



BICICLETA: SEGURANÇA NO TRÂNSITO E MOBILIDADE

Audiência Pública

**Comissão de Direitos Humanos e
Legislação Participativa**

Brasília/DF – 19 de fevereiro de 2018



A UCB – UNIÃO DE CICLISTAS DO BRASIL

Associação de instituições de ciclistas e ciclistas que atuam na promoção e de demais instituições civis e empresas privadas que apoiam a promoção da bicicleta como meio de mobilidade:

- Associadas Instituições Atuantes: 39
- Associadas Instituições Apoiadoras: 21
- Associadas Empresas Apoiadoras: 24
- Associados Indivíduos: 1.324

A UCB possui associados/as em todos estados e no Distrito Federal



Associação
Cicloverde
de Ciclismo



Associação
Brasileira
de Ciclistas



ACICDF
Associação de
Ciclistas do
Distrito Federal

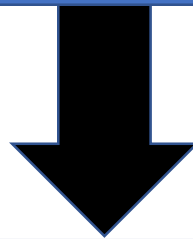


CICLOSAN
Associação dos
Ciclistas de
Santos e Região



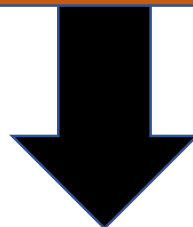
1

A bicicleta é irrefutável...



2

... e é preciso recuperar o atraso histórico...



