

Companhia de Planejamento do Distrito Federal

para
Texto

discussão

**PLANEJAMENTO CICLOVIÁRIO DO
DISTRITO FEDERAL - PASSADO,
PRESENTE E FUTURO**

Eng^a Mônica Soares Velloso, DSc

nº 2/abril de 2015
ISSN 2446-7502

codeplan
COMPANHIA DE PLANEJAMENTO DO DISTRITO FEDERAL

**PLANEJAMENTO CICLOVIÁRIO
DO DISTRITO FEDERAL - PASSADO,
PRESENTE E FUTURO**

Eng^a Mônica Soares Velloso, DSc¹

Brasília-DF, abril de 2015

¹ Eng^a Mônica Soares Velloso - gerente de Estudos Ambientais (GEAM/DEURA/Codeplan).

Texto para Discussão

Veículo de divulgação de conhecimento, análises e informações, sobre desenvolvimento econômico, social, político, gestão e política públicas, com foco no Distrito Federal, na Área Metropolitana de Brasília (AMB) e na Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE) e estudos comparados mais amplos, envolvendo os casos acima.

Os textos devem seguir as regras da [Resolução 143/2014](#), que regem o Comitê Editorial da Codeplan, e não poderão evidenciar interesses econômicos, político-partidários, conteúdo publicitário ou de patrocinador. As opiniões contidas nos trabalhos publicados na série Texto para Discussão são de exclusiva responsabilidade do(s) autor(es), não exprimindo, de qualquer maneira, o ponto de vista da Companhia de Planejamento do Distrito Federal - Codeplan.

É permitida a reprodução parcial dos textos e dos dados neles contidos, desde que citada a fonte. Reproduções do texto completo ou para fins comerciais são proibidas.

Companhia de Planejamento do Distrito Federal - Codeplan

Texto para Discussão

TD - n. 2 (2015) - . - Brasília: Companhia de Planejamento do Distrito Federal, 2015.

n. 2, abril, 29,7 cm.

Periodicidade irregular.

ISSN 2446-7502

1. Desenvolvimento econômico-social. 2. Políticas Públicas
3. Área Metropolitana de Brasília (AMB). 4. Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE).
I. Companhia de Planejamento do Distrito Federal. II. Codeplan.

CDU 338 (817.4)

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
Rodrigo Rollemberg
Governador

Renato Santana
Vice-Governador

**SECRETARIA DE ESTADO DE PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO
E GESTÃO DO DISTRITO FEDERAL - SEPLAG**
Leany Barreiro de Sousa Lemos
Secretária

COMPANHIA DE PLANEJAMENTO DO DISTRITO FEDERAL - CODEPLAN
Lucio Remuzat Rennó Júnior
Presidente

Antônio Fúcio de Mendonça Neto
Diretor Administrativo e Financeiro

Bruno de Oliveira Cruz
Diretor de Estudos e Pesquisas Socioeconômicas

Flávio de Oliveira Gonçalves
Diretor de Estudos e Políticas Sociais

Aldo Paviani
Diretor de Estudos Urbanos e Ambientais

SINOPSE

Este texto tem como objetivo fazer uma narrativa histórica do Programa Ciclovário do Distrito Federal no período compreendido entre 2002 a 2014. A fim de contextualizar sobre a matéria, é apresentado um breve relato sobre a mobilidade por bicicleta no Brasil e no mundo. Por fim, são apresentados um balanço do Programa e algumas sugestões de ações futuras.

Palavras-chave: Mobilidade por Bicicleta; Programa Ciclovário do Distrito Federal; Projetos Ciclovário.

ABSTRACT

This paper aims to present a historical narrative of the Bicycle Program of the Federal District, Brazil, from 2002 to 2014. First, a discussion on bicycle mobility in Brazil and worldwide is presented and finally a summary balance of the Program and some suggestions for future actions.

SUMÁRIO

SINOPSE

ABSTRACT

1. INTRODUÇÃO.....	7
2. ASPECTOS DA ESTRUTURA CICLOVIÁRIA NO MUNDO.....	10
3. A SITUAÇÃO BRASILEIRA.....	12
4. AS ESPECIFICIDADES DO DISTRITO FEDERAL E A IMPLANTAÇÃO DE UM PROGRAMA CICLOVIÁRIO	14
5. HISTÓRICO.....	16
5.1. FASE 1 - PERÍODO DE 2002 A 2006.....	16
5.1.1. As Decisões do Grupo de Trabalho de elaboração do Programa Ciclovário	19
5.1.2. A Definição das Microrredes Ciclovárias	20
5.1.3. Caracterização da Demanda	20
5.2. FASE 2 - PERÍODO DE 2007 A 2010.....	25
5.3. FASE 3 - PERÍODO DE 2011 A 2014.....	30
5.3.1. Ciclovias do Plano Piloto	34
5.3.2. Programa Transporte Escolar por Bicycletas	34
5.3.3. Ciclofaixa de Lazer no Eixo Monumental.....	35
5.3.4. Sistema de Bicycletas Públicas	35
6. BALANÇO.....	36
7. PRÓXIMOS PASSOS	38
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	40
ANEXO: LEGISLAÇÃO SOBRE MOBILIDADE CICLOVIÁRIA NO GDF	41

1. INTRODUÇÃO

Ao longo das últimas décadas a população brasileira passou a ser majoritariamente urbana, resultando em uma drástica mudança na imagem das cidades pela introdução vertiginosamente crescente de veículos motorizados no sistema viário. Os municípios brasileiros passaram a ter seu desenvolvimento focado em um modelo de transporte que privilegia o automóvel e que, em geral, ofertam serviços de transporte público de baixos índices de qualidade, conforto e segurança. Esse tipo de política, que vem se perpetuando, tem gerado um sistema urbano em que a população é a principal vítima das externalidades negativas do sistema, como a poluição atmosférica, o aquecimento global, os infundáveis congestionamentos ou a escalada da violência no trânsito. Mais que isso, os sistemas de mobilidade ineficientes têm amplificado as desigualdades sociais.

Essa degradação urbana, que afeta diretamente a qualidade de vida dos cidadãos e, por extensão, das cidades, merece ser considerada de forma séria e responsável quando da reflexão sobre o modelo da política de transporte que se quer no Brasil. A remodelação das cidades necessita garantir uma melhor distribuição das oportunidades de deslocamento e maior eficiência geral. Obviamente, esse objetivo somente será alcançado se o uso das vias públicas for submetido a novos critérios de prioridade. Posto isto, infere-se que, contraditoriamente, a redução da utilização do automóvel torna-se uma condição necessária para a manutenção da mobilidade por automóvel (Cidades para Bicicletas, Cidades de Futuro, 2000).

A cada dia torna-se mais evidente que não há como escapar à progressiva limitação das viagens motorizadas e o problema pode e deve ser enfrentado a partir de alguns princípios básicos: seja aproximando os locais de moradia aos locais de trabalho e aos serviços essenciais - consolidando novos desenhos urbanos que promovam a descentralização -, seja ampliando a participação dos modos coletivos e dos meios não motorizados na matriz de transportes.

É necessário, portanto, que sejam levadas a efeito políticas públicas que considerem como premissa os fluxos de tráfego e que fomentem a mudança modal, inserindo no espaço urbano uma nova infraestrutura dedicada aos modos de transporte comprometidos com a melhoria da qualidade de vida. Há que se considerar, no entanto, que novas formas de pensar e de agir dependem de vontade política, de mudança de comportamento da sociedade, de investimentos, de estabelecimento de instrumentos e normas, de elaboração de planos, de ampla inserção da sociedade no processo, de implementação de ações profícuas pelo estado e de contínuo monitoramento.

Especificamente no que tange ao meio ambiente, as questões relativas aos transportes vêm sendo tratadas com destaque. A Conferência das Nações Unidas para o Ambiente e Desenvolvimento (ECO-92), realizada na cidade do Rio de Janeiro, chamou a atenção do mundo para a necessidade premente de alteração dos padrões de comportamento do setor, cobrando investimentos em tecnologias menos poluentes e sistemas de circulação que reduzissem impactos ambientais associados aos transportes (Ministério das Cidades, 2007). O conceito de transporte ambientalmente sustentável foi definido como aquele que não coloca em perigo a saúde pública ou os ecossistemas, com um ritmo de utilização dos recursos não renováveis inferior ao ritmo de desenvolvimento de substitutos renováveis. Vinte anos depois, na Conferência Rio+20, ocorrida em 2012,

também na cidade do Rio de Janeiro, a manutenção de um discurso a favor do transporte sustentável marcou o evento.

Naquela ocasião, a ONU - Organização das Nações Unidas elegeu a bicicleta como o transporte ecologicamente mais sustentável do planeta. Isto porque a bicicleta reúne várias qualidades como baixo custo de aquisição, simplicidade de funcionamento, ausência de poluição química ou sonora, pequena dimensão, capacidade de proporcionar ao ciclista um bom preparo físico - o que se traduz em saúde, além de ser um importante instrumento de inclusão social. Segundo publicação da Comunidade Europeia (Cidades para bicicleta, Cidades de futuro, 2000), a bicicleta é mais rápida que o automóvel em trajetos curtos, à medida em que o aumento do fluxo de automóveis nas vias ocasiona congestionamentos. É fato que em cidades com trânsito pesado a bicicleta chega primeiro que o carro em trajetos de até 10 quilômetros. Pode-se considerar que viagens a padarias, farmácias, supermercados e outras atividades no bairro são muito mais práticas e rápidas com a bicicleta, além de suprir a necessidade de se perder tempo procurando vaga para estacionamento.

Em relação ao marco legal, a aprovação do Código de Trânsito Brasileiro - Lei Federal nº 9.503 (Brasil, 1997) obrigou os municípios a assumirem sua responsabilidade em relação ao trânsito de suas cidades, o que os influenciou positivamente a adotar políticas de planejamento de transporte e trânsito (Ministério das Cidades, 2007), ocasião em que várias metrópoles passaram a considerar as bicicletas e ciclovias na pauta dos debates.

Apesar dos esforços dos governos municipais, eles ainda são muito pequenos e insuficientes para, de fato, poderem ser considerados uma política de resultado. As decisões e ações são, muitas vezes, desconexas ou contraditórias. Por exemplo, se por um lado o Código de Trânsito Brasileiro estabelece em seu artigo 96 que a bicicleta é um veículo de passageiro e, por este motivo deve ser reconhecida como tal, é de flagrante observação que nas ruas do país os ciclistas raramente contam com redes integradas de ciclovias e ciclofaixas com origens e destinos bem definidos, ou com a existência de bicicletários, citando o mínimo esperado.

O cenário pouco promissor, no entanto, vem sofrendo algumas mudanças desde 2003 com a criação da Secretaria de Transporte e Mobilidade Urbana, parte integrante do Ministério das Cidades, que tem como finalidade formular e implementar a política de mobilidade urbana sustentável, entendida como a reunião das políticas de transporte e de circulação, integrada com a política de desenvolvimento urbano, priorizando os modos de transporte coletivo e promovendo a inclusão da bicicleta como modal de transporte na matriz de deslocamentos urbanos, quando consideradas as viagens de curta e média distância.

