

Análise da ciclovia (Asa Norte) e propostas de melhorias para a mobilidade por bicicleta no DF

Diagnóstico ilustrado da ciclovia (W4/W5 Norte)

Uirá Lourenço

Junho/2015

Estrutura da apresentação:

- Parte 1: Diagnóstico

- 1.1. Análise geral do percurso

- 1.2. Análise detalhada dos trechos críticos

- Parte 2: Transporte por bicicleta levado a sério

Propostas para incentivar o uso de bicicleta como meio de transporte

- Parte 3: Cenas da mobilidade saudável na W4/W5 Norte

- Parte 4: Legislação

- Parte 5: Material adicional de consulta

Parte 1: Diagnóstico

- Extensão aproximada da ciclovia: 6 km*
- Largura: 2,50 m

* Extensão total sem descontar os trechos descontínuos em que a ciclovia desaparece (por exemplo, para abrigar estacionamentos)

1.1. Análise geral do percurso

Dificuldades no caminho

- Descontinuidade no trajeto
- Infrações motorizadas
- Sinalização precária
- Falta de preferência nos cruzamentos
- Ausência de iluminação
- Problemas de drenagem, sujeira e buracos
- Pontos de acesso e de travessia inseguros ou inexistentes
- Ausência de fiscalização e de campanhas educativas para garantir respeito aos ciclistas
- Conflito com pedestres
- Estacionamentos e mau uso do espaço público

Descontinuidade no trajeto



Infrações motorizadas



Sinalização precária





Nos cruzamentos a pintura feita tardiamente (final de 2014) encontra-se apagada em muitos locais.

Falta sinalização vertical (placas) de alerta aos motoristas para a travessia de ciclistas.

Falta de preferência nos cruzamentos





Além de tardia, a sinalização horizontal foi equivocada ao dar a preferência aos motorizados. Segundo o CTB*, o condutor deve ceder passagem a pedestres e ciclistas ao mudar de direção (art. 38, parágrafo único).

Perdeu-se a oportunidade de garantir preferência e respeito aos mais frágeis no trânsito.

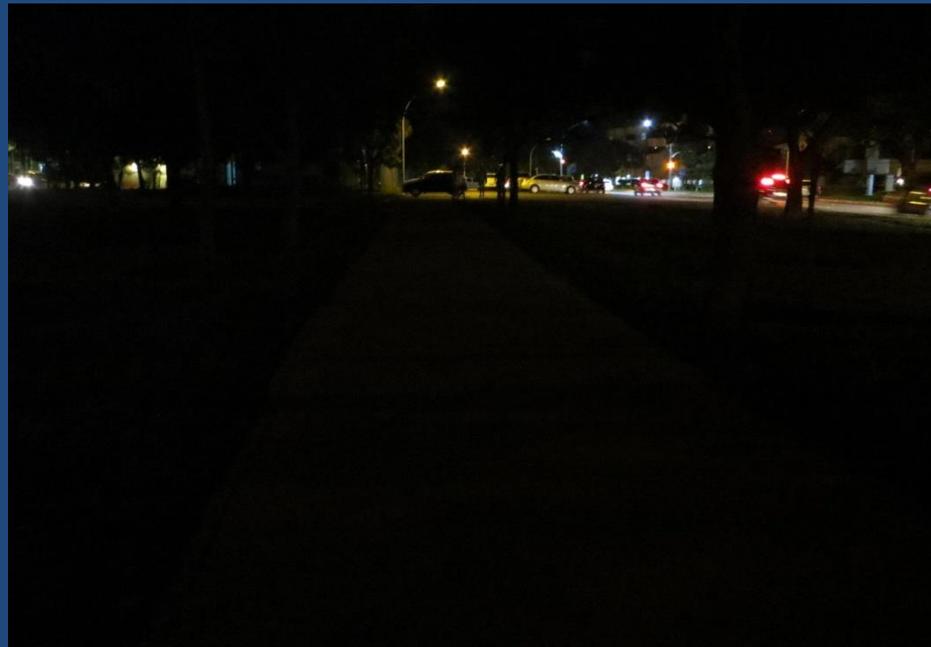
A falta de preferência implica em desconforto e insegurança aos ciclistas.

*CTB: Código de Trânsito Brasileiro



Mais um local em que a preferência é expressamente dada aos motorizados, em detrimento da segurança dos mais frágeis no trânsito.

Ausência de iluminação



Problemas de drenagem



Sujeira e buracos





Em vários pontos, há buracos e desníveis que podem causar acidentes graves, especialmente à noite, quando o caminho fica às escuras.

Pontos de acesso e de travessia inseguros ou inexistentes



Ausência de fiscalização e de campanhas educativas para garantir respeito aos ciclistas

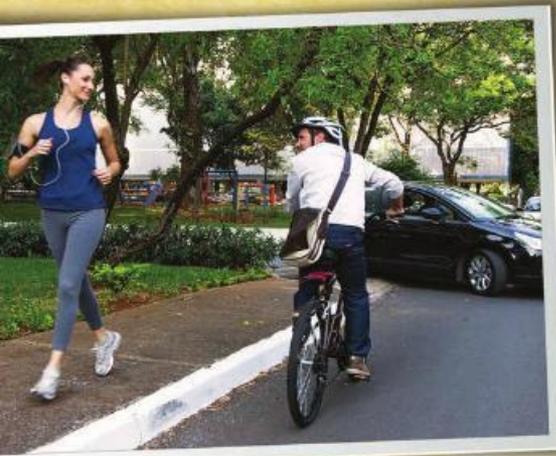




Sem fiscalização nem medidas educativas permanentes, o caminho do ciclista é constantemente bloqueado.



Educação no trânsito



**NO TRÂNSITO, ALGUNS SEGUNDOS DE DISTRAÇÃO
SÃO SUFICIENTES PARA MUDAR O SEU DESTINO.**



FIQUE ESPERTO. SEJA VIVO.

Em Brasília, mais da metade dos acidentes com morte está relacionada à falta de atenção. Usar o celular, sintonizar o rádio, acender um cigarro, desembulhar um chidete... Qualquer distração pode ser fatal. E isso vale tanto para motoristas quanto para motociclistas, ciclistas e pedestres.



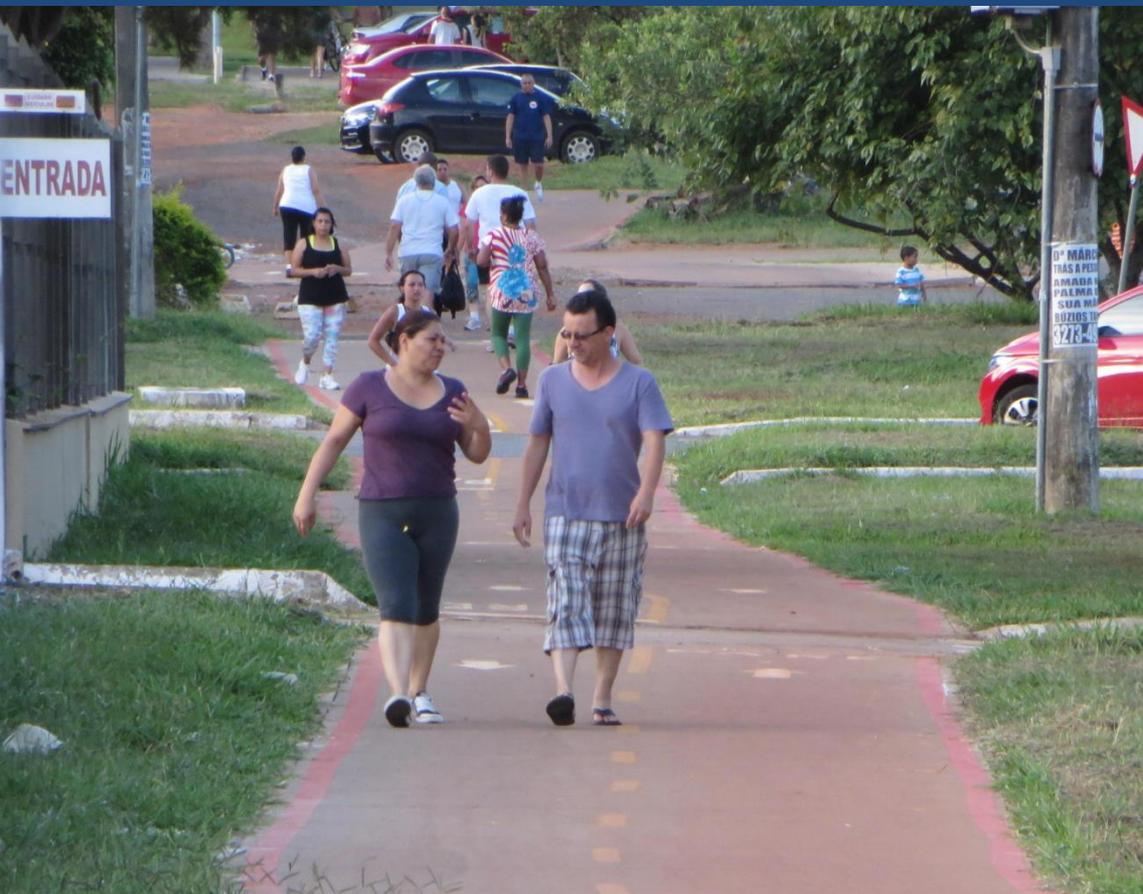
Não se observam campanhas educativas nas ruas, tampouco campanhas de sensibilização na mídia.

Um raro anúncio governamental com ciclista, publicado em jornal impresso, desestimulou o uso de bicicleta, em vez de incentivar a cultura ciclística.

Entre 2012 e 2014, o Detran-DF arrecadou R\$ 356,9 milhões em multas e destinou R\$ 12,5 milhões (3,5%) a campanhas de educação no trânsito. [Correio Braziliense, 20/3/2015]

Conflito com pedestres





A sinalização instalada no final de 2014 considerou o espaço inteiro como ciclovia, ignorando a presença de pedestres.

O fluxo de pessoas que caminham e correm diariamente é significativo e não há qualquer sinalização sobre o compartilhamento seguro do espaço.

