que apresentamos a compilação de dados e sugestões que foram feitas pela ONG Rodas da Paz nos últimos anos, sempre de maneira transparente, crítica e independente.

Começa nesta quarta feira (19/12/2014) Seminário de Avaliação proposto pelo GDF, que lamentavelmente ocorre em horário de expediente comum, prejudicando a participação dos usuários comuns de bicicleta como meio de transporte e com restrição à participação da sociedade no número de vagas. Essas medidas refletem a pouca preocupação da atual gestão em incorporar a participação social como um elemento essencial no ciclo de políticas públicas, o que se foi demonstrado em diversas oportunidades ao longo dos últimos anos.

Como exemplo, a reivindicação de construção de ciclovias prioritariamente nas vias de alta velocidade e com registros de mortes de ciclistas segue sem encaminhamento. Uma das justificativas para se

implementar ciclovias era de que “ciclovias salvam vidas”. No entanto, as obras foram feitas, prioritariamente, onde ocorrem menos mortes, revelando ausência de critério técnico para a definição de implantação das mesmas, como se vê no gráfico abaixo.



Para colaborar com uma avaliação qualificada da política recente relacionada a mobilidade por bicicleta, publicamos o levantamento de pontos relacionados à (i) Infraestrutura, (ii) Educação e comportamento, (iii) Humanização e desenho do espaço urbano com foco na segurança e (iv) Planejamento das ações e articulação entre órgãos responsáveis.

As informações estão sistematizadas identificando o Assunto, Avaliação e sugestões, Resposta do GDF, Órgão responsável e Amparo do pedido, como no exemplo a seguir:

## 2. Educação e comportamento

Assunto	Avaliação e sugestões	Resposta do GDF	Órgão responsável	Amparo do pedido
Campanha educativa	Entre 2011 e 2013 o DETRAN empenhou apenas 11,8% do orçamento autorizado para ser gasto com campanhas educativas; Não foi realizada nenhuma campanha educativa sobre o respeito no compartilhamento das vias e sobre a preferência que ciclistas e pedestres possuem de acordo com o CTB nos meios de comunicação de massa; As peças de publicidade feitas possuíam conteúdos que não dialogam com as necessidades da área (ciclofaixa de lazer, peça impressa DETRAN, peça de TV) e com sérios problemas conceituais; Foram sugeridas orientações amplas para as campanhas assim como exemplos positivamente avaliados em outras cidades.	Manteve-se a prática de publicação de peças desconectadas das necessidades de segurança de ciclistas, sem discussão prévia em espaços como o CONTRANDF ou Fórum de Mobilidade por Bicicleta e sem consulta às organizações da sociedade;	DER e DETRAN	Art. 29 § 2º do CTB

Acesse [aqui](#) o relatório completo e na próxima página o texto de apresentação:

## Balanço Governo Agnelo 2011-14 - POLÍTICA CICLOVIÁRIA

Quando o governador Agnelo Queiroz assumiu o Governo do DF em 2011, havia pouco mais de 40km de ciclovias. Atualmente, ao final de 2014, cerca de 400km foram adicionados a malha cicloviária do DF. No Plano Diretor de Transporte Urbano de 2011, é informado que 2,3% das viagens diárias são feitas por bicicleta, sendo a economia de recursos financeiros o principal motivo da escolha da bicicleta como meio de transporte. Desses viagens de bicicleta, 96,2% ocorrem para fins de mobilidade (trabalho e estudo).

Dados do DETRAN-DF apontam que a chance de fatalidade de um acidente envolvendo ciclistas em rodovias é maior do que em acidentes em vias urbanas. No entanto, dos cerca de 440km de ciclovias construídas, grande parte se concentra no Plano Piloto, em vias de baixa velocidade e com baixos índices de acidentes. Por decisão do governo, não se priorizou implantação de estrutura cicloviária nas rodovias de alta velocidade, com elevados índices de fatalidade e com maior tráfego de ciclistas, que fazem conexão entre as cidades satélites e destas com o Plano Piloto, região que concentra 47,7% dos empregos do DF e onde mora apenas 8% da população. Verifica-se que esta região central, onde ocorreram 4% das mortes no DF entre 2003 e 2013, foi contemplada com mais de 40% das ciclovias construídas ou projetadas (ver gráfico abaixo).

O DF possui mais de 11 mil km de malha viária, de modo que a quilometragem de ciclovias representa cerca de 3,6% deste total. Isso significa que o ciclista, para ter direito de se deslocar pela cidade, precisará, em grande parte do tempo, continuar utilizando as ruas, o que requer políticas educativas intensas, além de medidas de moderação de trânsito, redução de limites de velocidade e fiscalização.

Entre 2011 e 2013 o DETRAN empenhou apenas 11,8% do orçamento autorizado para ser gasto com campanhas educativas, e as poucas peças que tratavam da presença na bicicleta no trânsito não foram incisivas o suficiente em seu conteúdo de que as ruas podem e devem ser compartilhadas com os ciclistas e que é de responsabilidade do maior veículo a segurança do menor, como garante o Código de Trânsito. Além disso, as propagandas do DETRAN davam a entender que os ciclistas deveriam utilizar apenas as ciclovias.

Em 2010, foram 35 mortes envolvendo ciclistas no DF, e em 2013 foram registrados 27 óbitos. Desde 2005, as mortes de ciclistas vem seguindo tendência de queda, embora lentamente. Para que as fatalidades no trânsito envolvendo ciclistas fossem reduzidas em 50%, levou-se 6 anos (2006-2012). Para efeito de comparação, as mortes envolvendo pedestres foram reduzidas em 50% na metade no tempo, 3 anos (1995-1998), fruto de campanhas educativas de massa feitas à época em relação a uso da faixa de pedestre. O investimento adequado de estrutura cicloviária nas vias de maior velocidade e com mais registros de fatalidade, aliado ao emprego de recursos na promoção de campanhas educativas permitiria a redução planejada de mortes no trânsito como resultado efetivo de uma política pública.

Este documento apresenta uma avaliação da política cicloviária do Governo Agnelo (2011-2014). A boa gestão pública deve sempre ver nas informações uma possibilidade de aprimorar ou reorientar seus investimentos, e é com esse espírito colaborativo que apresentamos a compilação de dados e sugestões que foram feitas pela ONG Rodas da Paz nos últimos anos, sempre de maneira transparente, crítica e independente.

