

BICICLETA NA MÍDIA



**PONHA ESSA
PAUTA PRA
RODAR!**

Guia de apoio para jornalistas



Ajude a gente a promover a agenda da bicicleta e da paz no trânsito.

Este encarte foi elaborado pela equipe da ONG Rodas da Paz para apoiar seu trabalho como jornalista. É uma primeira experiência com o objetivo de **incentivar** as editorias a pautarem cada vez mais e **melhor** o tema da mobilidade urbana.

Leia e escreva sobre bicicleta. Pedale também! É a melhor maneira de entender nosso conteúdo.



Dicas para a cobertura da mobilidade urbana

Bicicleta é veículo e tem direito de andar na via. De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (artigos 58 e 214), a bike tem **preferência em relação aos veículos automotores**.

Evite o termo “**acidente**” para ocorrências de trânsito resultantes da irresponsabilidade de motoristas. Escolha a palavra certa e não banalize os crimes ou desperte dúvidas sobre a causa e responsabilidade da ocorrência. “Acidente” é um evento fortuito. Já as fatalidades no trânsito são fenômenos que podem ser prevenidos.

Palavras mais adequadas para a **violência no trânsito**: ocorrência (mais geral), colisão, capotamento, atropelamento e descrições da situação (como invasão da calçada).

Evite expressões como: o ciclista precisa disputar espaço com os carros na rua. Esta é uma compreensão equivocada de que o compartilhamento da via não é possível e a rua não é o lugar da bicicleta.

A **cobertura fatalista** pode gerar **efeitos negativos, desestimulando** os usuários de bicicletas, em vez de incentivá-los a pedalar. Identifique **soluções** para os desafios enfrentados pelos ciclistas no seu dia-a-dia, a partir de medidas que englobem construção de infraestrutura, fiscalização e campanhas educativas.

Por uma **convivência pacífica** e segura no trânsito!

Dê uma olhada!

[ANDI - Comunicação e Direitos](#)
para a cobertura sobre os
temas de [velocidade e trânsito](#)
e [direção e álcool](#)

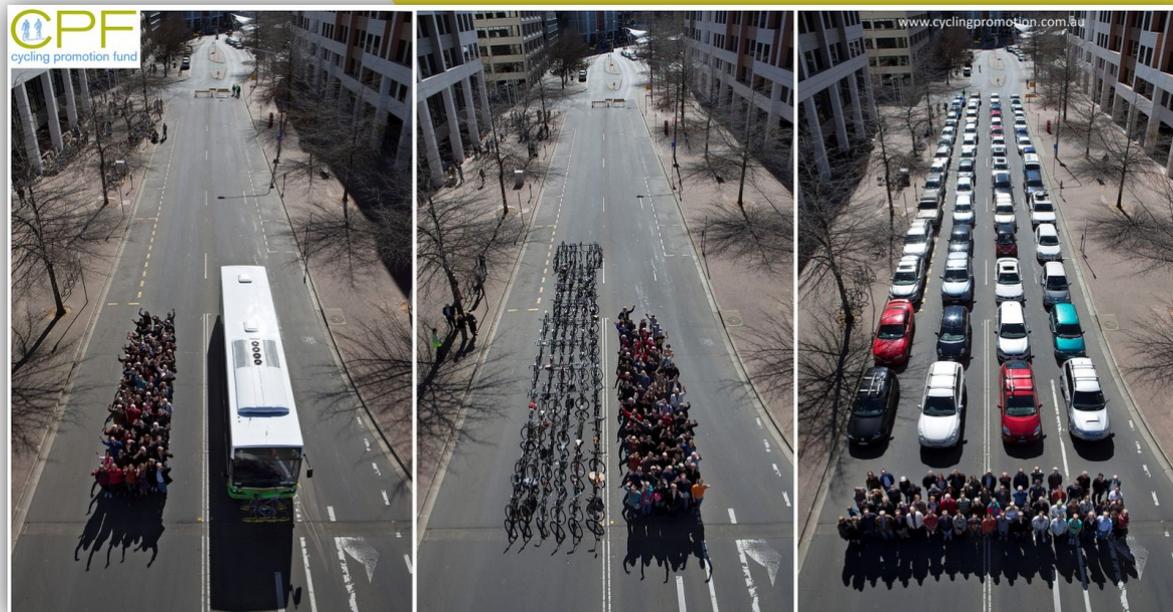


Bicicleta e Sustentabilidade

No espaço de uma vaga para carro cabem de 7 a 10 bikes estacionadas (é um uso mais racional do espaço urbano).

