



Balanço Governo Agnelo 2011-14 Política Ciclovária

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 ciclovária 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. Dessas 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 ciclovária 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 tráfego, redução de limites de velocidade e fiscalização.

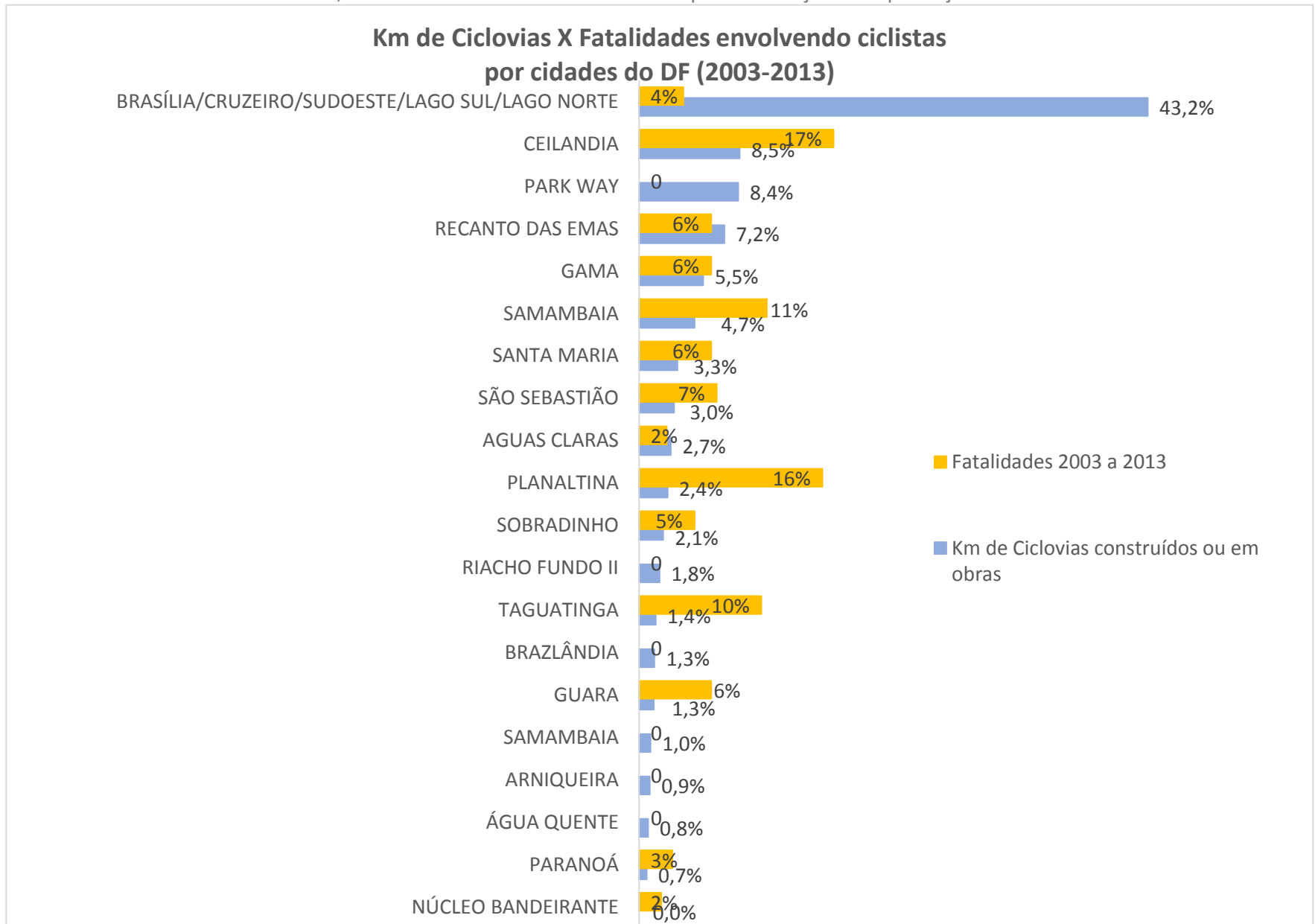
Entre 2011 e 2013 o DETRAN empenhou apenas 11,8% do orçamento autorizado para ser gasto com campanhas educativas, e as poucas peças que tratavam da presença na bicicleta no trânsito não foram incisivas o suficiente em seu conteúdo de que as ruas podem e devem ser compartilhadas com os ciclistas e que 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 ciclovária 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 ciclovária 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.