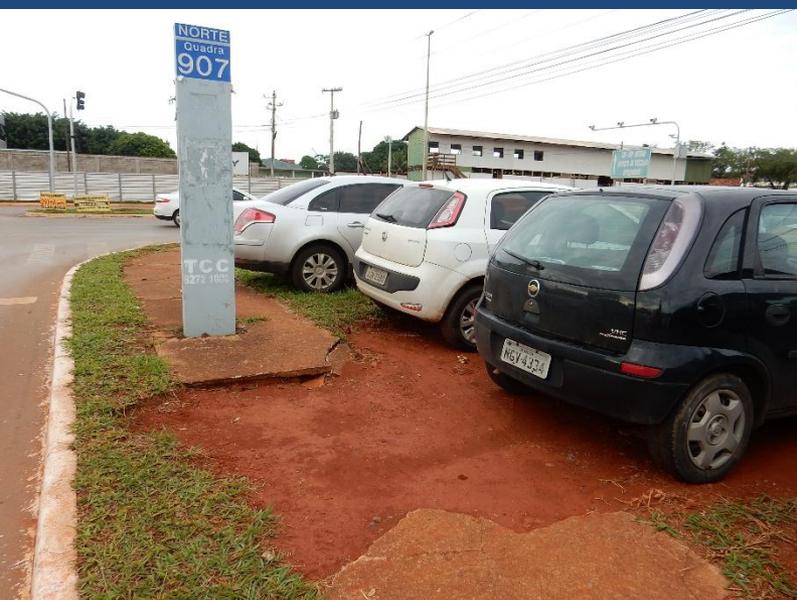


Os pedestres estão presentes diariamente, uma realidade que não pode ser ignorada.

Estacionamento e mau uso do espaço público



Ausência de política de estacionamento: gratuidade nas vagas em área pública



Além da convivência com as infrações diárias (estacionamento em calçadas, ciclovias e canteiros), a falta de estacionamento rotativo pago é um fator adicional de desincentivo aos deslocamentos a pé e de bicicleta.



O estacionamento gratuito e a falta de política sobre estacionamentos em áreas públicas representam não apenas um incentivo direto ao uso do carro (a coletividade, e não os motoristas, arca com o custo do mau uso do espaço público), mas também significam falta de espaços apropriados para pedalar e caminhar.

Exemplificando o mau uso do espaço público, na altura da 907/908 N carros ficam estacionados o dia inteiro ao longo da via, no espaço que poderia abrigar uma ciclofaixa que garantiria continuidade no caminho dos ciclistas.

1.2. Análise detalhada dos trechos críticos

Arredores da 907/908 N





— ciclovía
— trecho sem
ciclovía e com muitos
carros estacionados



Ciclovía interrumpida por estacionamiento







5/28/2014



— ciclovia
— trecho sem
ciclovia e com muitos
carros estacionados



Carros estacionados por todos os cantos





Uniceb
Centro Universitário de Brasília

UNICEB
E
Acesso
Exclusivo para
Professores e
Funcionários

NORTE
708
908

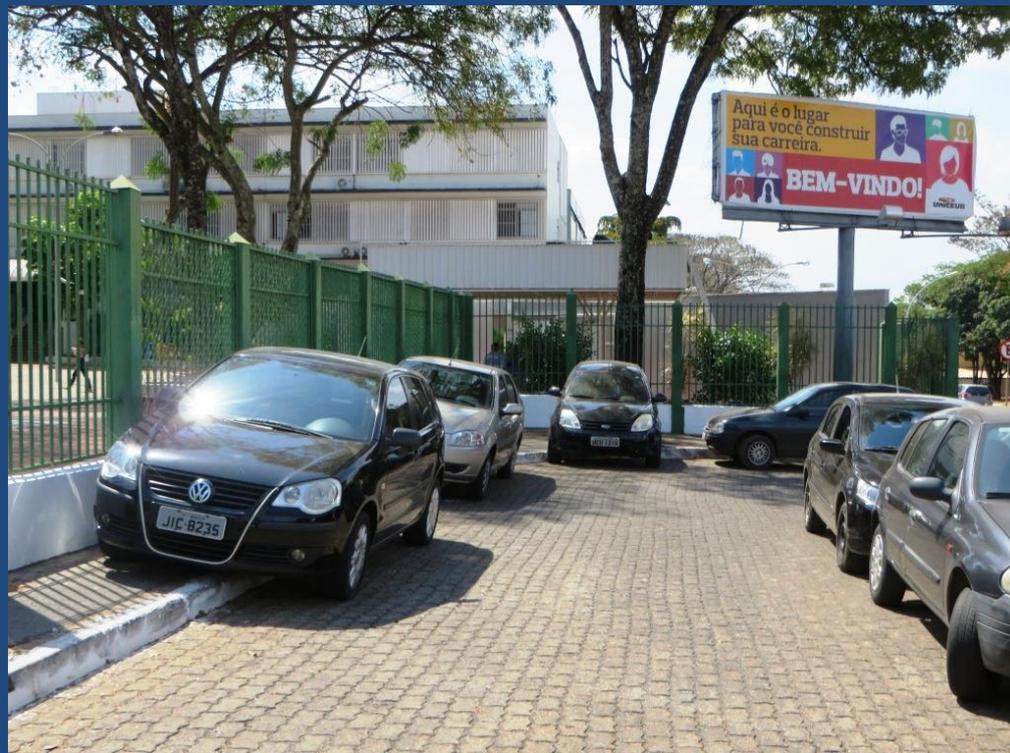
NORTE
707
907

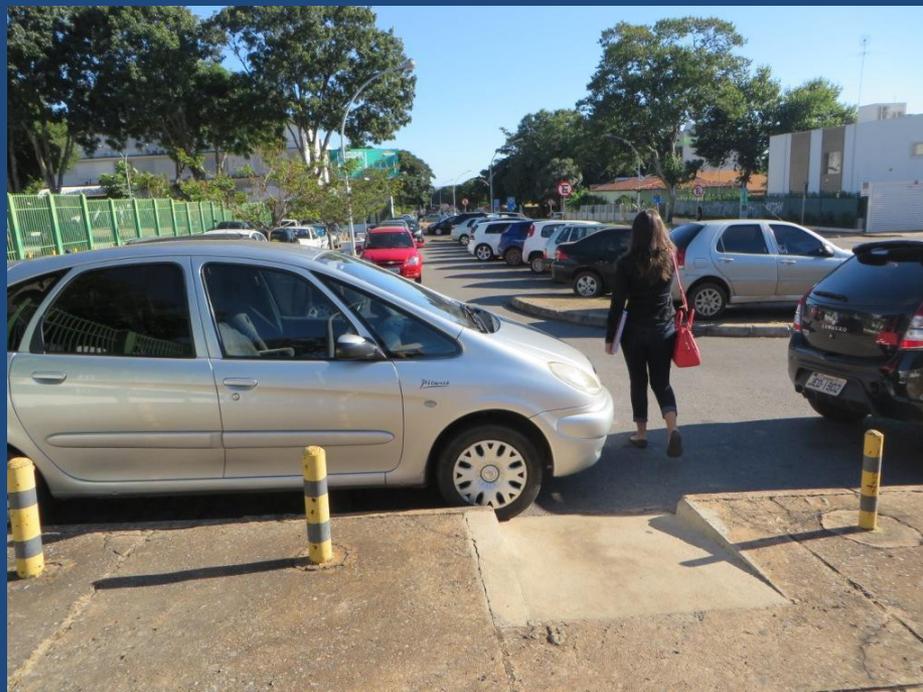
C

JKC-9693

JKP-6699

JHC



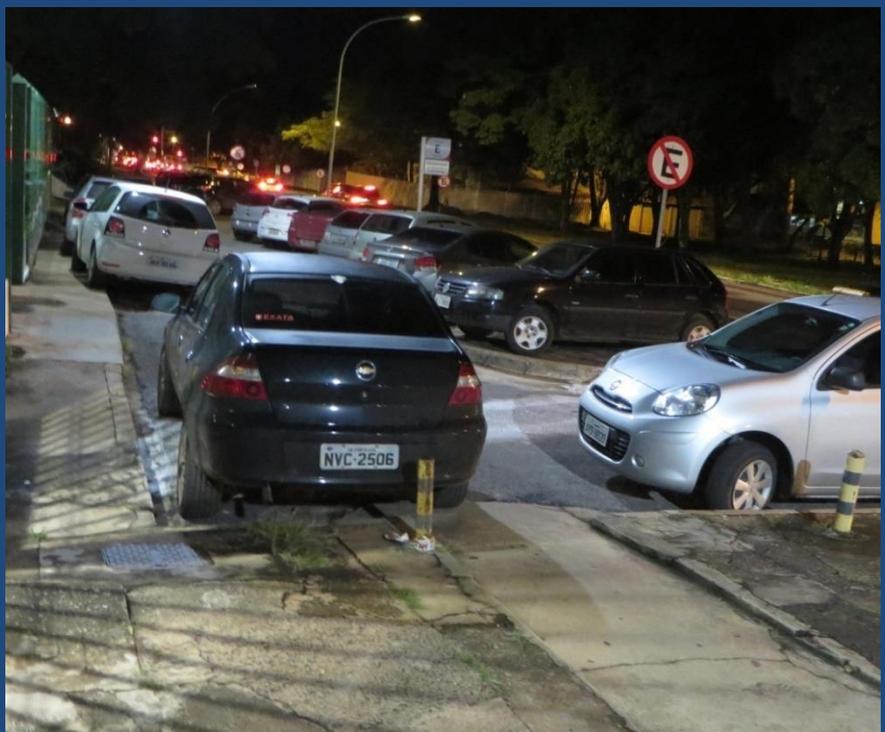


Bloqueios no caminho:
realidade diária.



De dia e à noite.

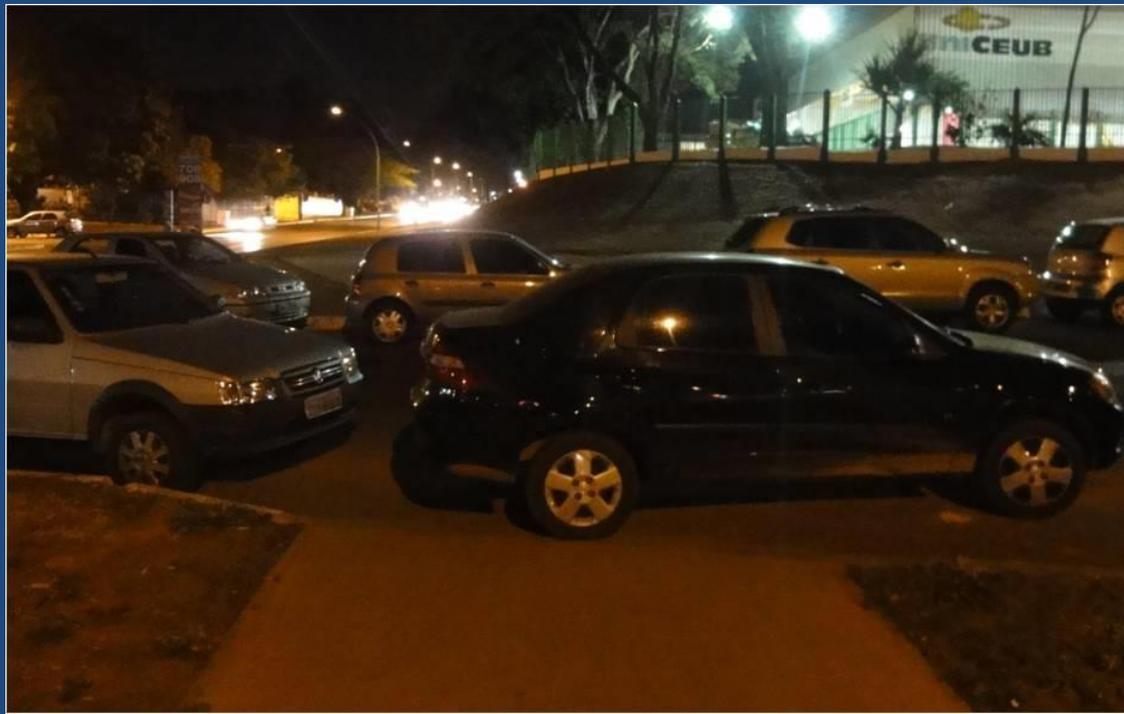












Tentativa de inibir as infrações recorrentes: “multas cidadãs”



Em ação na W4/W5 Norte, crianças aplicam “multas cidadãs” aos motoristas infratores





Descontinuidade:
questionamento



Condições aos pedestres:

Nos arredores da 907/908 N, as calçadas são descontínuas e estão em mau estado, e há carros sobre calçada e bloqueando rampas.