## 5. A inserção de um sistema de bicicletas compartilhadas em Brasília

Maurício Pinheiro é engenheiro e voluntário da Rodas da Paz  
Maio de 2014

O Governo do Distrito Federal (GDF) realizou, por meio do edital de Chamamento Público nº 01/2014 ([veja aqui o edital](#)), seleção de empresa que implantará e operacionalizará, em caráter experimental, o primeiro sistema de bicicletas compartilhadas, a ser implantado na Região Administrativa de Brasília (RA-I).

Conforme descrito no edital, a iniciativa, que partiu do Fórum de Mobilidade por Bicicletas do Distrito Federal, “soma-se aos esforços do GDF de mudar a cultura exclusivamente automobilística da capital

federal, introduzindo novos modos de deslocamento com vistas à fluidez do trânsito de veículos e valorizando a bicicleta como meio de transporte”.

Na terça-feira 22/04/2014, a Secretaria de Estado de Governo divulgou o resultado do chamamento público ([veja aqui](#)). A empresa SERTTEL LTDA. sagrou-se vencedora, devendo assinar o Termo de Cooperação com o GDF para levar a frente o projeto.

Segundo o edital, após a assinatura do Termo de Cooperação, a empresa terá 20 dias para iniciar a execução do projeto, com a implantação e colocação em funcionamento das primeiras 10 estações de bicicletas compartilhadas, totalizando 100 bicicletas disponíveis para compartilhamento. Após 75 dias, 30 estações com 300 bicicletas deverão ser implantadas. A cada 25 dias novas estações deverão entrar em operação. O edital prevê um total de 68 estações, com 864 bicicletas e 576 vagas livres. O período total do projeto de testes é de 24 meses.

O funcionamento será durante todos os dias da semana, nos horários de 6 às 23h59min para retirada das bicicletas e 24h para devolução. O sistema para devolução e retirada da bicicleta pelo usuário será por meio de aplicativo desenvolvido para *smartphones* e terá, segundo o Secretário de Transportes do GDF, uma taxa de R\$ 10,00 ao ano para poder utilizar as bicicletas quantas vezes necessitar.

Apesar da Rodas da Paz não ter tido acesso a informações gerais ou específicas sobre o formato do edital, mesmo assim, em dezembro de 2013, enviou sugestões ao GDF ([veja aqui](#)). Com base na experiência de outras cidades e em estudos de entidades especializadas no assunto, o documento abordou características e pré-requisitos que um sistema de bicicletas compartilhadas adequado deveria adotar. As sugestões, em sua maior parte, foram atendidas pelo edital resultante.

A Rodas da Paz considera positiva a atitude do GDF em promover o uso da bicicleta como meio de transporte, através do sistema de bicicletas compartilhadas. No entanto, não se pode desconsiderar o fato que muitas questões referentes ao projeto ciclovário deste Governo ainda precisam da devida atenção antes de disponibilizar bicicletas para as pessoas, sobretudo para aquelas que não estão acostumadas com os problemas estruturais das rotas cicláveis do Distrito Federal e de convívio nas ruas, tão sabidos e alertados por aqueles que realmente pedalam pela cidade e presenciam tais situações.

Entendemos que o incentivo ao ciclista para utilizar a bicicleta como meio de transporte, por meio de quilômetros de ciclovias e bicicletas compartilhadas, sem a devida preparação da população para recebê-los de uma forma harmoniosa e segura, seria como implantar o sinal de vida nas faixas de pedestre sem ter feito, previamente, todo o trabalho de redução da velocidade e de implantação de radares nas vias do Distrito Federal. Isto é, o aumento de conflitos e acidentes que poderiam facilmente ser previstos e evitados pode acabar por desestimular quem, em algum momento, se encorajou a usar a bicicleta pela cidade.

O comportamento, cada dia mais intolerante, negligente e irresponsável de motoristas nos leva a reforçar, veementemente, o pedido por ações educativas e corretivas destes condutores, que abordem o comportamento adequado no trânsito, o respeito às leis e a conscientização do compartilhamento do espaço com outros veículos, como a bicicleta. A fiscalização e punição exemplar se tornam ainda mais necessárias nesse período inicial das campanhas.

Para dificultar a situação, a propaganda “educativa”, que começou a ser divulgada nos últimos meses, transmite uma mensagem distorcida do uso da bicicleta, não tendo passado por revisão de especialistas sobre a questão e nem mesmo pelo frágil Fórum de Mobilidade por Bicicleta. De forma atrapalhada, a propaganda do GDF dá a entender que os ciclistas devem usar somente as ciclovias para se deslocar e não dá o devido enfoque para orientar os motoristas sobre a preferência nas travessias. Ora, o direito de deslocamento do ciclista deve ser garantido independentemente de haver uma estrutura exclusiva. Ou seja, ao invés de tornar as ruas menos violentas, reduzir os limites de velocidade (como orientado pela OMS) e permitir a fluidez, conforto e prioridade aos meios não motorizados (como orienta a Política Nacional de Mobilidade Urbana), o GDF insiste em colocar quase que exclusivamente no ciclista a responsabilidade pela sua segurança, enquanto permanece conivente com a manutenção da velocidade elevada dos automóveis (principal causa das mortes no trânsito) e sua fluidez.

Além disso, a Rodas da Paz insiste que diversos aspectos associados ao modelo de ciclovias adotado no Distrito Federal devem ser revistos. Para citar um, de acordo com a legislação de trânsito, a preferência é do menor veículo e o motorista, ao se aproximar de cruzamentos, deve sempre reduzir a velocidade de

forma que possa deter seu veículo para dar passagem a pedestre ou quem tiver preferência. Para isso, em vias de baixa velocidade e conversões, **a sinalização deve alertar fortemente o automóvel para redução da velocidade e parada, o que não está sendo feito**. De forma contrária, a sinalização feita pelo GDF está invertida, com sinais de “PARE” voltados para os ciclistas, o que simboliza a negligência e a falta de interesse em respeitar a preferência dos não motorizados e o desconhecimento sobre segurança viária.

Essa situação nos leva a refletir sobre uma importante questão: não seria prudente, por parte dos governantes, combater, de fato, alguns problemas estruturais já suficientemente sabidos, e cujas soluções estão bem exemplificadas no mundo todo, para proporcionar conforto, bem-estar e segurança a quem decide optar por uma bicicleta para deslocar-se pela cidade? Alertamos o Governo e a população que o Sistema Cicloviário do GDF está muito longe de ser concluído, diferentemente do que dão a entender as recentes propagandas institucionais, o lançamento de aplicativos para *smartphones* e a disponibilização de bicicletas compartilhadas.

