

Plano de Ações de Mobilidade por Bicicletas BH 2017-2020

Versão construída coletivamente (sociedade civil e poder público) no âmbito do GT Pedala BH em maio/junho/julho 2017

Publicação versão BHTRANS em Abril de 2019

APRESENTAÇÃO

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. Esse dado, hoje, está próximo de 70 veículos para cada 100 habitantes, conforme dados da população (IBGE) e da frota (Denatran).

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.

Esses poucos dados trouxeram para a cidade impactos enormes, tais como: aumento da poluição sonora, crescimento das emissões de gases de efeito estufa e de poluentes locais que são altamente 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.

Para se ter uma ideia, 71% do total de emissões de gases de efeito estufa na cidade vem do setor de transporte, sendo a gasolina automotiva a responsável por 54% do total de emissões na cidade, conforme indica o 3º INVENTÁRIO DE EMISSÃO DE GASES DE EFEITO ESTUFA, da Secretaria Municipal de Meio Ambiente de Belo Horizonte.

Isso tudo sem falar nos impactos financeiros na saúde pública gerados, especialmente, pela poluição do ar, atropelamentos, por mortes e pelo tempo gasto em engarrafamentos. Ou seja, mais carros na cidade têm significado perdas humanas, sociais, econômicas e ambientais.

Para tentar reverter esse quadro, 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) - sendo a bicicleta o principal deles -, aos coletivos, aos de cargas e, por fim,

motorizados individuais, levando em consideração a movimentação de pessoas e cargas nos territórios municipais.

Nesse contexto de desafios enormes para Belo Horizonte é que nasce o PlanBici, o Plano de Mobilidade Urbana por Bicicleta de Belo Horizonte. Elaborado para atender a uma demanda do Prefeito Alexandre Kalil durante reunião com a BH em Ciclo - Associação dos Ciclistas Urbanos de Belo Horizonte, realizada em 08/05/2017, o Plano apresenta ações (e seus respectivos responsáveis, prazos e custos) a serem executadas durante este mandato, para possibilitar e encorajar o aumento do número de ciclistas na cidade.

As ações presentes neste documento estão alinhadas e em acordo com o Plano de Mobilidade de BH, a Política Nacional de Mobilidade, o Programa de Governo do, então, candidato Alexandre Kalil, e as propostas aprovadas pela sociedade belo-horizontina durante a IV Conferência de Política Urbana.

Elas foram desenvolvidas e aprovadas por ciclistas de Belo Horizonte e representantes de órgãos e entidades da administração municipal, por meio de seis reuniões do Grupo de Trabalho Pedala BH e duas reuniões na BHTRANS, realizadas no ano de 2017, nos dias 19/05, 01/06, 07/06, 13/06, 21/06, 28/06, 03/07 e 05/07 e por trabalhos feitos individualmente. Esse processo totalizou mais de 100 horas de trabalho voluntário.

Compreendendo que a expansão no número de ciclistas passa por ações e estratégias que vão além da infraestrutura, o plano foi construído em seis eixos: Infraestrutura e circulação; Integração modal e bicicletas compartilhadas; Comunicação, educação e mobilização; Governança, produção de dados e transparência; Legislação; e Financiamento. Essa divisão, além de abranger a política de mobilidade por bicicleta como um todo, facilita o monitoramento das ações propostas, que, muitas vezes, é bom ressaltar, não exigem custo, mas apenas o empenho da PBH/BHTRANS.

OBJETIVO

O objetivo geral deste plano é alcançar 2% de viagens por bicicleta em 2020, alinhado com a revisão do PlanMob, frente aos 0,4% de hoje. Ou seja, queremos aumentar a participação da bicicleta na divisão modal de BH em cinco vezes, por meio de ações específicas que incentivem a população a adotar esse modo em seus deslocamentos diários, contribuindo assim com a implantação da Nova Agenda Urbana da Organizações das Nações Unidas, em especial com as metas ligadas ao Objetivo do Desenvolvimento Sustentável - ODS - 11 “ *Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis* ”.