A bicicleta tem emissão zero de poluentes, enquanto o deslocamento individual de carro emite 126 g de CO² por km ([IPEA](#) 2011).

Adotar a bicicleta para o transporte é incorporar atividades físicas aeróbicas no dia a dia, garantindo melhor condicionamento.



Consulte também as [perguntas frequentes](#) da Rodas da Paz



O uso da bicicleta no DF

A Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios identificou a posse de bikes em 227.997 domicílios em 2011. Do total, 38.070 são na Ceilândia. A economia é o principal motivo da opção pela bicicleta.

A bicicleta representa 2,3% dos deslocamentos feitos no DF, sendo:

64,2%	32%	3,8%
com destino ao local de trabalho	com destino aos locais de estudo	com outros destinos

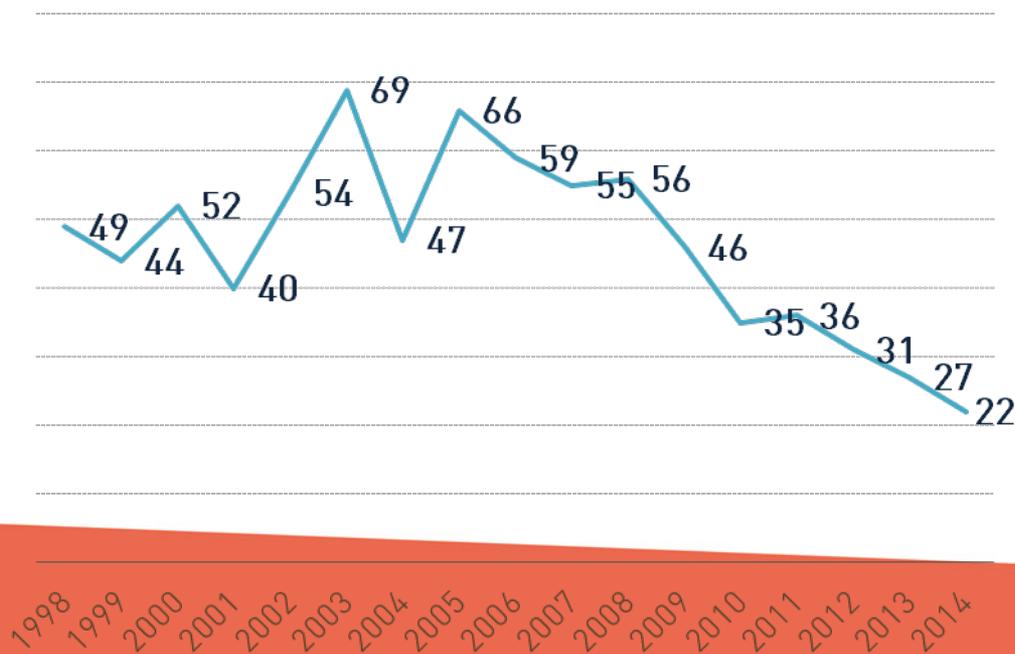
Divisão modal dos deslocamentos no DF em 2009



Dados coletados e sistematizados em 2009 para o Plano Diretor de Transporte Urbano de 2011.



MORTES ENVOLVENDO BICICLETAS NO DF: TENDÊNCIA EM QUEDA



Segurança de ciclistas no DF

Segundo os boletins do DETRAN, as fatalidades envolvendo bicicletas vêm caindo no DF desde 2005;

Foram 22 mortes registradas em 2014 (o menor valor desde o início da década de 2000).