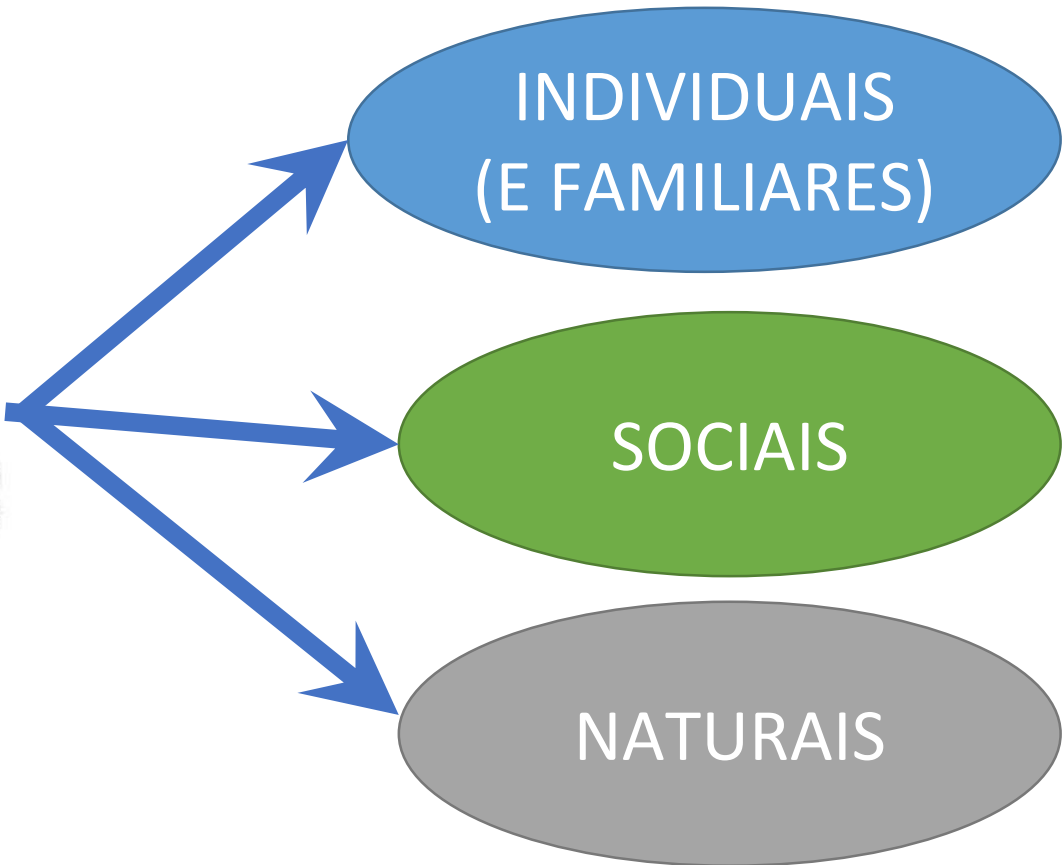
3

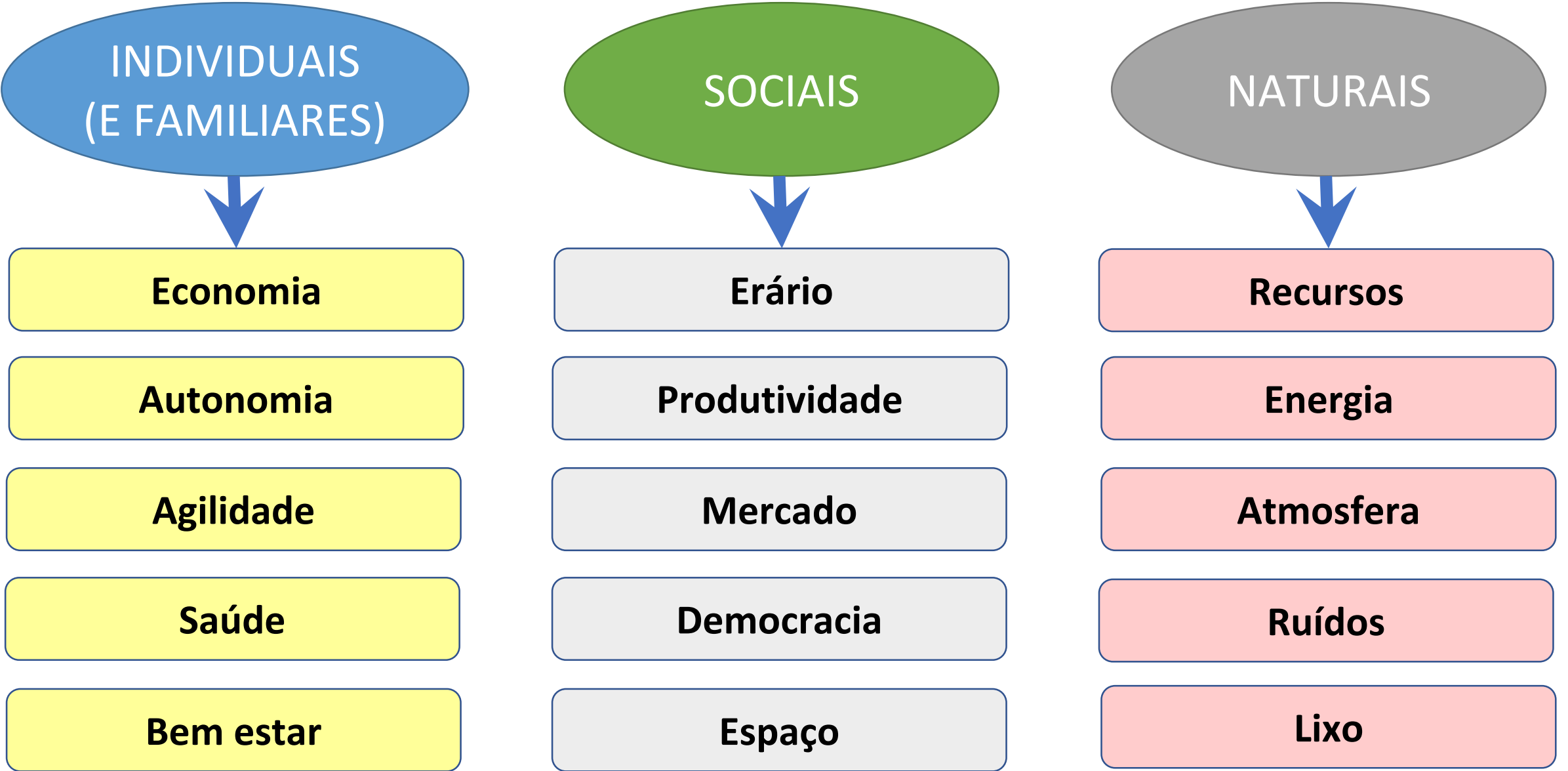
... criando novas gerações de ciclistas.

1

A bicicleta é irrefutável...

