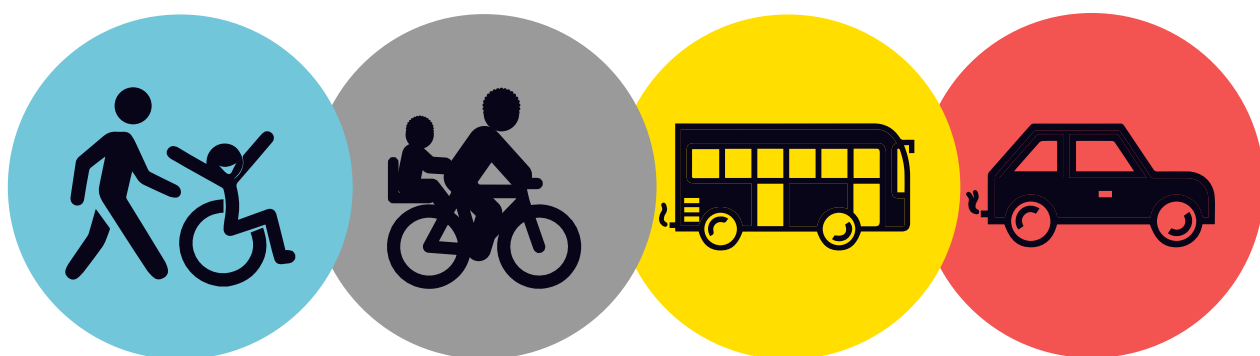


# PROGRAMA DE GOVERNO pela mobilidade urbana sustentável



# #D1PASSO



NossaBH

**TARIFA  
ZERO É  
MAIS»**

**BELO  
HORIZONTE  
QUE ANDA.**

**BELO  
HORIZONTE  
VIVA.**



Atualmente, Belo Horizonte é uma das capitais com a maior taxa de motorização do Brasil. Em 2012, a cidade possuía 63 automóveis para cada 100 habitantes, atrás apenas de Curitiba, que tinha 77 automóveis para cada 100 habitantes.

Em dez anos, a cidade sofreu os impactos com a mudança da forma das pessoas se locomoverem. Em 2002, 44,6% da população se locomovia de transporte coletivo. Em 2012, esse número caiu para 28,1%, segundo dados da Pesquisa Origem/Destino (OD) de ambos os anos.

Nesse mesmo período, o uso do carro aumentou bastante, correspondendo a 25% do total dos deslocamentos em 2002 para 32,6% em 2012. O uso da bicicleta também caiu percentualmente. Era 0,7% em 2002 e passou para 0,4% em 2012, de acordo com ambas as pesquisas OD.

## **QUAIS OS IMPACTOS DISSO NO DIA A DIA DA CAPITAL MINEIRA?**

Aumento da poluição sonora, crescimento das emissões de gases de efeito estufa e de poluentes locais que também são maléficos para a saúde humana e animal, vias cada vez mais congestionadas, pessoas perdendo suas casas para dar lugar a viadutos e avenidas mais largas, perda de espaço público para trânsito privado de automóveis, motoristas estressados e alto número de atropelados, feridos e mortos no trânsito. Isso tudo sem falar nos impactos financeiros na saúde pública gerados, especialmente, pelos atropelamentos, por mortes e pelo tempo gasto em engarrafamentos. Ou seja, mais carros na cidade tem significado perdas humanas, sociais, econômicas e ambientais.

## **COMO INVERTER A ATUAL LÓGICA E TORNAR A MOBILIDADE URBANA DE BELO HORIZONTE UM FATOR DE REEQUILÍBRIO URBANO, DE INCLUSÃO SOCIAL, DE PROMOÇÃO DE UM MEIO AMBIENTE MAIS SAUDÁVEL E DO DESENVOLVIMENTO DE UMA CIDADE QUE POSSA SER ACESSADA POR QUALQUER CIDADÃO?**

No Brasil, está em vigor a Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU, instituída pela Lei Federal nº 12.587/2012. A PNMU é um instrumento político que visa nortear o desenvolvimento urbano com objetivo de integrar os diferentes modos de transporte, dando prioridade a quem anda a pé, em seguida a quem usa transportes ativos (também conhecidos como não motorizados), aos coletivos, aos de cargas e, por fim, motorizados individuais, levando em consideração a movimentação de pessoas e cargas nos territórios municipais. Por meio da implementação, de suas diretrizes, princípios e objetivos, é possível inverter o caminho adotado em Belo Horizonte nos últimos anos para a mobilidade urbana, tornando-a sustentável de fato.