Política Ciclovária do DF

Estimativa de 411 km de ciclovias executadas ou em execução no DF e 238 km em projeto.

Dados apresentados pela Secretaria de Estado de Mobilidade (SEMOB), em maio de 2015

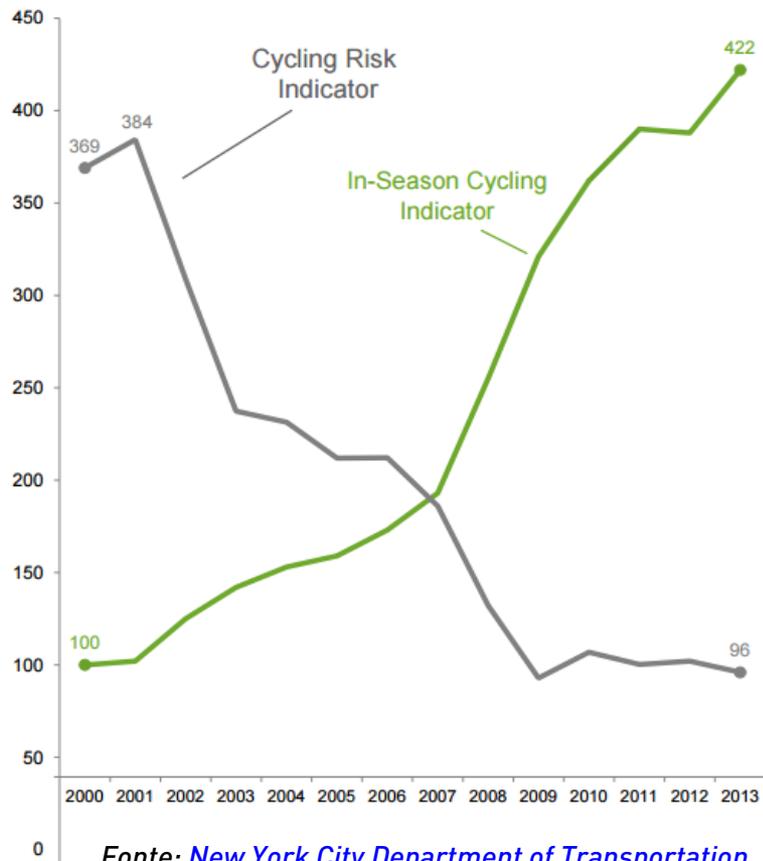
Entre 2011 e 2013, o DETRAN empenhou apenas 11,8% do orçamento destinado para campanhas educativas.

De acordo com dados do DETRAN, entre 2003 e 2013:

- Oito ciclistas faleceram na via EPTG, mesma quantidade do Plano Piloto inteiro;
- As Regiões Administrativas com mais fatalidades de ciclistas no trânsito são: Ceilândia (17%), Planaltina (16%) e Taguatinga (10%).
- Mais de 40% das ciclovias foram construídas no Plano Piloto, região central do DF. Na EPTG, Estrutural e outras rodovias, não existe estrutura própria para os ciclistas;
- A Lei nº3.639/2005 tornou obrigatório o planejamento de ciclovias nas estradas e em todos os projetos rodoviários do DF