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.



(1) Estes são as fatalidades em Vias Urbanas (231), não incluindo as fatalidades em Rodovias Distritais (224) e em Rodovias Federais (73 fatalidades no período).



1. Infraestrutura

Assunto	Avaliação e sugestões	Resposta do GDF	Órgão responsável	Amparo do pedido
Instalação de paraciclos	Paraciclos são estruturas fundamentais para a integração da bicicleta na cidade. Áreas com grande fluxo de pessoas, como o novo estádio Mané Garrincha, onde foram gastos bilhões de reais, e a própria Câmara Legislativa do DF não contam com essa estrutura adequadamente instalada para receber ciclistas com segurança.	Ação anunciada para aquisição e instalação de 7 mil paraciclos (em U invertido) em andamento na SEDHAD não foi concretizada. O prazo para adaptação dos órgãos públicos e privados e locais de grande circulação dado pela Lei 4.800 venceu em abril de 2014, sem que o GDF tomasse nenhuma medida informativa ou punitiva em relação ao cumprimento da lei.	SEDHAB	Lei Distrital Nº 4.800, DE 2012 Lei Distrital Nº 4.423, DE 2009
Iluminação pública nas ciclovias	Não há iluminação pública na maioria das ciclovias e não há informação ou previsão de projeto de implementação de postes ao longo do traçado das ciclovias	Até a presente dada não houve encaminhamento.	CEB	Iluminação pública atende tanto à segurança no deslocamento (visualização de obstáculos) como à prevenção da criminalidade
Qualidade na execução das obras	O material de concreto utilizado das recentes ciclovias da RA I apresentou rachaduras antes mesmo da fase de sinalização estar concluída. A pertinência do traçado não foi submetida a audiência pública com a população, como orienta o Estatuto das Cidades. Muitos trechos de calçada foram suprimidos para dar espaço às ciclovias sem haver condições adequadas para o compartilhamento do espaço. Por essas e outras irregularidades, o Conselho Comunitário da Asa Sul registrou queixa no Ministério Público que se transformou em processo do Tribunal de Contas do Distrito Federal.	De acordo com os próprios registros de fala de gestores da política cicloviária, o projeto seria executado mesmo com falhas e depois seria refeito. O projeto foi executado com falhas, e não há informações sobre o planejamento de reparações. Há ainda que se pontuar que o custo por km de ciclovia de concreto no Plano Piloto (298mil no trecho do Eixo Monumental) foi superior ao custo por km de ciclovia em outras regiões do DF. O motivo seria a necessidade da ciclovia ser de concreto, exigência supostamente feita	TERRACAP Administrações Regionais	Estatuto das Cidades Lei nº 10257/2001, art. 2º, incisos II, XII e XIII; art. 40, § 4º, incisos I e II; art. 43, incisos I e II Processo nº: 17317/12 do TCDF



	Entre as irregularidades levantadas pelo TCDF, estão: reexecução dos serviços nas Superquadras 215 e 216 Sul; danos às redes de infraestrutura, principalmente de água e de telefonia	pelos IPHAN, que nunca assumiu ter feito essa condição.		
Manutenção das cicloviás	Não existe plano de manutenção e cicloviás. Com pouco mais de 2 anos de uso já estão apresentando rachaduras e sinalização horizontal deficiente.	Até a presente dada não houve encaminhamento.	TERRACAP	A manutenção deve constar tanto de limpeza (remoção regular de vegetação\entulho), manutenção da sinalização horizontal e vertical e reparos na estrutura.

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 (links).	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
Treinamento de motoristas de ônibus	Houve a licitação da renovação da frota dos ônibus do DF e da divisão do sistema em Bacias. Teria sido uma excelente oportunidade para se promover capacitações para os motoristas aprenderem a lidar com a presença	Não foi dado encaminhamento.	DFTRANS e DETRAN	Art. 1º, § 3º do Código de Trânsito Brasileiro