Se as necessidades reais de quem pedala e de quem pretende pedalar não forem discutidas e trabalhadas de forma mais ampla, o programa de bicicletas compartilhadas, assim como projetos pontuais e limitados como a faixa de ciclistas nos feriados, correm o sério risco de parecer ações meramente eleitoreiras, com o objetivo de causar uma boa impressão aos turistas, durante a copa do mundo, e à população, com pouco reflexo sobre a incorporação efetiva da bicicleta na vida cotidiana de Brasília.

## 6. Sinalização para pedestres e ciclistas é excludente, diz Renata Falzoni

Portal Mobilize

A arquiteta e ciclista critica gestores das cidades que, em desacordo com a lei, priorizam o carro e não criam rotas que garantam a livre circulação de pessoas e bikes.

Não há nenhuma cidade brasileira que tenha uma estrutura de sinalização para pedestres e ciclistas que possa ser qualificada como adequada ou boa. Esta a avaliação da arquiteta, fotógrafa, jornalista e cicloativista Renata Falzoni, que não poupa críticas aos gestores públicos de todo o país, que, segundo ela, “sem exceção, priorizam o carro, sua fluidez nas vias, e não criam rotas com garantia à livre circulação daqueles que vão a pé ou de bicicleta”.

Quem caminha ou pedala tem o direito de seguir pelo trajeto mais curto, e em linha reta e plana sempre que possível, afirma categoricamente a especialista. Mas, na organização do ambiente urbano, o carro está sempre em primeiro plano, acrescenta.

“Não se vê a preocupação da autoridade pública de fazer com que um pedestre, um cadeirante, sinta-se seguro para ir de um ponto ‘a’ a um ponto ‘b’, sem que seu caminho seja interrompido, fragmentado, para a passagem do trânsito. Não resta dúvida que esta conduta é proposital, e reflete a forma como o gestor atua sobre o espaço público”, denuncia a ativista.

Proposital inclusive porque não cumpre a lei, completa Falzoni, citando a Política Nacional de Mobilidade Urbana, de 2013, e as diretrizes do Ministério das Cidades, onde está definido que a preferência é total do pedestre sobre o veículo motorizado.

Para ela, a sinalização deve ser vista como um instrumento de mudança do atual modelo excludente das cidades: “A sinalização inclusiva, a que garante o direito nato do pedestre de atravessar a rua, é a primeira ferramenta a ser adotada, ao lado da educação e da penalização do motorista que desrespeita a lei”.

No Brasil, ela lembra que mesmo uma cidade como o Rio de Janeiro, onde há mais de 300 km de estrutura cicloviária, não está garantida a prioridade à bicicleta: a rota é interrompida a cada trecho, para a passagem dos carros.

Assim que surge uma situação onde se deve decidir sobre quem passa primeiro, é o pedestre e o ciclista que são levados a esperar ou se desviar. É o que se vê em todas as pontes, acessos, conversões à direita, constata Falzoni.

## Farol que mal abre, fecha

Uma das interrupções bastante perceptível é o tempo calculado para o farol de pedestre. Também aqui a programação leva em conta só a fluidez do trânsito: "Se não, o que dizer de um sinal que demora três minutos ou mais para ficar verde e, mal o sujeito põe o pé na via, abre para os carros?", questiona.

Outro caso emblemático está em Brasília, diz Falzoni. A cidade feita para o carro, como costuma-se ouvir dizer, adotou o sistema de rotatórias para aumentar a fluidez do trânsito. Só que essa medida criou novas dificuldades aos pedestres e ciclistas que, para contornar a estrutura, precisam passar por quatro semáforos.

Esse tipo de coisa não se vê na Europa, conta Falzoni, que já pedalou por diversos locais como norte da Itália, Áustria, Dinamarca, Noruega etc. Segundo ela, lá se pratica a inclusão pura, é a regra. Além da sinalização, os europeus adotaram medidas como a redução da velocidade dos veículos, que nunca ultrapassam 50 km/h, várias zonas de 'traffic calming' (conjunto de sistemas que levam o motorista a trafegar com maior atenção) e multas e prisão para quem não obedecer.

Aqui, foram aprovadas leis que protegem e priorizam o cidadão não motorizado, como já dito. O problema, diz a cicloativista, é que na prática estas não são cumpridas: "Tem que querer interromper o modelo excludente, que dá livre fluxo ao ir e vir dos automóveis. Sinalizar para o pedestre é fácil e custa pouco; além do que, desde 2013 dispomos de um plano de mobilidade que facilita esta tomada de decisão. Falta querer fazer", conclui.

## - dossiê EPTG - EPTG: a ciclovia prometida

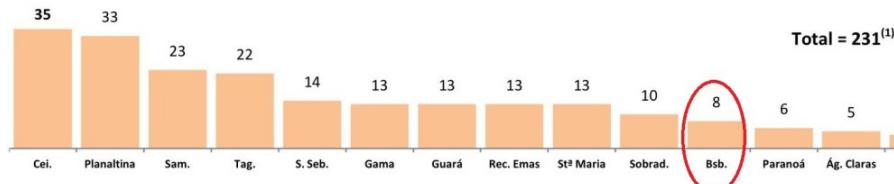
Apesar da existência de proposta desde 2007, a rodovia que conecta as quatro cidades com maior número de postos de trabalho do DF permanece sem ciclovia. Aproximadamente 70% dos postos de trabalho do Distrito Federal se localizam em Brasília, Taguatinga, Ceilândia e Samambaia, de acordo com a CODEPLAN. A Estrada Parque Taguatinga – EPTG passa por essas quatro Regiões Administrativas, se configurando como via relevante para o deslocamento de trabalhadores, inclusive daqueles que optam pela bicicleta por ser um meio de transporte econômico.

De acordo com dados de 2009 coletados para o Plano Diretor de Transporte Urbano de 2011, o deslocamento para o trabalho corresponde ao objetivo de 64,2% dos usuários de bicicletas. Contudo, a ausência da ciclovia na EPTG coloca esses usuários em situação de vulnerabilidade, enfrentando o grande fluxo de carros em alta velocidade. O resultado são fatalidades que poderiam, com o investimento e planejamento do Poder Público, serem evitadas. O caso desta rodovia é alarmante, uma vez que seus 12 km de extensão geraram o mesmo número de mortes de ciclistas que o bairro inteiro do Plano Piloto entre 2003 e 2013, segundo informações do DETRAN.