INDICADOR DE RISCO DA BIKE EM NOVA IORQUE



A bicicleta aumenta a segurança no trânsito

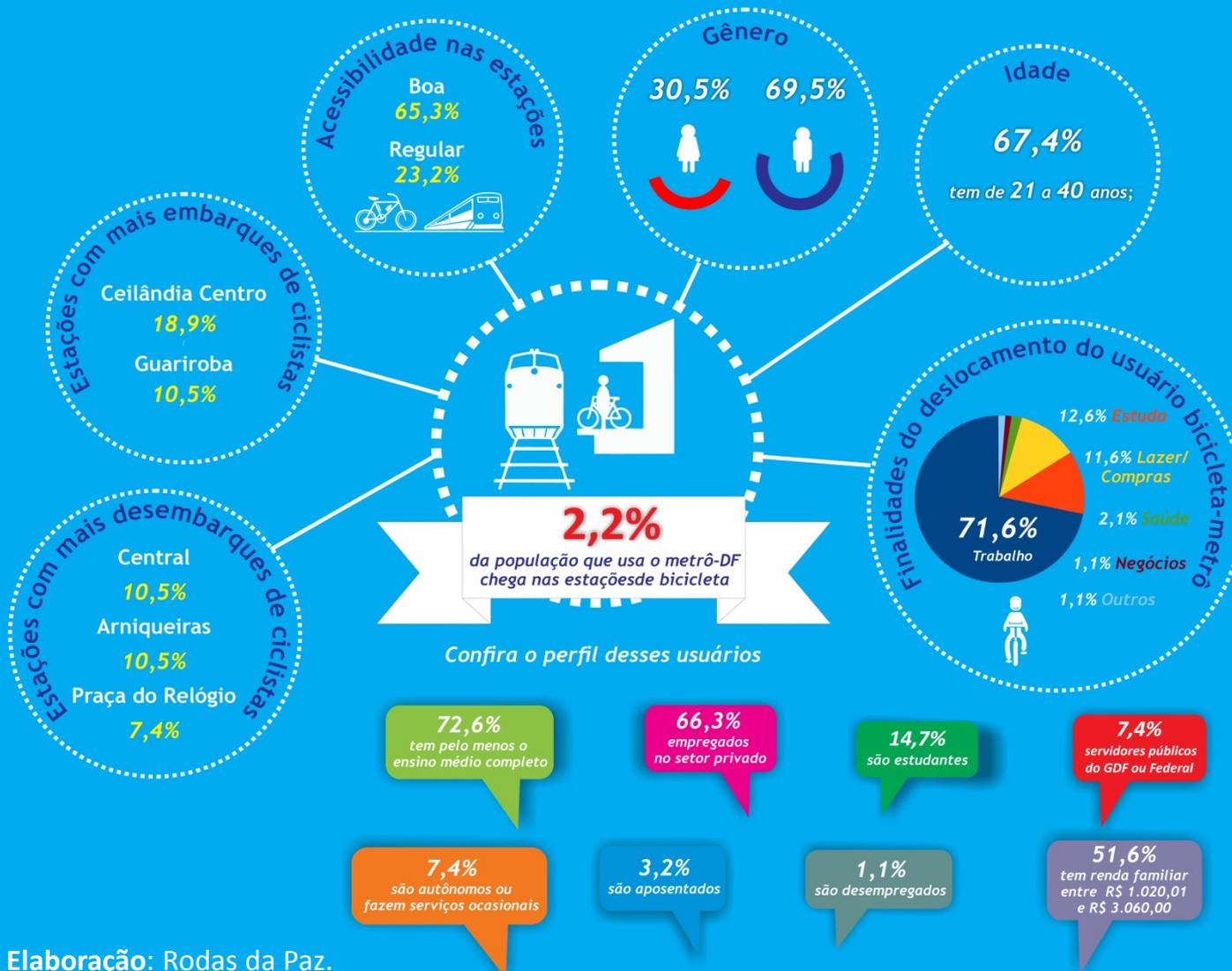
Quanto mais bicicletas nas ruas, mais ela é percebida com naturalidade no trânsito e melhor o comportamento dos motoristas ao compartilhar a via.



O PERFIL DO USUÁRIO DE BICICLETA NO METRÔ-DF



Infográfico: Marielena Seixas



Desde 2008, a Lei 4.216 garante a **integração bicicleta-metrô**. O usuário pode embarcar **no último vagão** com a bike **sem restrição de dia ou horário**.

Elaboração: Rodas da Paz.

