



REDE DE PROMOÇÃO DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL E DO TRANSPORTE COLETIVO DO DISTRITO FEDERAL – REDE URBANIDADE

Relatório da vistoria realizada pela Rede Urbanidade, no dia 21 de novembro de 2020, na ciclovía do Trevo de Triagem Norte – TTN

Em virtude de informação constante da página do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER-DF acerca da conclusão e da liberação da ciclovía do Trevo de Triagem Norte – TTN aos usuários, com aproximadamente 9 km de extensão, representantes da Rede de Promoção da Mobilidade Sustentável e do Transporte Coletivo do Distrito Federal – Rede Urbanidade¹ compareceram ao local, no dia 21 de novembro de 2020, entre 9h e 12h30, para realizar vistoria das obras, tendo em vista o disposto no artigo 5º da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), e no artigo 2º da Lei Federal no 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), que garantem a gestão democrática e o controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, assim como a participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano.

A diligência foi acompanhada por representantes do blog Brasília para Pessoas, do grupo Pedala Planaltina e das entidades Rodas da Paz, Bike Anjo

¹ Com o propósito de assegurar a efetividade da participação da sociedade no processo de elaboração, implementação e fiscalização da política local de mobilidade urbana e, em última análise, o respeito aos direitos e garantias relacionados a essa política, foi instituída, em novembro de 2019, a Rede de Promoção da Mobilidade Sustentável e do Transporte Coletivo do Distrito Federal – Rede Urbanidade, composta por representantes da sociedade civil organizada e do MPDFT, cujo objetivo principal é a criação de espaço democrático de discussão, articulação e busca de soluções compartilhadas para as questões relacionadas à mobilidade urbana, na perspectiva do desenvolvimento sustentável.

e Andar a Pé, pelo bike repórter Afonso Moraes, pelo titular da 1ª Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística – Prourb, promotor de justiça Dênio Augusto de Oliveira Moura, pelo Coordenador de Mobilidade Ativa da Secretaria de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal – SEMOB, arquiteto Bruno Amaral, e pelo engenheiro do DER-DF Paulo Robert.



A seguir serão elencados os aspectos positivos e negativos verificados pela Rede Urbanidade durante a inspeção, ressaltando-se a possibilidade de inclusão de novas observações em vistorias posteriores:

1) Pavimentação

No geral, a pavimentação das ciclovias do TTN tem boa apresentação, embora não tenham sido realizadas avaliações técnicas acerca da durabilidade do revestimento asfáltico aplicado. Em princípio, o revestimento asfáltico proporciona rolamento mais agradável e maior aderência que o concreto, além de ser menos vulnerável às consequências da dilatação, como rachaduras, fendas e sobreposição de placas, comuns em ciclovias de concreto do Distrito Federal.



2) Largura

A largura das ciclovias mostra-se apropriada para o local, porém, foram observados estreitamentos de pista, compartilhamentos com calçadas e obstáculos perigosos em determinados trechos, como mostra a imagem a seguir, em que postes de eletricidade foram deixados no meio da ciclovia, expondo os usuários a risco de acidentes.



Em muitos trechos, a ausência de calçadas fará com as ciclovias também sejam bastante utilizadas por pedestres, o que pode ser fonte de possíveis conflitos. É o caso dos viadutos, por exemplo, em que as passagens laterais foram pintadas como ciclovias, sem maiores cuidados para disciplinar o compartilhamento desses espaços.

3) Sinalização horizontal

Embora a sinalização horizontal ainda não estivesse concluída no momento da vistoria, o padrão utilizado (faixas contínuas brancas e vermelhas nas laterais, faixa amarela tracejada ou contínua ao centro e pintura vermelha margeada por faixas tracejadas brancas nos cruzamentos) permitia boa visualização. Porém, não foram realizadas análises técnicas acerca da durabilidade e da capacidade reflexiva da tinta aplicada na sinalização horizontal, sobretudo nos locais de cruzamento, em que pode haver maior desgaste em razão do tráfego intenso de veículos motorizados.