### ACIDENTES DE TRÂNSITO ENVOLVENDO BICICLETAS, 2003 - 2013

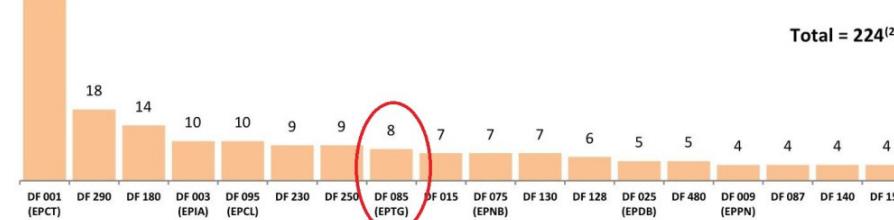
8. Cidades com mais acidentes com morte envolvendo bicicletas

Distrito Federal, 2003 - 2013



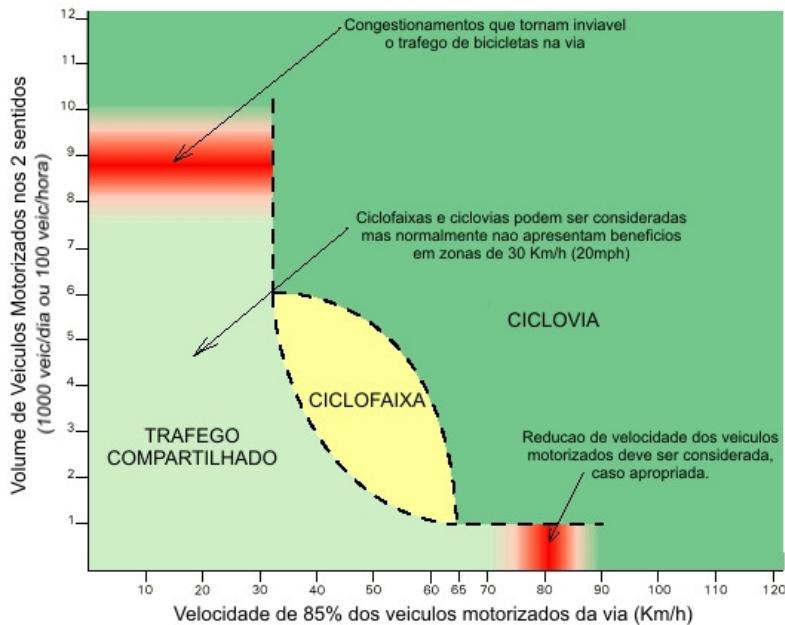
9. Rodovias Distritais com mais acidentes com morte envolvendo bicicletas

Distrito Federal, 2003 - 2013

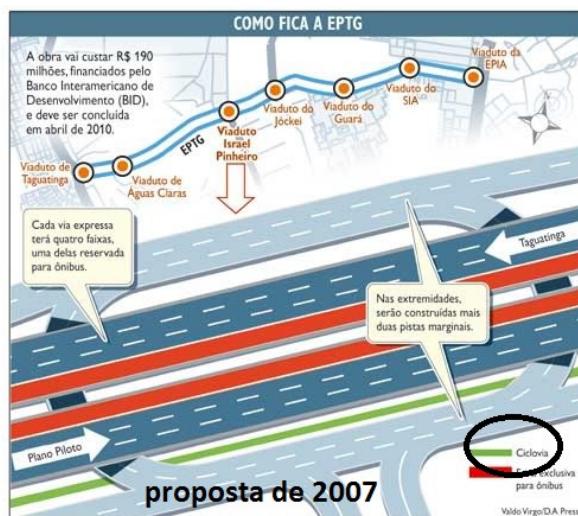


*“Construir a ciclovia da EPTG, por exemplo, deveria ser ação prioritária de governo”,* afirma texto de 2015 da Companhia de Planejamento do Distrito Federal – CODEPLAN para debate e balanço da implantação das ciclovia no DF. Este artigo, preparado pela engenheira Mônica Soares Velloso, identifica algumas ações efetivas, como a licitação e o acompanhamento de obras, bem como a realização de pesquisa sobre o perfil do ciclista e sobre a demanda atual de deslocamento por meio da bicicleta.

O conhecimento da necessidade da ciclovia da EPTG, no entanto, não é a nova. O projeto da Linha Verde, financiado pelo Banco Interamericano Desenvolvimento – BID na esfera do programa Brasília Integrada, já previa a ciclovia na rodovia.



Para se definir se uma via precisa de infraestrutura cicloviária, avalia-se normalmente a intensidade de tráfego dos veículos e a velocidade da via. A EPTG, por esses dois critérios, deveria ser uma das rodovias prioritárias para receber sua parte dos mais de 400km de ciclovia já entregues pelo GDF, tanto pelas características da via, pela exigência da lei 3.639 de 2005 e pela previsão no projeto original da EPTG financiado pelo BID.



A Política Ambiental do BID (OP-703) exige, como salvaguarda ambiental e social, o cumprimento das normas nacionais e o cumprimento de ações mitigadoras dos impactos ambientais. Assim, a lei 3.639/2005, anterior ao projeto da Linha Verde, deveria ter sido observada. A legislação tornou obrigatório o planejamento de cicloviás nas estradas e em todos os projetos rodoviários (salvo quando o relevo da área fosse um impedimento).

O Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU de 2008, cuja parte do financiamento era proveniente do BID, originou um documento de planejamento que indicava prazos de início, término e duração para as obras da ciclovia dentro do item de Segurança Viária (número 12). Visando a modernização do sistema de transporte, o planejamento considerava a melhoria da segurança para os meios motorizados e não-motorizados.

As ações deveriam considerar os pontos críticos de acidentes de trânsito para o tratamento com medidas como a construção das passarelas de pedestres e a implantação de ciclovias. A ficha técnica elaborada para a EPTG considerava, dentre outros, 18,8 km de ciclovias (em ambos os sentidos da rodovia) e cinco pontes metálicas para a bicicleta.



**Estrada Parque Taguatinga - EPTG**

**Ficha Técnica**

- 18,8 km de Ciclovias, nos dois sentidos;
- 01 Passagem subterrânea para ciclovia - EPVL;
- 05 Construções de pontes metálicas para ciclovia;
- 17 Estações para transporte coletivo;
- 16 Passagens para pedestres, sendo uma subterrânea.



A licitação e o planejamento dos projetos estavam previstos para 2009 com tempo hábil para sua construção em 2010. Entretanto, as obras da ciclovia não foram iniciadas. As dificuldades ou falta de interesse em planejar obras para o transporte ativo da bicicleta se repetem com o Corredor Sul e o BRT Gama/Santa Maria.

As manifestações dos ciclistas pela ciclovia da EPTG também são recorrentes. Recentemente aconteceram pedais de protesto em 2010, 2014 e 2015 exigindo a construção da ciclovia da EPTG.