1. DIRETRIZES GERAIS DO PLANO

- Assegurar o conforto e a segurança de quem pedala em Belo Horizonte;
- Aumentar a atratividade pelo deslocamento de bicicleta;
- Garantir acesso por deslocamento em bicicleta aos equipamentos públicos, parques, praças e centralidades;
- Promover a mudança do comportamento dos motoristas perante a presença dos ciclistas no trânsito, através de campanhas educativas;
- Contribuir para a mudança de comportamento das pessoas, de forma que elas priorizem os deslocamentos em bicicleta nas centralidades e também nos deslocamentos entre regionais.

2. EIXO INFRAESTRUTURA E CIRCULAÇÃO

Para que seja possível alcançar 2% (meta do PlanMob para 2020) e oferecer aos habitantes da cidade os diversos benefícios que a bicicleta proporciona, é necessário alterar a percepção sobre as características de um ciclista de BH. **Hoje, é comum relacionar o ato de se deslocar de bicicleta como algo que exige coragem**, habilidades especiais, tolerância ao calor e físico de atleta, atributos que poucos possuem ou se dispõem a desenvolver.

Para modificar a ideia de que andar de bicicleta é uma aventura para poucos, a construção e o fomento à infraestrutura específica são fundamentais. Implantar uma ampla rede de estruturas cicloviárias, incentivar a criação de vestiários, oferecer locais seguros para estacionar, além de possibilitar e promover a intermodalidade são algumas das ações que permitem e estimulam que um maior número de pessoas migre do transporte motorizado individual para a bicicleta, em parte ou na totalidade de seu deslocamento. **Construa a infraestrutura e os ciclistas virão!**

Para ter sucesso, a política de mobilidade por bicicleta deve ser capaz de reduzir ao mínimo a sensação de que andar de bicicleta é perigoso, criando alternativas atrativas inclusive para crianças e idosos. **A construção de ciclovias, nas vias de maior velocidade e quantidade de veículos motorizados, a redução da velocidade regulamentada e praticada em alguns trechos e a sinalização de ciclorrotas** em locais em que bicicletas e veículos motorizados convivem no mesmo espaço são fundamentais para isso. As escolas municipais, as unidades administrativas da PBH e outros pólos geradores de viagens devem contar com local específico para o estacionamento de bicicletas e preferencialmente com vestiários para incentivar que o público regular ou eventual acesse esses locais de bicicleta.

Para atender a um maior número de indivíduos, devem ser oferecidas opções de integração entre a bicicleta e o transporte público, importante para deslocamentos maiores. Não se pode esperar que todos tenham o interesse de pedalar por 8, 10 ou 12 km. Por isso, é necessário implantar bicicletários seguros para atender as proximidades das estações de ônibus e metrô, encorajando deslocamentos por bicicleta de até 4 km, capazes de aumentar a demanda pelo transporte público e consequentemente reduzir a utilização dos carros e das motos.

Por fim, convém ressaltar que as intervenções necessárias, se comparadas às obras viárias realizados nos últimos anos, possuem um **custo muito baixo e são capazes de gerar benefícios significativamente superiores** à saúde, às finanças pessoais, à qualidade de vida, ao trânsito e ao meio ambiente.

Objetivo geral do eixo: garantir que as pessoas se sintam seguras para usarem a bicicleta em seus deslocamentos cotidianos, por meio da redistribuição do espaço urbano de forma mais justa e inclusiva.

As ações propostas para esse eixo, por ano, são:

Em 2017

- Implantar "Zona 30" Savassi (7,5km);
- Revisar os projetos cicloviários prontos (56 km);
- Contratar a elaboração de projetos cicloviários (94 km);
- Implantar as ciclorrotas das regiões: Central e Leste (30 km);
- Realizar manutenção da rede cicloviária existente (57,3 dos 82km);
- Tratar as interseções identificadas pela auditoria como de qualidade ruim;
- Implantar estações de reparo (manutenção de bicicleta) (9 unidades);
- Executar recursos das medidas mitigadoras de licenciamentos já aprovados (Una, Cruzeiro, Shopping Anchieta);
- Identificar pontos para instalação de contadores de ciclistas, um por regional (8 unidades).