Nos trechos em que há compartilhamento da via por ciclistas e pedestres, é importante que haja sinalização indicativa (horizontal e vertical), inclusive para fins de redução de velocidade, com o objetivo de se evitar possíveis conflitos.

4) Sinalização vertical

A ausência de placas indicativas sobre destinos, distâncias e descidas/subidas íngremes pode dificultar bastante a orientação dos ciclistas sobre o melhor caminho a percorrer (cidades, bairros, pontos de interesse etc.),

especialmente em razão da complexidade do traçado da ciclovia, que será examinado em item próprio.

Também se aplica aqui o que foi dito no item anterior, em relação à necessidade de sinalização dos trechos em que há compartilhamento da via por ciclistas e pedestres.

Outros aspectos relacionados à sinalização vertical serão tratados no item dedicado aos cruzamentos.

5) Iluminação

A vistoria foi realizada no período da manhã, o que impossibilitou a avaliação adequada da iluminação no local. De todo modo, foi possível observar que alguns trechos da ciclovia do TTN não possuem nenhum tipo de iluminação e que, em outros locais, há apenas a iluminação voltada para os automóveis, circunstância que certamente prejudicará a segurança dos usuários no horário noturno, por dificultar a visualização de outros ciclistas, de obstáculos e da própria sinalização. Além disso, o receio de assaltos e outros crimes, decorrente da falta de iluminação adequada, também pode inibir o uso da ciclovia à noite, por pessoas que gostariam de voltar do trabalho de bicicleta, com direção ao Lago Norte, Sobradinho e Planaltina, por exemplo. Outros aspectos relacionados à iluminação serão tratados no item dedicado aos cruzamentos.

5) Drenagem pluvial

Observou-se que, em vários trechos do percurso, não houve tratamento adequado para canalização de águas pluviais, com vistas a evitar erosões e/ou acúmulo de água e resíduos na superfície da ciclovia, o que pode comprometer não apenas a segurança dos usuários, mas a própria durabilidade das obras. Em determinados pontos, a ausência de estruturas de contenção nos taludes e aterros, como muros de arrimo, já tem provocado o surgimento de erosões que em pouco tempo poderão prejudicar a estrutura da ciclovia.





6) Cruzamentos

Os cruzamentos com vias dedicadas a veículos automotores são pontos sensíveis de toda ciclovia, em que a atenção de motoristas e ciclistas deve ser redobrada. De acordo com o artigo 44 do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997), “Ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento, o condutor do veículo deve demonstrar prudência especial, transitando em velocidade moderada, de forma que possa deter seu veículo com segurança para dar passagem a pedestres e a veículos que tenham o direito de preferência”. Além disso, o § 2º do artigo 29 do CTB prevê que, “Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres”. Tais disposições, por si sós, já justificariam a revisão da política atual do GDF de sempre dar a prioridade aos carros nos cruzamentos com ciclovias, independentemente do local. Nos locais em que há compartilhamento da via, por exemplo, foi dada prioridade aos pedestres nos cruzamentos, mediante implantação de faixas de pedestre, mas o mesmo tratamento não foi reservado aos ciclistas.

Por outro lado, a infraestrutura cicloviária também deve ser dotada de mecanismos que reduzam ao máximo as possibilidades de colisão, de modo a induzir os motoristas a adotarem as cautelas necessárias nesses locais. A rigor,

medidas de moderação de tráfego (*traffic calming*), como a redução obrigatória da velocidade dos veículos automotores para 30 km/h, deveriam ser obrigatórias em todas as intersecções com ciclovias, para que os motoristas tenham tempo suficiente de percepção e reação, em caso de passagem de ciclistas pelos cruzamentos.