2010

## Pedalação na EPTG

Venha comemorar e se divertir no DIA MUNDIAL SEM CARRO!  
Pela construção da ciclovia na EPTG



**TRAJETO:**  
EPTG (Passarela do Guará) até a Esplanada  
www.pedalacodf.blogspot.com



Foto: Uirá Lourenço

2014



Foto: Grupo Pedágua

2015



Foto: Chico Carneiro

A demanda não é de um grupo pequeno. Afinal, a EPTG liga Samambaia, Ceilândia, Taguatinga, Águas Claras, Vicente Pires e Guará ao Plano Piloto, cidades que somam mais de 40% da população do DF. A rodovia conecta as quatro cidades com maior participação nos deslocamentos para o Plano Piloto: Ceilândia, Taguatinga, Guará e Samambaia. É papel do governo atender a essa população e prover meios para os que optam por um meio de transporte não-poluentes e que valoriza a convivência pacífica no trânsito seguindo em segurança seus caminhos diárias

## - LEGISLAÇÃO DISTRITAL -

### **LEI Nº 4.757, DE 14 DE FEVEREIRO DE 2012**

(Autoria do Projeto: Deputado Patrício)

Dispõe sobre a instituição do **Eixão do Lazer** na Região Administrativa de Brasília – RA I.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL,

Faço saber que a Câmara Legislativa do Distrito Federal decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica instituído o Eixão do Lazer na Região Administrativa de Brasília – RA I, nos termos desta Lei.

Art. 2º O Eixão do Lazer abrange os Eixos Rodoviários Sul e Norte, que ficarão liberados para a população aos domingos e feriados no horário das 6h às 18h.

Art. 3º O Poder Executivo adotará as medidas necessárias para disponibilizar à população, com segurança, o espaço físico de que trata esta Lei.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 5º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 14 de fevereiro de 2012 124º da República e 52º de Brasília

### **LEI ORGÂNICA DO DISTRITO FEDERAL**

#### **CAPÍTULO V DO TRANSPORTE**

335. O Sistema de Transporte do Distrito Federal subordina-se aos princípios de preservação da vida, segurança, conforto das pessoas, defesa do meio ambiente e do patrimônio arquitetônico e paisagístico.

§ 1º O transporte público coletivo, que tem caráter essencial, nos termos da Constituição Federal, é direito da pessoa e necessidade vital do trabalhador e de sua família.

§ 2º O Poder Público estimulará o uso de veículos não poluentes e que viabilizem a economia energética, mediante campanhas educativas e construção de ciclovias em todo o seu território.

§ 3º A lei estabelecerá restrições quanto à distribuição, comercialização e consumo de bebidas, com qualquer teor alcoólico, em estabelecimentos comerciais localizados em terminais rodoviários e às margens de rodovias sob jurisdição do Distrito Federal.

Art. 336. Compete ao Distrito Federal planejar, organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre mediante licitação, os serviços de transporte coletivo, observada a legislação federal, cabendo à lei dispor sobre:

I – o regime das empresas e prestadores autônomos concessionários e permissionários de serviços de transporte coletivo, observada a legislação federal;

II – os direitos dos usuários;

III – a política tarifária, com a garantia de que o custo do serviço de transportes públicos coletivos deverá ser assumido por todos que usufruem do benefício, mesmo que de forma indireta, como o comércio, a indústria e o Poder Público;

IV – a obrigação de manter serviço adequado.

§ 1º É dever do Poder Público instalar sinais sonoros em vias de acesso a estabelecimentos públicos ou privados que atendam a portadores de deficiência visual.

§ 2º A lei disporá sobre isenção ou redução de pagamento da tarifa do serviço de transportes públicos coletivos para estudantes do ensino superior, médio e fundamental da área rural e urbana do Distrito Federal, inclusive a alunos de cursos técnicos e profissionalizantes com carga horária igual ou superior a duzentas horas-aula, reconhecidos pela Fundação Educacional do Distrito Federal ou pelo Ministério da Educação e Cultura, e a aluno de faculdades teológicas ou instituições equivalentes.

Art. 337. Compete ao Poder Público planejar, construir, operar e conservar em condições adequadas de uso e segurança o sistema viário público do Distrito Federal.

Art. 338. O sistema de transporte do Distrito Federal compreende:

I – transporte público de passageiros e de cargas;

II – vias de circulação de bens e pessoas e sua sinalização;

III – estrutura operacional;

IV – transporte coletivo complementar.

Parágrafo único. O sistema de transporte do Distrito Federal deverá ser planejado, estruturado e operado em conformidade com os planos diretores de ordenamento territorial e locais.

Art. 339. É assegurada a gratuidade nos transportes públicos coletivos a pessoas portadoras de deficiência, desde que apresentem carteira fornecida por órgãos credenciados, na forma da lei.

Art. 340. O Poder Público e as empresas operadoras dos serviços de transporte público coletivo do Distrito Federal reconhecerão as convenções e acordos coletivos de trabalho, garantindo aos trabalhadores do setor, além dos direitos previstos no art. 7º da Constituição Federal, outros que visem à melhoria da sua condição

Art. 341. O Poder Público não admitirá ameaça de interrupção ou deficiência grave na prestação do serviço por parte das empresas operadoras de transporte coletivo.

Parágrafo único. O Poder Público, para assegurar a continuidade do serviço ou para sanar deficiência grave em sua prestação, poderá intervir na operação do serviço, assumindo-o total ou parcialmente, mediante controle dos meios humanos e materiais, como pessoal, veículos, oficinas, garagens e outros.

Art. 342. A prestação dos serviços de transporte público coletivo atenderá aos seguintes princípios:

- I – compatibilidade da tarifa com o poder aquisitivo da população;
- II – conservação de veículos e instalações em bom estado;
- IV – continuidade, periodicidade, disponibilidade, regularidade e quantidade de veículos necessários ao transporte eficaz;
- V – urbanidade e prestabilidade.

## **LEI DISTRITAL SOBRE POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA CICLOVIÁRIA**

**LEI Nº 3.885, DE 07 DE JULHO DE 2006**

**DODF DE 11.07.2006**

Assegura, na forma que especifica, política de mobilidade urbana cicloviária de incentivo ao uso da bicicleta no Distrito Federal, e dá outras providências.

A GOVERNADORA DO DISTRITO FEDERAL, FAÇO SABER QUE A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL DECRETA E EU SANCIONO A SEGUINTE LEI:

Art. 1º Fica assegurada à população do Distrito Federal a Política Cicloviária de incentivo ao uso da bicicleta e à sua inserção na mobilidade urbana sustentável, de acordo com as diretrizes estabelecidas nesta Lei.