A proposta deste modelo de Programa de Governo temático é ser uma plataforma aberta da mobilidade urbana sustentável para que qualquer candidata ou candidato à prefeitura da capital mineira possa acessá-la, debatê-la e incorporá-la aos seus programas de governo, discursos e, sobretudo, às suas práticas. Ela é orientada através de diretrizes, princípios e objetivos possíveis, exequíveis e economicamente viáveis.

Além de subsidiar quem disputará a prefeitura de Belo Horizonte este ano, a plataforma tem como objetivo mobilizar e engajar cidadãos e cidadãs de Belo Horizonte a acreditarem que, sim, há soluções para a mobilidade urbana da cidade.

Abaixo, apresenta-se o que compreende-se como sendo um bom programa de governo para a mobilidade urbana em Belo Horizonte separado por seis eixos temáticos.



# ANDAR E PEDALAR:

**Todas e todos devem  
ter direito e acesso a  
uma belo horizonte  
inclusiva!**



## OBJETIVO:

Qualificar, estimular e priorizar o caminhar, o uso da bicicleta e outros transportes ativos de forma segura e em todos os locais da cidade.

## DIRETRIZES:

- Aumentar a atratividade pelo deslocamento a pé e de bicicleta;
- Garantir a completude nos bairros, considerando moradia, trabalho, serviços e comércio de proximidade;
- Garantir acesso por deslocamento a pé aos parques e praças, centralidades e equipamentos próximos;
- Implementar sinalizações para pedestres e ciclistas (ciclorrotas\*), indicando e otimizando o caminho de quem se deslocar de bicicleta e a pé;
- Criar condições para que as pessoas priorizem os deslocamentos a pé e de bicicleta nas centralidades e também nos deslocamentos entre regionais;
- Buscar soluções para as regiões da cidade com alta declividade para garantia da mobilidade urbana e do direito à cidade;
- Elevar a segurança dos pedestres nas travessias; e
- Garantir a presença das calçadas e estruturas cicláveis, exclusivas ou não, nos bairros, considerando facilitar as deslocamentos entre moradia e trabalho e outros.

*\*rotas onde há sinalização para ciclistas e onde o tráfego é compartilhado entre automóveis e bicicletas.*

## AÇÕES PRIORITÁRIAS:

- Redirecionar os gastos orçamentários, que hoje priorizam obras voltadas para o transporte individual, para assumir, progressivamente e no prazo máximo de dois anos, a manutenção das calçadas das centralidades e da rede estruturante de transporte constantes do Mapa de Classificação de Calçadas de Belo Horizonte contido no Projeto de Lei PBH n.º 1.749, de 22 de setembro de 2015;
- Concluir o projeto cicloviário de Belo Horizonte que prevê a meta de 411km de ciclovias conectadas em rede a serem realizadas até 2020;
- Implementar ciclorrotas nas nove regionais da cidade;
- Limitar as velocidades máximas regulamentadas, criando e ampliando as zonas 30;
- Criar faixas de pedestres transversais reduzindo o tempo de travessia, facilitando a vida de quem faz a opção de se deslocar a pé;
- Aumentar o tempo de travessia nos semáforos de pedestre, priorizando e beneficiando principalmente idosos, crianças e pessoas com mobilidade reduzida;
- Estimular, promover e incluir o uso da bicicleta nos processos de logística urbana da cidade nos quilômetros finais;
- Tornar as calçadas acessíveis a toda a qualquer pessoa, tendo metas e prazos para implementação das melhorias, conforme previsto no Decreto nº 5.296/2004 e na Lei nº 10.048/2000 e na lei nº 13.146/2015 - Estatuto da Pessoa com Deficiência.
- Promover campanhas educativas de respeito aos modos ativos de transporte, que reforcem a imagem destes como atores prioritários no trânsito da cidade.

# TRANSPORTE COLETIVO:

**A solução que  
não tem mágica!**



## OBJETIVO:

Melhorar significativamente a qualidade do serviço. Tornar o transporte coletivo mais atrativo que o individual a partir de uma política de redução tarifária e redistribuição do financiamento.