Sem dúvida, a implantação de projetos cicloviários no Brasil conta com uma grande oportunidade de sucesso, posto que a frota de bicicletas no país supera a marca de 60 milhões de unidades e a produção continua em franca expansão. O país é o terceiro maior fabricante mundial de bicicletas, com uma produção anual de aproximadamente 5,5 milhões de unidades, atrás apenas da China, que responde por uma produção mundial de 80 milhões de bicicletas, e da Índia com uma produção de 10 milhões. Em relação ao mercado, o Brasil é o quinto maior consumidor de bicicleta, respondendo por 5% do consumo mundial. Entretanto, deve-se ressaltar que nem todas as bicicletas adquiridas estão aptas a circular pelas ruas com a finalidade de deslocamento - até porque 29% dessas bicicletas são destinadas ao público infantil (Abraciclo, 2015).

No entanto, novos projetos cicloviários devem observar minimamente alguns princípios básicos para não se transformarem em infraestruturas subutilizadas, muitas vezes entregues ao processo de deterioração por erros de planejamento (Ministério das Cidades, 2007). Dessa forma, é importante que os projetos ofereçam à população a opção de

transporte por bicicleta em condições de segurança e conforto, promovam a integração entre os modais de transporte, mitiguem o número de acidentes de trânsito envolvendo ciclistas, melhorem as condições do meio ambiente, reduzam a poluição atmosférica e a poluição sonora, criem áreas de esporte e lazer e promovam a inclusão social.

2. ASPECTOS DA ESTRUTURA CICLOVIÁRIA NO MUNDO

Segundo o Instituto Mobilize Brasil (Mobilize, 2015), o amplo uso da bicicleta é associado a dois países: a Holanda e a Dinamarca, e a duas capitais: Amsterdã e Copenhagen. A Holanda, por exemplo, contabiliza mais de 16 mil quilômetros de infraestrutura cicloviária em suas rodovias e mais de 18 mil quilômetros em suas cidades. Isto significa dizer que um país com dimensões equivalentes a um quinto do território de Santa Catarina possui quatorze vezes mais infraestrutura cicloviária que o Brasil, um país continental com 8,5 milhões de km². Este é um exemplo de um país rico, que culturalmente incorpora a bicicleta na sua matriz de transporte. No entanto, em geral, a bicicleta é regularmente utilizada por toda a Europa.

Sevilha, na Espanha, pode ser considerada um exemplo de como resultados rápidos podem ser alcançados com investimentos bem alocados. Houve na cidade a construção rápida de uma rede abrangente de infraestrutura e a implementação de um programa de aluguel de bicicletas. A porcentagem de uso da bicicleta cresceu de 0,4% das viagens para 7% em apenas 5 anos. (Cruz, 2011).

Na Ásia, historicamente, os chineses utilizam a bicicleta como principal modo de transporte, embora com as mudanças políticas e econômicas ocorridas no país no início da década de noventa, as proporções de uso passaram de 60% das viagens urbanas, antes do período de mudança, para 40% em 2001 (ANTP, 2014).

Nos Estados Unidos, a cidade de Nova Iorque teve seus deslocamentos de bicicleta quadruplicados nos últimos 10 anos. Mais importante, entretanto, foi o grande salto contabilizado de 2008 aos dias de hoje, quando mais infraestrutura para ciclistas começou a ser instalada. Foram construídos mais de 600 quilômetros de ciclofaixas pelas ruas da cidade, foram eliminadas centenas de estacionamentos e vagas de carros nas ruas e algumas áreas da cidade que eram exclusivas para os carros passaram a ser dedicadas aos pedestres e ciclistas.

Na América do Sul, Bogotá é a cidade latino-americana onde mais se anda de bicicleta e a que conta com mais quilômetros de ciclovias. Conhecidas como *CicloRutas*, começaram a ser implantadas em 1998. Com mais 600 mil viagens diárias de bicicleta distribuídas por 359 quilômetros de vias exclusivas, significa dizer que 5% dos deslocamentos são feitos de bicicleta.

Na Figura 1 são apresentadas as cidades do mundo com maior extensão de vias adequadas ao trânsito de bicicletas.

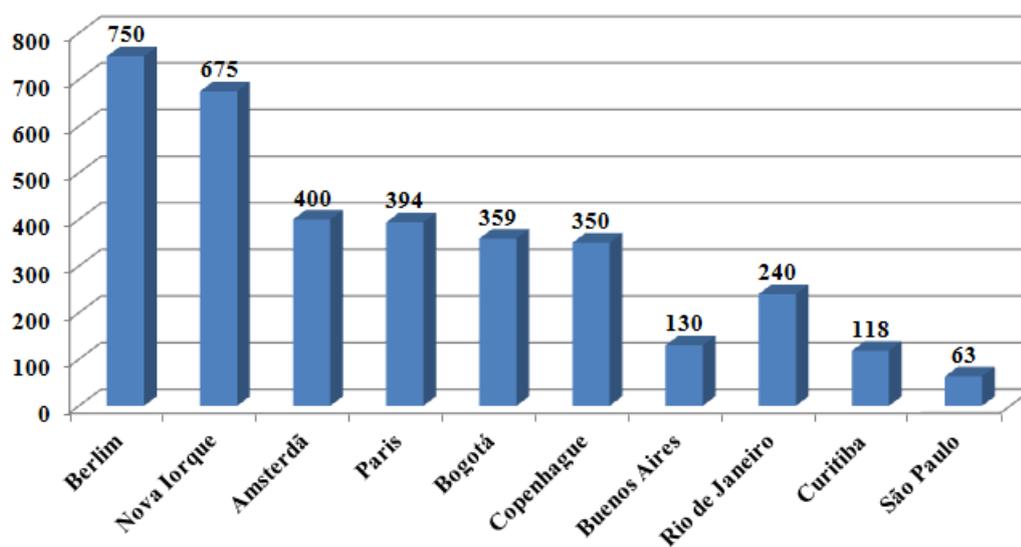


Figura 1 - Extensão de vias adequadas ao trânsito de bicicletas em cidades do mundo, em quilômetros.

Fonte: Mobilize, 2015

3. A SITUAÇÃO BRASILEIRA

Segundo o Ministério das Cidades (2007), a bicicleta é o veículo individual mais utilizado nos municípios com população inferior a 50 mil habitantes, que representam mais de 90% do total das cidades brasileiras. Ela divide com o modo a pé a maioria dos deslocamentos nesses locais. Por outro lado, nas grandes cidades, onde há oferta de transporte coletivo e o tráfego é mais denso e agressivo, a bicicleta desaparece da matriz de transporte. Nesses ambientes, as bicicletas somente são encontradas em grande número, como forma de deslocamento, nas áreas periféricas, onde as condições se assemelham às encontradas nas pequenas cidades. Portanto, as bicicletas são os veículos individuais mais utilizados no país, constituindo-se na única alternativa ao alcance de todos os cidadãos, não importando a renda, a escolaridade, o gênero ou a idade. Entre os usuários mais frequentes encontram-se comerciários, operários da construção civil, estudantes, entregadores de mercadorias, carteiros e outras categorias de trabalhadores.

Retornando, pois, a discussão sobre os motivos que levam à baixa utilização do modo cicloviário nas grandes cidades, além daqueles previamente expostos, advém do fato da bicicleta ser considerada por muitos como um meio de transporte arcaico, um brinquedo de criança ou simplesmente um equipamento desportivo. Sob o olhar de muitos, a bicicleta não oferece o mesmo "status" que um bom carro. Muitas vezes, inclusive, a bicicleta não é bem vista pelos motoristas, somente sendo percebida quando julgam que ela "atrapalha o trânsito" (Ministério das Cidades, 2007). Todavia, apesar do preconceito reinante, cada vez mais a bicicleta tem sido considerada com relevante interesse por parte das autoridades competentes pela gestão do transporte e trânsito em algumas capitais do país. E, sendo assim, algumas cidades brasileiras vêm promovendo a inserção desse "novo" modo de transporte, reconhecendo sua importância na divisão modal.

Entre essas cidades, pode-se citar o exemplo do Rio de Janeiro, em que a malha cicloviária construída supera 300 quilômetros, e a previsão é de se alcançar 450 quilômetros distribuídos por várias regiões da cidade até o ano de 2016. Em complementação à construção de infraestrutura, a prefeitura da cidade, em parceria com outras empresas, iniciou em 2011 um programa voltado para o aluguel de bicicletas públicas. Foram instaladas 60 estações de aluguel de bicicleta em 14 bairros da cidade.

Em São Paulo foram implantados 460 quilômetros de infraestrutura cicloviária composta por ciclovias, ciclorrotas, calçadas compartilhadas, ciclofaixas definitivas e ciclofaixas operacionais de lazer. As ciclovias totalizam 264 quilômetros, as ciclorrotas, que são percursos já consagrados pelos ciclistas e onde a prefeitura implanta sinalização, totalizam outros 67,5 quilômetros. As calçadas compartilhadas contabilizam 4,5 quilômetros. As ciclofaixas definitivas somam 3 quilômetros e as de lazer, que funcionam aos domingos e feriados, totalizam mais 121 quilômetros. Encontram-se também em funcionamento 227 estações de bicicleta pública que disponibilizam mais de duas mil bicicletas para a população.

Infelizmente, porém, apesar do esforço de alguns setores e de algumas cidades em considerar o modo cicloviário como parte importante dos deslocamentos diários, a implantação de infraestrutura para bicicletas no Brasil ainda está longe de receber a atenção que merece no planejamento de mobilidade urbana, como pode-se observar na Tabela 1, que mostra a relação entre a extensão de vias adequadas ao trânsito de bicicletas com a extensão total do sistema viário em algumas capitais do país.

Tabela 1 - Extensão de vias adequadas ao trânsito de bicicletas e sua relação com a extensão do sistema viário.

Cidade	Estrutura cicloviária (km)	Sistema viário (km)	Relação
Rio de Janeiro	300	9.464	3,17%
Curitiba	127	4.700	2,70%
Florianópolis	37	1.809	2,02%
Fortaleza	70	3.887	1,81%
Brasília	400	10.500	1,52%
Cuiabá	15	1.789	0,81%
Belo Horizonte	36	4.529	0,79%
Porto Alegre	12	2.733	0,44%
São Paulo	460	18.000	0,39%
Salvador	19	5.000	0,38%

Fonte: Mobilize, 2015, com adaptações

4. AS ESPECIFICIDADES DO DISTRITO FEDERAL E A IMPLANTAÇÃO DE UM PROGRAMA CICLOVIÁRIO

O Distrito Federal está localizado na Região Centro-Oeste. Apesar de ser a menor unidade administrativa do país, com área de 5.789,16 km², apresenta certa pujança econômica, graças, sobretudo, ao setor terciário e à forte influência do funcionalismo público. Com a finalidade de facilitar a administração, o território é dividido em Regiões Administrativas - as chamadas RAs. O DF conta com uma população de aproximadamente 2,7 milhões de habitantes (Codeplan, 2014) e com problemas de trânsito típicos das grandes metrópoles: congestionamentos, falta de locais para estacionamento, poluição ambiental severa, violência e estresse no trânsito, além de conviver com um serviço de transporte de passageiro com visíveis problemas estruturais. Assustadoramente, a cada mês aproximadamente cinco mil novos veículos entram em circulação (DETRAN/DF, 2013), e a cidade apresenta média de um veículo para 2,3 habitantes.