Benefícios da Bicicleta

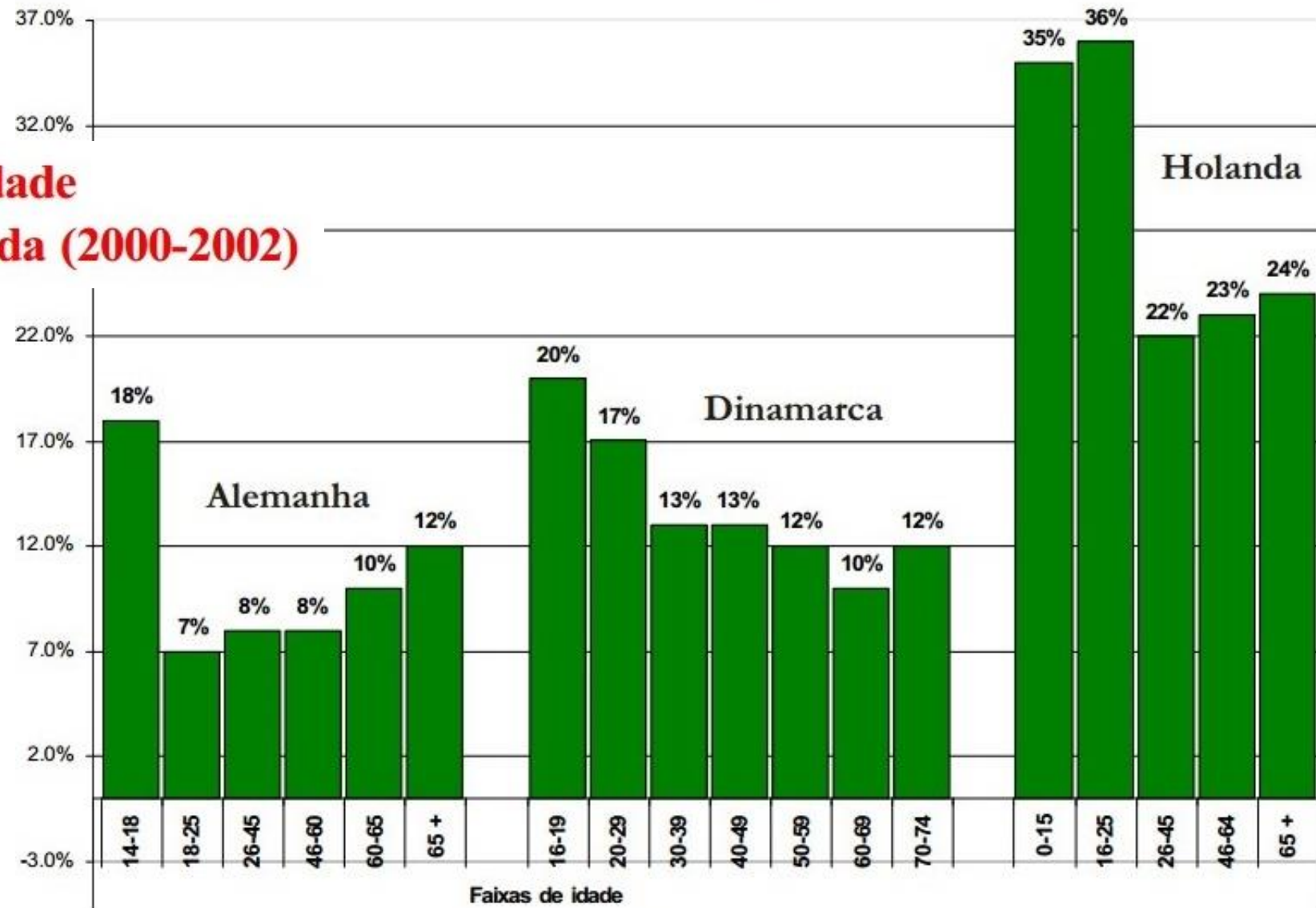




2

... e é preciso recuperar o atraso histórico...

Uso da bicicleta por faixa de idade Alemanha, Dinamarca e Holanda (2000-2002)