No DVD que acompanha esta apresentação há álbum com fotos, em ordem cronológica, das reiteradas infrações contra ciclistas e pedestres que ocorrem nos arredores da 907/908 N.

Início da Asa Norte



8/12/2014

DN

Setor de Grandes Áreas Norte

Srt

Image © 2014 DigitalGlobe

Asa Norte (902N),
próximo ao Colégio
Militar

— ciclovias
— trecho sem
ciclovias e com grande
fluxo de carros





Descontinuidade e falta de sinalização:
Insegurança e desconforto a ciclistas e pedestres



Início da Asa Norte – próximo ao setor hoteleiro e à Torre de TV





— ciclovia sem interligação
— caminhos necessários para interligação da ciclovia



Descontinuidade da ciclovia. Sentido: Torre de TV

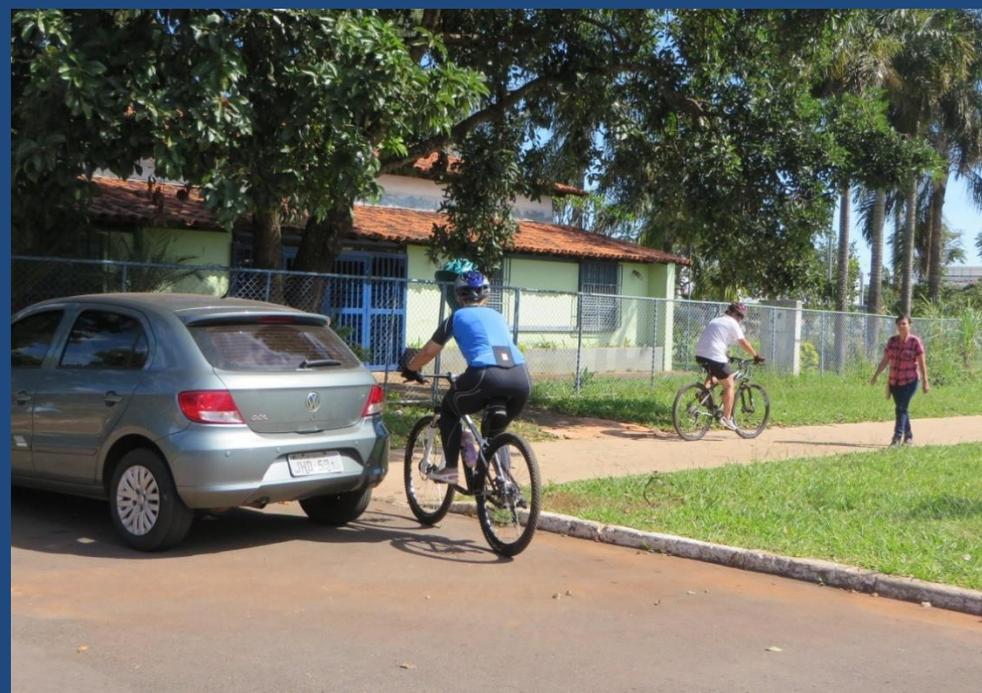


Descontinuidade da ciclovia. Sentido: Setor Hoteleiro





Na 913 N, a ciclovia termina em um estacionamento. A descontinuidade compromete a segurança e o conforto de quem pedala e caminha pelo local.





Na altura da 905 N, a ciclovia é interrompida por um estacionamento. Com certa frequência há carros obstruindo totalmente a passagem de ciclistas e pedestres que passam pelo local.



Ainda na altura da 905 N, há desníveis e buracos perigosos nos espaços entre a ciclovia e o estacionamento.

Final da Asa Norte (916 N)





O término repentino da ciclovia no final da asa norte significa falta de caminho seguro a pontos importantes nos arredores, tais como: setor hospitalar norte; parque da água mineral; calçadão da asa norte (orla do lago Paranoá); supermercados e centro comercial.

Parte 2: Transporte por bicicleta levado a sério

Propostas para incentivar o uso de
bicicleta como meio de transporte

Alguns passos necessários para garantir segurança e incentivar o uso de bicicleta como meio de transporte:

- Continuidade no trajeto
- Integração com os modos coletivos de transporte
- Caminho retilíneo (sem desvios nem interrupções)
- Boa sinalização e locais para travessia
- Disseminação da cultura da bicicleta, incluindo agentes de trânsito com bicicleta e ecotáxis
- Campanhas de estímulo à cultura ciclística
- Ampliação do sistema de bicicletas compartilhadas
- Vagas de estacionamento para bicicletas
- Cursos de formação com foco no respeito ao ciclista
- Redução do limite de velocidade e instalação de zonas 30

Interligação dos caminhos existentes

Continuidade = segurança e conforto



Ciclofaixa instalada na via, no espaço tradicionalmente ocupado por carros estacionados. Buenos Aires.



Ciclofaixa instalada na via: ligação do caminho de ciclistas. Amsterdã.

Interligação dos caminhos

Atualmente, no Distrito Federal, existem fragmentos de ciclovia, interrompida por estacionamentos e sem ligação com pontos importantes da cidade.

Proposta: conversão de estacionamentos e de espaços na via em ciclofaixas que se conectem às ciclovias existentes.

Exemplo de ciclovia sem continuidade, localizada entre o bairro Sudoeste e o Parque da Cidade



EPIG (DF-011)

— ciclovia
— trecho sem ciclovia



Pintura feita na EPIG questiona a falta de continuidade no caminho

Possibilidade de instalação de ciclofaixa no espaço com estacionamento irregular

Via que passa pela Câmara Legislativa do DF



- ciclovía
- ciclofaixa de ligação (proposta)



A ciclofaixa criada com a simples conversão do espaço ocupado por carros estacionados irregularmente garantiria continuidade e segurança a ciclistas no percurso entre o bairro Sudoeste, o Eixo Monumental e o Parque da Cidade.

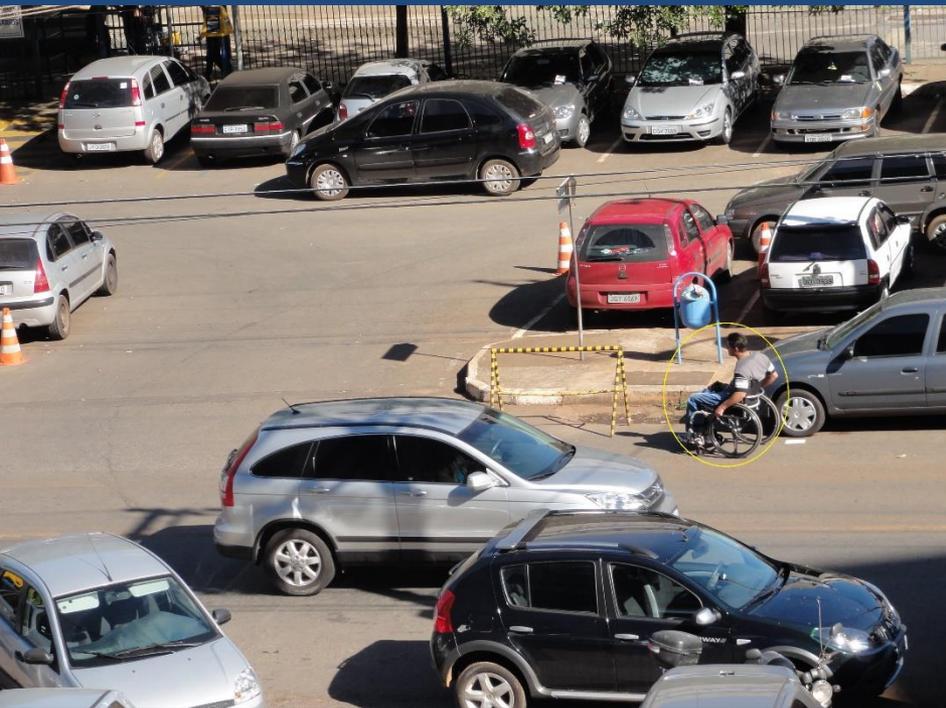
Em vez de espaço voltado apenas ao transporte individual motorizado...



...haveria espaço seguro aos que optam por meio saudável de transporte



...e, ainda, maior segurança para circulação de pessoas com mobilidade reduzida.



Interligação dos caminhos existentes

Acesso seguro nas pontes



Ponte do Braguito, no final do Eixão Norte



Ponte JK, ponto turístico sem acesso ao ciclista

Atualmente, no Distrito Federal, as pontes ignoram a existência de pedestres e usuários de bicicleta e representam uma barreira.

Ponte do Bragueto

Projeto de ampliação viária – pedestres e ciclistas?



Pelas imagens do DER-DF, no projeto de ampliação da ponte do Bragueto (projeto Trevo de Triagem Norte), ciclistas e pedestres continuam ignorados.

Ampliações viárias e desconsideração de pedestres e ciclistas



EPTG

A despeito da farta legislação distrital sobre a inclusão da bicicleta no sistema viário, incluindo a Lei Orgânica, a Lei n° 3.639/2005 (implantação de ciclovias nas rodovias) e a Lei n° 3.885/2006 (política de mobilidade cicloviária), a bicicleta foi ignorada em várias reformas e ampliações,

a exemplo da EPTG (“Linha Verde”), EPGU e EPAR.

