



Seminário Mobilidade Sustentável

Contribuições para a elaboração do documento final – Rodas da Paz

Brasília, março de 2014

A Rodas da Paz participa e apoia os debates com organizações e parlamentares que atuam no campo da mobilidade urbana sustentável. Participamos destes processos enviando contribuições, estimulando a participação cidadã, produzindo informações e marcando presença também em audiências e reuniões governamentais.

Com a intenção de contribuir com o debate sobre o planejamento urbano e mobilidade sustentável de Brasília e garantir a melhoria das condições de mobilidade na cidade, apresentamos algumas considerações e propostas para serem debatidas no presente seminário na Câmara Legislativa do DF, em especial no que se refere à atenção aos pedestres e ciclistas. Dividimos as propostas em cinco grandes eixos. As propostas podem compor total ou parcialmente o documento final, estando abertas a discussão.

Vale ressaltar que muitas propostas colocadas aqui estão previstas nas legislações que tratam sobre Mobilidade e trânsito, como a Lei da Mobilidade (lei 12.587/12), o Código de Trânsito Brasileiro (lei 9.503/97) e a Lei sobre Paraciclos (lei 4.800/12).

A) MUDANÇA DE PARADIGMA DE SEGURANÇA

O ponto central das propostas apresentadas pela ONG Rodas da Paz é de que é preciso uma mudança de visão, sobretudo dos gestores da política pública, que supere o paradigma do automóvel, e que considere os **modos ativos (não motorizados) como padrão possível e viável de mobilidade**. Essa visão requer atenção especial a aspectos culturais, afetivos e educativos, e de uso dos espaços públicos, que hoje demarcam os territórios urbanos com novas práticas sociais. É preciso compreender que **a rua não é apenas um lugar de trânsito e passagem, mas também de parada, de convivência e de criação de vínculos sociais e de identidade**. Por isso, as políticas de mobilidade devem ser coordenadas entre si e com outras políticas urbanas e não fragmentadas.

Para combater de forma eficiente a insegurança no trânsito deve-se focar em **reduzir a quantidade e a velocidade dos automóveis, que são os principais fatores responsáveis pela violência no trânsito**. As soluções, assim, não devem criar limites e barreiras que restrinjam as possibilidades de movimento e de interação de pedestres e ciclistas;

⇒ Reduzir o **limite de velocidade** das vias urbanas para redução das mortes no trânsito, com ampliação das “zonas 30km/h” dentro de bairros e áreas escolares e instalação de dispositivos como balões, lombofaixas, sinalização horizontal e outras medidas de moderação de tráfego;

⇒ Implantar **ruas de pedestre** nas áreas centrais/comerciais, retirando espaço utilizado como estacionamento gratuito para requalificar o território, começando pela plataforma superior da Rodoviária do Plano piloto, pelos Setor Bancário, Setor Comercial e Setor de Autarquias Norte e Sul;



- ⇒ Implementação de novas **Ruas de Lazer** no DF, inspiradas no Eixão do Lazer, em especial em RAs que já contaram com ruas de lazer na década de 80 (Planaltina, Taguatinga, Gama e Brazlândia);
- ⇒ Realizar programas amplos de educação nas escolas para as crianças e jovens até a auto-escola.

B) CONTROLE SOCIAL

A democratização da gestão da cidade (por meio da ampliação da esfera decisória dos projetos políticos e do controle social de sua implementação) ainda é uma lacuna a ser superada pelo Governo de Brasília. Existem muitos espaços participativos, mas poucos espaços de caráter decisório de fato e pouco controle social.

O Comitê Gestor da Política de Mobilidade por Bicicleta, assim como o Fórum de Mobilidade por Bicicleta, ainda que enquanto espaço consultivo e não deliberativo, detiveram um potencial enorme de articulação das políticas públicas de ciclomobilidade. Porém, apresentaram inúmeras fragilidades, não respondendo as demandas e expectativas da comunidade.