Fonte: Relatório de Resultados da Avaliação do Serviço do Metrô do Distrito Federal. 2014.



rodaspaz.org.br

O mercado da bicicleta no Brasil

- 70 milhões é o número estimado da frota de bicicletas no Brasil.
- É a **quinta maior** frota do mundo, atrás da China, da Índia, dos EUA e da Alemanha;
- O uso principal da bicicleta é para o transporte (50%) em cidades pequenas e médias por trabalhadores com renda de até R\$1.200 no Norte e no Nordeste;
- São **5,3 milhões de bikes** produzidas por ano;
- 24 milhões de usuários** por dia;
- Produção, venda e conserto de bicicleta e acessórios; paraciclos e bicicletários; empresas amigas da bicicleta; serviço de *delivery* com a bike; cicloturismo; *bike valet*; empréstimo de bicicleta; *food bike*.

Dados da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores – ABRACICLO, de 2011.

Dê uma olhada!

Cartilha do SEBRAE/SP
«[CiclOportunidades](#)»

Serviços e negócios para atender aos usuários de bicicleta.



Legislação para um trânsito seguro

- Art. 58: Bicicleta é veículo e tem direito de andar na via, no mesmo sentido dos carros;
- Art. 58 e 214: A bicicleta tem preferência no deslocamento em relação aos veículos motorizados;
- Art. 105: Capacete não é um item de segurança obrigatório; as luzes de sinalização são;
- Art. 201: Os condutores de automóveis devem fazer a ultrapassagem de ciclistas reduzindo a uma velocidade segura e dando 1,5m de distância;



O que diz o CTB sobre a bicicleta?

É Lei Art. 38 CTB. Nas conversões o condutor deve ceder passagem aos pedestres e ciclistas.



É Lei Art. 58 CTB. Bicicletas têm preferência sobre os veículos automotores.



CTB - Código de Trânsito Brasileiro

Ameaçar o ciclista ou pedestre com o carro é infração gravíssima. É Lei Art. 170 CTB.



*A via deve ser compartilhada com segurança.
Dê distância e passe devagar.*



- O artigo 306 do Código Brasileiro de Trânsito (CTB) prevê penas de detenção (3 a 6 anos), além de multa e suspensão da habilitação, para a condução de carros sob a **influência de álcool e outras substâncias psicoativas**;

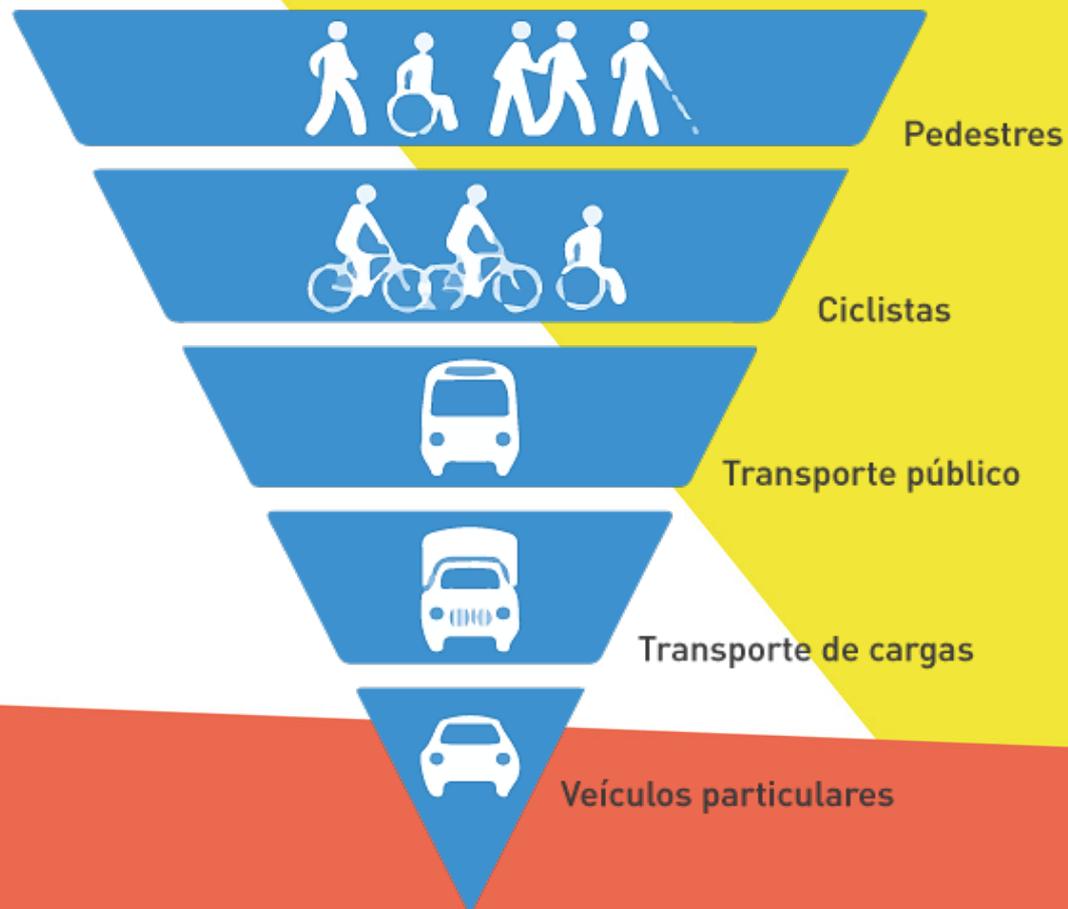
- A **Lei Seca (11.705)** tem “a finalidade de estabelecer alcoolemia 0 (zero) e de impor penalidades mais severas para o condutor que dirigir sob a influência do álcool”;