Neste trabalho, foi incluída compilação de leis. E também análise da EPTG, além de imagens de outras rodovias, que demonstram a total desconsideração da mobilidade saudável.

Coerência no trajeto, agilidade e comodidade a ciclistas



“Onda Verde” para ciclistas, em Copenhague



Possibilidade de ciclistas circularem no contrafluxo (Paris)



Caminho exclusivo para ciclistas, em Copenhague

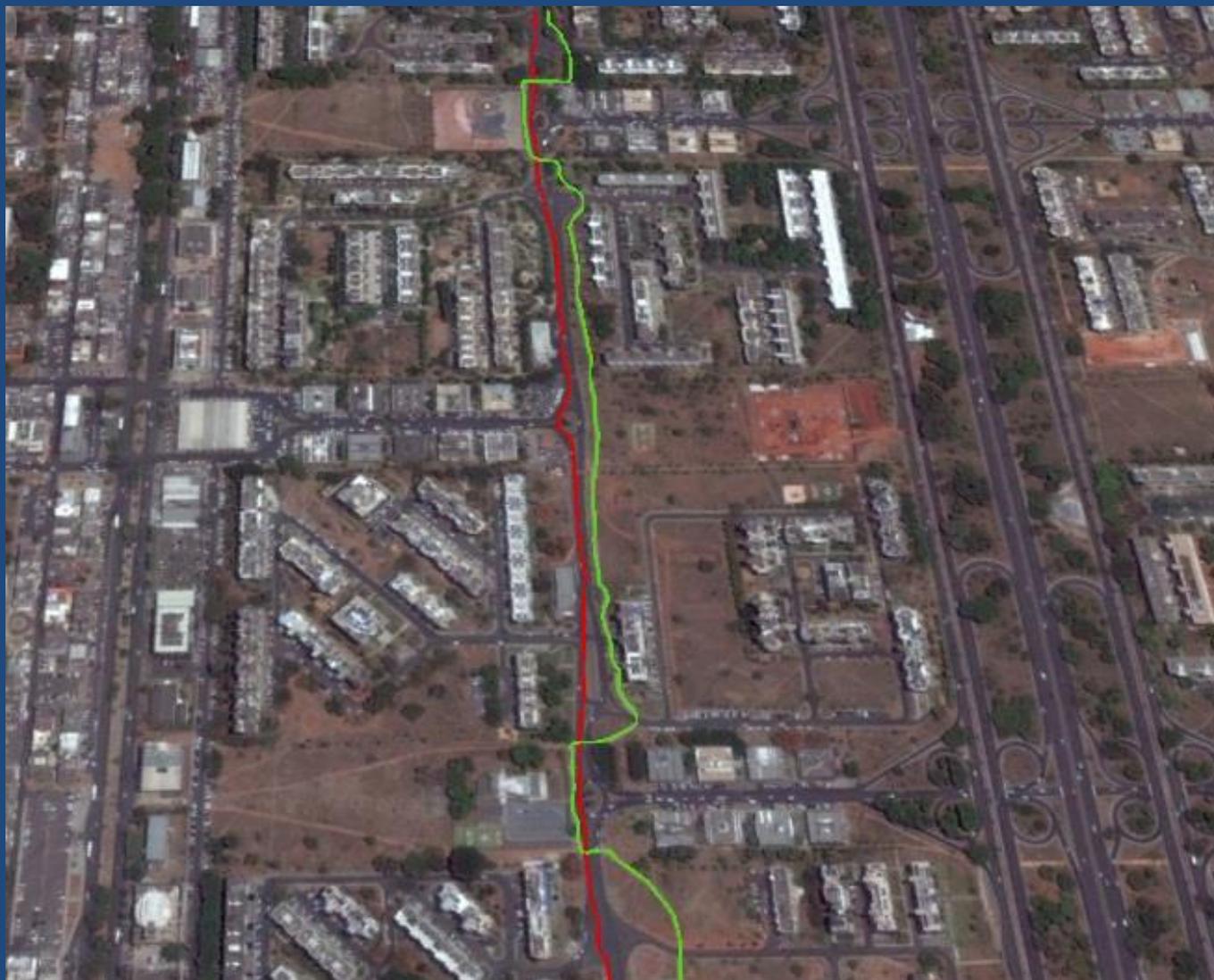


Caminho para ciclistas ao longo da linha de trem, na Holanda

No Distrito Federal, os caminhos de bicicleta são mais longos e possuem desvios e interrupções, ao contrário dos caminhos de carro.

Proposta: projetar e adequar ciclovias e ciclofaixas de forma a tornar o caminho mais curto.

Asa Norte – via W1



— Caminho do ciclista (ciclovía)
— Caminho do motorista

Na via W1 Norte percebe-se claramente o percurso mais longo do ciclista, em relação ao motorista. Ao longo de todo o percurso o ciclista é obrigado a fazer travessias para continuar o caminho.

Locais para travessia com boa sinalização



Garantia de travessia segura, em cruzamento de Copenhague.

Preferência nos cruzamentos



Preferência garantida ao ciclista, em cruzamento bem sinalizado, com destaque na pintura (Holanda).

Cruzamentos cicloviários no DF



No DF, além de não se ter a preferência (nem mesmo em áreas residenciais, com menor velocidade e menor fluxo de carros), falta padronização na pintura dos cruzamentos cicloviários.



L2 Norte



Eixo Monumental



L3 Norte



L1 Norte

Cruzamentos sem sinalização horizontal e sem placas de alerta aos motoristas para a presença de ciclistas.



Eixo Monumental



Eixo Monumental



W4 Norte



Eixo Monumental

Cruzamentos com pintura tracejada (muitas vezes, bloqueados por carros e com pintura apagada).

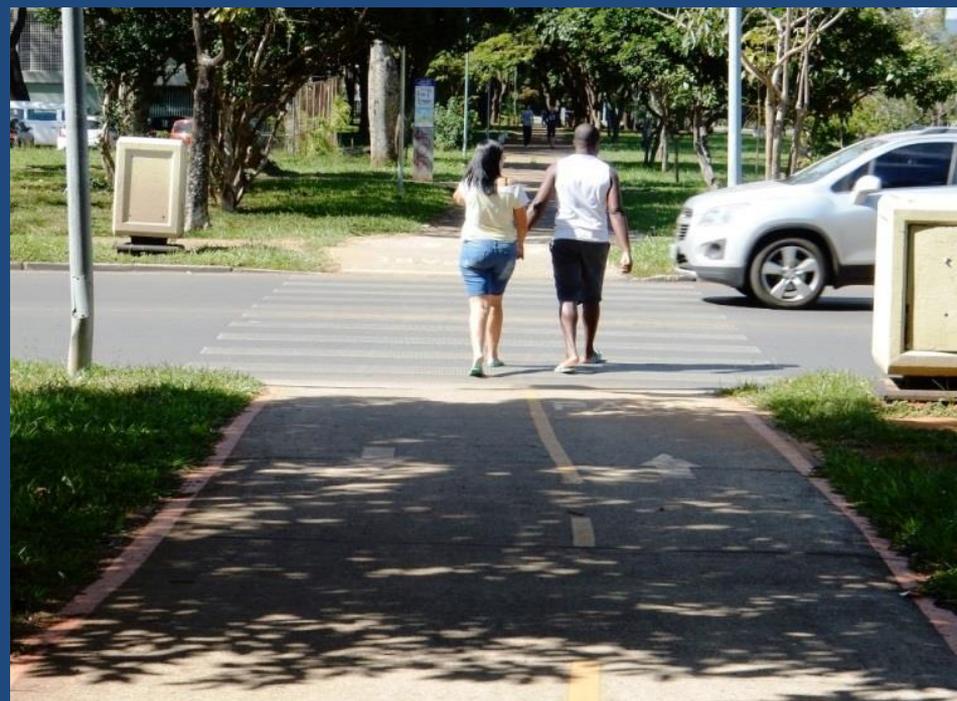


L1 Norte

Cruzamentos com pintura tracejada e destaque em vermelho. A pintura de destaque está presente em alguns acessos a quadras residenciais na L1 Norte, locais com menor conflito entre ciclistas e motoristas. Em cruzamentos mais perigosos, não há pintura de destaque em vermelho, tampouco placas apropriadas de alerta aos motoristas.



UnB



W1 Norte

Cruzamentos com travessia em faixa de pedestre.

Via L4 Norte - ciclovia e insegurança no caminho



Ao longo da L4 Norte fica evidente a dificuldade na travessia de ciclistas e pedestres. A ciclovia foi construída recentemente, mas faltam pontos de travessia. O alto fluxo de automóveis e o alto limite de velocidade (80 km/h) aumentam a insegurança.



Há fluxo significativo de ciclistas que treinam na via. No entanto, não há sinalização visível de alerta aos motoristas para a presença de ciclistas e para a necessidade de atenção redobrada.

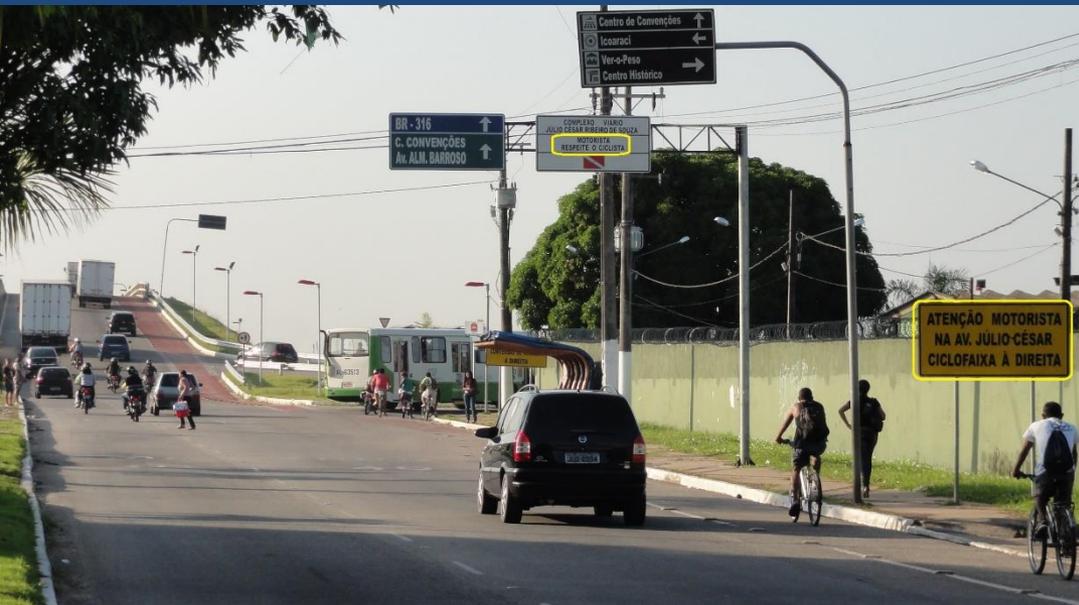


Bicicleta branca instalada em homenagem a ciclista morto na L4 Norte (na frente do Iate Clube), em 2015.