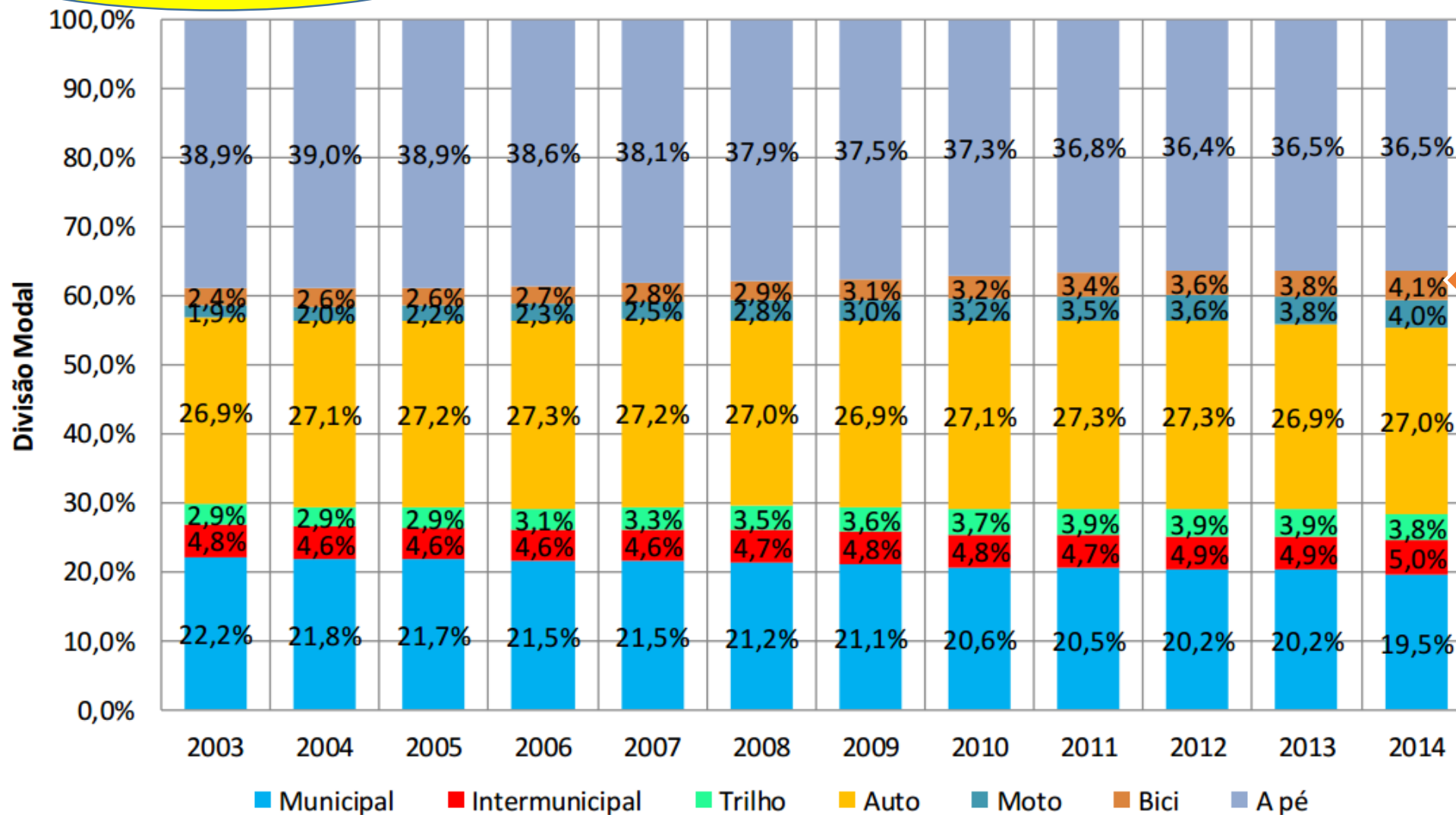
**Apesar de uma
expressiva frota...**

**FROTA:
70 A 80 MILHÕES
DE BICICLETAS NO
BRASIL**

*Fonte: Abradibi e
Abraciclo*

... baixo índice de utilização!