A RA I, Brasília, também conhecida como Plano Piloto, é o centro do Distrito Federal. Brasília é exemplo maior no mundo da produção intencional de uma cidade pensada como um todo. A intenção modernista de criar uma cidade, esboçou um desenho urbano amparado em zoneamento e fragmentação, conduzindo a uma forma-espço urbana traduzida por grandes vazios e faixas verdes entre as cidades-satélites e o Plano Piloto (Barros *et al*, 2007). Lucio Costa, o urbanista criador da cidade colocou o automóvel como ponto central de seu projeto, de tal forma que o arquiteto menciona a circulação do mesmo em 13 dos 23 itens do seu relatório. (Wbrasil, 2015). Posto este fato, a retórica comum é de que Brasília foi concebida para “carros” ou que “não há espaço para pedestres” na cidade. Outra forte característica da RA Brasília, e que reflete fortemente na questão da mobilidade urbana, é que trata-se da região onde se concentram 46,33% das oportunidades de emprego (Codeplan, 2014).

As demais Regiões Administrativas são cidades que apresentam características com alto nível de disparidade entre si, em termos de distribuição de renda e de urbanização. Enquanto o Lago Sul, por exemplo, apresenta Índice de Desenvolvimento Humano - IDH superior à maioria dos países desenvolvidos, a cidade Estrutural apresenta renda domiciliar média 14 vezes menor (Codeplan, 2014). Fisicamente, as Regiões Administrativas são ligadas entre si por rodovias distritais e algumas delas estão inseridas em áreas urbanas. O território é também cortado por várias rodovias federais radiais que têm seus marcos iniciais localizados no anel rodoviário do Distrito Federal, a DF-001, também conhecida como Estrada Parque do Contorno.

As RAs onde se registram as menores rendas do Distrito Federal são áreas urbanas com grande potencial para o uso da bicicleta. Por apresentarem, em muitos casos, grandes espaços com topografia favorável, e, ainda, por contarem com um sistema de transporte público algumas vezes precário e de alto custo, a bicicleta se apresenta como um modo adequado ao deslocamento de uma grande parcela da população carente se assemelhando às cidades de pequeno porte do Brasil.

Em alguns casos, Regiões Administrativas de mais alta renda são vizinhas às moradias de trabalhadores informais que vivem nas RAs mais pobres. Essa situação pode ser comprovada, por exemplo, no Varjão, onde caseiros, piscineiros e outros tipos de trabalhadores domésticos prestam serviços nas residências do Lago Norte. Com as mesmas características, este tipo de interação pode também ser encontrado entre moradores do

Paranoá e Lago Sul, assim como entre moradores de Sobradinho e os condomínios ao longo da BR-020. Para esses trabalhadores, a bicicleta se constitui na forma mais econômica e prática de deslocamento.

Por outro lado, apesar de apresentar alta renda, Brasília é exemplo de Região Administrativa onde o potencial do uso da bicicleta é elevado. A grande quantidade de áreas verdes circundando as quadras residenciais permite a utilização de parte desses espaços para o uso da bicicleta. No entanto, é importante frisar que nesse ambiente o perfil do usuário e o motivo da viagem mudam completamente. A maior frequência é de ciclistas que utilizam a bicicleta como lazer.

Ao lado do expressivo número de deslocamentos realizados por modo cicloviário nas cidades, registra-se, infelizmente, um elevado índice de acidentes com bicicletas no DF a cada ano. Porém, os riscos dos acidentes não têm sido fator decisivo à desistência do seu uso pelos ciclistas trabalhadores. O que se infere admitir é que para esse tipo de usuário o risco da morte tem valor mais baixo que a perda da oportunidade de trabalho ou da economia alcançada por meio do deslocamento por bicicleta.

5. HISTÓRICO

5.1. Fase 1 - Período de 2002 a 2006

No ano de 2002 um acidente de trânsito envolvendo um ciclista menor de idade em uma rodovia do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal - DER/DF chamou a atenção de técnicos daquela autarquia. Por meio da investigação do acidente ficou evidente que seu fator contribuinte devia-se à falta de infraestrutura adequada para o transporte de bicicleta. O ciclista pedalava na pista de rolamento, compartilhando o espaço com veículos e caminhões, em uma via cuja velocidade regulamentar era de 80 km/h e sem acostamento. O resultado trágico foi a perda de uma vida jovem em um acontecimento, que a princípio, poderia ter sido evitado. Este acidente emblemático marcou no DER/DF o início de uma busca pela solução do problema.

Em âmbito federal, em 2003 foi criada a Secretaria de Mobilidade Urbana Sustentável - SeMob, parte integrante do o Ministério das Cidades e, em função da elaboração e discussão do Plano de Mobilidade Sustentável - PlanMob (e posteriormente da instituição do Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta), várias reuniões para discutir o modo cicloviário passaram a ser organizados por aquele Ministério.

Naquele ano também nascia a ONG Rodas da Paz, presidida por Elisabeth Veloso, que buscava apoio governamental para a realização de um dos primeiros objetivos daquela organização não-governamental, que consistia na implantação de sinalização vertical para chamar a atenção dos motoristas em relação à presença de ciclistas nas vias urbanas e rodovias do DF. Uma solicitação que pode ser considerada comezinha nos dias de hoje, fazia muito sentido naquela ocasião, pois a existência de ciclistas nas vias era algo absolutamente invisível na visão dos motoristas, além do que, sugerir a construção de ciclovias nem de longe fazia parte do planejamento estratégico do governo. Não havia, na época, no âmbito do GDF, espaço para a realização de qualquer forma de debate cujo tema fosse a bicicleta. Justiça seja feita, a situação era a mesma em quase todas as cidades do país. Eram poucos os técnicos que já se interessavam sobre o tema.

Entre aqueles que se interessavam pelas ciclovias estava o Engenheiro Civil Murilo Santos do DER/DF, que por iniciativa própria construiu a primeira ciclovia em rodovia no DF, na Região Administrativa de Samambaia, próxima ao 3º Distrito Rodoviário do DER/DF, com 2,8 quilômetros de extensão, ainda naquele ano de 2003. Tratava-se de uma ciclovia compartilhada para ciclistas e pedestres, com 2,5 metros de largura. Diariamente a via exclusiva passou a atender mais de 1.000 ciclistas e mais de 200 pedestres, de acordo com medição feita no local.

Em março de 2004, o DER/DF assumiu a responsabilidade pela elaboração do Plano Cicloviário do Distrito Federal, sob coordenação da Engenheira Civil Mônica Velloso, incumbência designada pela Agência de Infraestrutura e Desenvolvimento Urbano do Distrito Federal - AGINDU.

Em agosto de 2004, o Programa Cicloviário foi apresentado aos Chefes da Missão do Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID - quando em visita à cidade, objetivando que algumas de suas ações pudessem ser absorvidas por aquela linha de financiamento. Tratava-se do Programa de Transportes Urbanos do Distrito Federal - mais tarde denominado de Brasília Integrada, cujo financiamento se encontrava em negociações

com aquela instituição. Conforme Ajuda Memória da primeira missão, realizada em agosto de 2004, o programa deveria prever ações que incentivassem o uso de bicicleta nas áreas de acesso às estações do Metrô, bem como prever a criação de espaços protegidos para estacionamento de bicicletas naqueles locais para facilitar a transferência modal.

Nos dias 18 e 19 de setembro 2004 foi realizado no Auditório do DER/DF a Apresentação das Normas do Programa Cicloviário do DF pelos Consultores Arquiteto Antônio Miranda e Arquiteta Ana Parisi. A apresentação daquelas normas aos técnicos do GDF se configurou na primeira ação concreta para introduzir o tema da bicicleta na pauta das discussões no governo.

Em junho de 2005, o DER/DF, em parceria com a Universidade de Brasília com o apoio do Professor Paulo César Marques -, e com a ONG Rodas da Paz, promoveu um Curso de Desenvolvimento de Projetos Cicloviários dirigido a técnicos daquele órgão, através de um Protocolo de Intenções, sem qualquer recurso financeiro envolvido, firmada entre as entidades. Também participaram do treinamento, técnicos da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal - Metrô/DF e alunos da UnB. O curso foi motivo de veiculação na imprensa:

Uma parceria entre governo e sociedade vai mudar a página do trânsito no Distrito Federal. O DER/DF, a Universidade de Brasília e a ONG Rodas da Paz assinarão nesta sexta-feira (23) um convênio que viabilizará a construção de ciclovias em todo o Distrito Federal. O convênio prevê a realização de curso de extensão na Universidade de Brasília em projeto cicloviário. A partir do próximo dia 26, alunos da universidade e funcionários do DER irão desenvolver projetos para construção de ciclovias na cidade, que serão executadas pelo DER. O curso será ministrado pelo especialista Túlio Leal Castello Branco, mestre em ciclovias. Serão escolhidas quatro locais no Distrito Federal para a execução dos projetos, com base em critérios como demanda e perfil social da população".

Como critério de avaliação do curso, os alunos deveriam elaborar quatro projetos cicloviários no território do Distrito Federal. Os projetos cicloviários desenvolvidos pelos alunos foram a ligação Varjão/Lago Norte, a ligação São Sebastião/Condomínios do Jardim Botânico, uma ciclovia às margens da cidade de Itapoã e ligações de vias urbanas em Samambaia com a estação do Metrô. A intenção do DER/DF era a de construir as ciclovias recém-projetadas por meio de Administração Direta, o que acarretaria em redução de custos e celeridade na construção. A primeira ciclovia construída, fruto dos projetos dos alunos, aconteceu alguns poucos meses depois. A via que liga o Lago Norte ao Varjão, seguindo até a subida do Paranoá está localizada na Rodovia DF-005, com extensão de 12,5 km, e foi inaugurada em 26 de outubro de 2006. A ciclovia recebeu uma escultura em sua homenagem, chamada "Ciclovida" doada pela Escola do Sol do Lago Norte, por ser a primeira grande ciclovia sinalizada de Brasília. As demais ciclovias do curso foram sendo construídas em sequência pelo DER/DF. A ciclovia do Itapoã possui 6,5 km de extensão e atende a uma grande demanda de trabalhadores e estudantes das proximidades. A ligação de São Sebastião com o Jardim Botânico conta 12,5 km de extensão e zerou o número de mortes que aconteciam naquela região anualmente e, por último, a ciclovia de Samambaia, cujo projeto faz a integração com as estações do Metrô, foi construída com 7,5 km.

Quanto ao anteriormente citado Protocolo de Intenções celebrado entre o Governo do Distrito Federal e a Organização Não Governamental Rodas da Paz, em 20 de junho de 2005, tratava do desenvolvimento de ações conjuntas com vistas ao desenvolvimento e implementação do Programa Cicloviário do Distrito Federal. Estabelecia o documento que o Programa Cicloviário do Distrito Federal visava fomentar a mobilidade por bicicleta, sendo composto por um conjunto de ações que garantiriam aos usuários de bicicleta a plena integração aos sistemas de transportes, infraestruturas cicloviárias adequadas e seguras e projetos educativos. Pelos termos do documento, cabia ao GDF estabelecer a Política Cicloviária do Distrito Federal, delegar ao DER/DF todas as providências que se fizessem

necessárias, realizar estudos, estabelecer diretrizes gerais de projetos de ciclovia, estabelecer um padrão para execução de projetos cicloviários, construir ciclovias, implantar sinalização favorável à bicicleta, desenvolver programas de divulgação e de mobilização da sociedade para estimular o uso da bicicleta, produzir cartilhas e promover eventos de cunho educativo-social. À Rodas da Paz em conjunto com Grupos de Bicycletas Participantes da Campanha de Respeito ao Ciclista, cabia, por seu turno, propiciar apoio técnico-especializado para a formulação e plena execução do Programa Cicloviário do Distrito Federal, realizar eventos de cunho educativo-social, estabelecer uma rede permanente de troca de informações entre os grupos de bicicleta, apresentar voluntários para participarem de palestras sobre os direitos e deveres dos ciclistas, colaborar com os órgãos de trânsito na discussão e análise de questões técnicas relativas às bicicletas, bem como na identificação de problemas e pontos críticos a partir da observação empírica dos ciclistas e promover a divulgação junto à mídia e à sociedade em geral, das ações e iniciativas decorrentes do Programa Cicloviário do Distrito Federal.