Neste local, próximo ao acesso à ponte JK, um raro ponto de travessia para ciclistas na L4 Norte. Mas a falta de semáforo e o fluxo intenso e veloz de carros tornam bastante difícil e arriscada a travessia.

Placas de alerta para a presença de ciclistas e pedestres



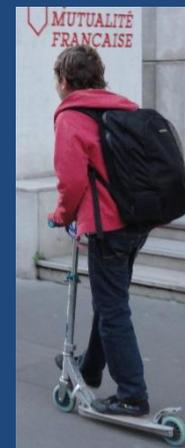
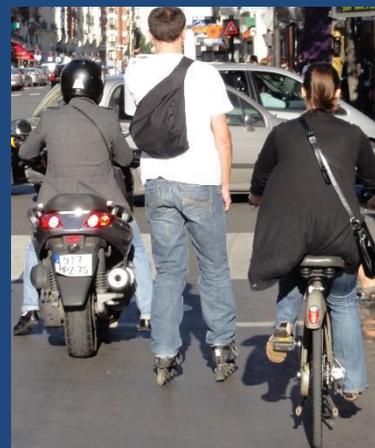
A travessia de ciclistas é ponto crítico no DF. Além da sinalização horizontal reforçada (com pintura de destaque), seria de grande valia sinalização vertical com alerta para a travessia de ciclistas

Disseminação da cultura saudável da bicicleta



Um bom indicador da segurança para pedalar é a presença de ciclistas de diferentes faixas etárias. Em cidades europeias, crianças, jovens e idosos usam bicicleta como meio de transporte.





Numa cidade com ambiente seguro e humano, patins, patinetes e skates também são vistos como meio de transporte e se tornam bons indicadores do fortalecimento da cultura da mobilidade saudável.



Num ambiente acolhedor ao ciclista – que inclui segurança nos percursos, sinalização dos caminhos e disponibilização de bicicletas – o turismo pode ser impulsionado. Em cidades como Buenos Aires e Amsterdã, há percursos regulares com grupos de ciclistas.

Incentivo ao uso de bicicleta

Ações e campanhas de estímulo
à cultura ciclística

Não basta mudança de infraestrutura (ex.: construção de ciclovias e bicicletários). É fundamental induzir mudança cultural.

Ao contrário de anúncios com ciclistas ensanguentados, há que se ressaltar as vantagens da bicicleta: saudável, ágil, prática e não poluente.



Campanhas educativas devem ressaltar a boa convivência e cordialidade entre ciclistas e motoristas.

E também se deve destacar o bom compartilhamento entre ciclistas e pedestres do espaço sinalizado como ciclovia.

A curto prazo, pode-se instalar sinalização de alerta para a presença de pedestres.

A médio prazo, pode-se projetar ciclofaixa que ocupe uma das três faixas da W4/W5 Norte em cada sentido, destinadas atualmente aos motorizados.

Boa convivência

Motoristas – Ciclistas



Campanha Distração no Trânsito - Detran/DF - ciclista

DetranDF
Inscrever-se 21
568 visualizações
+ Adicionar a Compartilhar Mais 4 25

A campanha sobre distração no trânsito (Detran/DF), que mostra ciclista ensanguentado, ganhou versão em vídeo, disponível em:

<https://www.youtube.com/watch?v=3ushWYgyHzg&feature=youtu.be>

Compartilhe a Rua

Governo do ES
Inscrever-se 372
467 visualizações
+ Adicionar a Compartilhar Mais 6 3

Uma campanha do Detran do Espírito Santo destaca a boa convivência nas ruas e mostra homens e mulheres pedalando alegremente pela cidade:

<https://www.youtube.com/watch?v=GrBKfLB8NEg>

No DVD que acompanha este trabalho, há bons exemplos de vídeos educativos, que ressaltam o bom compartilhamento do espaço urbano.

Boa convivência

Ciclistas – Pedestres



Placas de alerta para a circulação de pedestres em Buenos Aires e no Rio de Janeiro

Campanhas educativas e sinalização devem reforçar a necessidade de boa convivência entre ciclistas e pedestres.

Cursos de formação

Realização pelo poder público de capacitação voltada ao respeito a ciclistas e pedestres, e para fornecer dicas a quem desejar usar bicicleta como meio de transporte

Escola Pública de Trânsito do Detran/RS promove curso de educação para ciclistas



Técnicas da EPT do Detran/RS ministram curso para ciclistas e interessados em adotar a bicicleta como meio de transporte - Foto: Arquivo Detran/RS

Sensibilizar as pessoas que usam ou pretendem utilizar a bicicleta como meio de transporte sobre a importância dos comportamentos seguros e a ocupação responsável do espaço público. Esse é o objetivo do curso de educação para ciclistas, que aconteceu na tarde desta sexta-feira (24) na sede do 9º BPM, em Porto Alegre.

Promovida pela EPT do Detran/RS dentro do Programa de Formação Inicial e Continuada (FIC), a atividade traz assuntos como o lugar da bicicleta no trânsito, fatores de risco e fatores de proteção, conduta responsável e

Curso sobre uso seguro da bicicleta voltado a agentes de trânsito, servidores do Detran e profissionais de autoescola, realizado pelo Detran do Rio Grande do Sul.

DETRAN-PE abre inscrições para curso de capacitação obrigatória para instrutores de autoescolas



Foto: Paulo Maciel - Imprensa - DETRAN-PE

Curso “A bicicleta como modal de transporte”, obrigatório para instrutores de autoescola, oferecido pelo Detran de Pernambuco.

Detran-DF abre 35 vagas em curso para superar medo de dirigir

Inscrições gratuitas podem ser feitas nesta sexta-feira (30).
Aulas começam dia 2 de fevereiro na Escola Pública de Trânsito.

Do G1 DF



saiba mais

Detran oferece 35 vagas no DF em curso de mecânica para mulheres

Detran do DF abre inscrições para cursos gratuitos nesta semana

Detran-DF oferece curso gratuito para quem tem medo de dirigir

O Detran do **Distrito Federal** abre nesta sexta-feira (30) as inscrições para o curso gratuito “Iniciação à Superação do Medo de Dirigir”.

Os candidatos deverão se inscrever presencialmente nesta sexta-feira, das 7h30 às 18h30, na Escola Pública de Trânsito, que fica na 706/906 Sul. Ao todo, são 35 vagas disponibilizadas para o curso.

Detran oferece curso gratuito para a comunidade



O curso é destinado a condutores habilitados que têm medo de dirigir

Leia Mais

No Distrito Federal, há muitos anos são oferecidos cursos gratuitos que incentivam o uso de automóvel: “superação do medo de dirigir” e “mecânica para mulheres”. E não há oferta de qualquer curso voltado ao uso de bicicleta como meio de transporte.



As infrações recorrentes contra ciclistas e pedestres no DF, mesmo por parte de veículos a serviço do poder público, reforçam a necessidade de investimentos na formação de motoristas, com foco no respeito e na boa convivência.



Carros com condutores aprendizes também costumam bloquear o caminho dos ciclistas e demonstram a formação deficiente dos novos motoristas.

Bondes ciclísticos – formação de grupos de trabalhadores ciclistas



Grupo formado para pedalar no trajeto de casa ao trabalho, pela EPTG (Dia Mundial sem Carro, 2010)



Grupo formado no dia De Bike ao Trabalho (Maio/2015)

Potencial de uso de bicicleta ao longo da ciclovia da W4 / W5 Norte

A presença de muitas escolas ao longo do percurso propicia a formação de programas envolvendo escolas e faculdades, poder público e grupos que promovem o uso de bicicleta.

Por meio de iniciativas integradas, podem-se formar **grupos para ir à escola pedalando em segurança**, com guias formados por ciclistas mais experientes, pais e professores.

Escolas e faculdades ao longo da W4/W5 Norte





A despeito do potencial para aumento da cultura ciclística, a análise do espaço urbano na altura da 907/8 Norte revela que quase todo o espaço é voltado para o estacionamento de carros.



Motorista (estacionamento): 90m

Ciclista: 300m

Motorista (calçada): 46m

Usuário de ônibus: 450m

Comparação entre a distância percorrida por alunos do centro universitário na 907 N. O usuário de ônibus chega a caminhar distância dez vezes superior à distância que o aluno motorizado precisa andar.

Estacionamentos seguros e confortáveis para ciclistas e pontos de apoio no percurso



Bicicletário e estação de reparos, instalados na Câmara Legislativa do DF



Vagas para bicicletas com ponto para recarga de modelos elétricos, em centro comercial de Brasília



Centro de Convenções



Catedral de Brasília



Estádio Nacional



Torre de TV

No Distrito Federal, muitos locais públicos ainda carecem de vagas seguras e confortáveis para estacionar bicicleta. Ou, quando as possuem, são inadequadas ou estão deterioradas.

Policiamento e fiscalização de trânsito feitos com bicicleta





O policiamento feito por agentes em bicicleta já ocorre em diversas cidades do exterior e do Brasil. No DF, ainda ocorre de forma isolada. No Guar, há batalhão que incorporou o uso de bicicleta recentemente (foto acima).

A fiscalizao com bicicleta possui diversos efeitos positivos, tais como: maior integrao com a comunidade, maior eficiência para autuar as infraoes contra ciclistas e pedestres e disseminao do uso da bicicleta no serviço público.



Agentes de trânsito em Sorocaba usam bicicleta na fiscalização.



Servidores do DER/DF usaram bicicletas próprias no trabalho de sensibilização no carnaval em 2015.

Além do policiamento com bicicleta, a própria atividade de fiscalização de trânsito pode incluir a bicicleta. A circulação de agentes de trânsito pelas vias do DF daria maior segurança e certamente inibiria as reiteradas infrações contra ciclistas.

Ecotáxi – bicicleta para transporte de passageiros





Os ecotáxis estão presentes em muitas cidades do exterior, especialmente nas áreas centrais e turísticas. Ao longo das principais vias da área central de Brasília, pode ser uma opção barata e com grande apelo turístico.