Em 2018

- Realizar oficina de ciclorrotas nas regionais (7 oficinas, 1 por regional);
- Implantar ciclorrotas (~10km por regional);
- Projetar 50% do necessário para atingir 411km de rede em 2020 (130,5 km);
- Implantar gradativamente a rede cicloviária (100km);

- Projetar bicicletários para terminais / estações (8 bicicletários);
- Implantar paraciclos em unidades administrativas da PBH (50 unidades);
- Implantar paraciclos nas escolas municipais (95 escolas);
- Implantar "Zona 30" Área Hospitalar (7,5 km);
- Implantar canaletas em escadas de estações (ônibus/metrô) para facilitar o acesso com as bicicletas (todas);
- Implantar tratamento de segurança viária no entorno de escolas com foco no uso da bicicleta, totalizando 50 escolas;
- Implantar bicicletário e/ou paraciclos em postos e outras unidades ligadas à saúde pública.

Em 2019

- Implantar gradativamente a rede cicloviária (129 km);
- Projetar 50% do necessário para atingir 411km de estrutura (~130,5km);
- Implantar / reformar bicicletários em terminais / estações (4 bicicletários);
- Implantar paraciclos em unidades administrativas da PBH (50 unidades);
- Implantar paraciclos em escolas municipais (95 escolas);
- Implantar "Zona 30" - centro de bairro regional; (7,5 km);
- Implantar tratamento de segurança viária no entorno de escolas com foco no uso da bicicleta, totalizando 70 escolas.

Em 2020

- Implantar gradativamente a rede cicloviária (100 km);
- Implantar / reformar bicicletários em terminais e estações (4 bicicletários);
- Implantar tratamento de segurança viária no entorno de escolas com foco no uso da bicicleta, totalizando 90 escolas.

Ações permanentes desse eixo:

- Manutenção contínua da infraestrutura cicloviária;
- Cronograma de vistorias conjunta entre técnicos da BHTrans e sociedade civil elaborado principalmente em razão do tempo de durabilidade dos materiais de sinalização horizontal utilizados e demandas recebidas pela própria BHTrans.

3. EIXO INTEGRAÇÃO MODAL E BICICLETAS COMPARTILHADAS

A integração entre bicicletas e o transporte público também pode ser ampliada sem a necessidade de obras, mas com alguns ajustes simples na operação dos ônibus e do sistema de bicicletas compartilhadas. Atualmente, é possível transportar bicicletas

convencionais nos ônibus do MOVE em horários específicos, mas os suportes existentes, difíceis de utilizar, são constantemente ignorados pelos ciclistas. **É necessário estudar alternativas para o transporte de bicicletas, dentro ou fora dos veículos**, de maneira que gere menos transtorno aos passageiros e mais praticidade aos ciclistas e operadores do sistema de transporte coletivo/. As bicicletas dobráveis, por outro lado, já podem ser transportadas em todos os ônibus de Belo Horizonte e no metrô, mas é importante tornar essa possibilidade mais conhecida pela população, destacando as vantagens de se percorrer uma grande distância pelo transporte público e os últimos quilômetros de bicicleta.

Outra opção de integração modal a ser mais bem explorada é o sistema de bicicletas compartilhadas, disponível em Belo Horizonte desde 2014 e sob a gestão da Serttel, vencedora da licitação vigente até abril de 2019. Pouco confiável e alvo constante de críticas e sem indicadores de qualidade de serviço, o sistema deve ser cuidadosamente trabalhado, para que melhore nos próximos anos. Além das falhas na operação, **precisa avançar na integração com o transporte público, permitindo o pagamento por meio do cartão BHBus** e aumentando sua presença nas imediações das estações de integração de ônibus.

As bicicletas compartilhadas desempenham um papel estratégico para a política de mobilidade: possibilitam que indivíduos testem a utilização da bicicleta, sem precisar adquirir uma, e complementam o transporte público, permitindo o **deslocamento mais rápido entre as estações de ônibus ou metrô e o local de interesse do usuário**. Além disso, são utilizadas como meio de transporte e lazer pelos turistas, facilitando o deslocamento entre atrações, como o Mercado Central e a Praça da Liberdade ou a Igreja da Pampulha e o Zoológico.