Em 26 de setembro de 2005, foi criado pelo governador um Grupo de Trabalho formado por representantes de diversos órgãos do Distrito Federal e da sociedade civil organizada para, em conjunto, estabelecerem as diretrizes do Programa Cicloviário do Distrito Federal.

Art. 2º O Grupo de Trabalho de que trata o artigo anterior será composto pelos representantes das unidades orgânicas do Governo do Distrito Federal e entidades, a seguir discriminadas:

I - Maria Fátima Ribeiro Có Soares, representando a Secretaria de Estado de Infra-Estrutura e Obras do Distrito Federal;

II - Dalve Alexandre Soria Alves, representando a Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal;

III - Márcia Maria B. Rocha Muniz, representando a Secretaria de Estado de Coordenação das Administrações Regionais do Distrito Federal;

IV - Francisco Xavier de Oliveira, representando a Secretaria de Estado de Esporte e Lazer do Distrito Federal;

V - Michele Gonçalves Pedrosa, representando a Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Recursos Hídricos do Distrito Federal;

VI - Ana Paula dos Santos Costa, representando a Secretaria de Estado de Turismo do Distrito Federal;

VII - Marta Coelho, representando a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito Federal;

VIII - Ezequias José Lemos Vasconcelos, representante da Secretaria de Estado de Administração de Parques e Unidades de Conservação do Distrito Federal;

IX - Mônica Soares Velloso, representando o Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal;

X - Joel Rodrigues, representando o Departamento de Trânsito do Distrito Federal;

XI - Leandro Salim Kramp, representando a Organização Rodas da Paz;

XII - Frederico Tadeu, representando a Federação Brasiliense de Triátlon; e

XIII - Jose Humberto da Costa, representando a Federação Metropolitana de Ciclismo.

5.1.1. As Decisões do Grupo de Trabalho de elaboração do Programa Cicloviário

O relatório do Programa Cicloviário do Distrito Federal elaborado pelo Grupo de Trabalho foi apresentado ao GDF em 24 de março de 2006, 180 dias após sua criação, conforme estabelecido no Decreto de sua criação. O relatório, fruto de trabalho criterioso, redigido em conjunto pelos técnicos e representantes da sociedade civil em reuniões semanais que aconteciam na sede do DER/DF, estabeleceu as seguintes diretrizes:

- *O Programa Cicloviário deverá abranger tanto os trechos urbanos como os rodoviários, sendo que os projetos deverão considerar as restrições e as recomendações contidas nos Planos Diretores das Regiões Administrativas.*
- *A infra-estrutura deverá estar prioritariamente voltada para atender aos ciclistas que usam a bicicleta para o trabalho e/ou escola.*
- *A rede cicloviária deverá ser integrada aos terminais rodoviários e metroviários.*
- *Deverão ser realizadas ações que incentivem o uso da bicicleta como forma de promoção do bem-estar e melhoria nas condições do meio ambiente, reduzindo a emissão de poluentes e de ruídos.*
- *Deverão ser tomadas medidas voltadas à redução dos acidentes de trânsito envolvendo ciclistas.*
- *Deverão ser construídos bicicletários e estacionamentos de curta duração como pontos de apoio aos ciclistas nos vários pontos da cidade, equipamentos urbanos e órgãos públicos.*
- *Deverá ser prevista uma rota cicloviária voltada ao turismo.*
- *Deverá haver continuidade nos estudos. A rede cicloviária deverá contar com constantes ampliações.*
- *Deverá ser criado um setor no âmbito do GDF, com qualificação técnica, para tratar especificamente da questão do transporte por bicicletas, ou seja, uma instância institucional preferencialmente inserida na Secretaria de Transportes, para ser a responsável pela condução e implantação do Programa Cicloviário no Distrito Federal.*
- *Deverá ser desenvolvido um processo de capacitação técnica quanto ao transporte por bicicletas para os profissionais responsáveis por Planejamento Urbano e Planejamento do Sistema Viário no âmbito do GDF.*
- *Deverá ser implantada sinalização viária adequadas para segurança dos ciclistas nos acostamentos das rodovias.*
- *As vias do DF deverão contar com uma fiscalização mais rígida quanto ao uso indevido dos acostamentos por parte dos motoristas.*
- *Deverá ser feito um acompanhamento sistemático dos acidentes de trânsito com ciclistas, para definição e adoção de medidas mitigadoras.*
- *Deverá ser reservado espaço para bicicletas em vagões do Metrô.*
- *Deverá ser realizado um acompanhamento contínuo junto aos órgãos do GDF quanto ao cumprimento da Lei nº 3639 de 28/07/2005, que dispõe sobre a implantação de ciclovias do Distrito Federal.*
- *Deverão ser buscados incentivos de créditos com órgãos financeiros para a compra de bicicletas.*
- *As políticas do GDF de transporte por bicicletas deverão ser sempre discutidas com a sociedade civil.*

- *Deverão ser realizadas ações educativas tratando do tema ciclismo, assim como cursos de reciclagem para policiais e agentes de trânsito, campanhas permanentes na mídia, inclusão nas aulas e exames de habilitação do DETRAN/DF de questões específicas sobre a bicicleta, blitzes permanentes com distribuição de folders e adesivos, realização de seminários e congressos abertos à sociedade em geral, desenvolvimento de material didático específico, entre outras.*
- *Deverá ser estudada a possibilidade de se implantar um o projeto de aluguel de bicicleta (bicicleta de uso público).*
- *A conservação da rede cicloviária, uma vez implantada, é fator indispensável. As ciclovias deverão dispor de contratos de conservação específicos.*
- *As ciclovias deverão estar sempre muito bem iluminadas.*
- *Deverá ser elaborado um estudo para compartilhamento da bicicleta com o tráfego motorizado no Parque da Cidade. Para tanto, as atuais faixas de rolamento deverão ter suas larguras reduzidas para a implantação de uma ciclofaixa no local.*

Ainda em 2005, foi licitado pelo DER/DF um serviço de consultoria especializada que teve como objeto a contratação de estudo técnico com vistas ao desenvolvimento do planejamento da infraestrutura do Programa Cicloviário do Distrito Federal. O estudo técnico tinha como objetivo pensar na lógica de implementação de um projeto cicloviário no Distrito Federal. O desafio, portanto, era partir de uma situação em que o DF não contava com nenhum tipo de estrutura cicloviária em seu sistema viário (as poucas ciclovias existentes à época eram fruto de iniciativas isoladas de alguns Administradores Regionais do passado e encontravam-se de alguma forma abandonadas pelo poder público) para criar nas cidades tramos cicloviários com origens e destinos bem definidos de forma a atender, a princípio, uma demanda existente.

5.1.2. A Definição das Microrredes Cicloviárias

O estudo técnico definiu 15 microrredes cicloviárias (tramos cicloviários que seriam construídos em várias Regiões Administrativas do Distrito Federal), cujo critério básico de traçado era o de criar estruturas segregadas, pavimentadas e sinalizadas para as bicicletas, com o intuito de atender um público que já era cliente cativo do modo cicloviário e que temia os acidentes de trânsito. Ou seja, a intenção precípua do estudo técnico naquele primeiro momento era a de oferecer conforto e segurança a uma demanda já existente.

5.1.3. Caracterização da Demanda

A área de estudo considerada foi a totalidade do território do Distrito Federal e para a caracterização da demanda foram utilizadas as seguintes fontes de dados:

- *o levantamento de contagem de tráfego veicular realizado sistematicamente pelo DER/DF em 65 pontos de contagem distribuídos pela sua malha rodoviária,*
- *o levantamento das viagens realizadas por bicicleta extraído das informações da Matriz de Viagens por Bicicleta da Pesquisa Domiciliar de Transportes (Codeplan, 2002);*
- *as pesquisas de campo realizadas nas RAs com maior tráfego de bicicleta com o objetivo de realizar contagem de tráfego de bicicleta (para obtenção de informação mais recente no ano 2005), e*

- as Pesquisas de campo realizadas nas RAs para se conhecer os deslocamentos e o perfil demográfico dos usuários de bicicleta no DF.

Os dados obtidos pela Pesquisa Domiciliar de Transportes de 2000 (ano base) foram atualizados para 2005 e somados aos dados obtidos pelas Pesquisas de campo realizadas nas RAs com maior tráfego de bicicleta ou naquelas que não existiam quando da realização da Pesquisa Domiciliar de Transportes de 2000 (Codeplan, 2002). O número total de viagens diárias realizadas por bicicleta no DF alcançou a marca de 38.515, como pode ser visto nas Tabelas 2 e 3. Para levantamento do volume de bicicletas circulantes ao longo de rodovias distritais foram utilizadas as estatísticas de contagem de veículos realizadas pelo DER/DF.

Tabela 2 - Número de viagens diárias de bicicleta realizadas por Região Administrativa em 2005.

Região Administrativa	Viagens por Bicicleta - 2005
Plano Piloto	1.253
Lago Norte	283
Lago Sul	101
Cruzeiro	432
Guará	1.789
Ceilândia	2.522
Samambaia	2.500
Taguatinga	1.307
Brazlândia	1.374
Riacho Fundo	1.052
Gama	2.134
Santa Maria	1.446
São Sebastião	902
Sobradinho	2.287
Planaltina	4.038
TOTAL	23.420

Fonte: Codeplan (2002) - Pesquisa Domiciliar de Transporte 2000, com adaptações

Tabela 3 - Número de viagens diárias de bicicleta realizadas nas novas Regiões Administrativas e nas de maior tráfego de bicicleta em 2005.

Região Administrativa	Viagens por Bicicleta - 2005
Itapoã	6.555
Varjão	3.970
Octogonal - Sudoeste	2.030
Lucio Costa	625
Recanto das Emas	1.915
TOTAL	15.095

Fonte: A&T, 2005

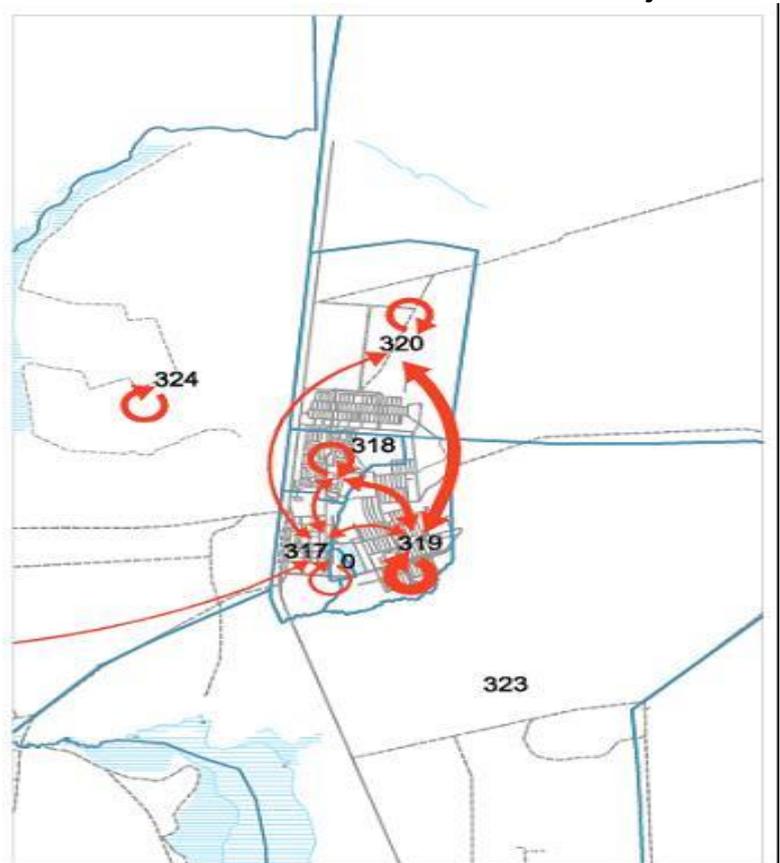
Importante salientar que as zonas de tráfego consideradas na Pesquisa Domiciliar eram os setores censitários e foi com esse nível de desagregação que o estudo foi conduzido. A partir da aquisição dos dados, os mesmos foram georreferenciados e as linhas de desejo foram traçadas para melhor visualização da distribuição da demanda no espaço.