## DIRETRIZES:

- Redefinir a forma de financiamento do sistema de transporte coletivo através de uma mudança de prioridades no gasto público. Hoje o sistema de ônibus é bancado somente pelos usuários, mas beneficia toda a população. O transporte é um direito social e como tal deve ser financiado por toda a sociedade, assim como a educação, a saúde e a coleta de lixo;
- Redirecionar os gastos orçamentários, que hoje priorizam obras voltadas para o transporte individual, para ampliar a infraestrutura do transporte coletivo e subsidiar a tarifa;
- Ampliar a atratividade do sistema de transporte coletivo e garantir a qualidade da sua infraestrutura, via criação de um código de desempenho para definir as condições de lotação, acessibilidade, ruído, tempo máximo de espera, qualidade dos veículos;
- Implantar faixas exclusivas para ônibus nas principais ruas e avenidas da cidade;
- Buscar diálogo com o governo do estado, especialmente na elaboração do Plano de Mobilidade Metropolitana, para garantir a integração dos sistemas de transporte municipal e metropolitano, com prioridade para a implantação do Bilhete Único;
- Interlocução com as esferas estadual e federal visando a ampliação da oferta de transporte sobre trilhos, com prioridade para a Linha Dois - Barreiro/Centro, e também do BRT;
- Rever os instrumentos que regulamentam a concessão do transporte coletivo na cidade, possibilitando a ampliação do controle popular e uma política de progressivo subsídio tarifário.

## AÇÕES PRIORITÁRIAS:

- Realizar auditoria pública, fiscal e contábil do sistema de transporte coletivo e garantir acesso a esses dados de forma continuada;
- Aumentar o subsídio em 5% do valor das passagens a cada ano de mandato, atingindo 20% em 2020;
- Estimular o uso do transporte coletivo ampliando a frequência de viagens das linhas existentes e criando novas linhas;
- Conferir caráter deliberativo ao Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, atribuindo-lhe poder para propor a criação e alteração de linhas e horários dentro do plano municipal de expansão do atendimento do sistema;
- Readequar 100% dos pontos de ônibus, equipando-os com painéis eletrônicos, mapa das linhas e lixeiras, bem como assento e abrigo para chuva e sol;
- Determinar que o ônibus acessível com desenho universal seja o padrão único da frota de transporte coletivo, como estabelecido na Lei Brasileira da Inclusão da Pessoa com Deficiência (Lei n.º 13.146, de 6 de julho de 2015). Substituir 10% dos veículos a cada ano, concluindo a adequação da frota no prazo de dez anos.



# TRANSPORTE DE CARGAS:

**O abastecimento da cidade precisa ser visível, planejado e coordenado!**





## OBJETIVO:

Incorporar a logística urbana de forma integrada à política de mobilidade, reduzindo os impactos da movimentação dos veículos de entrega sobre a circulação viária, meio ambiente e vizinhança.