No caso de um complexo viário como o TTN, esse cuidado deve ser ainda maior, devido à alta velocidade permitida nas vias que o integram. Em alguns pontos, como nos cruzamentos com a BR-020, o Eixo Rodoviário, o Eixinho e a via de acesso ao Lago Norte, o ideal seria a instalação de semáforos com botoeiras, que pudessem ser acionados pelos ciclistas, com tempo de resposta razoável, além da redução do limite de velocidade dos automóveis antes dos pontos de travessia e da implantação de equipamentos de fiscalização eletrônica.

Outro aspecto importante verificado durante a vistoria foi a ausência de rampas ou de rebaixamento dos meios-fios em vários cruzamentos, ou, ainda, a existência de rampas defeituosas ou inadequadas (algumas delas entrecortadas por canaletas para escoamento de água), o que, além de dificultar o tráfego de ciclistas, sobretudo idosos, crianças e pessoas com mobilidade reduzida, pode aumentar os riscos de pneus furados, quedas e colisões. Tais dificuldades podem se agravar em condições de baixa visibilidade ou de chuva. O ideal seria a elevação dos trechos de cruzamento da ciclovia (travessia elevada), em vez do rebaixamento dos meios-fios ou a construção de rampas, pois isso contribuiria para aumentar a visibilidade desses locais e para obrigar os automóveis a reduzir a velocidade.

Em outros locais, foi observada a existência de aclives/declives acentuados na aproximação dos cruzamentos, tornando esses pontos de travessia ainda mais inseguros para ciclistas menos experientes.

A sinalização (horizontal e vertical) nos cruzamentos merece atenção especial, não apenas para os ciclistas, mas, principalmente, para os motoristas, que muitas vezes trafegam no local em alta velocidade, mediante adoção de mecanismos como lombadas ou sonorizadores, placas indicativas do cruzamento

com a ciclovia e da obrigatoriedade de redução de velocidade, além de iluminação adequada, a exemplo da que é utilizada em algumas faixas de pedestre.



Descontinuidade da ciclovia e falta de sinalização horizontal no cruzamento do início do Lago Norte



Ausência de rampa/rebaixamento de meios-fios no cruzamento com a L4

7) Estruturas de proteção

Sem prejuízo da adoção de medidas para redução da velocidade dos automóveis, alguns trechos da ciclovia do TTN requerem a implantação de defensas metálicas ou barreiras New Jersey para proteção dos ciclistas, devido ao alto fluxo de veículos motorizados.

A instalação dessas estruturas também se mostra necessária em trechos da ciclovia margeados por taludes ou ribanceiras, com o objetivo de evitar possíveis quedas.

Observou-se igualmente que em alguns locais a ciclovia foi instalada entre a pista dedicada aos automóveis e o *guard rail*, o que pode se transformar em mais um perigo caso algum automóvel venha a perder o controle da direção e projetar um ciclista contra essa estrutura metálica.

Nos locais onde já existem essas estruturas, é importante que não sejam deixadas pontas ou partes cortantes que possam causar ferimentos nos ciclistas, como se vê na imagem a seguir:



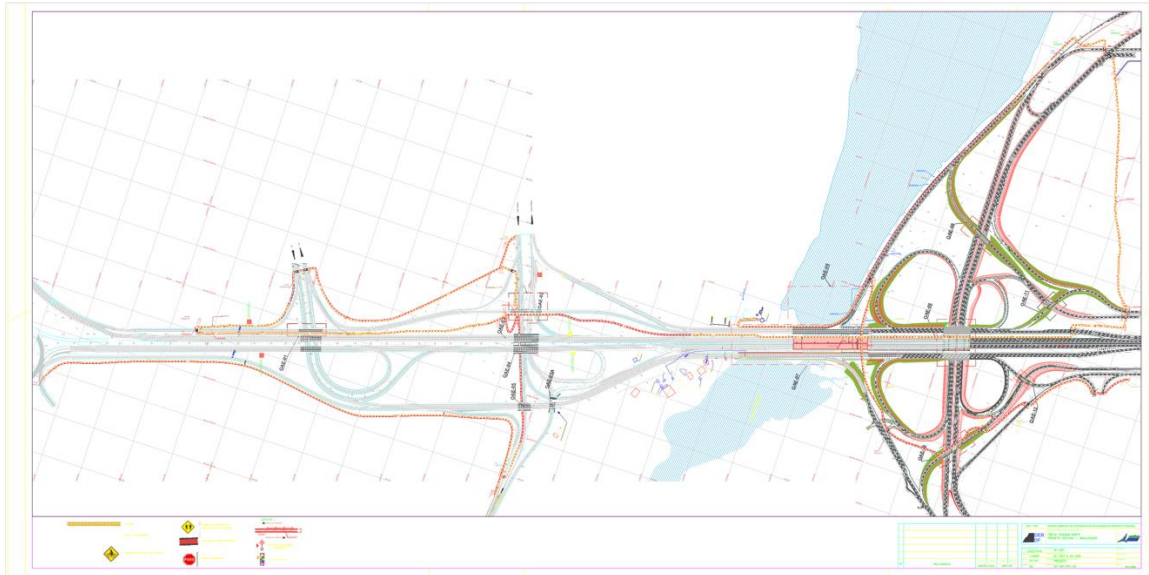
Estrutura pontiaguda e cortante voltada para a ciclovia

8) Traçado

A partir da observação do traçado, é possível constatar facilmente que a mobilidade ativa não recebeu a prioridade devida no projeto de construção do TTN, a despeito das previsões contidas nos artigos 5º e 6º da Lei Federal nº 12.587/2012, que asseguram justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana; e prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado. A impressão que se tem é que a ciclovia foi tratada como apenso de menor importância, sem o estudo adequado sobre as necessidades de deslocamento e sem os cuidados exigidos para garantir o conforto e a segurança dos usuários.

Os ciclistas são obrigados a dar voltas enormes para acessar os pontos de cruzamento ou para chegar ao destino desejado, em meio ao emaranhado de pistas e viadutos, o que acaba dificultando o uso da bicicleta como meio de transporte. Isso pode ser verificado, por exemplo, no acesso ao Lago Norte, passando pela Floricultura, e na grande volta que se deve dar para acesso à Granja do Torto e a Sobradinho. Não se pode deixar de registrar, por outro lado,

que a beleza cênica de alguns trechos tem grande potencial turístico e recreativo, sobretudo no retorno ao Plano Piloto.



9) Continuidade

No quesito continuidade, a ciclovia do TTN padece do mesmo problema de outras regiões do Distrito Federal. Em determinados pontos, a via não se conecta a outras rotas cicláveis e simplesmente desaparece, deixando os ciclistas sem alternativas seguras de caminho, sendo obrigados a utilizar as calçadas ou a disputar espaço com motoristas em alta velocidade, conforme se verifica nas imagens a seguir:

a) Ausência de ciclovia no sentido Sobradinho – Asa Norte



Ciclistas saem da ciclovia para seguir no sentido Asa Norte.
Uirá Lourenço



Grupo de ciclistas disputa espaço com os motoristas.
Uirá Lourenço

b) Falta de continuidade no Eixinho W



Interrupção da ciclovia na SQN 116 (Eixinho W).
Uirá Lourenço

c) Falta de conexão com a W3 Norte e outras vias no final da Asa Norte, prejudicando o acesso aos supermercados, centros comerciais, clínicas e hospitais existentes na região



Ausência de ciclovia no final da W3 Norte, próximo ao hospital Santa Helena.