Placas de orientação aos ciclistas



Paris



Amsterdã



Buenos Aires



Berlim

Visão ampliada da mobilidade

a mobilidade urbana deve ser planejada com foco na segurança de trânsito e não na fluidez motorizada



Ruas de Copenhague e Paris com clara priorização da mobilidade saudável

FÓRMULA DA MOBILIDADE URBANA:

INCENTIVOS AOS MODOS COLETIVOS E AOS MODOS SAUDÁVEIS DE LOCOMOÇÃO

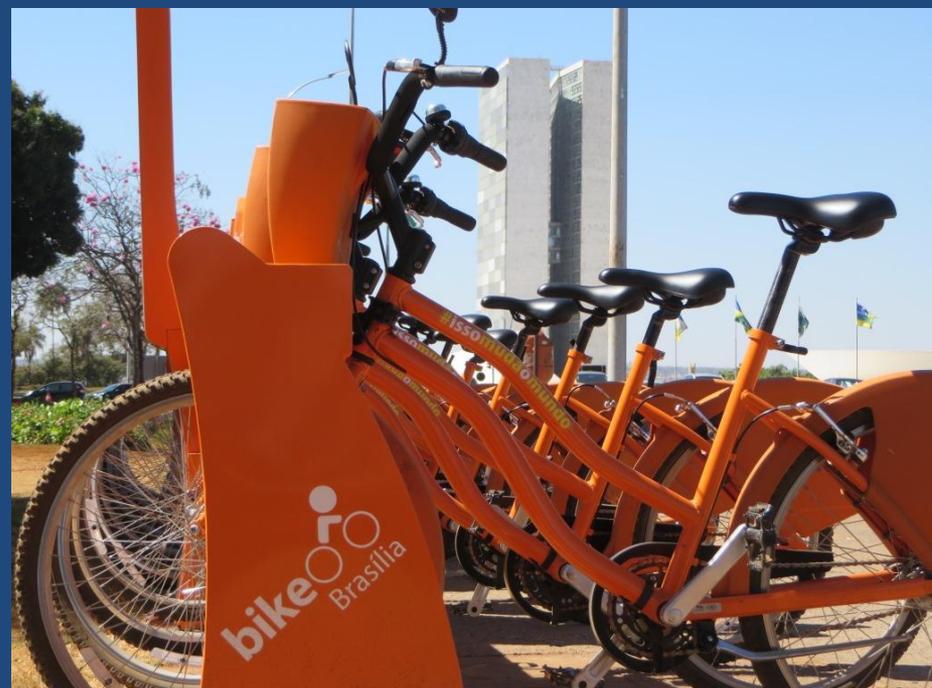
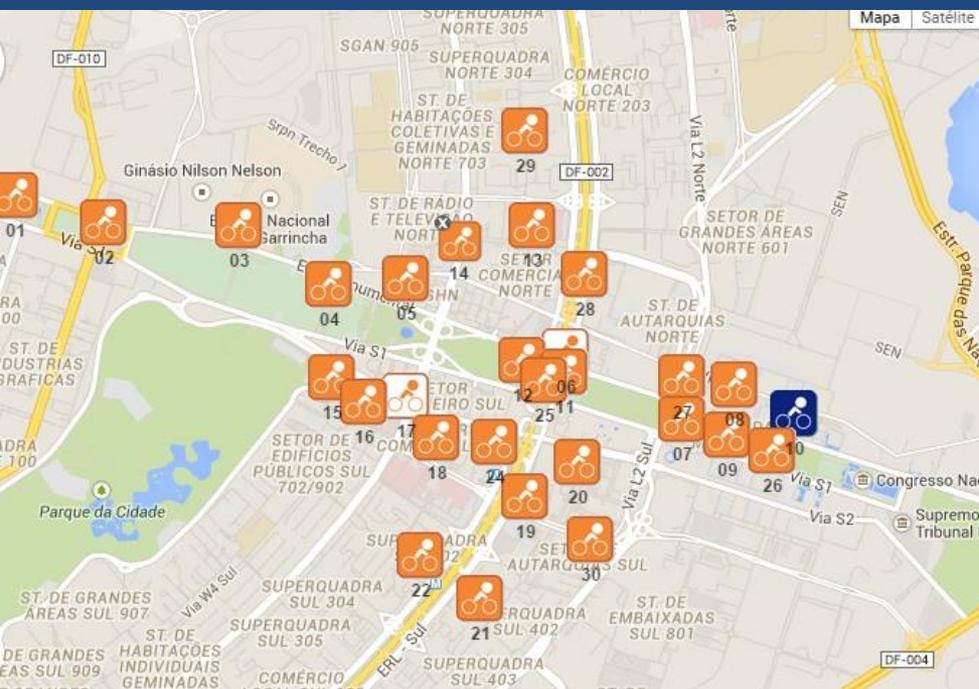
DESESTÍMULOS AO USO DO TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO

Ampla integração com o transporte coletivo

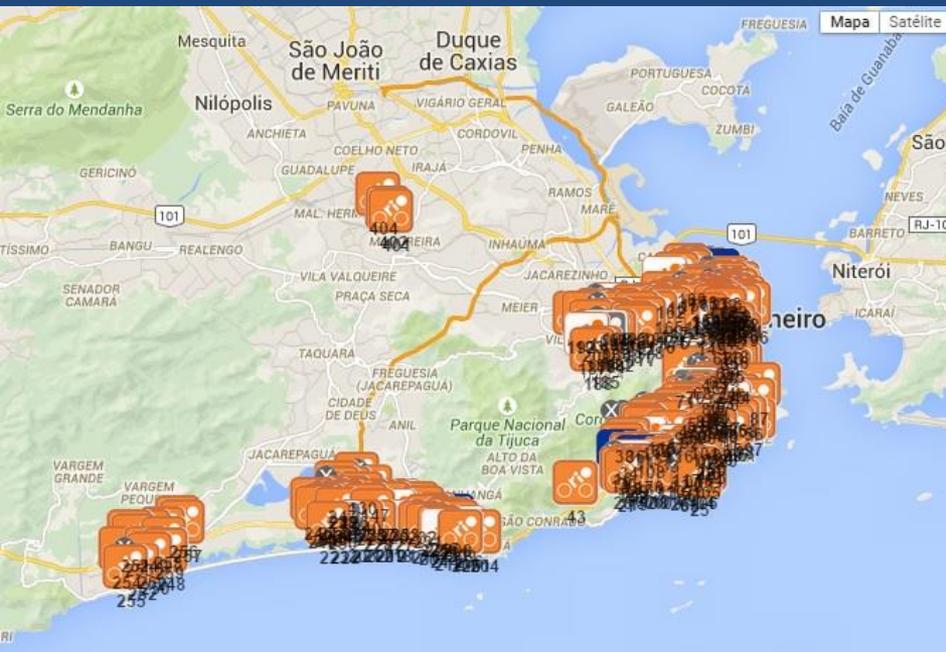


Cena comum nas cidades holandesas: oferta de vagas para bicicletas próximas a estações de trem e paradas de ônibus.

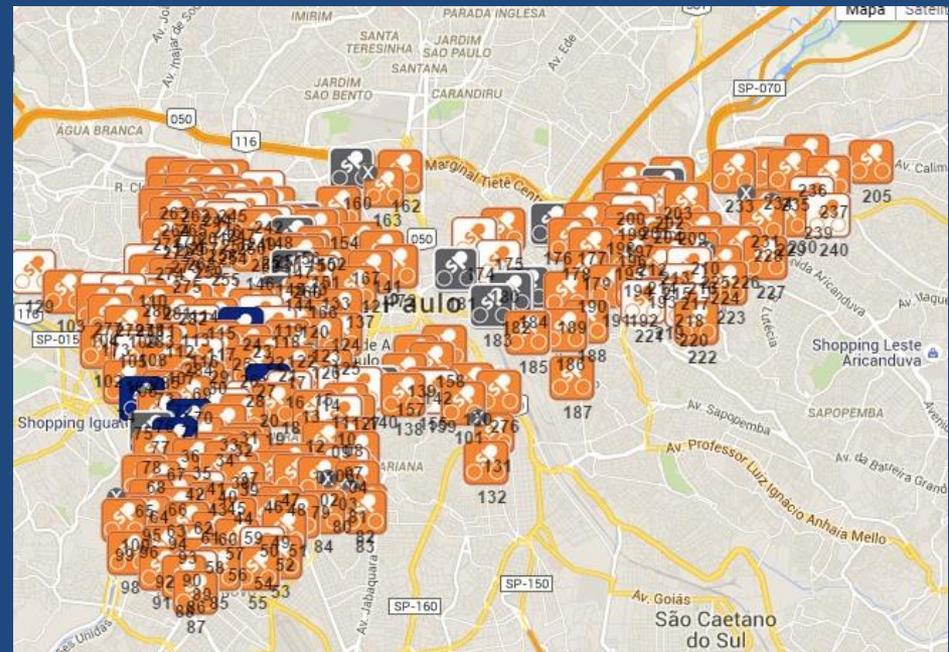
Ampliação do sistema de bicicletas compartilhadas



Atualmente, o DF tem apenas 30 estações, concentradas na área central de Brasília



No Rio de Janeiro existem 252 estações, espalhadas em diferentes regiões.



Em São Paulo são quase 300 estações, em diferentes bairros.

E a prefeitura lançou edital para ampliação do sistema. A empresa vencedora da licitação terá que manter, no mínimo, 400 estações de bicicletas compartilhadas.

Redução do limite de velocidade nas vias e instalação de Zonas 30



Berlim



Rio de Janeiro



Paris



Berlim



Amsterdã

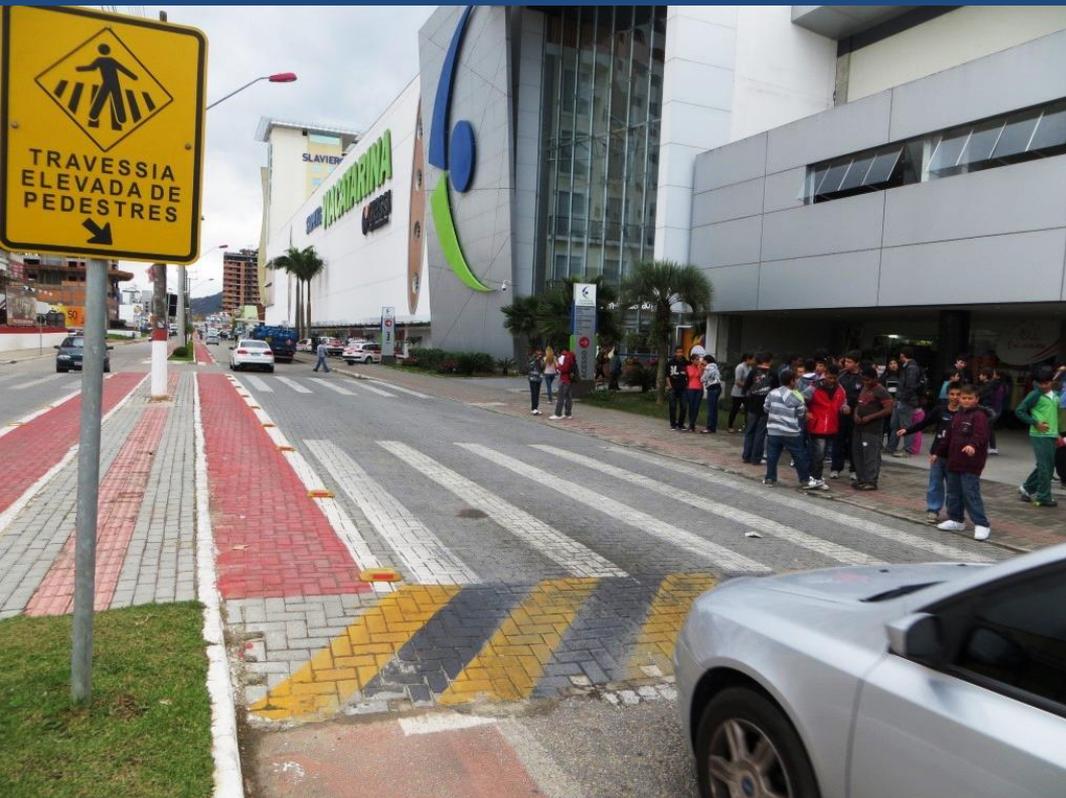
Limites reduzidos de velocidade propiciam maior segurança a todos (motoristas, pedestres e ciclistas) e podem servir de estímulo para que mais pessoas caminhem e pedalem.

