

Ciclovias e Mobilidade por Bicicleta no DF

- Imagens da infraestrutura cicloviária do DF – Asa Norte, via W5
- Contexto da mobilidade por bicicleta

Imagens: Uirá Lourenço

(61) 8126-5153; uiradebelem@yahoo.com.br

Ciclovias do DF – Asa Norte, W5



Ciclovia da W5 Norte - imagens das condições aos ciclistas e das infrações motorizadas

Esta apresentação mostra, de forma detalhada, as condições da ciclovia construída na asa norte. Além das fotos e dos tópicos, há vídeos e mais material anexo, além de propostas de melhoria das condições. Ao final desta apresentação, expõem-se os motivos que levaram à elaboração da documentação sobre a ciclovia.



Infrações recorrentes de motoristas (diárias) – desestímulo ao uso de bicicleta



9/11/2012



11/12/2012



11/12/2012



12/12/2012



10/1/2013



10/1/2013



14/1/2013



17/1/2013



31/1/2013



18/2/2013



22/2/2013



25/2/2013



26/2/2013



26/2/2013



26/2/2013



26/2/2013



26/2/2013



27/2/2013



27/2/2013



27/2/2013



27/2/2013



27/2/2013



1/3/2013



1/3/2013



1/3/2013



1/3/2013



5/3/2013



5/3/2013



5/3/2013



5/3/2013



5/3/2013



7/3/2013



8/3/2013



8/3/2013



8/3/2013



8/3/2013



8/3/2013



8/3/2013



11/3/2013



11/3/2013



11/3/2013



11/3/2013



11/3/2013



14/3/2013



14/3/2013



14/3/2013



14/3/2013



14/3/2013



18/3/2013



18/3/2013



18/3/2013



18/3/2013



19/3/2013



19/3/2013



19/3/2013



19/3/2013



19/3/2013



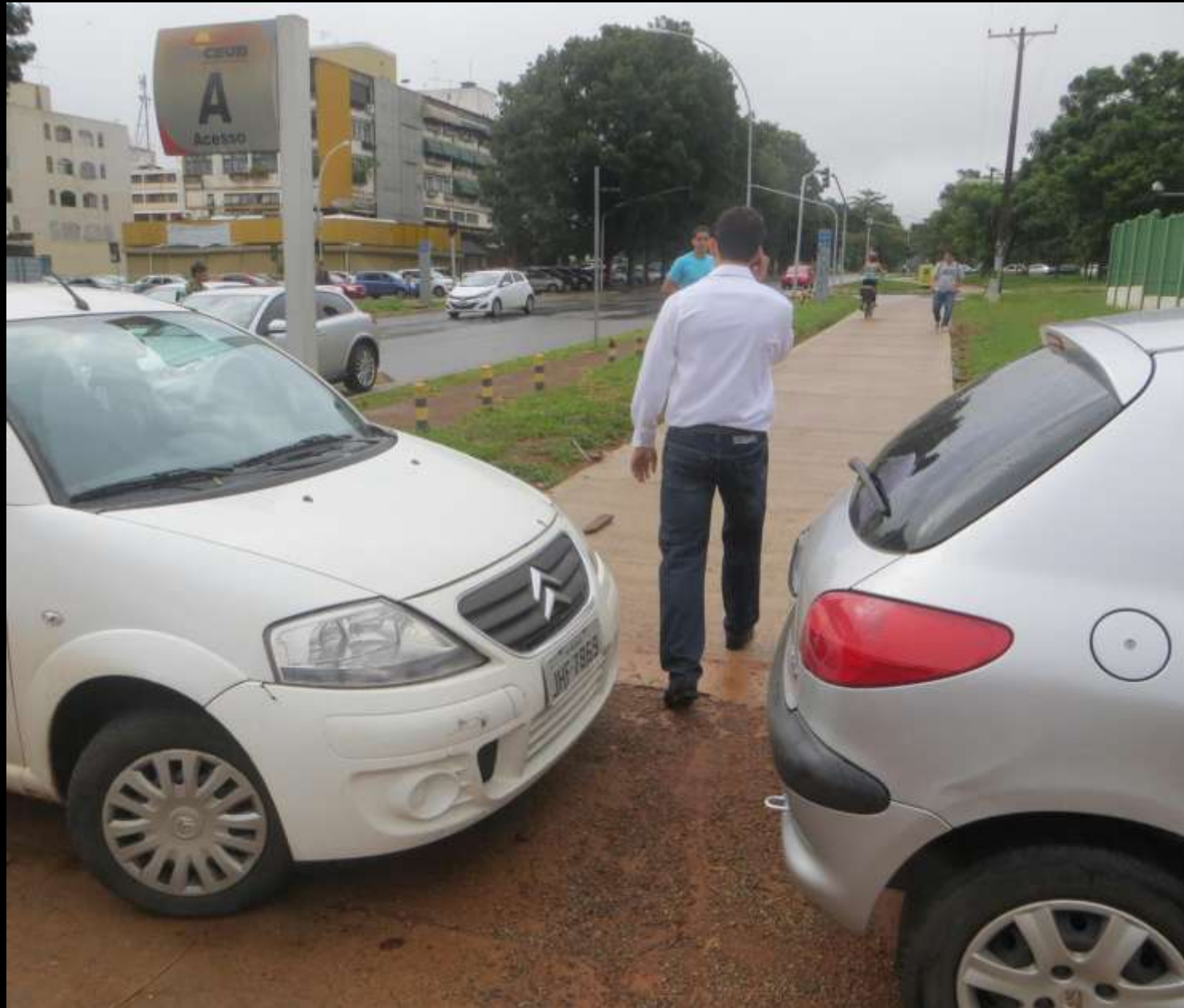
20/3/2013



20/3/2013



20/3/2013



21/3/2013



21/3/2013



21/3/2013



21/3/2013



21/3/2013



1/4/2013



1/4/2013



1/4/2013



2/4/2013



2/4/2013



2/4/2013



5/4/2013



5/4/2013



9/4/2013



9/4/2013



9/4/2013



9/4/2013



10/4/2013



10/4/2013



10/4/2013



10/4/2013



10/4/2013



10/4/2013



11/4/2013



11/4/2013