Ausência de espaço próprio para ciclistas entre a W3 e a L4 Norte. *Uirá Lourenço*

d) Falta de continuidade no acesso ao Lago Norte



Interrupção da ciclovia no acesso ao Lago Norte. *Uirá Lourenço*



Alto risco para ciclistas no acesso ao Lago Norte. *Uirá Lourenço*

e) Falta de continuidade no início do Lago Norte



Interrupção da ciclovia no início do Lago Norte. *Uirá Lourenço*



Ciclistas se arriscam entre os carros em alta velocidade.

f) Falta de conexão com o Parque Vivencial do Lago Norte



A ciclovia passa ao lado, mas não se conecta com o parque

g) Falta de continuidade no trecho que liga o Lago Norte à Epia Norte



Interrupção da ciclovia no trecho que liga o Lago Norte à Epia Norte

10) Arborização

No trecho percorrido, não foi observado o plantio de árvores ao longo da ciclovia, elemento importantíssimo para tornar o passeio ou o transporte por bicicleta mais agradável e menos cansativo, por amenizar o calor e a baixa umidade do Distrito Federal. O único tratamento paisagístico verificado foi a colocação de grama nas laterais da ciclovia em alguns trechos. De qualquer forma, a

arborização da ciclovia do TTN deve ser feita com cuidado para que não haja bloqueio da iluminação no período noturno e para que, no futuro, as raízes das árvores não danifiquem o pavimento asfáltico.

11) Outros aspectos observados

Para além dos aspectos cicloviários, o projeto do TTN apresenta outros pontos bastante críticos, relacionados ao tratamento de pedestres e usuários do transporte público coletivo.

a) Travessias arriscadas para pedestres

De início, as próprias dimensões do complexo, associadas à alta velocidade dos automóveis que transitam pelo local, já se mostram hostis à circulação de pedestres, fato agravado pela inexistência de calçadas e de locais seguros para travessia. Com isso, restam prejudicados outros elementos essenciais à mobilidade urbana: a acessibilidade e a integração entre os diferentes modais.

De fato, a exemplo do que já ocorre ao longo do Eixo Rodoviário, não existem locais seguros para passagem de pedestres no complexo do TTN, deixando vulneráveis as pessoas que precisam atravessar as pistas largas que existem no local. Essa situação é agravada pelo excesso de velocidade e pelo intenso fluxo de veículos na região. É o que se verifica, por exemplo, nas proximidades da ponte do Bragueto e no Eixo Rodoviário, na altura das quadras 116 e 216 Norte, onde há fluxo significativo de pedestres, que precisam correr entre os carros em alta velocidade para atravessar. As possíveis linhas de desejo dos pedestres ficam demarcadas nos canteiros gramados das pistas que passam por esses locais.



b) Precariedade da infraestrutura para usuários do transporte coletivo

Além das dificuldades de acesso aos locais de embarque e desembarque, em razão das distâncias e da mencionada ausência de locais seguros de travessia, os usuários do transporte público coletivo ainda têm de enfrentar a precariedade e o desconforto das paradas de ônibus que servem o complexo do TTN, assim como a falta de informações sobre linhas e horários dos ônibus que passam pelo local. Além de pequenos para a quantidade de passageiros, alguns abrigos estão instalados em locais mal iluminados e desprovidos de calçadas acessíveis, o que configura um desrespeito às pessoas que dependem do sistema de transporte coletivo do Distrito Federal. Como se trata de uma obra nova, seria importante que houvesse uma revisão de toda a infraestrutura voltada para os usuários do STPC e da integração das paradas de ônibus com o sistema de mobilidade ativa (ciclovias e calçadas).



Pontos de ônibus na região do TTN. Uirá Lourenço

c) Inexistência de faixas exclusivas para ônibus e de preparação do pavimento para o BRT Norte

Segundo foi divulgado recentemente pela imprensa, o GDF pretende colocar pavimento de concreto nas faixas de ônibus da W3 Sul, para evitar a deformação que costuma ocorrer nas pistas em decorrência do tráfego intenso de veículos pesados. Essa medida é especialmente necessária nos trechos destinados ao BRT, em razão do porte dos veículos utilizados por esse modal. No entanto, nenhuma intervenção nesse sentido foi observada nas pistas do TTN, conquanto se encontre em execução o projeto do BRT Norte, que deve passar pelo local. Além da ausência de pistas de concreto, também não houve demarcação de faixas exclusivas para ônibus, a exemplo do que vem ocorrendo em outras vias do Distrito Federal, com o objetivo de garantir eficiência e confiabilidade ao sistema de transporte coletivo.