Gráfico 7 – Evolução da divisão modal

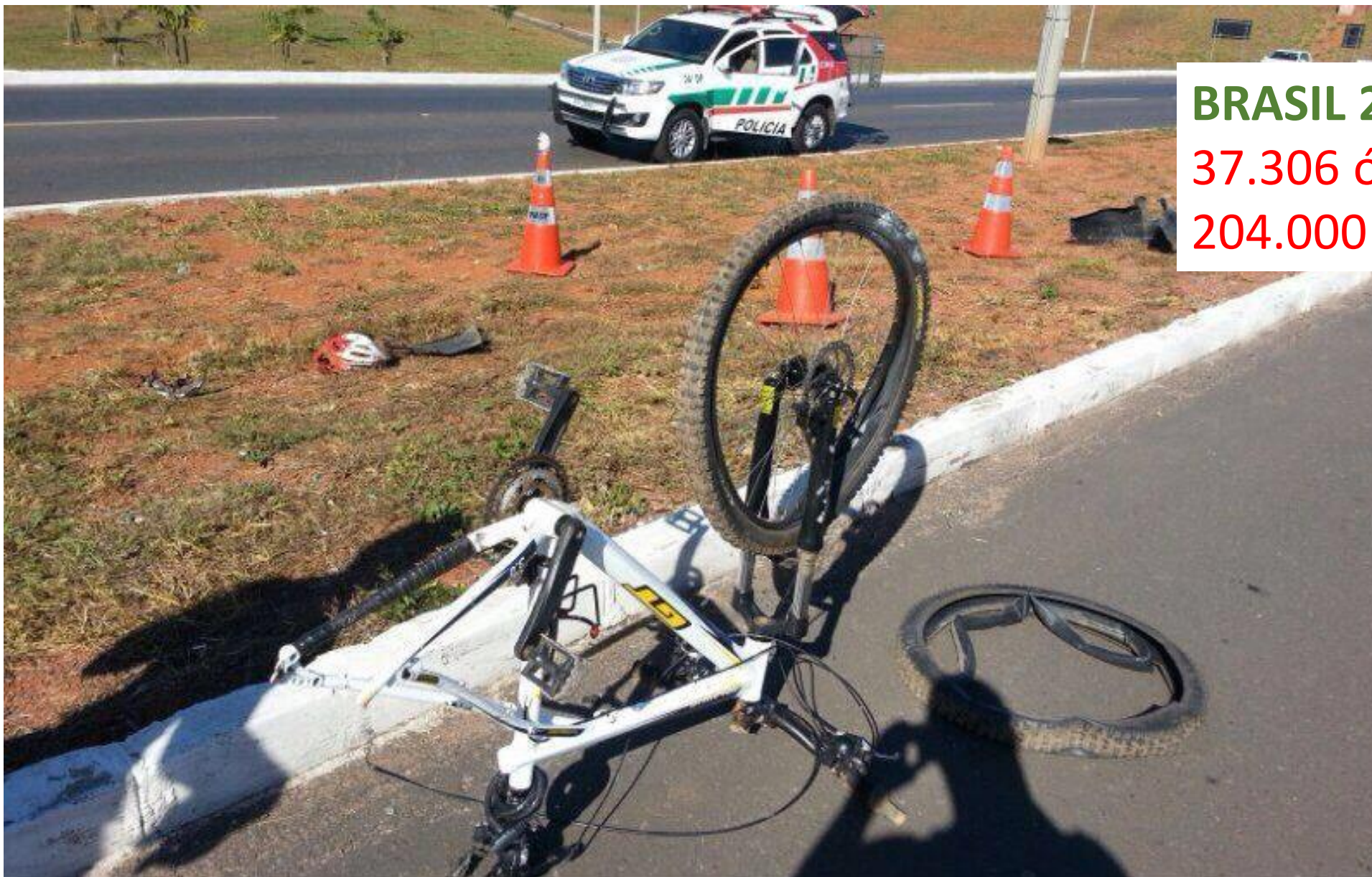


Só 4,1% !