	de ciclistas nas ruas, o que foi sugerido pela ONG Rodas da Paz em diversas oportunidades.			
Fiscalização	<p>É necessário acompanhar o investimento feito na infraestrutura em fiscalização, pois tornou-se banal o estacionamento de carros em ciclovias e em seus acessos e cruzamentos, além de não se respeitar a preferência dos ciclistas nas travessias.</p> <p>Frequentemente são feitos registros e denúncias também de carros oficiais circulando nas ciclovias. Ainda que os carros oficiais tenham a prerrogativa de utilizar o espaço urbano que lhes parecer mais conveniente ou necessário, há que se frisar que a circulação por cima das ciclovias não deve se tratar de ação rotineira e banal, pois a estrutura não suporta o peso de veículos e já se encontra bem desgastada com rachaduras, sem que haja plano de manutenção.</p>	Há autuações do DETRAN relacionadas ao descumprimento dos referidos artigos do Código de Trânsito, mas a fiscalização poderia ser ainda mais intensa.	DER e DETRAN	Código de Trânsito: Art 181; Art. 193; Art 214 – I; II; III; IV; V; Arts. 291 a 312 do CTB
Policiamento por bicicleta	O policiamento comunitário por bicicleta permite aproximar a polícia dos cidadãos, oferecendo uma imagem mais positiva e maior integração, podendo acontecer inclusive nas ciclovias (sem danificá-las como tem ocorrido quando a polícia trafega nas viaturas oficiais) e no Eixão do Lazer, retirando as viaturas deste espaço e mantendo o Eixão mais agradável.	Até a presente dada não houve encaminhamento. Apesar de já ter havido um programa do tipo, não foi retomado.	PM, DER e DETRAN	PRONASCI

3. Humanização e desenho do espaço urbano com foco na segurança

Assunto	Avaliação e sugestões	Resposta do GDF	Órgão responsável	Amparo do pedido
Traçado das ciclovias	Para se estimular o uso da bicicleta, é preciso favorecer o ciclista de diversas formas, entre elas, oferecendo maior conforto e fluidez, reduzindo distâncias e ajudando a reduzir seu tempo de deslocamento.	<p>O DETRAN fez o oposto do que seria o convencional. Modificou diversos trechos de cruzamentos para não interromper o fluxo dos automóveis, aumentando o número de travessias, tornando o trajeto do ciclista mais longo e evitando soluções que lhes dariam preferência, conforto e fluidez.</p> <p>No Plano Piloto, já foi testado o comprimento do trajeto SQN 116 até a área</p>	DETRAN, TERRACAP, DER	Artigo 214 do CTB e manual de construção de ciclovias



		central de bicicleta pela ciclovia e de carro pela W1, e mostrou-se que o percurso de bicicleta é mais longo que o do carro, quando deveria ser o contrário, para estimular o uso da bicicleta. Isso significa uma inversão de prioridade, descumprindo a orientação do CTB.		
Convivência ciclistas e pedestres	<p>Foi alertado ao GDF antes das obras que haveriam conflitos entre ciclistas e pedestres e risco de acidentes caso não houvesse tratamento adequado das calçadas e campanhas educativas de convivência para ensinar a população sobre como utilizar essa nova estrutura. Também foi sugerido que os projetos fossem revistos em pontos onde seria mais adequado o compartilhamento, o que necessitaria que as ciclovias fossem mais largas.</p> <p>Foi encaminhado comunicado à administração da rodoviária sobre a convivência com ciclistas e o uso de bicicletas em elevadores e escadas rolantes.</p>	<p>Não houve trabalho educativo nem revisão cuidadosa dos projetos, acarretando em diversos acidentes graves entre ciclistas e pedestres e gerando maior tensão entre os dois grupos, os mais vulneráveis e que deveriam ser os grupos a receber maior atenção da política de mobilidade.</p> <p>Não houve resposta da Administração da Rodoviária sobre as regras de condução de bicicleta nos elevadores e escadas rolantes.</p>	DETRAN, DER, SEDHAB, ADMINISTRAÇÃO DA RODOVIÁRIA	Política Nacional de Mobilidade Urbana Art. 5º e 6º da lei 12.587
Regiões com maiores índices de fatalidades	<p>Foi defendida a priorização da construção de ciclovias segregadas em rodovias, vias de elevada velocidade e em cidades com maiores índices de fatalidade. Foi apresentada denúncia ao MPDFT sobre o não cumprimento da legislação referente a previsão de ciclovias nos projetos rodoviários.</p>	<p>Foi priorizada a região central do DF, onde há baixos índices de fatalidade.</p> <p>Como exemplo, o projeto previsto para a EPTG, anunciado em 2010, não foi implementado e ainda hoje não se apresentou projeto para essa rodovia.</p>	DER e CASA CIVIL	Lei distrital 3.639 de 2005
Velocidade das vias	<p>A recomendação internacional da Organização Mundial da Saúde orienta a redução dos limites de velocidade das vias urbanas (até 50km/h) e implementação de Zonas 30 para redução das fatalidades no trânsito</p>	<p>Até a presente data não houve encaminhamento nem demonstração de interesse em medidas do tipo.</p>	DETRAN, SECRETARIA DE TRANSPORTES e DER	Manual de Gestão da Velocidade da Organização Mundial da Saúde, 2008.
Sinalização de travessias	<p>Deveria ter sido feito o tratamento dos pontos de conflito para garantir fluidez e preferência com segurança nas travessias, sobretudo, em vias de baixa velocidade e cruzamentos não semaforizados.</p>	<p>Foram instaladas placas de PARE voltadas ao ciclista, invertendo a prioridade e descumprindo a orientação do CTB.</p>	DETRAN	Artigos 29, 38 e 214 do CTB e Manual de Sinalização do Conselho