11/4/2013



11/4/2013



12/4/2013



12/4/2013



12/4/2013



15/4/2013



15/4/2013



15/4/2013



15/4/2013



16/4/2013



16/4/2013



16/4/2013



16/4/2013



17/4/2013



17/4/2013



17/4/2013



17/4/2013



17/4/2013



18/4/2013



18/4/2013



18/4/2013



18/4/2013



19/4/2013



19/4/2013



19/4/2013



22/4/2013



22/4/2013



22/4/2013



22/4/2013



22/4/2013



23/4/2013



23/4/2013



23/4/2013



Dia 1/3/2013 – ação do Detran-DF para garantir fluidez motorizada; omissão na fiscalização contra as inúmeras infrações cometidas por motoristas

No dia 1º de março, à noite, agentes do Detran-DF realizaram ação para garantir a fluidez dos motoristas, por meio de conificação que permitia que não parassem no semáforo. Apesar dos vários carros estacionados de forma irregular, inclusive sobre a calçada e bloqueando a ciclovia e rampa de acessibilidade, nas imediações do local em que se realizou a ação do Detran, os motoristas infratores não foram multados nem tiveram o carro guinchado, contrariando o disposto no Código de Trânsito.



1/3/2013



1/3/2013



1/3/2013



1/3/2013



1/3/2013

Não bastasse a evidente omissão do órgão executivo de trânsito na fiscalização das infrações, em especial no dia 1º de março, que comprometem a segurança e o conforto do ciclista, ainda fui reprimido pelo agente do Detran que garantia a fluidez dos motoristas.

Enquanto eu tirava fotos e filmava a contradição entre a ação para garantir a fluidez motorizada e a omissão diante das evidentes irregularidades de motoristas, fui parado pelo agente e obrigado a mostrar minha habilitação. O vídeo dessa abordagem intimidadora encontra-se anexo.



Na falta de fiscalização do poder público, os cidadãos tentam agir para orientar os motoristas infratores. No entanto, as *multas cidadãs* aplicadas não têm surtido efeito.