Fonte: ANTP,
2016

**Por quê a bicicleta
ainda é pouco
utilizada?**





BRASIL 2016

37.306 óbitos

204.000 feridas/os

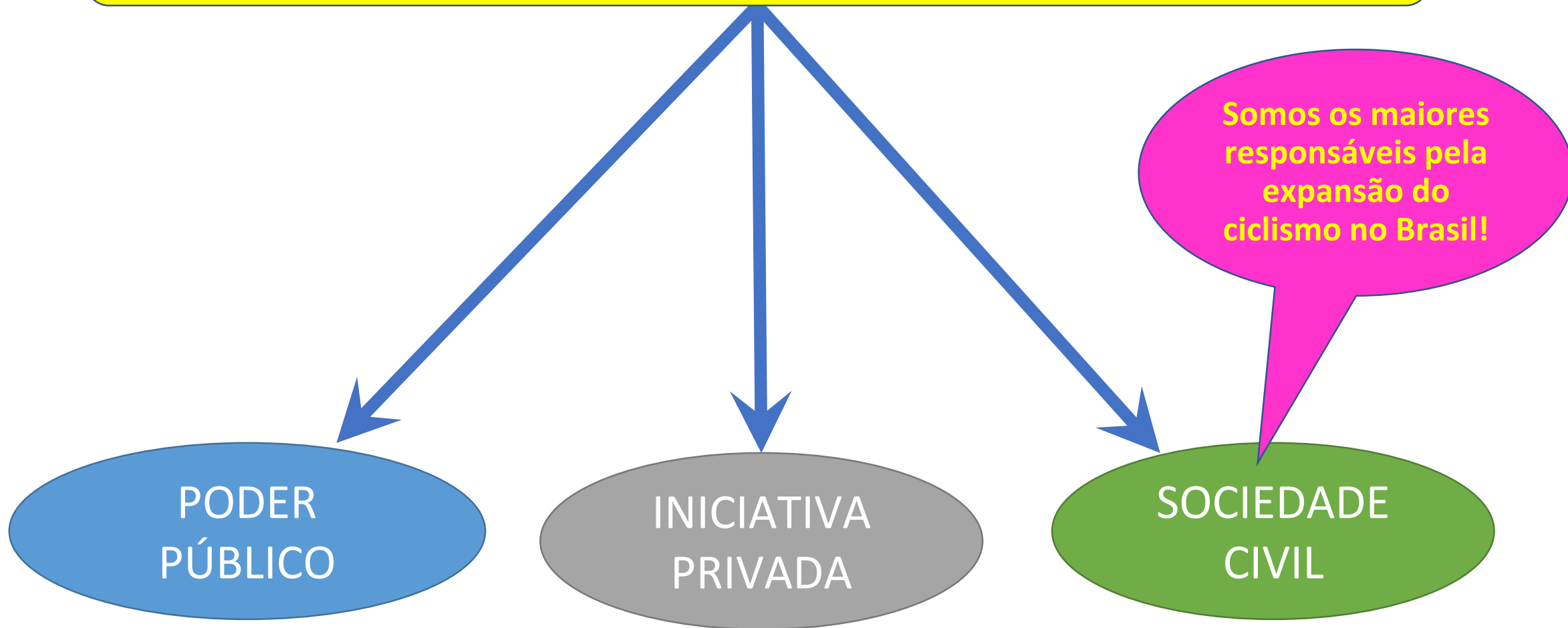
MORTOS	RIO (ESTADO)	SÃO PAULO (CAPITAL)	BRASIL
Pedestres	843	530	8.220
Ciclistas	86	40	1.348
Motociclistas e motoristas de triciclos	486	380	12.040
Ocupantes de automóveis e caminhonetes	455	185	10.084
Ocupantes de caminhões	33	5	818
Ocupantes de ônibus	25	11	173
Sem informações	763	74	9.83

Fonte: Datasus/Ministério da Saúde

3

... criando novas gerações de ciclistas.