Na Figura 2 é mostrado o exemplo dessa análise para a RA Brazlândia

Matriz O/D 2000

R.A. BRAZLÂNDIA		
Zona de Origem	Zona de Destino	VIAGENS
317	317	71
317	318	34
317	319	36
317	320	75
317	337	35
		251
318	318	152
318	319	165
		317
319	319	374
319	320	283
		656
320	320	149
		149
324	324	151
		151

Setores Censitários e Linhas de Desejo



LEGENDA



Traçados das Micro Redes

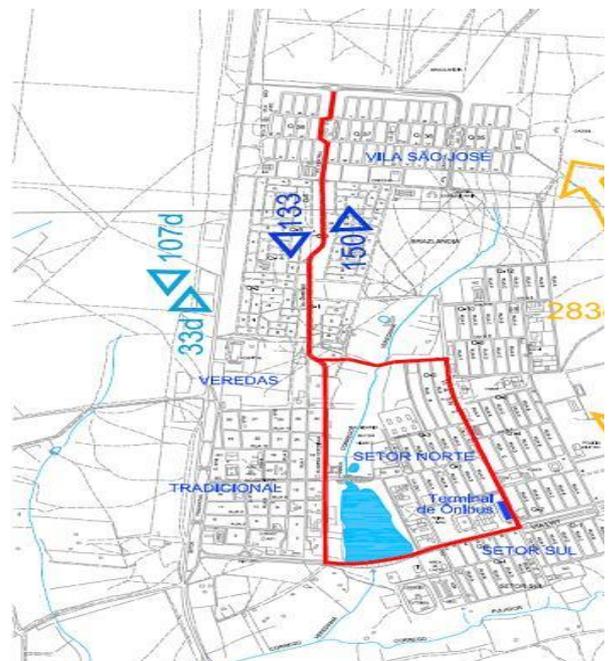


Figura 2 - Resultado das Pesquisas com proposição da microrrede para Brazlândia
Fonte:A&T, 2005

Também foram feitas análises dos dados de renda da população com base na Pesquisa de Amostra de Domicílio da Codeplan (Codeplan, 2004) e de acidentes de trânsito (Detran/DF, 2005). Observou-se, como pode-se verificar nas Tabelas 4 e 5 que o elevado

número de acidentes envolvendo ciclistas, por si só, já justificaria a preocupação do governo em e oferecer à população uma alternativa de transporte que promovesse a segurança dos ciclistas (Velloso, 2006).

Tabela 4 - Acidentes envolvendo bicicletas, por gravidade. DF, 2000 - 2005

Acidente	Ano					
	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Com Morte	57	40	56	69	47	66
Com Feridos	723	799	950	1055	930	1000
Total	780	839	1006	1124	977	1066

Fonte: DETRAN/DF, 2006

Tabela 5 - Acidentes envolvendo bicicletas, sobre o total de acidentes (em %).
DF, 2000 - 2005

Acidente	Ano					
	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Com Morte	14,7	10,4	13,8	14,7	12,1	16,1
Com Feridos	10,8	11,5	12,4	13,4	11,0	11,2
Total	11,0	11,4	12,5	13,5	11,1	11,4

Fonte: DETRAN/DF, 2006

Na Figura 3 apresenta-se o traçado final da microrrede cicloviária para atendimento das RAs de Brasília, Sudoeste, Cruzeiro, Lago Sul e Lago Norte.



Figura 3 - Microrrede cicloviária de Brasília, Sudoeste, Cruzeiro, Lago Sul e Norte

Fonte: A&T, 2005



Figura 5 - Estação do Metrô em Samambaia, onde o usuário, mesmo sem nenhuma condição de segurança, utiliza amplamente a bicicleta para realizar a integração com o Metrô

Fonte: Arquivo pessoal

5.2. Fase 2 - Período de 2007 a 2010

Ao longo da campanha para eleição de novo governador, em meados de 2006, todos os candidatos dedicaram grande parte de seu precioso tempo para explicar suas ideias em relação à bicicleta. Nesse momento percebeu-se que as questões que envolviam o tema já estavam solidificadas - não haveria mais volta. A pressão dos ciclistas que cobravam soluções por parte do governo tinha se ampliado a níveis jamais vistos.

Empossado o novo governo, as metas estabelecidas pelo Programa Cicloviário do Distrito Federal foram totalmente absorvidas e paulatinamente ampliadas.

Em março de 2007 foi criada a Gerência de Projetos de Ciclovia subordinado ao gabinete do governador, e o Programa Cicloviário do DF passou a se chamar PEDALA-DF. A Gerência de Projetos foi inicialmente coordenada pela Engenheira Civil Mônica Velloso e mais tarde pelo Arquiteto Leonardo Firme.

Uma das primeiras providências tomada pelo PEDALA-DF foi atualizar para o ano de 2007 os volumes diários de viagem por bicicleta a partir dos dados do ano base 2000, cujos valores são apresentados na Tabela 6.

A partir da atualização dos dados de viagens diárias por bicicleta, o PEDALA-DF ampliou a meta inicial de construção das microrredes cicloviárias para um patamar superior a 400 quilômetros de estrutura cicloviária nas áreas urbanas (Tabela 7). Isto porque o Programa decidiu expandir as 15 microrredes inicialmente previstas para o atendimento de um maior número de cidades.

Tabela 6 - Dados de viagens por bicicletas em 2007

Região Administrativa	Viagens por Bicicleta - 2007*
Plano Piloto	1.967
Lago Norte	444
Lago Sul	159
Cruzeiro	678
Guará	2.809
Ceilândia	3.960
Samambaia	3.925
Taguatinga	2.052
Brazlândia	2.157
Recanto das Emas	918
Riacho Fundo	733
Gama	3.350
Santa Maria	2.270
São Sebastião	1.416
Sobradinho	3.591
Planaltina	6.340
Itapoá	6.555
Varjão	3.970
Octogonal - Sudoeste	2.030
Lucio Costa	625
Guará I x Guará II	1.550
TOTAL	51499

* Dados estimados a partir da Pesquisa Domiciliar de Transportes 2000 (Codeplan, 2002)

Tabela 7 - Extensão das novas microrredes cicloviárias nas RAs do Distrito Federal.

Região Administrativa	Extensão (km)
Brasília	132,98
Cruzeiro + Sudoeste	23,30
Lago Sul	29,03
Lago Norte	12,76
Guará	5,77
Águas Claras	12,33
Park Way	38,64
Taguatinga	6,48
Ceilândia	39,17
Samambaia	4,51
Riacho Fundo II	8,03
Recanto das Emas	33,21
Gama	25,03
Santa Maria	15,01
Paranoá	3,16
Sobradinho	9,45
Arniqueira	4,20
TOTAL	403,06

Ao traçado-base elaborado pelo Grupo Técnico coordenado pela Gerência do PEDALA-DF foram somadas as extensões das ciclovias constantes dos demais projetos de ciclovias em curso pelo governo, como aquelas que faziam parte do Programa de Transporte Urbano do BID:

- *Planaltina com 11 km,*
- *São Sebastião com 15,27 km e*
- *Brazlândia com 6,0 km.*

Também foi considerada a extensão das ciclovias que seriam parte da urbanização de cidades como a Vila Estrutural e a Vila Telebrasília, além das rodovias distritais com 78,12 km de extensão (ver Tabela 8), e da implantação de ciclofaixas em pontos estratégicos da cidade, planejando alcançar a meta de construir 600 quilômetros de infraestrutura cicloviária no Distrito Federal.

Tabela 8 - Extensão dos projetos básicos das infraestruturas cicloviárias em rodovias do DF.

Rodovia	Trecho	Extensão (km)
DF 001 (EPCT)	DF 250 / DF 025	7,26
DF 001 (EPCT)	DF 480 / 3º DR	10,56
DF 001 (EPCT)	DF 075 / DF 095	9,98
DF 015 (EPTM)	toda extensão	3,90
DF 055 (EPVB)	toda extensão	7,18
DF 075 (EPNB)	toda extensão	8,06
DF 079 (EPVP)	toda extensão	8,10
DF 087 (EPVL)	toda extensão	3,06
DF 150	DF-001 / Posto Contagem	6,90
DF 290	Gama / BR-040	8,70
DF 483	toda extensão	4,42
TOTAL		78,12

A partir dessa definição, as medidas necessárias para a consecução do objetivo começaram a ser tomadas. Ainda naquele ano de 2007, começaram a ser elaborados os editais para contratação de projetos executivos das ciclovias elencadas na Tabela 9. O órgão licitante foi a Novacap. Os projetos foram contratados e entregues àquela empresa em 2008.

Em 2009, a Novacap deu início à licitação das obras de ciclovias nos seguintes locais:

Tabela 9 - Local e extensão das ciclovias licitadas (por lote)

Região Administrativa	Local	Extensão (km)
Brasília	Asa Sul - Quadras 100/300	21,19
	Asa Sul - Quadras 200/400	16,72
	Asa Sul - L4	13,17
	Asa Norte - Quadras 200/400	18,51
	Asa Norte - Quadras 100/300	15,74
	Asa Norte - L4	8,79
	UnB	12,00
	Eixo Monumental	17,63
	Setor Militar	9,24
	Lago Sul	Lago Sul - lote 1

Região Administrativa	Local	Extensão (km)
	Lago Sul - lote 2	5,29
	Lago Sul - lote 3	10,34
Guará	Guará	5,77
Águas Claras	Águas Claras	12,33
	Park Way - lote 1	12,98
Park Way	Park Way - lote 2	14,37
	Park Way - lote 3	11,29
Taguatinga	Taguatinga	6,49
	Ceilândia - lote 1	8,37
Ceilândia	Ceilândia - lote 2	8,20
	Ceilândia - lote 3	10,85
	Ceilândia - lote 4	11,76
Samambaia	Samambaia	4,51
Riacho Fundo II	Riacho Fundo II	8,03
Recanto das Emas	Recanto das Emas	33,21
	Gama - lote 1	11,58
Gama	Gama - lote 2	11,45
Santa Maria	Santa Maria	15,01
Paranoá	Paranoá	3,02
TOTAL		351,25

O PEDALA-DF estudou a programação visual dos totens e placas de sinalização vertical das ciclovias (Figura 6), bem como elaborou o projeto de sinalização horizontal dos acostamentos cicláveis. As ciclovias seriam fartamente sinalizadas e haveria a instalação de totens ao longo dos percursos para indicar início/fim de rota, extensão do trecho, nível de segurança da rota, além de ser um painel para veiculação de mensagens educativas.