Por fim, convém ressaltar que a maior utilização das bicicletas compartilhadas está diretamente relacionada à extensão da rede cicloviária do entorno das estações, sendo a descontinuidade e a pequena quilometragem da rede, associadas aos problemas operacionais do sistema, os principais entraves ao sucesso do modelo em Belo Horizonte.

Objetivo geral do eixo: garantir o direito à cidade, por meio da implantação de soluções que integrarão física e financeiramente o uso da bicicleta privada e pública ao transporte coletivo.

As ações propostas para esse eixo, por ano, são:

2017

- Diagnosticar estações de transporte público para implantar bicicletários;
- Realizar interface interinstitucional com a Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU para viabilizar o transporte de bicicletas, em horário livre, preferencialmente no último vagão;
- Realizar estudo de viabilidade para implantação de sistema público de bicicletas compartilhadas em período de vigência de 24 (vinte e quatro) horas;
- Realizar interface interinstitucional com o Consórcio Operacional do Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus do Município de Belo Horizonte
- TRANSFÁCIL - e o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros Metropolitanos - SINTRAM - para realização de estudo de viabilidade de integração tarifária para o sistema de bicicletas públicas compartilhadas com o sistema de transporte público (ônibus/metrô: BHBUS e ÓTIMO);
- Realizar estudo de viabilidade para implantação de bicicletas públicas compartilhadas alimentadoras do sistema de transporte público (ônibus / metrô) nas estações de integração;
- Realizar estudo de viabilidade para implantação de bicicletas públicas compartilhadas em cada uma das centralidades regionais;
- Realizar diagnóstico de melhoria dos bicicletários das estações de integração do transporte coletivo municipal das regionais Venda Nova e Pampulha.

2018

- Realizar estudo de viabilidade para instalação de suportes (internos e/ou externos) em veículos automotores destinados à prestação de serviços de transporte público (sistemas táxi / ônibus);
- Implantar e ou melhorar os bicicletários integrados fisicamente às estações de integração do transporte coletivo municipal das regionais Barreiro, Venda Nova, Nordeste e Pampulha;
- Abrir edital para uso e exploração do sistema de bicicletas compartilhadas, com participação da sociedade civil no processo de elaboração do mesmo;

2019

- Instalação de estação autônoma de reparos para bicicletas nos bicicletários das estações de integração mais movimentadas.

2020

- Expandir o número de estações de bicicletas compartilhadas para as nove regionais de BH (150 estações ao todo), conectadas ao transporte coletivo.

Ações permanentes desse eixo:

- Manutenção contínua dos bicicletários públicos.

4. EIXO COMUNICAÇÃO, EDUCAÇÃO E MOBILIZAÇÃO

A naturalização da bicicleta no trânsito de Belo Horizonte, com motoristas, motociclistas e pedestres compreendendo, prevendo, interagindo e reagindo ao comportamento dos ciclistas, requer ações contínuas de comunicação e de educação. A transição da percepção da bicicleta como um elemento estranho às ruas de Belo Horizonte para um veículo presente e visível nas vias precisa da atuação de diferentes órgãos e entidades da administração pública municipal, e de grupos organizados da sociedade, para acontecer de forma mais rápida.

Apresentar a bicicleta como uma possibilidade, e descrever as alternativas de sua utilização integrada, disponibilizar informações sobre a localização de paraciclos, de bicicletários e de rotas cicloviárias, além dos benefícios para o usuário e para a cidade são formas de facilitar e encorajar o aumento do número de ciclistas. Divulgar para os cidadãos e participar, por meio de membros do alto escalão da Prefeitura, de **campanhas mundiais de mobilidade sustentável, como o dia “De Bike Ao Trabalho” e o “Dia Mundial Sem Carro”** são formas gratuitas e capazes de gerar empatia e publicidade para a redução da utilização do transporte individual motorizado e a adoção da bicicleta.