AÇÕES CONSISTENTES, INTEGRADAS E CONTINUADAS



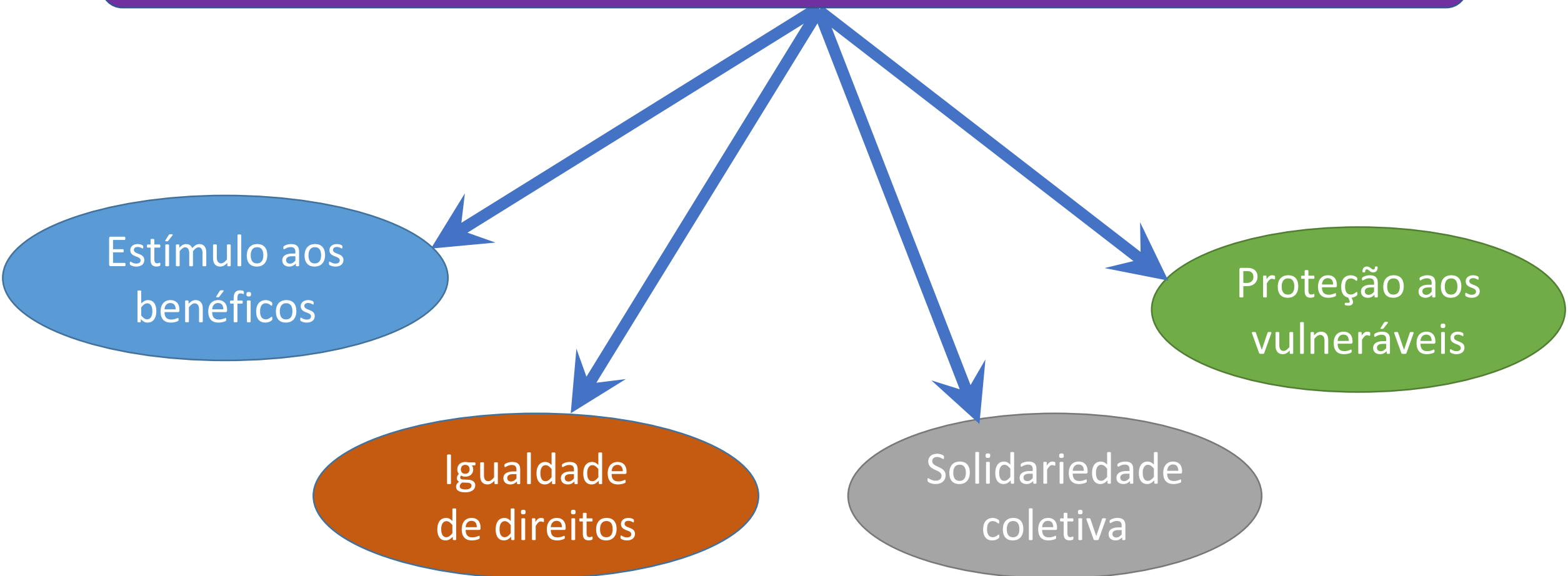
JUSTIÇA SOCIAL

Estímulo aos
benéficos

Igualdade
de direitos

Solidariedade
coletiva

Proteção aos
vulneráveis



I

A **bicicleta** tem enorme **potencial** para melhorar **mobilidade urbana** nos centros urbanos e também na **redução** de **atropelamentos** no trânsito.

- I É preciso repensar **urgentemente** os modelos de mobilidade urbana adotados pelas cidades que têm **priorizado** o uso do transporte **individual motorizado** sobre o individual **não-motorizado** ou mesmo sobre o **coletivo motorizado**.



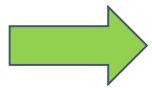
Fotos: Uirá Lourenço

As propostas da UCB são realizadas com base no princípio **máximo de proteção** suprema à **VIDA** e em prol da **segurança** e comodidade das pessoas.

O **Projeto de Lei nº 8085**, de **2014** do **Senado Federal**, que altera a **Lei nº 9.503**, de 23 de setembro de **1997** que institui o **Código de Trânsito Brasileiro**, que tramita em Comissão Especial da Câmara dos Deputados.

➡ No **Art 21** do atual **CTB** "**Compete** aos órgãos e entidades executivos rodoviários da **União**, dos **Estados**, do **Distrito Federal** e dos **Municípios**, no âmbito de sua circunscrição: (...) II – **planejar, projetar, regulamentar e operar** o **trânsito** de veículos, de **pedestres** e de animais, e **promover** o **desenvolvimento da circulação e segurança de ciclistas**."

Destacamos **cinco artigos** baseados no 2º relatório preliminar da Comissão Especial e que **adequam** o texto do **CTB** à nova perspectiva trazida pela **Lei 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana)**, na qual **ressalta** e **prioriza políticas públicas** para os **modais ativos** (por propulsão humana - pedestres e ciclistas), colocando os mesmos no **topo** da hierarquia da **mobilidade urbana**.



Art. 31. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:

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

 **Art. 56.** ~~Os condutores de bicicletas só poderão circular nas vias abertas à circulação de veículos motorizados utilizando capacete de segurança e, à noite, além do capacete, utilizando vestuário dotado de dispositivo retrorrefletivo, de acordo com as especificações do Contran.~~

VETAR



Art. 61 Nas vias urbanas e nas estradas, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, **faixa compartilhada** ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, preferencialmente próximo ao bordo direito **nas faixas laterais** da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.

§ 1º É proibido o tráfego de bicicletas em vias urbanas de trânsito rápido e rodovias, ~~salvo quando houver acostamento ou faixas de rolamento próprias.~~

§ 2º O órgão ou entidade com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado ~~o trecho com ciclofaixa.~~

READEQUAÇÃO DOS PARÁGRAFOS

§ 1º **Em vias locais de velocidade igual ou inferior a 30km/h** o órgão ou entidade com circunscrição sobre a via poderá autorizar **a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo sem a necessidade de ciclofaixa.**

READEQUAÇÃO DOS PARÁGRAFOS (continuação do ART. 61)

§ 2º As situações que caracterizam a **impossibilidade** de uso da **ciclovia** ou **ciclofaixa** são definidas pelo próprio **ciclista** durante seu **percurso**, como: existência de falhas, buracos, interferências ou descontinuidade das ciclovias ou ciclofaixas, acúmulo de sujeira, folhas ou frutas nas ciclovias ou ciclofaixas, necessidade de fazer conversões, travessias, retornos, **uso da bicicleta em velocidades não compatível com a circulação em ciclovias ou ciclofaixas**, entre outros.