Parágrafo único. A inserção da mobilidade urbana sustentável visa proporcionar acesso amplo e democrático ao espaço urbano, por meio de priorizações dos modos de transporte coletivo e não motorizado, sendo socialmente inclusiva e ecologicamente correta.

Art. 2º A implementação da política referida no art. 1º desta Lei deverá garantir:

- I – o desenvolvimento de atividades relacionadas com o sistema de mobilidade cicloviária e de pedestres;
- II – a promoção de ações e projetos em favor de ciclistas, pedestres e usuários de cadeiras de rodas, a fim de melhorar as condições para o deslocamento;
- III – a qualidade de vida nas cidades do Distrito Federal, por intermédio de ações que favoreçam o caminhar e o pedalar
- IV – o acesso à tecnologia: bicicleta e mobiliário;
- V – a eliminação de barreiras urbanísticas aos ciclistas;
- VI – a implementação de infra-estrutura cicloviária, ciclovia, ciclofaixa, faixa compartilhada, bicicletário, paraciclo, sinalização e similares;
- VII – a inserção da bicicleta no sistema viário e a integração ao sistema de transporte público existente no Distrito Federal
- VIII – o incentivo a campanhas educativas voltadas para o uso da bicicleta.

Art. 3º A política a que se refere o art. 1º tem por objetivos, entre outros:

- I – aumentar a consciência sobre os efeitos indesejáveis da utilização indiscriminada do automóvel particular, para reduzir seu uso em distâncias curtas e aumentar sua ocupação;
- II – estimular o uso da bicicleta como meio de transporte alternativo;
- III – criar uma atitude favorável aos deslocamentos não motorizados;
- IV – promover o caminhar e o pedalar como modo de deslocamento;
- V – estimular o planejamento espacial e territorial para deslocamentos não motorizados – Plano Diretor baseado na proximidade e na acessibilidade;
- VI – estimular o desenvolvimento de projetos e obras de infra-estrutura para não motorizados;

VII – implementar melhorias de infra-estrutura que favoreçam os deslocamentos a pé e em bicicleta;  
VIII – incentivar a criação de associações de pedestres e ciclistas;  
IX – estimular a conexão das cidades, por meio de rotas de longa distância seguras para o deslocamento entre as cidades, e para o turismo e o lazer – vias verdes, vias exclusivas para não motorizados.

Art. 4º As ações de implementação da Política Cicloviária e do uso da bicicleta serão coordenadas pelo Poder Executivo, garantida a participação de usuários, de representantes da sociedade civil organizada e de profissionais com atuação voltada para essa área.

Art. 5º O Poder Executivo instituirá campanha publicitária de educação para a implementação da Política Cicloviária, especialmente quanto à aplicação de normas de uso da bicicleta.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 7º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 07 de julho de 2006 118º da República e 47º de Brasília MARIA DE LOURDES ABADIA

## **LEI DISTRITAL SOBRE SISTEMA CICLOVIÁRIO DO DF**

### **LEI Nº 4.397, DE 27 DE AGOSTO DE 2009**

Dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no âmbito do Distrito Federal e dá outras providências.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL,

Faço saber que a Câmara Legislativa do Distrito Federal decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica criado o Sistema Cicloviário do Distrito Federal, como incentivo ao uso de bicicletas para o transporte no Distrito Federal, contribuindo para o desenvolvimento da mobilidade sustentável.

Parágrafo único. O transporte por bicicletas deve ser incentivado em áreas apropriadas e abordado como modo de transporte para as atividades do cotidiano, devendo ser considerado modal efetivo na mobilidade da população.

Art. 2º O Sistema Cicloviário do Distrito Federal será formado por:

I – rede viária para o transporte por bicicletas, formada por ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas e rotas operacionais de ciclismo;

II – locais específicos para estacionamento: bicicletários e paraciclos.

Art. 3º O Sistema Cicloviário do Distrito Federal deverá:

I – articular o transporte por bicicleta com o Plano Diretor de Transporte urbano, viabilizando os deslocamentos com segurança, eficiência e conforto para o ciclista;

II – implementar infraestrutura para o trânsito de bicicletas e introduzir critérios de planejamento para implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos trechos de rodovias em zonas urbanizadas, nas vias públicas, nos terrenos marginais às linhas férreas, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros espaços naturais;

III – implantar trajetos cicloviários onde os desejos de viagem sejam expressivos para a demanda a que se comprometem atender;

IV – agregar aos terminais de transporte coletivo urbano infraestrutura apropriada para a guarda de bicicletas;

V – permitir acesso e transporte, em vagão especial, no Metrô e VLT – Veículo Leve sobre Trilhos de ciclistas com suas bicicletas;

VI – promover atividades educativas visando à formação de comportamento seguro e responsável no uso da bicicleta e, sobretudo, no uso do espaço compartilhado;

VII – promover o lazer ciclístico e a conscientização ecológica.

Art. 4º Caberá ao Governo do Distrito Federal, por meio dos órgãos competentes, consolidar o programa de implantação do Sistema Cicloviário do Distrito Federal, considerando as propostas contidas no Planos Diretores e de Desenvolvimento Setorial.

Art. 5º A ciclovia será constituída de pista própria para a circulação de bicicletas, separada fisicamente do tráfego geral, e atenderá ao seguinte:

I – ser totalmente segregada da pista de rolamento do tráfego geral, calçada, acostamento, ilha ou canteiro central;

II – poderá ser implantada nas laterais da faixa de domínio das vias públicas, no canteiro central, em terrenos

marginais às linhas férreas, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros locais de interesse; III – ter traçado e dimensões adequados para a segurança do tráfego de bicicletas e possuirá sinalização de trânsito específica, em interseções com circulação de veículos e pedestres.

Art. 6º A ciclofaixa consistirá numa faixa exclusiva destinada à circulação de bicicletas, delimitada por sinalização específica, em interseções com circulação de veículos e pedestres, utilizando parte da pista ou da calçada.

Parágrafo único. A ciclofaixa poderá ser adotada quando não houver disponibilidade de espaço físico ou de recursos financeiros para a construção de uma ciclovia, desde que as condições físico-operacionais do tráfego motorizado sejam compatíveis com a circulação de bicicletas.

Art. 7º A faixa compartilhada poderá utilizar parte da via pública, desde que devidamente sinalizada, permitindo a circulação compartilhada de bicicletas com o trânsito de veículos motorizados ou pedestres, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro.