- A partir da medição de **0,34 miligrama** ou mais de álcool por litro de ar, o motorista responde por crime, enfrenta detenção, multa e a suspensão, durante 12 meses, do privilégio de dirigir.

- **Artigos 192, 201 e 220:** Tirar fina de ciclista é considerado infração;
- **Artigo 211:** Bikes podem passar entre carros congestionados, usando o corredor.
- O **Art. 305** prevê pena (detenção, de seis meses a um ano, ou multa) ao condutor do veículo que afastar-se do local do acidente sem prestar socorro, para fugir à responsabilidade penal ou civil. O STJ reconhece a presença de causa de aumento de pena por omissão de socorro e frisa: é irrelevante o momento do falecimento da vítima (não podendo o condutor levantar suposições sobre as condições físicas dessa).



De quem é a preferência no trânsito?



Chega de violência!

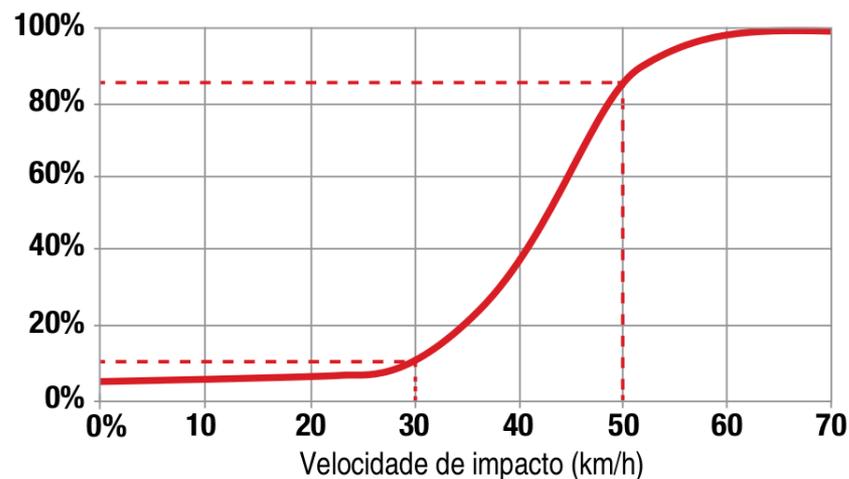
Segundo a **Organização Pan Americana de Saúde**, a probabilidade de um pedestre sobreviver ao impacto com um carro a 80 km/h é praticamente nula.