⇒ É importante, assim, a criação de uma instância de coordenação e articulação da política de mobilidade urbana, orientando, supervisionando e coordenando ações das diferentes secretarias – e em conjunto com a sociedade civil. Este seria o papel do **Conselho de Mobilidade e Acessibilidade**, garantindo um espaço de participação nos processos decisórios, inclusive na definição das pautas da política de mobilidade;

⇒ Tal conselho deve prever assessoria técnica independente para apoiar os conselheiros da sociedade civil e divulgação didática prévia de todo o conteúdo dos projetos discutidos;

⇒ Órgãos como a Casa Civil devem auxiliar o gerenciamento da política, porém, não tem competência específica para definir as normas do sistema de trânsito;

⇒ As obras devem seguir padrões de qualidade e, conforme o Código de Trânsito Brasileiro, *os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito devem responder, no âmbito das respectivas competências, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro;*

⇒ Informações sobre as ações do governo devem ser apresentadas de forma transparente e acessível nos canais oficiais.

C) TRANSPORTE PÚBLICO E DESESTÍMULO AO USO DO AUTOMÓVEL

A redução do uso excessivo do automóvel está diretamente relacionada à qualidade do transporte público de massa e às restrições ao carro. Além de priorizar o transporte público em relação ao carro, o planejamento urbano deve avaliar a reorganização das densidades da cidade de acordo com os eixos de transporte coletivo de massa e o equilíbrio dos usos do território de acordo com a oferta de trabalho e o local de moradia da população. Alguns dos projetos do GDF estão na direção contrária desta visão de cidade sustentável.

Algumas medidas propostas nesse sentido são:

⇒ Consolidação dos corredores e faixas exclusivos de transporte público, aumentando a **velocidade média** dos ônibus e sua quilometragem, sem permitir o uso dessas faixas por vans escolares, taxis e outros utilitários e utilizando semáforos inteligentes.

⇒ Restrição total as vagas de estacionamento gratuitas e de vagas de garagem além de definição dos estacionamentos como áreas subutilizadas; **Reduzir os estacionamentos** ao longo das vias e convertendo este espaço para calçadas, ciclofaixas ou vias de exclusivas de ônibus. Quando não for possível retirar o estacionamento da via, que se opte pela implantação de Zona Azul, caracterizando **estacionamento de alta rotatividade**.

⇒ Condicionar investimentos em novos estacionamentos desde que sejam **estacionamentos dissuasórios** - estacionamentos públicos ou privados, integrados ao sistema de transporte urbano, com vistas a dissuadir o uso do transporte individual;

⇒ Aumento do período de funcionamento do metrô, para melhor suprir as necessidades da população e permitir o acesso a cultura e diversão, muitas vezes centralizado no Plano Piloto;

⇒ Cancelamento imediato do projeto de estacionamento subterrâneo na Esplanada dos Ministérios;

⇒ Manutenção da abertura do Eixão do Lazer para pessoas, independente dos jogos no Mané Garrincha.

D) POLÍTICA CICLOVIÁRIA

O Governo do DF recomendou à população que fosse a pé ao estádio, porém esta área é cercada de grandes avenidas e há poucos pontos de travessia de pedestres definidos para se chegar lá. Também as ciclovias não levam até pontos fundamentais da cidade, como o estádio, que não tem paraciclos seguros. Visando superar esses limites, as sugestões abaixo listadas vêm sendo apresentadas ao GDF repetidamente nos últimos anos:

⇒ **Encaminhamento das contribuições da sociedade civil:** é necessário ouvir aqueles que utilizam a bicicleta no dia a dia e dar respostas satisfatórias as contribuições e sugestões de melhorias;

⇒ **Garantir a circulação segura de bicicletas e outros veículos não motorizados em todas as vias da cidade**, não apenas através de construção de infraestrutura específica (como ciclovias, ciclofaixas e calçadas compartilhadas), mas também através da promoção de medidas que facilitem o compartilhamento da via com os demais veículos;