## DIRETRIZES:

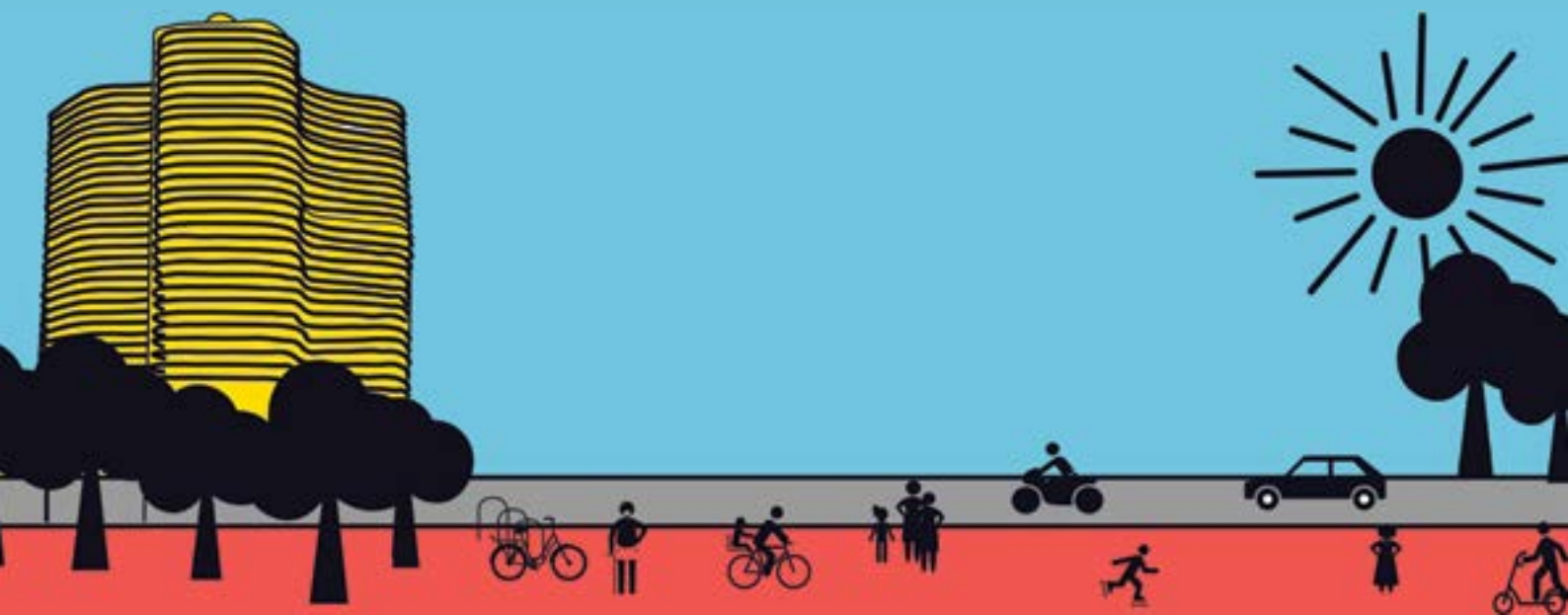
- Fazer estudos e levantamentos sobre o transporte de cargas na cidade e no âmbito metropolitano;
- Integrar a logística urbana às ações de mobilidade urbana da cidade;
- Desestimular, regulamentar e coibir o transporte irregular de cargas;
- Ampliar o monitoramento preventivo no transporte de cargas perigosas e o fluxo de grandes veículos em locais onde há alta densidade de pessoas e veículos menores;
- Organizar os deslocamentos realizados por veículos de cargas na cidade, respeitando especialmente a circulação de pedestres, ciclistas, as áreas residenciais e o meio ambiente;
- Melhorar a integração entre os principais centros de geração, distribuição e recebimento de cargas através de regulamentação de estímulos a entregas fora dos horários de pico e noturnos, agendamentos, etc. ;
- Integrar e estimular o uso da bicicleta nos quilômetros finais das entregas.

## AÇÕES PRIORITÁRIAS:

- Elaborar estudo técnico específico sobre a circulação de cargas e operações associadas (identificando origem/ destino, tipo de veículos, volumes transportados, identificação de gases poluentes e sua quantidade, etc);
- Elaborar, aprovar e implementar a Política de Logística Urbana de Belo Horizonte que esta sendo discutido;
- Permitir a implantação de empreendimentos logísticos em faixas viárias e rodoviárias, mediante aprovação dos respectivos estudos de impacto e em consonância com o Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte;
- Estudar e, se necessário, atualizar as regulamentações de circulação e abrangência permitida à circulação de veículos de carga e descarga no Centro e regularizar as demais áreas da cidade que forem necessárias;
- Fazer as correções necessárias nas vias onde há grande fluxo de veículos transportadores de carga em termos de geometria, cruzamentos, pavimentação e sinalização indicativa para as principais rotas de acesso aos destinos logísticos da cidade;
- Proibir o estacionamento permanente de caminhões (carga, guinchos, fretes) nas vias urbanas, exceto em locais e horários preestabelecidos pelo poder público municipal ;
- Destinar a arrecadação do ISS (Imposto sobre Serviço) das transportadoras e empresas do ramo de logísticas para o Fundo Municipal de Mobilidade Sustentável;

# AUTOMÓVEIS E MOTOS:

**Quanto menos em  
circulação, melhor  
para todos**



## OBJETIVO:

Desestimular e diminuir a circulação de automóveis e motos na cidade

## DIRETRIZES:

- Reduzir a atratividade dos deslocamentos rotineiros realizados através de carros e motos;
- Diminuir o percentual de viagens diárias feitas em Belo Horizonte com automóveis e motos, em comparação com o total de viagens motorizadas;
- Utilizar mecanismos de regulação, já previstos em lei municipal e federal, para incentivar a mobilidade urbana sustentável;
- Melhorar a sinalização vertical e horizontal das atuais vias da cidade.