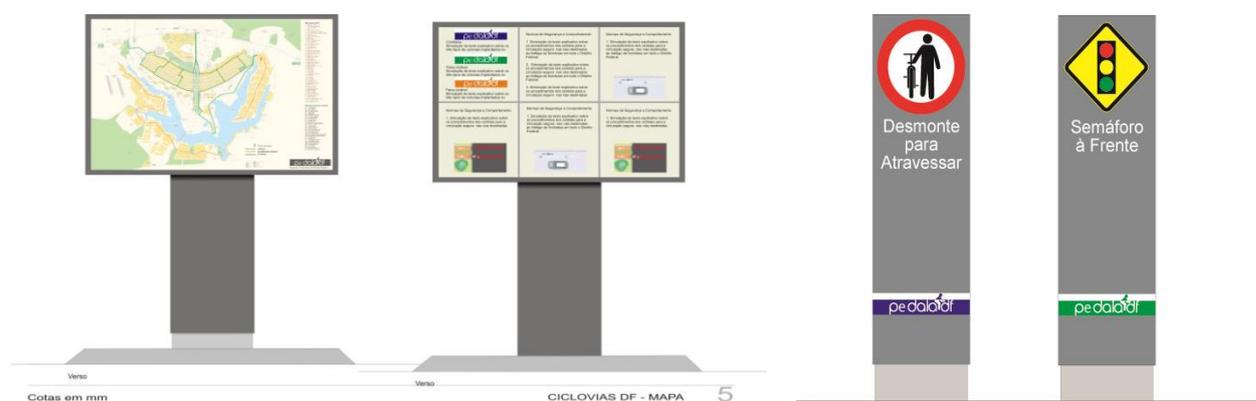


Figura 6 - Totens e placas de sinalização vertical

Também foi estudada a sinalização vertical e horizontal para a implantação de ciclofaixas compartilhadas com o tráfego motorizado no acostamento da rodovia EPDB, no Lago Sul, inicialmente. Este tipo de infraestrutura foi denominado de acostamento ciclável e fazia parte da principal reivindicação dos membros da sociedade civil integrantes do Grupo de Trabalho. O acostamento ciclável deveria ser fartamente sinalizado conforme mostrado nas Figuras 7 e 8.



Figura 7 - Sinalização do acostamento ciclável
Fonte: PEDALA-DF



Figura 8 - Sinalização do acostamento ciclável
Fonte: PEDALA-DF

Em relação à construção de infraestrutura, foram construídos 53 quilômetros de ciclofaixas sinalizadas nos acostamentos das rodovias EPDB e EPPN, respectivamente no Lago Sul e no Lago Norte. As ciclovias nas rodovias (Tabela 8) não foram licitadas pelo DER na mesma época em que foram licitadas as ciclovias urbanas.

5.3. Fase 3 - Período de 2011 a 2014

Em 2011 foi criado o Comitê Gestor da Política de Mobilidade Urbana por Bicicleta no Distrito Federal, uma instância colegiada de caráter consultivo e propositivo, voltado à discussão dos aspectos relativos ao planejamento, execução, supervisão e avaliação das ações de promoção da mobilidade por bicicleta. O Comitê tinha por finalidade atuar junto aos setores público e privado, em apoio à execução dos objetivos e metas definidos pelo Decreto nº 33.158, de 26 de agosto de 2011, em seus aspectos políticos e técnicos. Era constituído por representantes de órgãos públicos, entidades não governamentais – instituições, grupos, redes e movimentos sociais – entidades representativas, instituições científicas e tecnológicas, entre outros entes nacionais e internacionais com atuação no Brasil que manifestaram interesse em apoiar as ações propostas pelo Grupo. As atribuições do Comitê eram:

- *apoiar, articular e alinhar as ações do Governo para a implantação da política de mobilidade urbana por bicicleta, em cooperação com os órgãos setoriais e sociedade civil, sob a orientação do Governador do Distrito Federal;*
- *promover estudos de viabilidade técnica para a implantação do Sistema Cicloviário;*
- *supervisionar a implantação do Sistema Cicloviário do Distrito Federal definido pela Lei nº 4.397/2009;*
- *definir os critérios e as metas para implantação de infraestrutura para o trânsito de bicicletas e para a construção de ciclovias ou ciclofaixas;*
- *avaliar os projetos do Poder Executivo para o Sistema Cicloviário do Distrito Federal;*
- *articular as ações para implementação do Plano Diretor de Transporte Urbano - PDTU;*
- *propor diretrizes para a adequação dos espaços públicos e para a instalação de transporte coletivo, escolas e órgãos públicos;*
- *recomendar as normas para integração do transporte por bicicletas ao transporte coletivo rodoviário e ferroviário;*
- *solicitar aos órgãos de fiscalização do trânsito a realização de operações especiais de educação e fiscalização a fim de garantir segurança aos usuários de transporte por bicicletas;*
- *acompanhar e supervisionar os contratos e convênios relacionados à Mobilidade Urbana por Bicicletas;*
- *orientar, supervisionar e avaliar a implantação do Programa de Transporte Escolar por Bicicletas;*
- *promover e fomentar o uso da bicicleta como atividade de esporte e lazer; e elaborar e aprovar seu regimento interno*

Art. 8º. No ato de sua constituição, a Assembléia Geral fica integrada por representantes e suplentes dos seguintes órgãos, cuja relação nominal integrará este Regimento como se nele transcrito fosse:

- I - Secretaria de Estado de Governo;*
- II - Secretaria de Estado de Turismo;*
- III - Secretaria de Estado de Transportes;*
- IV - Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação;*
- V - Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Recursos Hídricos;*
- VI - Secretaria de Estado de Educação;*
- VII - Secretaria de Estado de Esporte;*

- VIII - Secretaria de Estado de Obras;*
IX - Secretaria de Estado de Segurança Pública;
X - Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil - NOVACAP;
XI - Departamento de Estrada e Rodagem do Distrito Federal - DER; e
XII - Departamento de Trânsito do Distrito Federal - DETRAN; e
XIII - Seis representantes e suplentes da sociedade civil organizada indicado pela Secretaria de Governo com conhecimento da área fim.

Com a publicação desse Decreto ficou evidente que o GDF sofreu uma descontinuidade no desenvolvimento de suas ações. Parecia, naquele momento, que o governo estava começando uma nova história, uma nova proposta, quando, na realidade, muitos passos já haviam sido dados.

Acredita-se que um dos motivos que explique essa descontinuidade deveu-se ao fato de que a estrutura do GDF que vinha coordenando as ações cicloviárias era a Gerência de Projetos de Ciclovia (PEDALA-DF), que não tinha suas raízes incorporadas a uma pasta de governo que guardasse relação direta com o tema. A Gerência de Projetos de Ciclovia, apesar de ser eminentemente técnica, estava diretamente ligada à assessoria do Governador e, por isso, possuía um viés político forte, que não se mostrou saudável para a continuidade do Programa. Ou seja, a criação de um setor no âmbito do GDF, com qualificação técnica, para tratar especificamente da questão do transporte por bicicletas, ou seja, uma instância institucional preferencialmente inserida na Secretaria de Transportes seria de fundamental importância. Mas, tal providência também não foi tomada pelo então governo.

O Programa deixou de ser chamado de PEDALA-DF e passou a ser conhecido como Plano de Mobilidade por Bicicleta do Distrito Federal.

No entanto, a despeito das discussões travadas pelo Comitê que, justiça seja feita, foram necessárias e decisivas para a implantação de novos programas como o Caminho para a Escola e a Bicicleta Pública de Aluguel (que serão apresentados a seguir), havia uma pressão grande para o início das obras cicloviárias, posto que muitas delas já estavam licitadas e aguardavam tão-somente pela Ordem de Serviço.

Logo no início do governo, em meados do mês de março de 2009, uma ciclovia urbana - a do Sudoeste, com 8,6 quilômetros de extensão começou a ser construída por uma construtora que estaria "compensando" a derrubada de uma área verde para a construção de uma quadra residencial naquele bairro. A obra saiu completamente do controle dos técnicos do GDF, pois tratou-se da mais rápida obra de ciclovia construída no DF. Os problemas começaram com a sinalização confusa para os usuários, pois além de se configurar como algo novo na cidade (e não deu tempo de preparar qualquer campanha educativa), ela obedecia às normas do Código de Trânsito Brasileiro somente em parte. A dúvida sobre de quem seria a preferência nos cruzamentos era motivo de discussões diárias na mídia e todos tinham sua própria explicação, enquanto as autoridades e técnicos do GDF estavam completamente perdidos, dando informações truncadas e contraditórias nas entrevistas. Além disso, a obra apresentou graves problemas como buracos, desnível em relação às tampas das concessionárias, trechos interrompidos abruptamente, solução mal resolvida próxima aos balões, entre outras. No entanto, mesmo com a falta de solução dos problemas da ciclovia do Sudoeste, a Novacap emitiu Ordem de Serviço para início de diversas ciclovias (Tabela 10).

Tabela 10 - Local e extensão das Ordens de Serviço para as obras de ciclovias emitidas pela Novacap

Região Administrativa	Local	Extensão (km)
Brasília	Asa Sul - Quadras 100/300	21,19
	Asa Sul - Quadras 200/400	16,72
	Asa Norte - Quadras 100/300	18,51
	Asa Norte - Quadras 200/400	15,74
	UnB	12,00
	Eixo Monumental	17,63
Lago Sul	Lago Sul - lote 1	13,41
	Lago Sul - lote 2	5,29
	Lago Sul - lote 3	10,34
Guará	Guará	5,77
Park Way	Park Way - lote 1	12,98
	Park Way - lote 2	14,37
	Park Way - lote 3	11,29
Ceilândia	Ceilândia - lote 1	8,37
	Ceilândia - lote 2	8,20
	Ceilândia - lote 3	10,85
	Ceilândia - lote 4	11,76
Samambaia	Samambaia	4,51
Riacho Fundo II	Riacho Fundo II	8,03
Recanto das Emas	Recanto das Emas	33,21
Gama	Gama - lote 1	11,58
	Gama - lote 2	11,45
Santa Maria	Santa Maria	15,01
Paranoá	Paranoá	3,02
TOTAL		301,23

As obras começaram, assim como os problemas advindos da falta de definição relativos a alguns aspectos técnicos e de sinalização de preferência. Os projetos foram sendo corrigidos ao longo de sua execução e se adaptando às novas regras impostas pelo DETRAN/DF à medida que as obras avançavam, o que refletia na morosidade da construção.

Em 23 de maio de 2013, foi criado um Grupo de Trabalho no âmbito da Casa Civil com o objetivo específico de solucionar os problemas que o Governo do Distrito Federal vinha enfrentando com a construção de ciclovias. Faziam parte deste Grupo de Trabalho: pela Secretaria de Obras - Arqº Diego Eloi, pela Novacap - Engº Cláudio Márcio, pela Casa Civil - Engª Mônica Velloso e pelo Detran/DF - Engº José Lima. A partir de então, foi instituída uma nova forma de acompanhamento dos projetos geométricos e de sinalização, de forma a permitir a construção de todas as ciclovias propostas pelo GDF de forma célere e eficiente, buscando atender tudo aquilo que era esperado pelos órgãos que aprovam os referidos projetos, tais como DETRAN e a SEDHAB, assim como atender o que preconiza os órgãos Ambientais e de Controle, como IBRAM, IPHAN, Ministério Público e Tribunal de Contas.