Em resumo, as infrações ocorrem cotidianamente. Elas causam insegurança e desconforto aos que optam pela mobilidade saudável. E ainda desestimulam possíveis novos usuários de bicicleta.











BEM-VINDO!
Você está na
direção certa.

Companhia
Castelinho
Faltoso
Sociedade

NICEUB

708
908

BR-3753









UniCEUB

A

Acesso

50
km/h





Além das infrações recorrentes e da ausência de medidas educativas e de fiscalização, outras falhas graves são observadas na ciclovía da W5, que também comprometem a segurança e o conforto.

- Descontinuidade no trajeto
 - Falta de sinalização
- Falta de preferência nos cruzamentos
 - Conflitos com pedestres
 - Falhas na iluminação
 - Problemas de drenagem
- Pontos de acesso e de travessia inseguros ou inexistentes

Descontinuidade no trajeto



Início da Asa Norte – próximo ao Colégio Militar



Início da Asa Norte – próximo ao Colégio Militar



Início da Asa Norte – próximo ao Colégio Militar





Início da Asa Norte





Início da Asa Norte – próximo ao Eixo Monumental



Início da Asa Norte – próximo ao Eixo Monumental



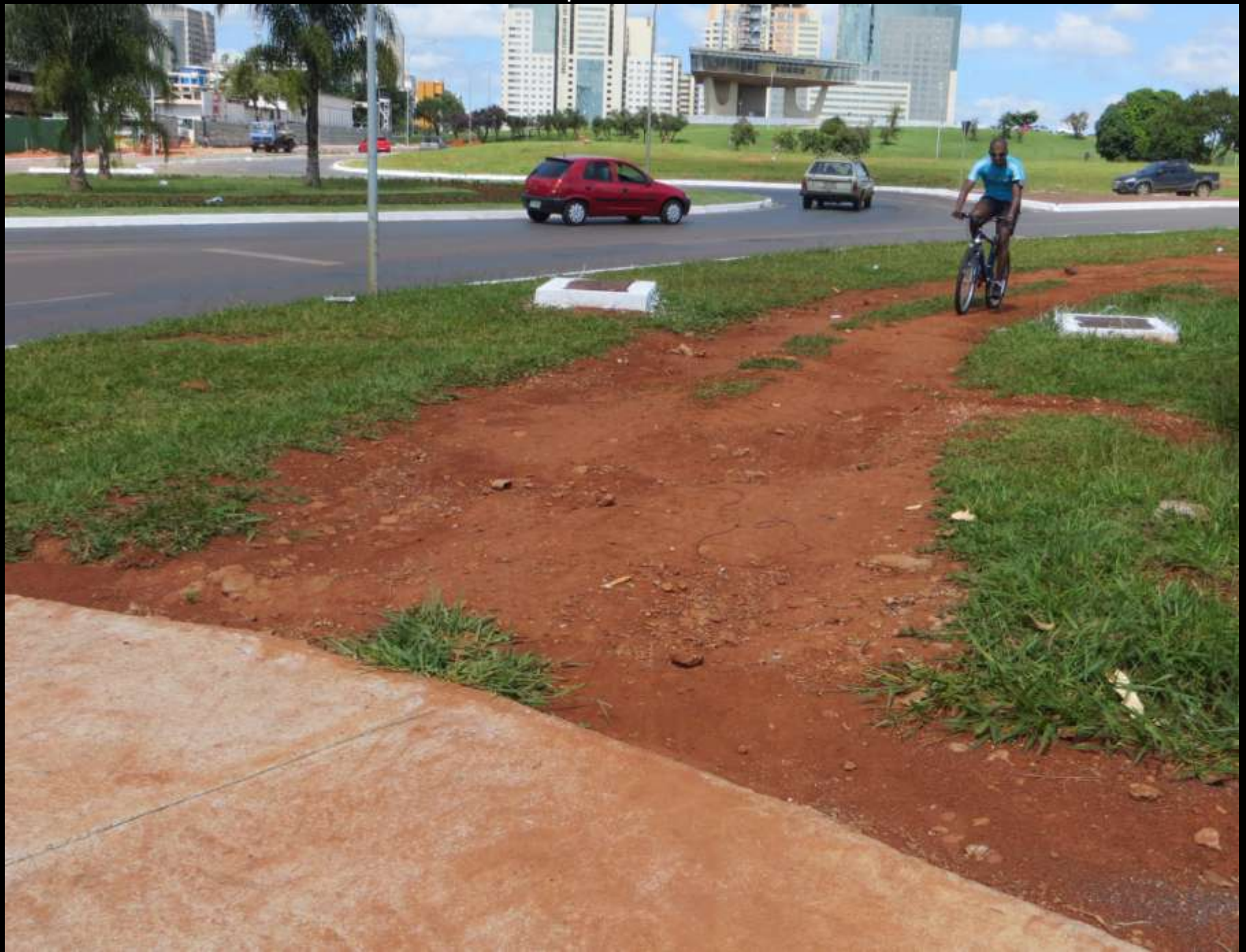
Início da Asa Norte – próximo ao Eixo Monumental