	<p>Isso requer farta sinalização horizontal e vertical, para dar visibilidade nas áreas de risco e alertas para redução da velocidade, além de fiscalização dos veículos automotores e educação para garantir a preferência nessas travessias.</p> <p>A instalação de lombofaixas também foi sugerida como meio de aumentar a segurança.</p>	<p>Foram feitas peças de publicidade orientando ciclistas a pararem nas travessias, interrompendo seu movimento de pedalar e a fazerem sinalização com o braço antes das travessias.</p> <p>Não houve encaminhamento de propostas como as lombofaixas ou similares.</p>		Nacional de Trânsito
Ruas de lazer	<p>Ruas de lazer são elementos de humanização e moderação de tráfego e reafirmam que a rua deve ser de todos e não apenas dos automóveis. O DF conta com a maior rua de lazer do Brasil, desde 1990, com extensão de 16km. Esta medida, ao invés de ser ampliada para outras cidades do DF, teve seu funcionamento interrompido durante jogos da Copa do Mundo, priorizando um evento de lazer pago em detrimento de um espaço de lazer gratuito e democrático.</p>	<p>O anúncio inicial do GDF de fechamento total do Eixão em determinados jogos foi revisto após manifestações populares e o apenas o eixo de lazer da asa sul teve seu funcionamento interrompido, mantendo-se aberto a pessoas na asa norte.</p> <p>Não há planos de criação de novas ruas de lazer em outras cidades do DF.</p>	DETRAN e DER	Lei Distrital 4.757 de 2012
	<p>A instalação de Ciclofaixa de lazer no eixo monumental foi considerada pelo próprio DETRAN como gasto desnecessário para incentivar a mobilidade por bicicleta, tendo em vista a construção de uma ciclovia permanente ao longo desta via. A ciclofaixa aos domingos e feriados demanda um grande efetivo de agentes de trânsito para fazer a sinalização com cones e a fiscalização e em vários dias a área não contou com agentes nem com sinalização gerando riscos aos seus usuários.</p> <p>Já as ruas de lazer não demandam tantos investimentos e atendem maior número de pessoas. O projeto de extensão das ciclofaixas de lazer que existe para outras cidades do DF poderia ser aperfeiçoado caso adaptado para implantação de ruas de lazer (como previsto no projeto de lei 1.928 de 2014)</p>	<p>Até a presente dada não houve manifestação sobre o tema.</p>		
Sistema de compartilhamento de bicicletas	Foram feitas sugestões para instalação de estações de bicicletas compartilhadas próximo a estações de metrô, estabelecimentos de ensino e em outras	As sugestões foram respondidas parcialmente. No momento, o sistema está	SECRETARIA DE TRANSPORTES e	



	<p>idades do DF. Sugeriu-se também que o sistema seja integrado, no caso de haver mais de uma empresa operando em regiões próximas.</p>	<p>em expansão e esperamos que as sugestões sejam incorporadas ao processo.</p>	<p>SECRETARIA DE GOVERNO</p>	
--	---	---	------------------------------	--