A partir daquele momento, passaram a ser realizadas reuniões ordinárias para análise dos projetos envolvendo técnicos do Grupo de Trabalho. Além disso, esses técnicos eram responsáveis por realizarem as adequações nos projetos executivos a fim de serem

encaminhados para aprovação, com posterior envio aos fiscais da Novacap para implementação da solução *in loco*. Os primeiros resultados começaram a aparecer com a entrega das primeiras ciclovias construídas (Tabela 11).

Tabela 11 - Extensão das ciclovias construídas no período de 2007 a 2010

Região Administrativa	Extensão (km)
Asa Sul - Quadras 200/400	16,72
Asa Norte - Quadras 200/400	15,75
UnB	12,00
Eixo Monumental	17,60
Sudoeste	8,61
Ceilândia	39,17
Samambaia	4,51
Santa Maria	15,01
Riacho Fundo II	8,03
Recanto das Emas	33,21
Guará	5,77
Park Way	38,64
Paranoá	3,02
Gama	25,03
TOTAL	242,57

Na Figura 9 são apresentados os traçados das ciclovias construídas em Ceilândia



Figura 9 - a grande malha cicloviária de Ceilândia atende à cidade que responde pelo maior número de viagens realizadas por bicicleta no Distrito Federal. As ciclovias fazem integração com a linha do Metrô.

Fonte: Novacap, 2014

5.3.1. Ciclovias do Plano Piloto

No Plano Piloto as obras cicloviárias foram divididas em lotes para fins de licitação. Cada um desses lotes ficou sob a responsabilidade de diferentes construtoras e, portanto, foram executadas em ritmos e qualidade de acabamento diferentes (Figura 10). A malha cicloviária do Plano Piloto permite a ligação transversal da cidade que, a rigor, atualmente, só consegue ser vencida pelo transporte individual motorizado: automóvel ou motocicleta.

As ciclovias das Quadras 100/300 podem oferecer um novo modo de transporte aos alunos da região. Trabalhar o fomento do uso de bicicleta junto às escolas parece ser uma medida de grande alcance e com possibilidade de mudança de cultura, pois é uma medida que atingiria jovens em formação. A ciclovia do Eixo Monumental, por seu turno, possui um grande apelo ao turismo e ao lazer, além de propiciar uma nova opção de transporte para os servidores públicos que trabalham na região. A ciclovia da Universidade de Brasília permitirá aos universitários uma nova modalidade de transporte.

Visão geral das ciclovias do Plano Piloto

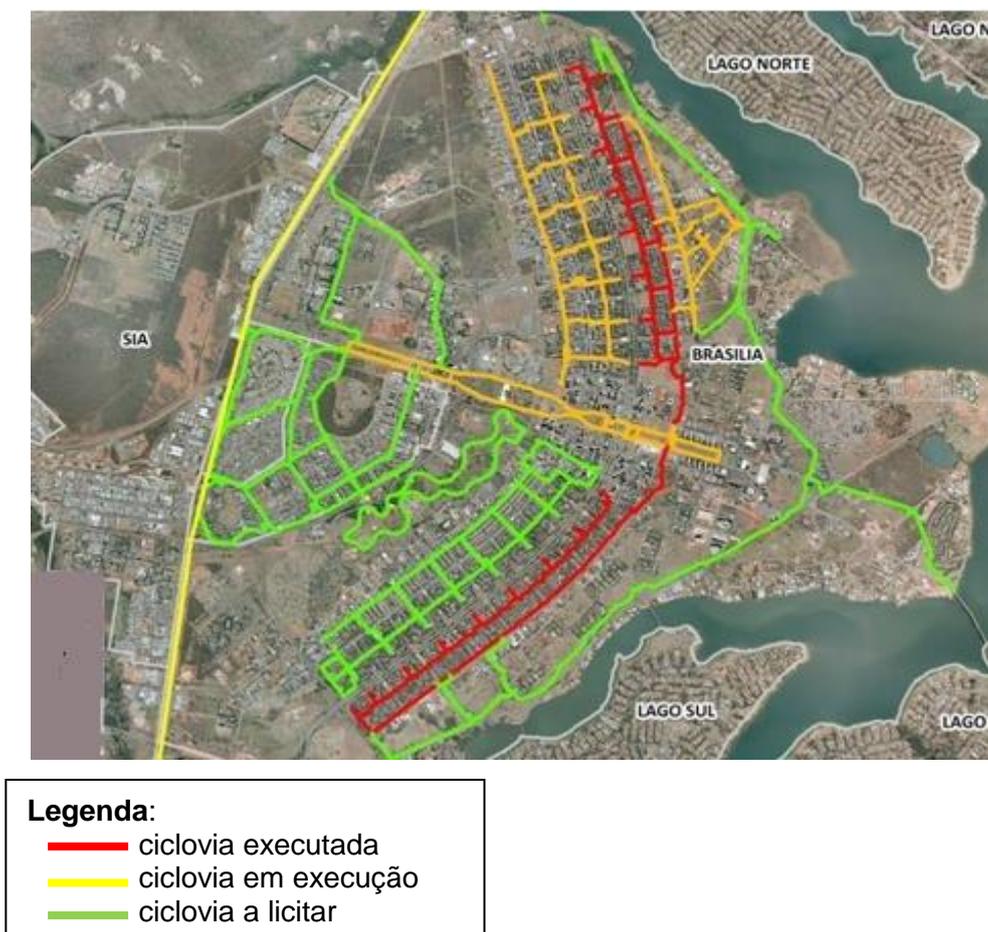


Figura 10 - Status de construção das Ciclovias no Plano Piloto

Fonte: Novacap, 2014

5.3.2. Programa Transporte Escolar por Bicicletas

Ainda no ano de 2011, foi criado Grupo de Trabalho para tratar do Programa Transporte Escolar por Bicicletas, coordenado por Paulo Alexandre Passos, da Casa Civil. O trabalho pioneiro do Grupo foi o de implantar o Projeto Caminho da Escola: Transporte

Escolar por Bicicleta, cujo objetivo era o de facilitar o acesso dos alunos da rede pública de ensino em percurso pendular utilizando bicicletas escolares. A meta seria a de equipar os alunos dos Centros de Ensino Médio 804 e 111 do Recanto das Emas com 3.300 bicicletas e igual número de capacetes, construir bicicletários nas escolas, realizar cursos de formação, realizar encontros com a comunidade, produzir material informativo, produzir materiais didáticos.

5.3.3. Ciclofaixa de Lazer no Eixo Monumental

Em abril de 2013, o GDF disponibilizou a Ciclofaixa de Lazer no Eixo Monumental. O objetivo principal do Projeto Ciclofaixa do Lazer, instituído aos domingos e feriados nacionais, seria o de promover e estimular o uso da bicicleta, através de corredores exclusivos, ligando os principais pontos de lazer da cidade a diversos pontos residenciais e turísticos, priorizando a família e estimulando práticas saudáveis voltadas ao lazer e a cidadania.

5.3.4. Sistema de Bicicletas Públicas

No dia 28 de maio de 2014, o GDF lançou o Sistema de Bicicletas Públicas destinado a dar versatilidade no deslocamento urbano, sendo uma importante ferramenta de integração ao transporte público além de estímulo às atividades de lazer. O Sistema passou a disponibilizar aos usuários uma malha de estações de bicicletas, providas de mecanismos de autoatendimento. O responsável pela condução do Programa era a Secretaria de Transportes. Nesta mesma data O GDF lançou o aplicativo para *smartphones* Ciclovida-DF, criado para facilitar a interação entre ciclistas e a obtenção de informações sobre rotas e dicas para pedalar no DF. O aplicativo gratuito, contém o mapa atualizado da malha cicloviária do Distrito Federal, com indicação das ciclovias e ciclofaixas disponíveis e daquelas em construção. Há ainda sugestões de circuitos urbanos e rurais. O aplicativo oferece informação sobre os diferentes níveis de dificuldades encontrados ao longo da rota. Além disso, o usuário tem acesso a fotos, vídeos, a distância a ser percorrida e a duração média da viagem, além de ser possível salvar o mapa do percurso.

6. BALANÇO

O resultado de um Plano Cicloviário no Distrito Federal vem se consolidando ano a ano. Independente da época, ou do nome que assumiu, o GDF tem levado a sério a proposta de implantar um novo modelo de deslocamento não motorizado na cidade. E, a partir deste governo, o GDF conta com uma estrutura formal de desenho de políticas públicas para o modo não motorizado no âmbito da Secretaria de Mobilidade.

Já foram entregues à população 337,37 quilômetros de ciclovias em área urbana e estão em andamento obras que somam mais 30 quilômetros (ciclovias das Quadras 100/300 da Asa Sul e da Asa Norte).

O DER/DF implantou aproximadamente 100,00 quilômetros de acostamentos cicláveis em diversas localidades (Lago Sul, Lago Norte, DF-027, DF-035 e na Ligação Ceilândia/Samambaia), além de ter construído 35,60 quilômetros de ciclovias, assim distribuídos:

- **DF-001** – Condomínio Ville de Montaigne a DF-463, com 6,2 km
- **DF-079** – DF-085 a DF-075, com 8,3 km
- **DF-150** – Balão do Colorado - acesso Sobradinho II, com 6,9 km
- **DF-001** – até DF-015 (Itapoã), com 4,5 km
- **DF-459** – Ligação Ceilândia/Samambaia, com 2,9 km
- **DF-480** – Entrada VC 361 - Entrada BR-251, com 5,3 km
- **Fazendinha** – BR-060 ao Recanto das Emas, com 1,5 km

Considerado, ainda, alguns trechos cicloviários construídos por iniciativa de alguns Administradores Regionais, pode-se afirmar que o DF ultrapassou a marca dos 500 quilômetros de vias adequadas ao trânsito de bicicletas.

Durante muito tempo o governo se preocupou em divulgar números que expressassem a "quantidade" de quilômetros de infraestrutura cicloviária com o propósito de disputar o *ranking* das cidades com maior extensão cicloviária. Com a malha hoje instalada no DF, atualmente perde-se somente para Berlim e Nova Iorque, ficando na frente de cidades como Amsterdã, Paris, Bogotá, Copenhague, Buenos Aires, Rio de Janeiro, Curitiba e São Paulo (ver Tabela 1).

Em relação aos acidentes de trânsito é sabido que os ciclistas, por serem atores vulneráveis no trânsito são vítimas frequentes de acidentes com morte. No entanto, a partir da construção das ciclovias essa situação está se revertendo e os resultados são visíveis e encorajadores.

Tabela 12 - Ciclistas mortos em acidentes de trânsito nas vias do DF

Vítimas mortas - ciclistas										
Ano										
2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
69	46	64	59	52	55	42	34	35	31	32

Fonte: DETRAN-DF, 2014

Pela Tabela 12, notam-se dois patamares distintos e bem definidos:

- **2003 – 2008** - valores oscilando na faixa dos 50 a 60 ciclistas mortos
- **2010 – 2013** - valores oscilando na faixa dos 30 ciclistas mortos.

O número de acidentes fatais e acidentes com feridos envolvendo bicicletas no Distrito Federal indica tendência de redução. Dessa forma, observa-se haver uma estabilidade nos números contabilizados entre 2003 e 2008, sendo o maior valor em 2003, com 69 acidentes. Em comparação com 2012, a redução é de 55%. Ceilândia é exemplo de cidade que contabilizava o maior número de acidentes envolvendo ciclistas e que teve seu índice reduzido após a construção de ciclovias em suas vias urbanas.