VELOCIDADE	PORCENTAGEM	EFEITO
32 km/h	5% 65% 30%	Morrem Sofrem Lesões Sobrevivem ilesos
48 km/h	45% 50% 5%	Morrem Sofrem Lesões Sobrevivem ilesos
64 km/h	85% 15%	Morrem Sofrem algum tipo de lesão

Dados sobre índice de morte e de lesão em atropelamentos, de acordo com a velocidade do carro.

A diminuição da velocidade resulta em redução significativa do risco de lesão e de morte.

Faixas elevadas de travessia



Palhoça (SC)



Vitória (ES)

As travessias elevadas obrigam os motoristas a reduzirem a velocidade e garantem maior segurança na travessia de pedestres e ciclistas.

Desestímulo ao uso de carro

Ex.: restrição à circulação motorizada em áreas determinadas, estacionamento rotativo pago



Estacionamento rotativo pago: forma de otimizar o uso do espaço público. Recursos obtidos com a cobrança pelo uso das vagas públicas podem ser investidos exclusivamente nos modos coletivos e saudáveis de transporte.



Áreas centrais e bairros livres de carro: tendência em cidades modernas.

Espaços de convivência na cidade

Espaços destinados ao carro podem ser convertidos em espaços para lazer, cultura e arte



“Parklets” em São Paulo: vagas de automóvel convertidas em espaço para as pessoas.

Reforma e manutenção dos espaços voltados a pedestres e ciclistas



A má qualidade e a falta de zelo na infraestrutura voltada à mobilidade saudável são evidenciadas nas ciclovias e nas calçadas do Distrito Federal.



Nos últimos anos, houve amplo programa de recapeamento das pistas para circulação motorizada (Asfalto Novo), sem investimento em conservação dos espaços voltados à mobilidade saudável.

Informações acessíveis a quem pretende usar bicicleta: mapas, rotas e dicas de trânsito

Buenos Aires Ciudad

Buscar...

La Ciudad ▾ Gobierno ▾ Atención Ciudadana ▾ Red En todo estás vos ▾ Transparencia Turismo Noticias Accesible Mi BA ▾

Buenos Aires > Gobierno > Movilidad > Ecobici

Ecobici

CON NUESTRA CREATIVIDAD
PODEMOS MEJORAR LA CIUDAD

DISEÑEMOS
LOS BICICLETEROS

EVOLUCIONA

Diseñá el bicicletero de la Ciudad

ecobici

Ya está funcionando el Sistema Automático EcoBici

Créditos del Banco Ciudad

- Sistema EcoBici**
Bicicletas Públicas
- Pedaleá la Ciudad**
Red de Ciclovías
- Pedaleá Seguro**
Seguridad y Convivencia
- Comunidad**
Cursos, Talleres y Beneficios

Informações sobre uso de bicicleta em Buenos Aires

Mais BICI

- Mapas com rotas de ciclofaixas e ciclorrotas [Ver mapas](#)
- Grupos de pedaladas
- Simulador de vantagens da mobilidade [Simulador](#) [Confira aqui](#)
- Pesquisas Históricas e IPPUC
- Sobre a Bici em Curitiba [Leia aqui](#)
- [Ver pesquisas](#)
- Projetos [Ver projetos](#)
- Ciclolazer [Confira aqui](#)
- Estrutura Cicloviária
- Links e Telefone úteis
- Sobre a Coordenação de Mobilidade Urbana [Leia aqui](#) [Confira aqui](#)
- [Confira aqui](#)
- Legislação [Veja aqui](#)

Prefeitura de Curitiba

Governo do Distrito Federal – informações na internet

GOVERNO DE BRASÍLIA

SECRETARIA DE ESTADO DE MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL

Programa de preparação para a Aposentadoria

SECRETARIA DE MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL

Secretaria de Mobilidade

DETTRAN-DF

Departamento de Trânsito do Distrito Federal

Programa de preparação para a Aposentadoria

DETTRAN-DF

Detran-DF

DER

Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal

TODA MOEDA TEM DOIS LADOS

DER-DF

DER-DF

Não há informações básicas sobre o uso de bicicleta. Sequer há mapa com as ciclovias, informações sobre o uso seguro de bicicleta e orientações sobre o respeito ao ciclista.

Leis

· [LEI Nº 4.566, DE 04 DE MAIO DE 2011 \(Autoria do Projeto: Poder Executivo\)](#)

Dá nova redação ao caput do artigo 2º da Resolução nº 150, de 2 de setembro Dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF e dá outras providências.

· [LEI COMPLEMENTAR Nº 750, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2007_CRIA FUNDO DE TRÂNSITO](#)

Cria o Fundo de Trânsito do Distrito Federal – FTDF e dá outras providências.

· [LEI nº 4.011, DE 12 DE SETEMBRO DE 2007_DISPÕE SOBRE OS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DO DF](#)

Dispõe sobre os serviços de transporte público coletivo integrantes do Sistema de Transporte do Distrito Federal, instituído pela Lei Orgânica do Distrito Federal, e dá outras providências.

· [LEI Nº 4.308, DE 04 DE FEVEREIRO DE 2009](#)

Torna obrigatório o uso de aparelho limitador de velocidade por todos os veículos rodoviários do transporte público coletivo do Distrito Federal.

· [LEI Nº 4.371, DE 23 DE JULHO DE 2009](#)

Altera dispositivos da Lei nº 239, de 10 de fevereiro de 1992.

· [LEI Nº 4.494, DE 30 DE JULHO DE 2010 PASSE LIVRE ESTUDANTIL](#)

Altera a Lei nº 4.462, de 13 de janeiro de 2010, que dispõe sobre o Passe Livre Estudantil nas modalidades de transporte público coletivo.

· [LEI Nº 877, DE 28 DE JUNHO DE 1995 CORUJÃO](#)

Dispõe sobre a manutenção de linhas de ônibus no período noturno e dá outras providências.

· [LEI Nº 4462, DE 13 DE JANEIRO DE 2010 PASSE LIVRE ESTUDANTIL](#)

Dispõe sobre o Passe Livre Estudantil nas modalidades de transporte público coletivo.

· [LEI Nº 5.171, DE 12 DE SETEMBRO DE 2013](#)

Dispõe sobre a obrigatoriedade de disponibilização na internet dos dados relativos ao transporte público coletivo rodoviário no âmbito do Distrito Federal.

· [LEI Nº 5.176, DE 19 DE SETEMBRO DE 2013](#)

Altera a Lei nº 4.112, de 31 de março de 2008, que dispõe sobre a obrigatoriedade do ressarcimento de tarifa, por parte das empresas concessionárias, aos usuários do serviço de transporte público coletivo do Distrito Federal nos casos que especifica e dá outras providências.

· [LEI Nº 5.171, DE 12 DE SETEMBRO DE 2013](#)

Dispõe sobre a obrigatoriedade de disponibilização na internet dos dados relativos ao transporte público coletivo rodoviário no âmbito do Distrito Federal.

· [LEI Nº 5.176, DE 19 DE SETEMBRO DE 2013](#)

Altera a Lei nº 4.112, de 31 de março de 2008, que dispõe sobre a obrigatoriedade do ressarcimento de tarifa, por parte das empresas concessionárias, aos usuários do serviço de transporte público coletivo do Distrito Federal nos casos que especifica e dá outras providências.

· [LEI Nº 5.177, DE 19 DE SETEMBRO DE 2013](#)

Dispõe sobre a reserva de vagas para gestantes e mães com filho de até dois anos de idade, em estacionamentos no Distrito Federal, na forma que especifica.

· [LEI Nº 5.209, DE 30 DE OUTUBRO DE 2013](#)

Altera a Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007, que dispõe sobre os serviços de transporte público coletivo integrantes do Sistema de Transporte do Distrito Federal, instituído pela Lei Orgânica do Distrito Federal, e dá outras providências.

· [LEI Nº 5.220, DE 18 DE NOVEMBRO DE 2013](#)

Determina a obrigatoriedade de afixação de quadro informativo sobre itinerários dos veículos do transporte público coletivo nos pontos de embarque e desembarque.

· [LEI Nº 5.245, DE 18 DE DEZEMBRO DE 2013](#)

Reajusta a tabela de vencimentos da carreira Policiamento e Fiscalização de Trânsito do Quadro de Pessoal do Departamento de Trânsito do Distrito Federal – DETRAN/DF e dá outras providências.

· [LEI Nº 5.283, DE 24 DE DEZEMBRO DE 2013](#)

Dispõe sobre a parada obrigatória do transporte individual de passageiros - táxi nas barreiras e nos postos policiais instalados nas rodovias do Distrito Federal, a partir das 20 horas.

· [LEI Nº 5.323, DE 17 DE MARÇO DE 2014](#)

Dispõe sobre a prestação do serviço de táxi no Distrito Federal e dá outras providências.

· [LEI Nº 5.097, DE 29 DE ABRIL DE 2013.](#)

Estabelece normas para o transporte de pais ou responsáveis por aluno matriculado na rede pública de ensino que residam nas áreas rurais, nos dias que especifica, e dá outras providências.

· [LEI Nº 5.158, DE 19 DE AGOSTO DE 2013.](#)

Obriga os concessionários do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF a fornecer informações aos passageiros nas interrupções de viagens.