4. Planejamento das ações e articulação entre órgãos responsáveis

Assunto	Avaliação e sugestões	Resposta do GDF	Órgão responsável	Amparo do pedido
<p>Produção de dados sobre uso de bicicleta e acidentes envolvendo ciclistas</p>	<p>Estudos sobre contagem de ciclistas e origem-destino e caracterização de colisões envolvendo ciclistas são altamente recomendados para o planejamento adequado dos projetos cicloviários e para a avaliação do impacto dos mesmos antes e após sua implementação.</p>	<p>Os dados apresentados no PDTU não são precisos. Apesar de muitas estatísticas importantes serem produzidas pelo DETRAN, elas são pouco utilizadas pelo GDF para a tomada de decisão. O plano cicloviário não foi orientado por metas claras para monitoramento dos seus efeitos, dando maior importância quilometragem de ciclovias do que a redução de mortes e aumento no número de deslocamentos por bicicleta ou de redução relativa do uso do automóvel particular.</p>	<p>DETRAN, SECRETARIA DE TRANSPORTES e CODEPLAN</p>	<p>Política Nacional de Mobilidade Urbana (LEI Nº 12.587 art 22 II PEC 010 de 2010</p>
<p>Planejamento, gestão e interlocução entre os órgãos</p>	<p>A política de mobilidade por bicicleta deve estar associada a outras políticas de mobilidade e de planejamento urbano. Os órgãos que tratam de trânsito/mobilidade no DF são: DER, DETRAN, Secretaria de Transportes, DFTrans, Metrô e TCB. Destes, o DETRAN responde não à Secretaria de Transportes, mas à de Segurança Pública. Em relação à instalação de paraciclos, acrescenta-se a SEDHAB na relação de órgãos. Além disso, coube à TERRACAP a execução de boa parte das obras de ciclovias. É necessário uma forte interlocução e arranjo institucional entre estes órgãos para evitar a sobreposição e a existência de vazios de responsabilidades, deixando claro as atribuições de cada um.</p>	<p>Não houve coordenação da política, o que foi demonstrado por diversas situações. Para citar algumas: - pela falta de informações sobre o projeto de ciclovia da EPTG com dificuldade de definição entre o DER e a Casa Civil sobre as responsabilidades em relação ao mesmo; - pela proposta de construção de um estacionamento subterrâneo na Esplanada, que vai contra os princípios mais básicos de promoção da mobilidade sustentável; - pelas propagandas e materiais educativos publicados com falhas de conteúdo sem comunicação anterior</p>	<p>SECRETARIA DE PLANEJAMENTO</p>	



		com o Fórum de Mobilidade por Bicicleta ou o CONTRAN-DF.		
Instrumentos de transparência e controle social	<p>A inabilidade para diálogo e construção coletiva com a sociedade se mostrou presente em diversas situações: ausência de audiências públicas para debater o projeto das ciclovias antes de sua implementação (o que resultou em processo do TCDF por descumprimento do Estatuto das Cidades); a realização de oficinas de ciclorrotas somente depois da grande maioria dos kms de ciclovias já estarem construídos ou licitados, de forma que as sugestões feitas pelos usuários de bicicleta não poderiam mais ser incorporadas; pelo não encaminhamento sistemático de sugestões da sociedade civil e pela desqualificação das contribuições e pela promoção de campanhas educativas que não era planejadas aproveitando o conhecimento e experiência das organizações de ciclistas que trabalham com mobilidade.</p> <p>A transparência e o acesso a informações públicas também não contaram com empenho por patê do GDF em relação a esse ponto, seja pela ausência de atas de reuniões, seja pela demora em se disponibilizar publicamente os projetos das ciclovias.</p>	<p>O pouco efetivo Comitê Gestor da Políticas de Mobilidade por Bicicleta foi extinto em 2012 deu lugar ao Fórum de Mobilidade por Bicicleta, onde a participação da sociedade civil é considerada “extraordinária” em seu decreto de instituição.</p> <p>Havia sido feito acordo com os gestores para que as reuniões ocorressem fora do horário regular de expediente para possibilitar a participação popular, mas este acordo vem sendo descumprido.</p>	<p>Casa Civil Secretaria de Governo Secretaria de Transportes</p>	<p>Lei do Estatuto das Cidades (art 2º II, art 43, 44 e 45)</p> <p>Política Nacional de Mobilidade Urbana (LEI Nº 12.587 art 5º V, art 7º V e art 15)</p> <p>Lei de Acesso à Informação (LEI nº 12.527/2011)</p>
	<p>Em vigor desde abril de 2012, a Política Nacional de Mobilidade Urbana afirma a necessidade de se ter órgão colegiado para assegurar a participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação.</p> <p>Hoje em dia o GDF não conta com essa estrutura. A Rodas da Paz lançou carta-manifesto assinada por mais de 30 coletivos reivindicando a instalação de um Conselho de Mobilidade, que deve ser instituído até abril de 2015 para atender a Política Nacional de Mobilidade Urbana.</p>			