7. PRÓXIMOS PASSOS

O Governo deve voltar a trabalhar na educação de trânsito de forma expressiva com peças publicitárias dedicadas ao ciclista. Promover palestras nas escolas ou promover Rotas Seguras para Escolas deveria estar no centro das preocupações. Entende-se por Rotas Seguras para Escolas o programa que busca levantar as condições do movimento pendular casa-escola-casa para desenvolver ações que visem melhorar a segurança dos alunos ao longo do trajeto. O Programa, que é sucesso na Europa e nos Estados Unidos, vem contabilizando inúmeras vantagens ao longo dos anos, como propicia um melhor trânsito próximo às escolas, ensina os alunos a trafegarem pelas ruas com segurança, melhora a saúde das crianças, entre outros aspectos positivos. Para tanto, são necessárias pesquisas origem/destino nas escolas participantes para implantação de infraestrutura cicloviária entre os maiores movimentos casa-escola. Posto isto, fica evidenciado o fato de que implementar um Programa dessa natureza nas escolas que funcionam ao longo das ciclovias da Asa Sul e da Asa Norte seria um bom motivo para aumentar a demanda daquela infraestrutura, além de se estar criando uma nova cultura de deslocamento para as crianças que serão candidatas à mudança modal no futuro.

O Governo deve estudar a possibilidade de implantar ciclorrotas em cidades cujo tráfego de bicicletas é alto e onde o volume de automóveis não seja muito intenso. É o caso, por exemplo, do Itapoã ou da Estrutural. Entende-se por ciclorrota o caminho com ou sem sinalização que representa uma rota recomendada para o ciclista. Já foram iniciados levantamentos nas cidades citadas, através de oficinas, onde foram aplicadas pesquisas de deslocamento com a população dessas regiões. Seria muito recomendado que o governo pudesse retornar esses estudos.

Continuar as obras de ciclovia é tarefa que não deve cessar. Existem projetos prontos para serem licitados e a retomada dessa ação não deveria ser muito demorada. Lembrar que as ciclovias construídas precisam ser ligadas umas às outras para a formação de uma rede integrada (lembrar que as microrredes isoladas faziam parte de uma primeira etapa de implantação do Programa Cicloviário) Não esquecer, também, que a participação do DER/DF no processo é fundamental. Construir a cicloviada EPTG, por exemplo, deveria ser ação prioritária de governo. Além de ligar o Plano Piloto à Taguatinga ponto-a-ponto, a EPTG oferece oportunidade de deslocamento entre as seguintes cidades: Guará, Lucio Costa, SIA, Estrutural, Vicente Pires e Águas Claras.

Também é necessária a retomada de novos projetos. Talvez a grande dúvida do momento seja: "quem será o condutor do processo de escolha desses projetos?" Ou seja, a quem será demandada a tarefa de pensar no crescimento do Programa. Quem irá planejar novas redes e escolher os novos locais? Imagino que as respostas a essas perguntas ainda não estejam claras.

Sugere-se, por fim, que as discussões de cunho mais filosóficos do passado sejam direcionadas para ações efetivas, pois há muito o que se fazer. São ações concretas que dependem de uma boa equipe técnica para trabalhar:

- fazer pesquisa de perfil do usuário da bicicleta,
- fazer pesquisa de demanda atual do deslocamento por bicicleta após a implantação das ciclovia,
- monitorar o aumento da demanda,

- entender as redes cicloviárias existentes para pensar no planejamento futuro,
- implantar bicicletários,
- criar programas eficientes de integração com os modos rodoviário e metroviário,
- criar estratégias inteligentes de educação e de fiscalização,
- ampliar o Programa de Bicicleta de Aluguel,
- criar ciclorrotas nas cidades,
- elaborar novos projetos,
- licitar obras,
- acompanhar a execução de novas obras,
- manter as ciclovias existentes (algumas estão, literalmente, se acabando, como a ciclovia do Lago Norte/Varjão - a primeira ciclovia formalmente inaugurada e que teve a honra de ganhar uma escultura em sua homenagem),
- melhorar a sinalização vertical e horizontal, inclusive nos acostamentos cicláveis,
- melhorar as condições de travessia nas ciclovias já construídas,
- melhorar o pavimento das ciclovias construídas,
- criar o Programa Rotas Seguras para Escolas para todas as escolas do DF e
- implantar totens de sinalização informando sobre os possíveis trajetos, suas extensões e grau de segurança.

Obviamente as ações descritas não suprem toda a pauta da matéria. É um assunto rico na dinâmica do trabalho e no ganho social, urbanístico e ambiental. O governo não pode "deixar de pedalar".

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- A&T. Empresa de Consultoria do Programa Cicloviário do Distrito Federal. Definição da Microrredes Cicloviárias, 2005.
- ABRACICLO. Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicycletas e Similares. Dados do Setor. Página da Internet: www.abraciclo.com.br. Último acesso: 05/04/2015.
- ANTP. Chineses reduzem o uso da bicicleta nas cidades. São Paulo: Associação Nacional de Transportes Públicos - Diário Informativo. Página da internet: <http://portal1.antp.net>. Último acesso: 02/03/2014.
- BARROS, A. P. B. G., MEDEIROS, V. A. S., SILVA, P. C. M. e VELLOSO, M. S. A abordagem configuracional para a mobilidade urbana cicloviária, 2006.
- BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Código de Trânsito Brasileiro, 2007.
- CIDADES PARA BICICLETAS, CIDADES DE FUTURO. Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias, 2000.
- CODEPLAN. Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios - PDAD 2004. Brasília, 2004.
- CODEPLAN. Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios - PDAD 2013/2014. Brasília, 2014.
- CODEPLAN. Pesquisa Domiciliar Transporte 2000, Companhia do Desenvolvimento do Planalto Central, Brasília, 2002.
- CRUZ, W. Como tornar uma cidade amiga da bicicleta: lições de Sevilha. Sevilha, 2011.
- DETRAN/DF. Anuário Estatístico. Distrito Federal. Brasília, 2006.
- DETRAN/DF. Anuário Estatístico. Distrito Federal. Brasília, 2013.
- DETRAN/DF. Anuário Estatístico. Distrito Federal. Brasília, 2014.
- MOBILIZE - MOBILIDADE Urbana Sustentável.
Disponível em: <http://www.mobilize.org.br>. Acessado em 05/04/2015.
- MINISTÉRIO DAS CIDADES. Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades. Brasília, 2007.
- NOVACAP. Base de Dados do Sistema de Gerenciamento de Pavimento Urbano - SGPU. Distrito Federal. Brasília, 2014.
- VELLOSO, M. S. e BORBA A. P. Vias para Vida: Programa Cicloviário no Distrito Federal, 2006.
- WBRASÍLIA. Página da Internet: <http://wbrasil.com/Sistemaviario.htm>. Acessado em: 05/04/2015.

ANEXO: LEGISLAÇÃO SOBRE MOBILIDADE CICLOVIÁRIA NO GDF

LEI Nº 3.639, DE 28 DE JULHO DE 2005

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

Art. 1º Deverão ser previstas ciclovias em todos os Projetos Rodoviários, bem como nas estradas em fase de construção.

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

LEI Nº 3.721, DE 19 DE DEZEMBRO DE 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.

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 de cada ano.

§ 1º A jornada “Na Cidade Sem Meu Carro” e o dia da Mobilidade e da Acessibilidade em favor do uso da bicicleta ficam 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 de cada ano.

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

LEI Nº 3.885, DE 07 DE JULHO DE 2006

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

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, bicicletários, 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

LEI Nº 4030/2007 DE 6 DE OUTUBRO DE 2007

Institui o Dia do Ciclista no Distrito Federal

Art. 1º Fica instituído, no Distrito Federal, o Dia do Ciclista, que será comemorado anualmente, no dia 26 de outubro.

Parágrafo único. O evento de que trata o caput fica incluído no calendário de comemorações e festividades oficiais do Distrito Federal.

Art. 2º Os órgãos públicos promoverão festividades, debates, palestras e outros eventos, com vistas a difundir o respeito e a prática do ciclismo na cidade.

Parágrafo único. As festividades, os debates, as palestras e os eventos de que trata o caput, sempre que possível, devem ser harmonizados com a programação realizada no Distrito Federal.

Art. 3º (VETADO).

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

Brasília, 16 de outubro de 2007

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.

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

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.

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 infra-estrutura 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 infra-estrutura 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 cicloviário 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 fluxo de pessoas deverão possuir locais para estacionamento de bicicletas, bicicletários e paraciclos como parte da infra-estrutura de apoio a esse modal de transporte.

§1º. O bicicletário 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 4.000m² (quatro mil metros quadrados), deve contemplar o tratamento cicloviário 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 bicicletários, 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 bicicletários.

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 ciclovias 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 ciclovias internas e, quando possível, de acesso aos parques, em conformidade com estudos de viabilidade aprovados.

Art. 13. A implantação e operação dos bicicletários, em imóveis públicos ou privados, deverão ter controle de acesso, a ser aprovado pelo Órgão Executivo de Trânsito.

LEI Nº 4.423, DE 10 DE NOVEMBRO DE 2009

Institui a obrigatoriedade da instalação de estacionamento de bicicletas em locais de grande fluxo 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 fluxo de público no Distrito Federal.

Art. 2º Para fins desta Lei, entendem-se como locais de grande fluxo 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

LEI Nº 4.800, DE 29 DE MARÇO DE 2012

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 atraiam 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

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

Comitê Editorial

LUCIO RENNÓ
Presidente

ANTÔNIO FÚCIO DE MENDONÇA NETO
Diretor Administrativo e Financeiro

BRUNO DE OLIVEIRA CRUZ
Diretor de Estudos e Pesquisas
Socioeconômicas

FLÁVIO DE OLIVEIRA GONÇALVES
Diretor de Estudos e Políticas Sociais

ALDO PAVIANI
Diretor de Estudos Urbanos e Ambientais

Abimael Tavares da Silva
Gerente de Apoio Administrativo

Cárita da Silva Sampaio
Gerente de Demografia, Estatística
e Geoinformação

Cleimir Márcio Rodrigues
Gerente de Administração de Pessoal

Giuliana de Abreu Correa
Gerente de Estudos Regional e Metropolitano

Iraci Peixoto
Gerente de Pesquisas Socioeconômicas

Jamila Zgiet
Gerente de Estudos e Análises Transversais

Jusçanio Umbelino de Souza
Gerente de Contas e Estudos Setoriais

Keli Rodrigues de Andrade
Gerente de Estudos e Análises
de Proteção Social

Marcelo Borges de Andrade
Gerente de Tecnologia da Informação

Martinho Bezerra de Paiva
Gerente Administrativo e Financeiro

Mônica Soares Velloso
Gerente de Estudos Ambientais

Nilva Rios
Chefe da Assessoria de Comunicação

Sérgio Ulisses Silva Jatobá
Gerente de Estudos Urbanos

Revisão
Nilva Rios

Editoração Eletrônica
Maurício Suda

**Companhia de Planejamento
do Distrito Federal - Codeplan**

Setor de Administração Municipal
SAM, Bloco H, Setores Complementares
Ed. Sede Codeplan
CEP: 70620-080 - Brasília-DF
Fone: (0xx61) 3342-2222
www.codeplan.df.gov.br
codeplan@codeplan.df.gov.br



**Secretaria de
Planejamento,
Orçamento e Gestão**



Governo do Distrito Federal