Ações de comunicação específicas para o comércio e o setor de serviços que demonstrem como receber ciclistas, que as **ciclovias atraem os usuários da bicicleta e, conseqüentemente, potenciais clientes** e que uma vaga de estacionamento para carros têm rotatividade muito mais baixa que a circulação de ciclistas em uma eventual estrutura cicloviária. Além disso, conforme pode ser visto na publicação da Transporte Ativo, a bicicleta pode ser parte importante dos processos de logística urbana de uma cidade, em especial nos dois quilômetros finais das entregas (TRANSPORTE ATIVO, 2015).

Outro grupo que merece atenção específica são os estudantes da rede municipal, por meio da atuação transversal entre BHTRANS e Secretaria Municipal de Educação, com atividades que incentivem os professores a abordar a mobilidade por bicicleta em suas aulas.

Por fim, **capacitar os motoristas profissionais** – especialmente motoristas de ônibus, táxis e vans escolares, cujos serviços são regulados pelo município – para que

assimilem os ciclistas e suas peculiaridades no trânsito e, acima de tudo, **se comportem como responsáveis pela segurança dos veículos menores** é fundamental e um mecanismo de atuação direta da Prefeitura na melhoria das condições para se pedalar em Belo Horizonte.

Objetivo desse eixo: estabelecer ações regulares de comunicação, educação e mobilização para informar, sensibilizar e engajar as pessoas na criação da cultura da bicicleta na cidade, além de promover a cultura da bicicleta em todas as áreas da cidades, tendo como público-alvo pessoas de todas as classes sociais.

As ações propostas para esse eixo, por ano, são:

2017

- Elaborar Plano de Comunicação: Mobilidade por Bicicleta conforme Plano de Ações;
- Realizar campanhas educativas, redes sociais, oficinas, fóruns, conferências, ações de rua e de marketing permanentes para sensibilizar a sociedade na busca e construção de uma mobilidade urbana sustentável, tendo como foco o uso da bicicleta como meio de transporte;
- Inserir, de forma permanente, mensagens educativas de respeito ao ciclista e pedestres nos contracheques dos motoristas do SetraBH e de todos os servidores e empregados da Prefeitura de Belo Horizonte;
- Capacitar os empregados da BHTrans no que tange ao desenvolvimento urbano sustentável, com foco na construção da cultura da bicicleta;
- Promover a fiscalização educativa e punitiva nas vias, ciclovias e ciclofaixas (invasão de vias, direção agressiva), criando programas de fiscalização por bicicletas (Agentes da BHTrans e Guarda Municipal);
- Implementar ações de comunicação institucional (BHTrans / PBH) vinculadas à agenda da Mobilidade Urbana Sustentável (De bike ao trabalho, mês da mobilidade (setembro), maio amarelo, Dia Mundial sem Carro);
- Realizar uma oficina para formação e sensibilização de técnicos e gestores da administração municipal que atuam em políticas urbanas correlatas e conectadas à mobilidade ativa;
- Elaborar e veicular uma campanha educativa voltada para ciclistas e uso da bicicleta.

2018

- Elaborar cartilha com foco nos estudantes dos anos finais do ensino fundamental e ensino médio com conteúdo;
- Elaborar um programa, com ações específicas de comunicação, para conectar e promover o turismo e uso das bicicletas em Belo Horizonte;

- Elaborar e veicular uma campanha educativa voltada para ciclistas e uso da bicicleta;
- Criar programa, em parceria com a Serttel (bicicletas compartilhadas – Bike BH), o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte - SETRABH -, assim como o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros Metropolitano - SINTRAM -, para realização de pedaladas com motoristas do sistema de transporte coletivo por ônibus;
- Capacitar os empregados da BHTrans no que tange ao desenvolvimento urbano sustentável, com foco na construção da cultura da bicicleta;
- Realizar uma oficina para formação e sensibilização de técnicos e gestores da administração municipal que atuam em políticas urbanas correlatas e conectadas à mobilidade ativa;
- Realizar campanha ou atividade em, pelo menos, nove escolas, sendo no mínimo uma por regional, juntamente com as implantações de projetos de segurança com foco no uso da bicicleta no entorno desses equipamentos;
- Elaborar, em conjunto com a sociedade civil, um seminário, fórum ou evento de forma geral para promover o conceito e as práticas de Mobilidade Urbana Sustentável de Belo Horizonte, incluindo impactos do transporte nas mudanças climáticas, com foco em escolas e universidades.