§ 1º A faixa compartilhada deverá ser utilizada somente em casos especiais, para dar continuidade ao sistema ciclovíário ou em parques, quando não for possível a construção de ciclovia ou ciclofaixa.

§ 2º A faixa compartilhada poderá ser instalada na calçada, desde que autorizada e devidamente sinalizada pelo órgão executivo de trânsito, nos casos em que não comprometer a mobilidade segura e confortável do pedestre.

Art. 8º Os terminais e estações de transferência do Sistema de Transporte coletivo, Metrô e VLT – Veículo Leve sobre Trilhos; os edifícios públicos, as indústrias, as escolas, os centros de compras, os condomínios, os parques e outros locais de grande afluxo de pessoas deverão possuir locais para estacionamento de bicicletas, bicletários e paraciclos como parte da infra-estrutura de apoio a esse modal de transporte.

§ 1º O bicletário é o local destinado para estacionamento de longa duração de bicicletas e poderá ser público ou privado.

§ 2º O paraciclo é o local destinado ao estacionamento de bicicletas de curta e média duração em espaço público, equipado com dispositivos para sua instalação.

Art. 9º A elaboração de projetos de construção de praças e parques, incluindo os parques lineares, com área superior a 4.000m<sup>2</sup> ciclovíário nos acessos e no entorno próximo, assim como paraciclos no seu interior.

Art. 10. O Governo do Distrito Federal deverá viabilizar a implantação de locais reservados para bicletários, em um raio de 100 (cem) metros dos terminais e estações de ônibus, Metrô e VLT – Veículo Leve sobre Trilhos e corredores de transporte coletivo, dando prioridade às estações localizadas nos cruzamentos com vias estruturais.

Parágrafo único. A segurança do ciclista e do pedestre é condicionante na escolha do local e mesmo para a implantação de bicletários.

Art. 11. As novas vias públicas, incluindo pontes, viadutos e túneis, devem prever espaços destinados ao acesso e circulação de bicicletas, em conformidade com os estudos de viabilidade.

Art. 12. O Executivo poderá implantar ou incentivar a implantação de cicloviás ou ciclofaixas nos terrenos marginais às linhas férreas, Metrô e VLT em trechos urbanos, de interesse turístico, nos acessos às zonas industriais, comerciais e institucionais, quando houver demanda existente e viabilidade técnica.

Parágrafo único. Os projetos dos parques lineares previstos nos Planos Diretores e nos Planos de Desenvolvimento setoriais deverão contemplar cicloviás internas e, quando possível, de acesso aos parques, em conformidade com estudos de viabilidade aprovados.

Art. 13. A implantação e operação dos bicletários, em imóveis públicos ou privados, deverão ter controle de acesso, a ser aprovado pelo órgão executivo de trânsito.

Art. 14. Nas cicloviás, ciclofaixas e locais de trânsito compartilhado, poderão ser permitidos, de acordo com regulamentação pelo órgão executivo de trânsito, além da circulação de bicicletas:

I – circulação de veículos em atendimento a situações de emergência, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro e respeitando-se a segurança dos usuários do sistema ciclovíário;

II – utilização de patins, patinetes e skates nas pistas onde sua presença não seja expressamente proibida;

III – circulação de bicicletas, patinetes ou similares elétricos, desde que desempenhem velocidades compatíveis com a segurança do ciclista ou do pedestre onde exista trânsito partilhado.

Art. 15. O Governo do Distrito Federal deve manter ações educativas permanentes com o objetivo de promover padrões de comportamento seguros e responsáveis dos ciclistas, assim como deverá promover campanhas educativas, tendo como público-alvo os pedestres e os condutores de veículos, motorizados ou não, visando divulgar o uso adequado de espaços compartilhados.

Art. 16. Os eventos ciclísticos, utilizando via pública, somente podem ser realizados em rotas, dias e horários autorizados pelo órgão executivo de trânsito, a partir de solicitação expressa formulada pelos organizadores do evento.

Art. 17. As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 18. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 19. Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 27 de agosto de 2009      121º da República e 50º de Brasília      JOSÉ ROBERTO ARRUDA

## **LEI DISTRITAL SOBRE TRANSPORTE DE BICICLETA NO TRANSPORTE COLETIVO**

### **LEI Nº 4.216, DE 6 DE OUTUBRO DE 2008**

Dispõe sobre o transporte de bicicletas ou de similares com propulsão humana nas composições do metrô e dos veículos leves sobre trilhos – VLTs e sobre pneus – VLPs e dá outras providências.

O Presidente da Câmara Legislativa do Distrito Federal promulga, nos termos do § 6º do art. 74 da Lei Orgânica do Distrito Federal, a seguinte Lei, oriunda de projeto vetado pelo Governador do Distrito Federal e mantido pela Câmara Legislativa do Distrito Federal:

Art. 1º É autorizado o transporte de bicicletas ou de similares com propulsão humana nas composições do metrô, dos veículos leves sobre trilhos – VLTs e dos veículos leves sobre pneus – VLPs, no âmbito do Distrito Federal, como incentivo ao uso de bicicletas para o transporte e como contribuição ao desenvolvimento sustentável da mobilidade.

§ 1º A autorização contida no caput abrange todo o período de funcionamento dos meios de transporte citados.

§ 2º Em cada viagem, poderão ser transportados até cinco bicicletas ou similares.

§ 3º O limite contido no parágrafo anterior não se aplica aos dias e horários de baixa utilização desses meios de transporte pelos demais usuários.

Art. 2º As empresas concessionárias dos serviços de que trata o art. 1º desta Lei reservarão o último vagão de cada composição para uso preferencial dos passageiros que tragam consigo bicicletas ou similares com propulsão humana.

§ 1º As empresas concessionárias deverão afixar placas ou dísticos que facilitem o acesso dos ciclistas às estações e aos vagões.

§ 2º As empresas concessionárias terão prazo de sessenta dias para adotar as medidas necessárias ao fiel cumprimento desta Lei.

Art. 3º É vedada a utilização das bicicletas ou similares nas dependências das estações, incluindo-se as rampas e passarelas, e no interior dos vagões.

Parágrafo único. Os passageiros com bicicletas ou similares deverão mantê-los próximos ao corpo de modo a evitar transtornos aos demais usuários.

Art. 4º Os passageiros que não tragam consigo bicicletas ou similares terão preferência no embarque.

Art. 5º Crianças com bicicletas ou similares deverão estar acompanhadas pelos pais ou por seus responsáveis.