d) Implantação do Terminal Multimodal da Asa Norte (TAN)

Importante esclarecer, ainda, como se dará a integração do complexo viário do TTN, incluindo ciclovias, calçadas, pontos de travessia de ciclistas e pedestres, com o futuro Terminal Multimodal da Asa Norte (TAN), em virtude da prioridade assegurada pela legislação ao transporte coletivo e aos meios de deslocamento não motorizados. De fato, durante a vistoria não foi possível verificar como se dará essa integração, a despeito da importância desse terminal para a racionalização do sistema de transporte coletivo do Distrito Federal e para redução da sobrecarga existente na Rodoviária de Brasília.

CONCLUSÕES:

Nos termos do artigo 14, inciso II, da Lei Federal nº 12.58/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), é direito dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana “participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana”.

A obra do TTN justifica a preocupação do legislador em garantir que projetos dessa natureza sejam prévia e efetivamente discutidos com os contribuintes e, principalmente, com seus futuros usuários, com o propósito de garantir eficiência, respeito ao meio ambiente, acessibilidade, transparência e economicidade na satisfação dessa necessidade básica do ser humano: o ir e vir. Afinal, a mobilidade é elemento indispensável à qualidade de vida e ao exercício do direito à cidade.

Esse é o objetivo principal da Rede Urbanidade: garantir a efetiva participação da sociedade no processo decisório relacionado à mobilidade urbana, sob a perspectiva do desenvolvimento sustentável.

Infelizmente, no caso do TTN, referido direito de participação foi mitigado ao extremo, não permitindo que as reais necessidades dos cidadãos, sobretudo dos pedestres, ciclistas e usuários do transporte coletivo, fossem contempladas no projeto que veio a ser executado. Consoante salientado

anteriormente, o TTN simplesmente reproduziu a cultura arraigada no Distrito Federal de priorizar o transporte individual motorizado, em detrimento do meio ambiente e das necessidades de deslocamento de grande parte da população.

A essa altura, resta aos integrantes da Rede Urbanidade e à sociedade em geral exigir, na medida do possível, a correção das falhas verificadas na concepção e na execução do projeto do TTN, com o intuito de minimizar os impactos negativos que essa obra pode trazer para os adeptos da mobilidade ativa e para os usuários do transporte coletivo, além de permanecer vigilantes para garantir que a participação social seja efetiva em outros projetos do gênero.

Nesse sentido, a Rede Urbanidade vem à presença das autoridades competentes para pleitear a correção das falhas acima mencionadas antes do recebimento definitivo da obra, nos termos do artigo 73 e 76 da Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993², colocando-se à disposição das autoridades competentes para os esclarecimentos que se fizerem necessários. Requer, assim, a manifestação dos órgãos responsáveis sobre as medidas que serão adotadas em relação a cada um dos problemas apresentados.

Brasília, 17 de dezembro de 2020.

REDE URBANIDADE

² Art. 73. Executado o contrato, o seu objeto será recebido:

I - em se tratando de obras e serviços:

a) provisoriamente, pelo responsável por seu acompanhamento e fiscalização, mediante termo circunstanciado, assinado pelas partes em até 15 (quinze) dias da comunicação escrita do contratado;

b) definitivamente, por servidor ou comissão designada pela autoridade competente, mediante termo circunstanciado, assinado pelas partes, após o decurso do prazo de observação, ou vistoria que comprove a adequação do objeto aos termos contratuais, observado o disposto no art. 69 desta Lei;

[...]

§ 2º O recebimento provisório ou definitivo não exclui a responsabilidade civil pela solidez e segurança da obra ou do serviço, nem ético-profissional pela perfeita execução do contrato, dentro dos limites estabelecidos pela lei ou pelo contrato.

[...]

Art. 76. A Administração rejeitará, no todo ou em parte, obra, serviço ou fornecimento executado em desacordo com o contrato.