## AÇÕES PRIORITÁRIAS:

- Qualificar vias e ampliar a possibilidade de ligação intra-bairros, evitando deslocamentos ao Centro;
- Fazer estudos sobre o impacto das reduções e limitações de velocidades para veículos motorizados para melhoria da circulação em áreas comerciais e centrais;
- Regulamentar a criação de novas vagas de estacionamento rotativo, inclusive em áreas de bairro com grande fluxo de pessoas;
- Estudar a possibilidade de, junto ao Governo do Estado, mudar a forma de cálculo do IPVA - considerando itens como o impacto do veículo na via e as respectivas emissões de CO2 e outros gases e partículas PM10 e PM25;
- Criar e aplicar mecanismos de regulação de vagas de estacionamento em novos edifícios;
- Incentivo de construções de uso misto (residencial e comercial);

# GESTÃO E RECURSOS FINANCEIROS:

Uma escolha política sobre recursos econômicos e processos!

Quanto custa fazer e manter esta ciclovia?



Quanto custa fazer e manter esta avenida?



Quanto custa fazer e manter este viaduto?

Quanto custa fazer e manter esta calçada?



## OBJETIVO:

Reorientar a aplicação e gestão de recursos para ações que promovam a mobilidade urbana sustentável de forma integrada ao planejamento urbano e às demais políticas setoriais, especialmente de uso e ocupação do solo.

## DIRETRIZES:

- Colocar em prática a Visão Zero, baseada na meta de zerar a quantidade de mortos por conta de atropelamentos e colisões de trânsito, tomando como base a inaceitabilidade de mortes causadas pelo e no trânsito;
- Fazer com que a política de mobilidade urbana de Belo Horizonte garanta o direito das pessoas à cidade;
- Considerar a paridade de gênero na composição dos cargos indicados à gestão da mobilidade urbana de Belo Horizonte.
- Garantir uma boa execução orçamentária nas ações ligadas à mobilidade urbana sustentável, levando em consideração a arrecadação e as despesas em cada quadrimestre e o percentual que deve ser executado em cada um deles de forma a chegar ao final do 3º quadrimestre com valores próximos a 100% de execução;
- Praticar uma gestão transparente, justa e democrática da política de mobilidade urbana da cidade, através da promoção e valorização do Conselho de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte e do Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte, conectando e tangenciando as atribuições e ações de ambos.
- Estimular e aperfeiçoar a intermodalidade do transporte de pessoas no município, especialmente os ativos e os coletivos;
- Prezar pela gestão integrada das políticas de transportes coletivos e ativos, a circulação e o uso e ocupação do solo;
- Ter como cerne na gestão e no planejamento da mobilidade urbana ações, medidas, metas, estratégias e táticas que levem em consideração a mitigação das mudanças climáticas, emissões de gases de efeito estufa e partículas inaláveis na cidade;
- Estimular e garantir a segurança para o uso equânime da malha viária por todos os modos de transporte (ativos e motorizados, coletivos e privados), garantindo a fiscalização das vias e corredores de transporte;
- Aprimorar o uso e operação dos instrumentos de fiscalização eletrônica, inclusive com novas tecnologias.
- Ampliar o alcance das informações relativas à política mobilidade urbana de Belo Horizonte e seus respectivos serviços, buscando novas tecnologias que possam democratizar e universalizar o acesso às informações.
- Promover a articulação, integração e cooperação dos órgãos municipais competentes para a boa gestão da mobilidade urbana de Belo Horizonte;