2019

- Elaborar e veicular uma campanha educativa voltada para ciclistas e uso da bicicleta;
- Realizar campanha ou atividade em, pelo menos, nove escolas, sendo no mínimo uma por regional, que nunca foram público-alvo das campanhas, juntamente com as implantações de projetos de segurança com foco no uso da bicicleta no entorno desses equipamentos;
- Realizar uma oficina para formação e sensibilização de técnicos e gestores da administração municipal que atuam em políticas urbanas correlatas e conectadas à mobilidade ativa;
- Realizar campanha ou atividade de divulgação dos bicicletários nas estações de integração do transporte coletivo municipal.

2020

- Realizar campanha ou atividade em, pelo menos, nove escolas, sendo no mínimo uma por regional, que nunca foram público-alvo das campanhas, juntamente com as implantações de projetos de segurança com foco no uso da bicicleta no entorno desses equipamentos;
- Implementar ações de comunicação institucional (BHTrans / PBH) vinculadas à agenda da Mobilidade Urbana Sustentável (De bike ao trabalho, mês da mobilidade (setembro), maio amarelo, Dia Mundial sem Carro);

- Realizar uma oficina para formação e sensibilização de técnicos e gestores da administração municipal que atuam em políticas urbanas correlatas e conectadas à mobilidade ativa.

Ações permanentes desse eixo:

- Veicular campanhas sistemáticas sobre "Bicicleta" nas televisões dos veículos do sistemas de transporte: ônibus, MOVE e metrô;
- Articular com as associações de bairros, ações de comunicação e educação para respeito ao ciclista e incentivo ao uso da bicicleta em Belo Horizonte;
- Ter presente, bimestralmente, nas reuniões do GT Pedala BH, representantes da comunicação institucional da BHTrans;
- Articular com comerciantes ações de comunicação que demonstrem os reais impactos positivos do uso da bicicleta como meio de transporte nos diversos segmentos da atividade comercial; articular com CDL; ACMinas; pequenos comércios;
- Realizar campanhas em redes sociais, mudando o perfil da comunicação institucional (BHtrans / PBH) de forma a defender e promover a mobilidade ativa;
- Implementar campanha educativa permanente Inserindo nos layouts das frotas de Move, Ônibus, Transporte Suplementar, Transporte Escolar, Táxi, Viaturas da BHTRANS e Guarda Municipal mensagens educativas direcionadas a condutores do transporte coletivo;
- Capacitar e treinar motoristas do sistema de transporte público e coletivo (todas as modalidades) em relação ao cuidado e respeito aos ciclistas;
- Disponibilizar material educativo, promovendo campanhas permanentes, por meio de sensibilização e apoio de lojistas e oficinas de bicicletas;

5. EIXO GOVERNANÇA, PRODUÇÃO DE DADOS E TRANSPARÊNCIA

Quando se trata de bicicleta, Belo Horizonte tem um modelo inovador no quesito governança. Conformado num espaço aberto de diálogo regular entre poder público, organizações, empresas e ciclistas, o Grupo de Trabalho Pedala BH é único no país, por suas características peculiares. O GT Pedala BH inclusive já foi apresentado como uma referência em diversos fóruns de bicicleta no Brasil e no mundo.

No entanto, a partir da introdução de um novo elemento, como a criação de um plano para promoção da mobilidade por bicicleta, faz-se necessário dar um salto e aprofundar esse modelo, adicionando novos elementos que qualifiquem a participação social e a transparência das ações do poder público no tocante às atividades, projetos e programas destinados à promoção da mobilidade por bicicleta, além da relação desta política com outras tantas políticas urbanas da capital mineira.