§ 3º É **garantida a circulação de bicicleta em qualquer via urbana** com velocidade de até **40km/h** havendo ou não estrutura cicloviária.



Criação do item 'a' no Art. 31, II.

Art. 31. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas a circulação obedecerá às seguintes normas:

II - o condutor deverá guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu e os demais veículos, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade e as condições do local, da circulação, do veículo e as condições climáticas;

a) ao ultrapassar ciclistas e veículos de tração animal em vias com mais de uma faixa de rolamento no mesmo sentido, os veículos motorizados deverão transpor de faixa, em velocidade compatível para a ação.



Art. 205 Parar o veículo.

XXI – Sobre ciclovias ou ciclofaixas.

Infração – grave;

Penalidade – multa;

Medida administrativa – remoção do veículo.



E finalizando sobre a **PL 8085/2014**:



Art. 244. Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito:

XIII – ao ultrapassar ciclista; Infração – gravíssima;

Penalidade – multa e suspensão do direito de dirigir.



I
Mas não poderíamos deixar de falar da
RESOLUÇÃO 706/2017 do **CONTRAN**...



Art. 1º Esta Resolução dispõe sobre o procedimento de autuação referente às infrações de **responsabilidade de pedestres e de ciclistas** expressamente mencionadas nos casos previstos nos artigos 254 e 255, do Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

Art. 2º Constatada a infração pela autoridade de trânsito ou por seu agente será lavrado o Auto de Infração na forma definida nesta Resolução.

§ 1º O auto de infração de que trata o caput deste artigo será lavrado pela autoridade de trânsito ou por seu agente:

I - por anotação em documento próprio; ou

II - por registro em talão eletrônico, atendido o procedimento definido pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.

NOTA PÚBLICA: POR QUE É INJUSTO MULTAR PEDESTRES
E CICLISTAS

<http://www.uniaodeciclistas.org.br/manifestacoes/injusto-multar-pedestres-e-ciclistas/>

Requerimento enviado à Defensoria Pública da União - DPU UCB em conjunto com a ONG Rodas da Paz:

(...)O **espaço** de **circulação** das nossas **cidades**, no entanto, priorizou historicamente a **fluidez** de **veículos motorizados individuais**. A **largura** das ruas, a **configuração** dos **cruzamentos**, até os **tempos dos semáforos** foram **planejados** a partir da lógica desses **veículos**.

(...) Com isso, as **pessoas** que se **deslocam a pé** ou de **bicicleta** são **colocadas constantemente** em **situações de insegurança** ao **transitarem** pelas **ruas das cidades brasileiras**. Por outro lado, **quando um motorista viola** ou **ignora** uma sinalização, ele está infringindo uma sinalização e **infraestrutura construída especificamente para ele**.

(...)Portanto, a **aplicação de multas a pedestres e ciclistas não se apresenta** como uma **solução efetiva** para **resolver** os problemas de **mobilidade urbana e da convivência nas ruas**. Para tal o **espaço urbano** precisa ser **readequado, repensado, redesenhado** através de **intervenções físicas**, de modo a **promover** uma maior **equidade** e **justiça sócio-espacial**. O **comportamento das pessoas** está **diretamente ligado** às **condições do espaço** que lhes é **oferecido**.

(...) Entendemos que tal **resolução** do **CONTRAN** é **injusta** e **aumentará** a **desigualdade** entre os **atores do trânsito**, além de **desestimular** o **pedalar** e o **caminhar** como **desejáveis modos de deslocamento urbano**, sendo **antagônica à Política Nacional de Mobilidade Urbana**.



Fotos: Uirá Lourenço



Muito obrigado!

Milvo Rossarola
Coordenador de Incidência
Legislativa
UCB – União de Ciclistas do Brasil

www.uniaodeciclistas.org.br
legislativo@uniaodeciclistas.org.br