<http://www.semob.df.gov.br/legislacao/leis.html>

A lista de leis disponível no sítio eletrônico da Secretaria de Mobilidade não faz referência a nenhuma das 11 leis específicas que tratam da mobilidade por bicicleta. Tampouco contempla leis sobre acessibilidade

Pesquisas sobre os usuários de bicicleta

RELATÓRIO DE CONTAGEM DE CICLISTAS - ELISEU DE ALMEIDA 2015

Publicado: Terça, 19 Maio 2015 16:06 | Escrito por Ciclocidade



Av. Eliseu de Almeida
Terça-feira, 12 de maio de 2015
Das 6h às 20h

Contagem de ciclistas realizada em São Paulo

www.ciclocidade.org.br

Mobilidade

Pesquisa da Prefeitura revela o perfil do ciclista da Via Calma

01/03/2015 10:00:00

Compartilhe



O estudante universitário Vitor Thomaz mora, trabalha e estuda na região central de Curitiba e usa a bicicleta para fazer seus trajetos diários. A Via Calma, instalada na Avenida Sete de Setembro na metade do ano passado, permitiu agilidade e segurança para ele.

"Foi algo muito bom para os ciclistas a criação da ciclofaixa preferencial. O projeto deve ser estendido para outras ruas, e sempre buscando o compartilhamento e o respeito entre todos no trânsito", diz Vitor Thomaz.

Ele faz parte do grupo (por ocupação) que mais utiliza a via, os estudantes, que representam 15,9% do total. Esse perfil de ciclistas que passam pela Via Calma foi identificado através de uma pesquisa feita pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbanos de Curitiba (Ippuc).

A Via Calma da Avenida Sete de Setembro permite o compartilhamento de uma mesma rota por carros, bicicletas e pedestres. Além de dar espaço para os ciclistas nesta importante via de circulação, o projeto investe em uma mudança de cultura, incentivando o uso de modais alternativos e tirando carros das ruas.

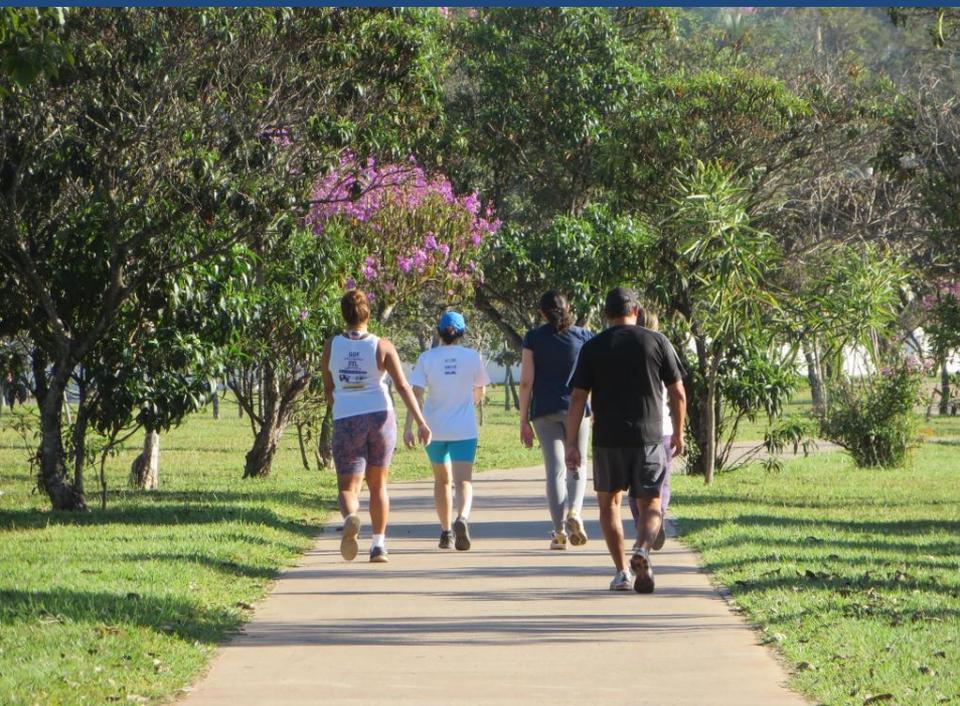
Pesquisa em Curitiba sobre usuários de bicicleta

www.curitiba.pr.gov.br

No Distrito Federal faltam pesquisas sobre os problemas e as necessidades dos usuários de bicicleta. Dados quantitativos e qualitativos sobre o uso de bicicleta nas diversas regiões administrativas são de grande relevância para fundamentar projetos voltados aos ciclistas.

Parte 3: Cenas da mobilidade saudável na W4/W5 Norte

A despeito dos problemas na infraestrutura, a presença de ciclistas e pedestres é considerável.















Mesmo com as inúmeras adversidades observadas e ilustradas por meio desta análise, o número de ciclistas e pedestres é considerável ao longo da ciclovia, o que reforça a necessidade de ações permanentes de educação e fiscalização para assegurar boas condições aos que caminham e pedalam. Melhorias no trajeto certamente resultarão em mais adeptos da mobilidade saudável, com mais pessoas usando o espaço de bicicleta, a pé, de cadeira de rodas, patins, patinete e skate.

Parte 4: Legislação

Código de Trânsito Brasileiro

Resumo de algumas disposições do Código de Trânsito que, em tese, asseguram a proteção de ciclistas e pedestres:

- Os órgãos e entidades de trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, incluindo a preservação da saúde e do meio-ambiente. [Art. 1º, § 5º]
- Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição: planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas. [Art. 21, II]
- Princípio de proteção: os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores; os motorizados, responsáveis pelos não motorizados; todos, responsáveis pela incolumidade dos pedestres. [Art. 29, § 2º]
- Na manobra de mudança de direção, condutor deve ceder passagem a pedestres e ciclistas. [Art. 38, par. único]
- Infração de dirigir ameaçando pedestres que estejam atravessando a via pública, ou demais veículos. [Art. 170]
- Infração de transitar com o veículo em calçadas, passeios, passarelas, ciclovias, ciclofaixas, ilhas, refúgios, ajardinamentos, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento, acostamentos, marcas de canalização, gramados e jardins públicos. [Art. 193]
- Infração de desrespeitar a distância lateral mínima de segurança ao ultrapassar ciclista (1,50m). [Art. 201]
- Infração de deixar de dar preferência de passagem a pedestre e a veículo não motorizado. [Art. 214]
- Infração de deixar de reduzir a velocidade de forma compatível com a segurança do trânsito, ao ultrapassar ciclista. [Art. 220, XIII]

Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012)

Alguns dos fundamentos e das diretrizes da política de mobilidade urbana:

Fundamentos (art. 5º):

- acessibilidade universal;
- desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- segurança nos deslocamentos das pessoas;
- justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

Diretrizes (art. 6º):

- prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

Leis Distritais sobre mobilidade urbana

- Lei Orgânica do Distrito Federal (capítulo sobre transporte)
- Lei nº 3.639/2005 - Implantação de ciclovias nas rodovias do Distrito Federal
- Lei nº 3.721/2005 - Jornada Na Cidade Sem Meu Carro; Dia da Mobilidade e da Acessibilidade em favor do uso da bicicleta (22/9)
- Lei nº 3.885/2006 - Política de mobilidade urbana cicloviária de incentivo ao uso da bicicleta
- Lei nº 4.030/2007 - Dia do Ciclista no Distrito Federal (26/10)
- Lei nº 4.216/2008 - Transporte de bicicletas ou de similares com propulsão humana nas composições do metrô e dos veículos leves sobre trilhos – VLTs e sobre pneus – VLPs
- Lei nº 4.397/2009 - Sistema Cicloviário no âmbito do Distrito Federal
- Lei nº 4.423/2009 - Institui a obrigatoriedade da instalação de estacionamento de bicicletas em locais de grande fluxo de público
- Lei nº 4.566/2011 - Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF
- Lei nº 4.800/2012 - Instalação de bicicletários no Distrito Federal
- Lei nº 4.908/2012 - Institui e inclui no calendário oficial de eventos do Distrito Federal a Semana da Mobilidade (19 a 25 de setembro)
- Lei nº 5.458/2015 - Instalação de suporte para a colocação de bicicletas nos ônibus do Distrito Federal

Parte 5: Material adicional de consulta

- **Brasília: capital das ciclovias (vídeo)** - <https://www.youtube.com/watch?v=vnk5bPF3Euc>
- **Congestionamento de carros em ciclovia de Brasília (vídeo)** - https://www.youtube.com/watch?v=HSH2SCGAO_o
- **Multas cidadãs aplicadas por crianças a motoristas infratores na Asa Norte (telejornal SBT Brasil)** - <http://www.sbt.com.br/jornalismo/noticias/39195/Agentes-mirins-multam-motoristas-infratores-em-Brasilia.html#.Uv3y-WJdV8B>
- **Inacessibilidade no Setor de Rádio e TV Sul (vídeo)** - <https://www.youtube.com/watch?v=j-RwEFUSCoc>
- **Multas cidadãs aplicadas por crianças a motoristas infratores em Brasília, Asa Sul (vídeo)** - <https://www.youtube.com/watch?v=vaR9VJ-UgYA>
- **Pesquisa mostra a falta de sinalização para pedestres, ciclistas e passageiros no DF (telejornal DFTV)** - <http://globoTV.globo.com/rede-globo/dftv-1a-edicao/v/pesquisa-mostra-a-falta-de-sinalizacao-para-pedestres-ciclistas-e-passageiros-no-df/4138164/>
- **Ciclovias: buracos, desníveis e falta de sinalização são uns dos problemas (vídeo do Correio Braziliense)** - <https://www.youtube.com/watch?v=M0rijVNW920>
- **(I)mobilidade e contradições de Brasília (ampla análise da imobilidade na capital federal, com álbuns temáticos):** <http://www.mobilize.org.br/estudos/128/imobilidade-e-contradicoes-de-brasilia.html>
- **Estudo sobre a ciclovia da Asa Norte (W4/W5), realizado em 2013** - <http://www.mobilize.org.br/estudos/101/ciclovias-e-mobilidade-por-bicicleta-no-df--imagens-da-infraestrutura-ciclovitaria-asa-norte-w5.html>

Esta análise está acompanhada de vasto material sobre mobilidade urbana, gravado em DVD, com outros estudos, notícias, álbuns com fotos e leis sobre mobilidade urbana.

Análise da ciclovia (Asa Norte) e propostas de melhorias para a mobilidade por bicicleta no DF

Diagnóstico ilustrado da ciclovia (W4/W5 Norte)

Análise e Fotos: Uirá Lourenço
Imagens de satélite: *google earth*

E-mail: uiradebelem@gmail.com

Junho/2015