⇒ **Tratamento dos pontos de conflitos: garantir prioridade com fluidez para as bicicletas nas travessias** de vias não semaforizadas (conforme o artigo 214 do Código de Trânsito Brasileiro) por meio de estrutura, campanhas educativas e fiscalização. A decisão de marcação do sinal de PARE voltado ao ciclista tem caráter político e não técnico e, caso permaneça, constitui uma demonstração da negligência dos órgãos responsáveis por uma política adequada de segurança cicloviária – é recomendado que, como em diversos lugares no mundo e no Brasil (Rio de Janeiro ou Curitiba) haja um tratamento adequado de tais pontos;

⇒ Definição no Plano Diretor de uma rede estrutural de transporte cicloviário articulada aos demais modais de transporte urbano, equipamentos públicos e centralidades;

⇒ Mudança das metas: atualmente centradas na quilometragem de ciclovias, as metas devem visar o aumento do número de usuários e a redução das mortes e colisões;

- ⇒ Definição de diretrizes, componentes e ações estratégicas para o sistema de circulação de bicicletas e pedestres e garantir fonte de recursos para implementação de infraestrutura cicloviária e voltada a pedestres;
- ⇒ Realização de estudos: a contagem de ciclistas e os estudos do tipo origem-destino e caracterização de colisões envolvendo ciclistas são fundamentais para a redefinição das metas do plano cicloviário;
- ⇒ Realizar a conexão, hoje inexistente, das rotas cicláveis, permitindo acesso rápido, fácil e seguro entre as cidades e às áreas de trabalho, cultura e lazer;
- ⇒ Priorização de uso de recursos para regiões carentes: há atualmente uma inversão de prioridades. Apesar de praticamente não haver acidentes graves em relação a outras cidades do DF, o plano piloto receberá uma quantidade muito maior de ciclovias com um custo muito superior as ciclovias das demais cidades. Deve-se, no entanto, dar mais atenção às cidades onde se encontra a população de baixa renda, que mais utiliza a bicicleta como meio de transporte e onde há maior risco de atropelamentos, como EPTG, Estrutural e outros;
- ⇒ Aplicação dos recursos provenientes de multas efetivamente em campanhas educativas de massa; e inclusão na formação dos condutores de automóveis noções da legislação referente ao papel da bicicleta como meio de transporte, seus direitos e deveres;
- ⇒ Implementação de alterações efetivas no trânsito do Parque da Cidade, reduzindo limites de velocidade e ampliando o espaço para circulação de bicicletas tanto para transporte com para treino.

E) VALORIZAÇÃO DO PEDESTRE

- ⇒ Toda intervenção deve ter em conta as condições de trânsito de pedestres em primeiro lugar. Como isso não foi feito pelo GDF, diversos problemas tem sido documentados pelo uso das ciclovias por pedestres que não tem espaço adequado de circulação. Isso tem levado várias pessoas ao hospital, com ferimentos graves;
- ⇒ Instalar **foco semafórico para pedestres** em todos os cruzamentos com semáforo para veículos, preferencialmente com temporizador;
- ⇒ Reduzir as vias da cidade que não possuem **1m20cm livre para calçada**;
- ⇒ Associar obrigatoriamente instalação de **iluminação pública** onde for feito requalificação ou construção de calçada e ciclovia;
- ⇒ Fazer **requalificação linear** de quilômetros de calçadas acessíveis, em especial no entorno de faixas de pedestres;
- ⇒ Requalificação das **faixas de pedestres**, a começar pelas cidades satélites mais populosas e retomar a campanha de conscientização sobre a prioridade do pedestre na faixa;
- ⇒ Elaboração de critérios para **decisão de instalação de passarela elevada, semáforo ou faixa de pedestre**, de acordo com tráfego de pedestres, de automóveis e velocidade da via;
- ⇒ **Equipar pontos de ônibus** com abrigo da chuva e com disponibilização visual de informação sobre linhas de ônibus.