Art. 6º A fiscalização dos termos desta Lei ficará a cargo da Secretaria de Transporte do Distrito Federal ou de órgão ou entidade específica a ela vinculada, desde que oficialmente delegada.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 8º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 9 de outubro de 2008

DEPUTADO ALÍRIO NETO

Presidente

### **Lei Distrital do Dia Mundial Sem Carro**

#### **LEI Nº 3.721, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2005**

**DODF DE 21.12.2005**

Institui no Distrito Federal a jornada Na Cidade Sem Meu Carro, bem como o dia da Mobilidade e da Acessibilidade em favor do uso da bicicleta.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, FAÇO SABER QUE A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL DECRETA E EU SANCIONO A SEGUINTE LEI:

Art. 1º Ficam instituídos no Distrito Federal a jornada “Na Cidade Sem Meu Carro”, bem como o dia da Mobilidade e da Acessibilidade em favor do uso da bicicleta, a serem comemorados no dia 22 de setembro  
§ 1º A jornada “Na Cidade Sem Meu Carro” e o dia da Mobilidade e da Acessibilidade em favor do uso da bicicleta fica incluídos no calendário oficial de eventos do Distrito Federal.

§ 2º A adesão à jornada bem como a não utilização de automóveis no dia 22 de setembro é voluntária.

Art. 2º Compete ao Poder executivo por meio da Agência de Infra-Estrutura e Desenvolvimento Urbano e da Secretaria de Estado de Transportes organizar atividades que promovam o fomento do não uso de carros pela população, bem como incentivem utilizar o transporte alternativo ao automóvel no dia 22 de setembro

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 19 de dezembro de 2005

118º da República e 46º de Brasília

JOAQUIM DOMINGOS RORIZ

### **LEIS SOBRE INSTALAÇÃO DE PARACICLOS E BICICLETÁRIOS**

O DF teve sua primeira lei sobre bicicletário aprovada em 2009. Infelizmente a lei não pegou. Ficou tão desconhecida que a própria CLDF aprovou outra lei sobre bicicletários em 2012. E até hoje, a CLDF, que aprovou as duas leis, continua sem seu próprio bicicletário.

As duas leis estão aqui. E na dúvida se o lugar que você vai tem bicicletário ou não, consulte esse mapa colaborativo → [Bicicletários DF](#)

#### **1 – LEI Nº 4.800, DE 29 DE MARÇO DE 2012**

(Autoria do Projeto: Deputado Rôney Nemer)

Dispõe sobre a instalação de bicicletários no Distrito Federal e dá outras providências.

O Presidente da Câmara Legislativa do Distrito Federal promulga, nos termos do §6º do art. 74 da Lei Orgânica do Distrito Federal, a seguinte Lei, oriunda de Projeto vetado pelo Governador do Distrito Federal e mantido pela Câmara Legislativa do Distrito Federal:

Art. 1º É obrigatória a instalação de bicicletários nos seguintes estabelecimentos localizados no Distrito Federal:

I – agências bancárias;

II – estações do metrô;

III – estabelecimentos de ensino públicos e privados;

IV – clínicas, hospitais, centros de saúde e Unidades de Pronto Atendimento

V – edifícios que abrigam órgãos públicos;

VI – supermercados e shopping centers;

VIII – outros estabelecimentos que atraem grande quantidade de pessoas.

Parágrafo único. Aos estabelecimentos listados acima é concedido prazo de dois anos para adequação aos dispositivos desta Lei.

Art. 2º A criação e a recuperação de estacionamentos públicos no Distrito Federal deverão prever obrigatoriamente a implantação de bicicletários.

Art. 3º Os suportes utilizados nos bicicletários do Distrito Federal deverão:

- I – sustentar a bicicleta pelo quadro em dois pontos de apoio;
- II – impedir que a bicicleta gire e tombe sobre sua roda dianteira;
- III – permitir que a bicicleta seja presa pelo quadro e por uma ou ambas as rodas;
- IV – ser instalados a, no mínimo, 75 centímetros de distância uns dos outros.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 5º Revogam-se as disposições em contrário.

124º da República e 52º de Brasília

Brasília, 3 de abril de 2012

AGNELO QUEIROZ

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial do Distrito Federal, de 9/4/2012.

## **2 – LEI Nº 4.423, DE 10 DE NOVEMBRO DE 2009**

(Autoria do Projeto: Deputado Reguffe)

Institui a obrigatoriedade da instalação de estacionamento de bicicletas em locais de grande afluxo de público.

O Presidente da Câmara Legislativa do Distrito Federal promulga, nos termos do § 6º do art. 74 da Lei Orgânica do Distrito Federal, a seguinte Lei, oriunda de projeto vetado pelo Governador do Distrito Federal e mantido pela Câmara Legislativa do Distrito Federal:

Art. 1º Fica instituída a obrigatoriedade da instalação de estacionamento de bicicletas em locais de grande afluxo de público no Distrito Federal.

Art. 2º Para fins desta Lei, entendem-se como locais de grande afluxo de público os seguintes:

- I – órgãos públicos distritais;
- III – shopping centers;
- IV – supermercados;
- V – instituições de ensino das redes pública e privada;
- VI – agências bancárias;
- VII – igrejas e locais de cultos religiosos;
- IX – instalações desportivas;
- X – museus e outros de natureza cultural, como teatros, cinemas e casas de cultura;

Art. 3º A segurança dos ciclistas e pedestres é fator determinante para a definição do local da implantação do estacionamento de bicicletas.

Art. 4º O órgão competente do Governo do Distrito Federal concederá licença para construção aos estabelecimentos especificados no art. 2º desta Lei somente quando, no projeto de construção, constar área reservada para estacionamento de bicicletas.

**Parágrafo único.** Os estacionamentos deverão ter, no mínimo, 10 (dez) vagas para bicicletas.

Art. 5º As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 7º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 3 de dezembro de 2009

DEPUTADO CABO PATRÍCIO

Presidente em exercício

## **Lei 3.639/2005 – ciclovias em rodovias**

### **LEI Nº 3.639, DE 28 DE JULHO DE 2005**

Dispõe sobre a implantação de ciclovias nas rodovias do Distrito Federal.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL,

Faço saber que a Câmara Legislativa do Distrito Federal decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Deverão ser previstas ciclovias em todos os projetos rodoviários, bem como nas estradas

Parágrafo único. Para efeito deste artigo, somente serão construídas ciclovias nas estradas onde o relevo da região assim o permitir.

Art. 2º O Poder Executivo, por seu órgão competente, regulamentará e adaptará a inclusão de ciclovias nos projetos rodoviários de acordo com a situação geográfica.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 28 de julho de 2005

117º da República e 46º de Brasília

JOAQUIM DOMINGOS RORIZ