Início da Asa Norte – próximo ao Eixo Monumental



Início da Asa Norte – próximo ao Eixo Monumental



Final da Asa Norte



Além de descontinuidade no traçado da ciclovia, há trechos descontínuos em razão de estacionamentos para carros



Altura da 907N, em frente ao UniCEUB

Estacionamento na altura da quadra 911N



Estacionamento na altura da quadra 912N



Estacionamento na altura da quadra 905N



Falta de sinalização



Os pontos de conflito (cruzamentos e acessos de automóveis) deveriam ter sinalização especial de alerta para a presença de ciclistas. No entanto, nenhum ponto de conflito tem sinalização horizontal ou vertical.





712
912





Além do maior risco de atropelamento, a falta de sinalização resulta na parada de motoristas que aguardam a liberação do semáforo sobre a continuação da ciclovia, o que impossibilita ou dificulta a passagem de ciclistas.





A sinalização é especialmente importante para a segurança de crianças e pessoas idosas



Falta de preferência nos cruzamentos. Ao contrário do que estabelece o código de trânsito, o ciclista não possui preferência; e os motoristas não têm qualquer placa de alerta para a travessia de ciclistas



Falta de preferência e de sinalização comprometem a segurança e o conforto dos usuários de bicicleta



Art. 38, § único, Código de Trânsito Brasileiro: Durante a manobra de mudança de direção, o condutor deverá ceder passagem aos pedestres e ciclistas, aos veículos que transitem em sentido contrário pela pista da via da qual vai sair, respeitadas as normas de preferência de passagem.

Conflito com pedestres. A falta de demarcação e sinalização da ciclovia gera confusão entre usuários, o que implica em risco de atropelamentos







Falhas de iluminação







Em muitos trechos da ciclovia, a iluminação é escassa ou inexistente

Problemas de drenagem







Pontos de acesso à ciclovia e locais de travessia sem segurança e sem padronização



Local de travessia sem qualquer sinalização e sem rebaixamento de guia



Inexistência de acesso ao setor comercial norte



Local de acesso sem qualquer sinalização



Ponto de acesso com faixa de pedestre



Ponto de acesso com faixa de pedestre. Ausência de ciclovia ou calçada no lado oposto.



Ponto de acesso com faixa de pedestre deslocada

NORTE
Quadra
706



Ponto de acesso sem qualquer sinalização



Ponto de acesso sem qualquer sinalização



Próximo a colégio, não há acesso ou qualquer sinalização para travessia



Próximo a colégio, não há acesso ou qualquer sinalização para travessia

Estacionamento irregular nas ruas próximas ao UniCEUB – causa de inacessibilidade e desconforto a ciclistas e pedestres, em especial a pessoas com restrição de mobilidade





Estacionamento irregular – causa de inacessibilidade inclusive ao veículo dos Bombeiros



Vídeo no material anexo demonstra de forma mais clara essa situação de quase impedimento de acesso, em razão do estacionamento irregular

A legislação, federal e distrital, ampara a mobilidade urbana saudável

- Código de Trânsito

- Política Nacional de Mobilidade Urbana

- Leis Distritais

Código de Trânsito Brasileiro

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

II - 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;

§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidas no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.

