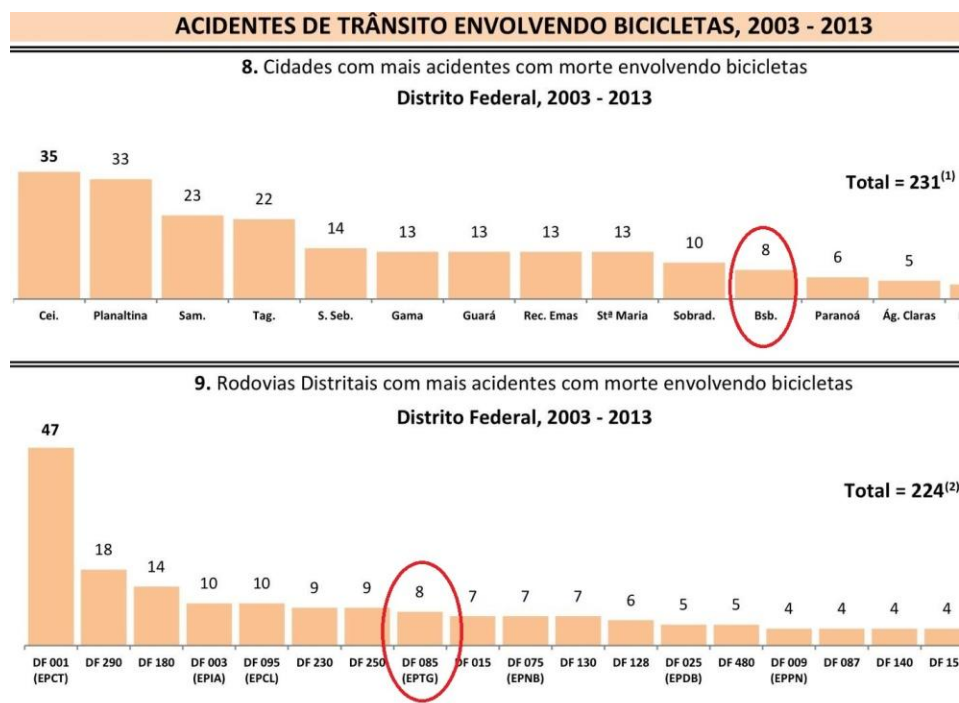


### EPTG: a ciclovia prometida

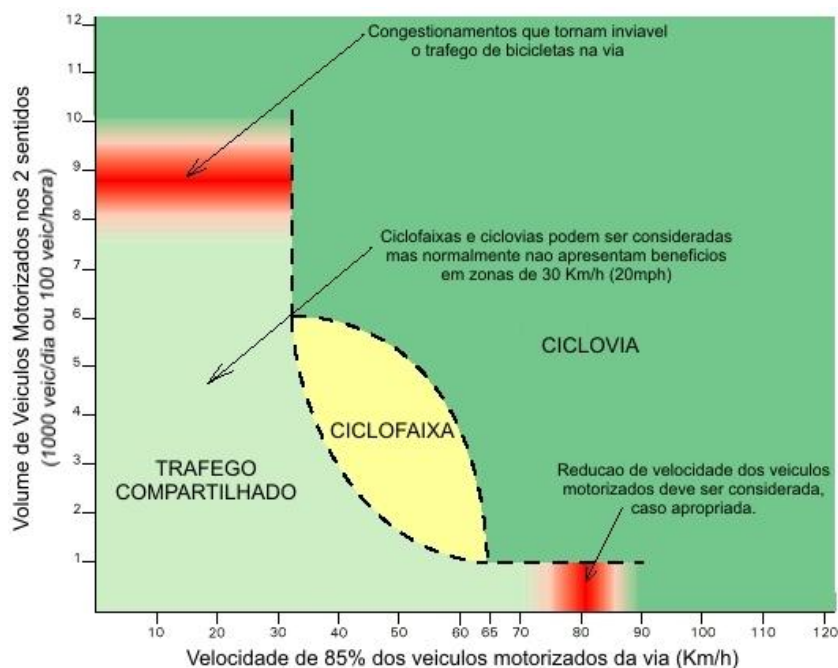
Apesar da existência de proposta desde 2007, a rodovia que conecta as quatro cidades com maior número de postos de trabalho do DF permanece sem ciclovia. Aproximadamente 70% dos postos de trabalho do Distrito Federal se localizam em Brasília, Taguatinga, Ceilândia e Samambaia, de acordo com a CODEPLAN. A Estrada Parque Taguatinga – EPTG passa por essas quatro Regiões Administrativas, se configurando como via relevante para o deslocamento de trabalhadores, inclusive daqueles que optam pela bicicleta por ser um meio de transporte econômico.

De acordo com dados de 2009 coletados para o Plano Diretor de Transporte Urbano de 2011, o deslocamento para o trabalho corresponde ao objetivo de 64,2% dos usuários de bicicletas. Contudo, a ausência da ciclovia na EPTG coloca esses usuários em situação de vulnerabilidade, enfrentando o grande fluxo de carros em alta velocidade. O resultado são fatalidades que poderiam, com o investimento e planejamento do Poder Público, serem evitadas. O caso desta rodovia é alarmante, uma vez que seus 12 km de extensão geraram o mesmo número de mortes de ciclistas que o bairro inteiro do Plano Piloto entre 2003 e 2013, segundo informações do DETRAN.