Em igual velocidade, a chance de morte para os ocupantes do veículo é 20 vezes maior em comparação com um carro a 30 km/h;

A chance de um pedestre sobreviver a um atropelamento com o impacto do carro a 30 km/h é de 90%.

➔ **A redução da velocidade máxima não tem impacto significativo no tempo de deslocamento das pessoas, pois com a redução de colisões, a velocidade média e a fluidez podem até aumentar.** ➔

Probabilidade de lesão fatal para um pedestre em um atropelamento



OECD/ECMT Transport Research Centre: Speed Management report, Paris 2006 apud Opas. Gestão da Velocidade: um manual de segurança viária para gestores e profissionais da área. Brasília, D.F.: OPAS, 2012.



Estacionamento para bicicletas no DF

O Distrito Federal possui duas leis que visam garantir a instalação de bicicletários em locais públicos e privados:

- Lei nº 4.423/2009;
- Lei nº 4.800/2012.



Bicicleta → Paz no trânsito

O **Dia Nacional do Ciclista** foi instituído em **19 de agosto**, em homenagem aos ciclistas vítimas da violência no trânsito.

A data marca a morte de **Pedro Davison**, atropelado em 2006 por um motorista embriagado em alta velocidade em Brasília, e é uma inspiração para a luta cotidiana por ruas e cidades mais seguras.

Abordar com responsabilidade o tema da violência no trânsito é possibilitar que toda a população usufrua do **direito à informação** e ao espaço urbano com mais segurança.

Nem sempre os processos que envolvem vítimas de violência no trânsito têm como desfecho a punição dos responsáveis. Uma pauta sempre necessária é o acompanhamento das ocorrências. Campanhas importantes surgiram da iniciativa mídia e precisam continuar. Cumprir a responsabilidade social da mídia pode ajudar a mudar nossas notícias.



A **Associação Civil Rodas da Paz** é uma organização não-governamental, fundada em 2003, em Brasília, e atua em diversas regiões do Distrito Federal.

NOSSA MISSÃO: promover a **convivência pacífica** entre os diferentes modais, e afirmar o **direito de todos à cidade** - pedestres, motoristas, ciclistas - por meio da **participação** e do **controle social** na observação das **políticas públicas de mobilidade urbana**.

Novos voluntários/as e associados/as são bem-vindos/as.

Desde 2013, realizamos anualmente [formações de voluntários.](#)



Algumas das nossas áreas de atuação e atividades

1- Controle social das políticas públicas de mobilidade urbana: a Rodas da Paz tem assento no Conselho de Trânsito do Distrito Federal – CONTRANDIFE e no Conselho de Planejamento Territorial e Urbano do Distrito Federal – CONPLAN. A ONG dialoga, aponta demandas e participa de eventos com os órgãos do GDF;

2- Ações culturais de promoção do uso da bicicleta: O Passeio Anual Rodas da Paz está em sua 13ª edição e, em 2015, reuniu 10 mil ciclistas, colocando em evidência a pauta da mobilidade sustentável. Organizamos também bike valets em festivais de música como o Porão do Rock e atuamos em parceria com o projeto Bike Anjo;

3- Projetos sociais: Há mais de 10 anos realizamos anualmente a [Campanha Doe Bicicleta](#). Após serem recuperadas, as bicicletas são destinadas a uma série de ações sociais (como o sistema de bicicletas compartilhadas pelas mães do Coletivo Cidade na Estrutural-DF).



Bicicleta na Mídia
Guia de apoio para jornalistas



Bicicleta na Mídia:

ponha essa pauta pra rodar!

Clique e acesse!



Publicação independente
Brasília, DF, julho de 2015

O material pode ser reproduzido sob todas as formas, gratuitamente, desde que as fontes da informação sejam citadas.

Conheça o nosso trabalho.
Participe das atividades voluntárias que realizamos.
Associe-se à Rodas da Paz.
www.rodasdapaz.org.br

Redação e Edição: Jonas Bertucci, Josi Paz,
Juliana Mendes e Renata Florentino

Projeto Gráfico e Diagramação: Lígia Benevides