Art. 38, § único: Durante a manobra de mudança de direção, o condutor deverá ceder passagem aos pedestres e ciclistas, aos veículos que transitem em sentido contrário pela pista da via da qual vai sair, respeitadas as normas de preferência de passagem.

Art. 29, § 2º: Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres.

Anexo à apresentação, há compilação dos artigos do código de trânsito que protegem o ciclista.

Alguns princípios [artigo 5º]:

- acessibilidade universal
- desenvolvimento sustentável das cidades
- segurança nos deslocamentos das pessoas
- equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros

Algumas diretrizes [artigo 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 DF – *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.* [art.335, § 2º]
- Lei nº 4.800/2012 – dispõe sobre a instalação de bicicletários no DF
- Lei nº 4.566/2011 – dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte e Mobilidade
- Lei nº 4.423/2009 – institui a obrigatoriedade de instalação de estacionamento de bicicletas
- Lei nº 4.397/2009 – cria o Sistema Cicloviário do DF
- Lei nº 4.216/2008 – dispõe sobre o transporte de bicicletas no metrô
- Lei nº 4.030/2007 – institui o Dia do Ciclista (26/10)
- Lei nº 3.885/2006 – assegura a Política de Mobilidade Urbana Cicloviária
- Lei nº 3.721/2005 – institui a jornada Na Cidade Sem Meu Carro (22/9)
- Lei nº 3.639/2005 – dispõe sobre a implantação de ciclovias nas rodovias do DF

As respectivas leis distritais sobre mobilidade urbana estão anexas.

Sistema Ciclovitário do DF (Lei Distrital nº 4.397/2009):

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

Art. 3º O Sistema Ciclovitário 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 ciclovitários 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.

Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do DF - PDTU (Lei Distrital nº 4.566/2011):

- Alguns objetivos [art. 3º]: reduzir a participação relativa dos modos motorizados individuais; desenvolver e estimular os meios não motorizados de transporte; reconhecer a importância dos deslocamentos de pedestres e ciclistas, com proposições adequadas às características da área de estudo; proporcionar mobilidade às pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade;

Art. 20. O transporte não motorizado, realizado a pé ou por bicicletas e, eventualmente, por outros veículos de propulsão humana, deve ser incentivado para uso nas atividades diárias, por intermédio de diferentes ações:

- I – criação e adequação de espaço viário seguro e confortável para o pedestre, o ciclista e a pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida;
- II – adoção de medidas de uso e ocupação do solo que favoreçam a redução das necessidades de deslocamentos motorizados;
- III – realização de campanhas educativas, informativas e publicitárias.

Apesar das falhas, a **cultura da mobilidade saudável** é nítida ao longo da W5 Norte. Com as melhorias necessárias, certamente aumentará o número de pessoas que usam bicicleta ou outras formas saudáveis de locomoção











No período de férias, em que a área em frente ao UniCEUB fica desocupada, muitas pessoas aproveitam para caminhar e pedalar:





Melhorias na sinalização e investimentos em medidas educativas e de fiscalização elevariam significativamente os índices de deslocamentos saudáveis, a pé e por bicicleta.

As melhorias necessárias podem ser resumidas da seguinte forma:

- Continuidade no trajeto, de forma a garantir segurança e conforto ao ciclista;

- Sinalização horizontal e vertical de alerta aos motoristas;

- Medidas de moderação de tráfego (“traffic calming”), incluindo redução do limite de velocidade nas vias;

- Campanhas educativas de orientação aos motoristas sobre o necessário respeito a ciclistas;

- Campanhas educativas de orientação a ciclistas sobre boa conduta no trânsito;

- Fiscalização periódica para coibir as infrações motorizadas que reduzem a segurança e o conforto dos usuários de bicicleta;

- Delimitação dos espaços destinados a ciclistas e pedestres e ações para promover a boa convivência;

- Correção da drenagem e limpeza periódica da ciclovia.