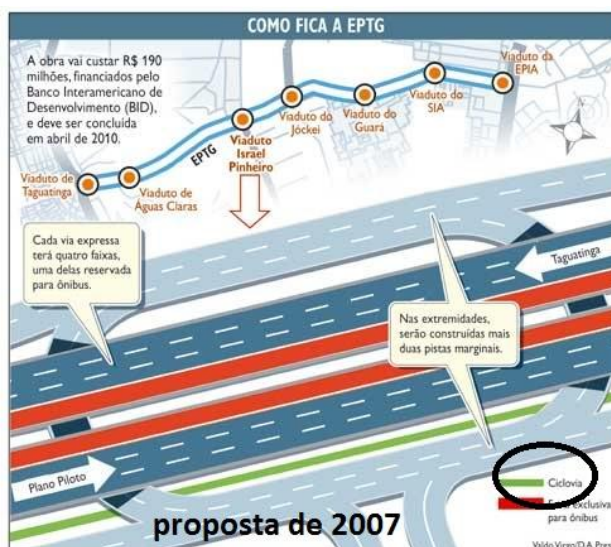


“Construir a ciclovia da EPTG, por exemplo, deveria ser ação prioritária de governo”, afirma texto de 2015 da Companhia de Planejamento do Distrito Federal – CODEPLAN para debate e balanço da implantação das ciclovia no DF. Este artigo, preparado pela engenheira Mônica Soares Velloso, identifica algumas ações efetivas, como a licitação e o acompanhamento de obras, bem como a realização de pesquisa sobre o perfil do ciclista e sobre a demanda atual de deslocamento por meio da bicicleta.

O conhecimento da necessidade da ciclovia da EPTG, no entanto, não é a nova. O projeto da Linha Verde, financiado pelo Banco Interamericano Desenvolvimento – BID na esfera do programa Brasília Integrada, já previa a ciclovia na rodovia.



Para se definir se uma via precisa de infraestrutura cicloviária, avalia-se normalmente a intensidade de tráfego dos veículos e a velocidade da via. A EPTG, por esses dois critérios, deveria ser uma das rodovias prioritárias para receber sua parte dos mais de 400km de ciclovia já entregues pelo GDF, tanto pelas características da via, pela exigência da lei 3.639 de 2005 e pela previsão no projeto original da EPTG financiado pelo BID.



A Política Ambiental do BID (OP-703) exige, como salvaguarda ambiental e social, o cumprimento das normas nacionais e o cumprimento de ações mitigadoras dos impactos ambientais. Assim, a lei 3.639/2005, anterior ao projeto da Linha Verde, deveria ter sido observada. A legislação tornou obrigatório o planejamento de ciclovias nas estradas e em todos os projetos rodoviários (salvo quando o relevo da área fosse um impeditivo).

O Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU de 2008, cuja parte do financiamento era proveniente do BID, originou um documento de planejamento que indicava prazos de início, término e duração para as obras da ciclovia dentro do item de Segurança Viária (número 12). Visando a modernização do sistema de transporte, o planejamento considerava a melhoria da segurança para os meios motorizados e não-motorizados.

As ações deveriam considerar os pontos críticos de acidentes de trânsito para o tratamento com medidas como a construção das passarelas de pedestres e a implantação de ciclovias. A ficha técnica elaborada para a EPTG considerava, dentre outros, 18,8 km de ciclovias (em ambos os sentidos da rodovia) e cinco pontes metálicas para a bicicleta.



**Estrada Parque Taguatinga - EPTG**

**Ficha Técnica**

- 18,8 km de Ciclovias, nos dois sentidos;
- 01 Passagem subterrânea para ciclovias - EPVL;
- 05 Construções de pontes metálicas para ciclovias;
- 17 Estações para transporte coletivo;
- 16 Passagens para pedestres, sendo uma subterrânea.



A licitação e o planejamento dos projetos estavam previstos para 2009 com tempo hábil para sua construção em 2010. Entretanto, as obras da ciclovias não foram iniciadas. As dificuldades ou falta de interesse em planejar obras para o transporte ativo da bicicleta se repetem com o Corredor Sul e o BRT Gama/Santa Maria.

As manifestações dos ciclistas pela ciclovias da EPTG também são recorrentes. Recentemente aconteceram pedais de protesto em 2010, 2014 e 2015 exigindo a construção da ciclovias da EPTG.



2010

# Pedalação na EPTG

Venha comemorar e se divertir no **DIA MUNDIAL SEM CARRO!**  
Pela construção da ciclovia na EPTG

22/9  
quarta-feira  
7H

TRAJETO:  
EPTG (Passarela do Guará) até a Esplanada  
www.pedalacodf.blogspot.com



Foto: Uirá Lourenço

2014



Foto: Grupo Pedáguas

2015



Foto: Chico Carneiro

A demanda não é de um grupo pequeno. Afinal, a EPTG liga Samambaia, Ceilândia, Taguatinga, Águas Claras, Vicente Pires e Guará ao Plano Piloto, cidades que somam mais de 40% da população do DF. A rodovia conecta as quatro cidades com maior participação nos deslocamentos para o Plano Piloto: Ceilândia, Taguatinga, Guará e Samambaia. É papel do governo atender a essa população e prover meios para os que optam por um meio de transporte não-poluente e que valoriza a convivência pacífica no trânsito seguirem em segurança seus caminhos diários.