## AÇÕES PRIORITÁRIAS:

- Estabelecer metas e prazos para redução da quantidade de mortos em colisões de trânsito até zerá-las;
- Criar um Fundo Municipal para Mobilidade Urbana Sustentável com fontes múltiplas (arrecadação com multas, outorga onerosa, ISS das Transportadoras) para melhorias no transporte coletivo e transportes ativos;
- Garantir a transparência e melhora no acesso às informações e dados;
- Gerar dados sobre a mobilidade mais acessíveis, e abertos.
- Revisar o Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte, aplicando e aperfeiçoando os instrumentos do Estatuto da Cidade e do Plano Diretor da cidade;
- Fazer levantamento e tornar público os dados e os impactos financeiros no orçamento municipal relativos aos acidentes/colisões de trânsito;
- Intensificar a fiscalização de trânsito e de serviços de transporte (táxi, Uber, fretamentos, etc);
- Fiscalizar a emissão de poluentes por veículos automotores em desacordo com Leis e Normativas vigentes.
- Intensificar, qualificar e realizar medições periódicas em pontos estratégicos que garantam a aferição das emissões de gases e outros poluentes atmosféricos;
- Ampliar a integração tarifária para um sistema intermodal;
- Aumentar a cobertura de monitoramento por câmeras no auxílio à gestão da mobilidade;
- Qualificar, promover e dar publicidade ao SisMob-BH Sistema de Indicadores da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte;
- Desenvolver e qualificar os atuais procedimentos internos à Prefeitura na gestão pública para a avaliação compartilhada pelos órgãos responsáveis dos impactos de projetos sobre a mobilidade urbana e dos projetos de transporte e circulação no desenvolvimento urbano;
- Reduzir as velocidades máximas das diferentes tipologias de vias da cidade, garantindo a segurança dos cidadãos belo-horizontinos;
- Criar mecanismos para que os recursos previstos para obras de infraestrutura privilegiem os transportes coletivos e os ativos;
- Desenvolver e colocar em prática uma política de estacionamentos que leve em consideração o desestímulo ao uso do transporte individual, a priorização dos transportes ativos e coletivos na cidade, bem como a circulação de cargas e bens.

# **SENSIBILIZAÇÃO PARA UMA CIDADE SUSTENTÁVEL:**

**A mobilidade urbana  
começa dentro de cada  
um de nós.**





## OBJETIVO:

Propagar o conceito de mobilidade urbana sustentável, visando a mudança de pensamento e comportamento das pessoas para melhoria da qualidade de vida na cidade.

## DIRETRIZES:

- Estimular, promover e difundir o conceito de Visão Zero para a população e para agentes que possuem responsabilidade sobre a gestão da mobilidade urbana;
- Promover a importância do aumento do uso de transportes ativos e coletivos na cidade;
- Propagar e conscientizar os cidadãos para a mobilidade urbana sustentável;
- Incluir crianças e adolescentes como público-alvo das campanhas de sensibilização sobre a importância de termos cidades mais sustentáveis;
- Estimular a compreensão do impacto do transporte para as mudanças climáticas no município, em conjunto com os órgãos públicos responsáveis pela política climática na cidade;

## AÇÕES PRIORITÁRIAS:

- Engajar os cidadãos na busca por melhorias na mobilidade urbana da cidade, através da realização de campanhas educativas, de marketing, oficinas, fóruns, conferências e ações de rua.
- Demonstrar os benefícios sociais, econômicos, ambientais do uso dos transportes ativos e coletivos, bem como os custos do uso do transporte individual motorizado;
- Criar programas de estímulo ao uso da bicicleta, ao caminhar e ao uso do transporte coletivo;
- Desenvolver um Plano de Comunicação, em conjunto com a sociedade civil, para promover o conceito e as práticas de mobilidade urbana sustentável da cidade, como foco em escolas e universidades;
- Realizar ações no Dia Mundial Sem Carro (22/9) que reafirmem o compromisso da cidade com a mobilidade urbana sustentável;
- Capacitar os técnicos da administração municipal que atuam na gestão de políticas urbanas nos conceitos de mobilidade sustentável;
- Capacitar os técnicos das instituições que operam os sistemas de transporte e trânsito da cidade no que tange ao desenvolvimento urbano sustentável;
- Criar campanha focada na melhoria dos embarques e desembarques na porta das escolas públicas e privadas da cidade, em conjunto com os responsáveis por estas instituições, pais, alunos, comerciantes locais e outros atores da região;
- Criar um Plano de Comunicação que conecte os impactos do transporte nas mudanças climáticas no município.