Possibilidades para alcançar um sistema ciclovário efetivo e integrado:

- Interligar os caminhos aos locais próximos de grande atração de público e com potencial turístico, a exemplo do Estádio, do Centro de Convenções, da Torre de TV e do Parque da Cidade;
- Criar caminhos seguros, associado ao trabalho de estímulo ao uso de bicicleta, até as diversas escolas e faculdades existentes ao longo da via W5 Norte*;
- Incentivar a instalação de bicicletários seguros, cobertos e gratuitos nos estabelecimentos comerciais, escolas e faculdades;
- Criar, ao longo da ciclovía, centros de convivência com locais para descanso e atividades de lazer e ginástica;
- Promover a integração intermodal – integrar a bicicleta ao transporte coletivo.



* As diversas escolas e faculdades existentes ao longo da ciclovía representam enorme potencial para ampliar o uso de bicicleta pelos alunos. Entre os estabelecimentos de ensino, podem-se citar: Sagrado Coração de Família, Colégio Militar, Sigma, Leonardo da Vinci, UniCEUB, Colégio Logosófico, Maurício Salles de Mello e Vestcon.

Motivos para elaboração desta apresentação

Esta compilação de imagens, com a contextualização da mobilidade por bicicleta na asa norte (W5), foi elaborada em razão do inconformismo com o descaso do Poder Público no tema mobilidade urbana saudável.

Um verdadeiro contrassenso demonstrado pelo governo. Ao mesmo tempo em que afirma ter preocupação com a mobilidade, que incentiva o transporte por bicicleta e promete 600 km de ciclovias*, o governo constrói ciclovias (ou calçadas, pois a falta de sinalização impossibilita a exata definição) com falhas gravíssimas, que comprometem a segurança e o conforto dos usuários de bicicleta. E ainda deixa de investir na educação no trânsito (com campanhas que reforcem os benefícios da bicicleta e o respeito que se deve ter com o ciclista) e em medidas de fiscalização.

As ciclovias são descontínuas, com falhas de sinalização, interrompidas por estacionamentos e bloqueadas por motoristas infratores.

Em casa, todos utilizamos bicicleta por opção nos deslocamentos diários. Levo os filhos pequenos à escola e a outros locais. Passo diariamente pela W5 Norte, onde as infrações de motoristas são nítidas, diárias e recorrentes, e o poder público se mostra omissivo, mesmo quando provocado**. Um posto da polícia militar a poucos metros do local onde mais ocorrem as infrações não inibe os abusos dos motoristas.

Por conta da omissão do Poder Público e das falhas na infraestrutura cicloviária implementada, meus filhos não pedalam sozinhos pelas ciclovias da asa norte. Certamente, assim como eles, muitas pessoas deixam de usar a infraestrutura em razão dos diversos problemas.

Investir efetivamente no transporte saudável por bicicleta requer muitos elementos e não a mera pavimentação de caminhos. Com a seleção de imagens (fotos e vídeos) e a contextualização dos pontos levantados, espero contribuir para a efetiva elaboração de um modelo de mobilidade humano, saudável e menos dependente do automóvel.

* Em arquivo anexo a este material, há notícia do GDF em que se afirma a preocupação com a mobilidade por bicicleta.

** As mensagens eletrônicas que enviei à diretoria do Detran-DF, relatando as infrações motorizadas, ficaram sem resposta. E ainda fui intimidado por agente do Detran ao registrar a omissão do órgão. Os e-mails à diretoria do Detran e vídeo da abordagem do servidor estão anexos. Também encontram-se anexos leis sobre mobilidade urbana, vídeos feitos na asa norte e imagens da Europa.

Nosso caminho para a escola de natação interrompido, mais uma vez. As discontinuidades e as infrações motorizadas representam grande desconforto.



Cidades europeias exemplos em mobilidade urbana saudável, limpa e respeitosa mostram o caminho a ser trilhado.





Junto a este material, há anexa apresentação ilustrada com exemplos de medidas adotadas em capitais europeias.

Ciclovias e Mobilidade por Bicicleta no DF

- Imagens da infraestrutura cicloviária do DF – Asa Norte, via W5
- Contexto da mobilidade por bicicleta

Imagens: Uirá Lourenço

(61) 8126-5153; uiradebelem@yahoo.com.br