Nesse sentido, a intenção de se ter um eixo específico para Governança, Produção de Dados e Transparência é mostrar como está sendo feita a gestão do plano e da política de mobilidade por bicicleta. Definir responsabilidades, instâncias de participação social, métodos e ferramentas para avaliação e monitoramento da execução do plano, possibilitar a transparência das políticas, com seu cronograma e orçamento, e também a produção de dados e pesquisas que retroalimentem a política para avaliação e correção de rumos. Além disso, incorporar outros atores importantes para o cenário urbano belo-horizontino que não se incluíam na política pública. Não podemos perder de vista o fato de que a mobilidade, e nesse caso a mobilidade por bicicleta, está inserida em um contexto maior de urbanismo, devendo se relacionar com diversas outras políticas.

Objetivo geral do eixo: adotar melhores práticas de governança e transparência no âmbito do programa Pedala BH.

Objetivos específicos do eixo:

- **Promover a participação da sociedade civil** (tanto de pessoas que pedalam, seja no centro ou na periferia, quanto dos setores interessados e/ou impactados pela bicicleta) em todas as instâncias em que há discussão sobre mobilidade por bicicleta;
- **garantir a transparência da implementação** do plano (especialmente da evolução das ações implementadas e dos custos envolvidos); prover ferramentas e métodos que assegurem a **transparência e o acesso público e atualizado ao programa Pedala BH** e seus componentes; assegurar um modelo de monitoramento claro e inteligível para acompanhamento da sociedade, incluindo indicadores permanentemente atualizados na página da BHTRANS;
- **produzir conhecimento capaz de auxiliar a avaliação** e correção de rumos da implementação da política; e envolver atores importantes no contexto urbanístico da cidade nas discussões relacionadas à mobilidade por bicicleta.

As ações propostas para esse eixo, por ano, são:

2017

- Adicionar serviço de reporte de problemas relacionados à mobilidade por bicicleta no SacWeb PBH e aplicativo (app) BH Resolve;
- Implementar aplicativo de fiscalização colaborativa para controle e gestão do sistema público de bicicletas compartilhadas;
- Publicar no Diário Oficial do Município (DOM) toda a rede cicloviária de Belo Horizonte, conferindo nome, número, trecho, extensão, perímetro e outras

informações relevantes ao sistema de forma similar ao procedimento realizado com demais tipologias de logradouros públicos;

- Fazer uma reunião regionalizada do Grupo de Trabalho – GT PEDALA BH;
- Realizar uma reunião do Grupo de Trabalho - GT Pedala BH - de caráter estratégico - para monitoramento da implantação da política de mobilidade por bicicleta, bem como da execução das ações deste plano;
- Iniciar o diálogo com as prefeituras de Contagem e Sabará e a Agência da Região Metropolitana de Belo Horizonte - ARMBH para articular a conexão da rede cicloviária de Belo Horizonte ao longo do leito do Ribeirão Arrudas;
- Iniciar o diálogo com as prefeituras de Contagem e Agência da Região Metropolitana de Belo Horizonte - ARMBH para articular a conexão da rede cicloviária de Belo Horizonte e Contagem, próximo à Lagoa da Pampulha;
- Elaborar e publicizar relatório de implementação do PlanBici.

2018

- Realizar três reuniões Grupo de Trabalho - GT Pedala BH - de caráter estratégico - para monitoramento da implantação da política de mobilidade por bicicleta, bem como da execução das ações deste plano;
- Instituir oficialmente parceria com universidade e/ou institutos de pesquisa para produção de conhecimento em mobilidade por bicicleta em Belo Horizonte;
- Implantar dois novos contadores de ciclistas em outras regionais de BH que ainda não os têm;
- Fazer três reuniões regionalizadas do Grupo de Trabalho – GT PEDALA BH;
- Realizar duas reuniões do Grupo de Trabalho - GT Pedala BH - de caráter estratégico - para monitoramento da implantação da política de mobilidade por bicicleta, bem como da execução das ações deste plano;
- Realizar pesquisa de contagem de ciclistas;
- Capacitar os empregados da BHTrans no que tange ao uso do sistema viário pela bicicleta quando no desenvolvimento de projetos viários;
- Elaborar e publicizar relatório de implementação do PlanBici no ano de 2018;

2019

- Criar Plano Estratégico de Promoção da Mobilidade por Bicycletas, considerando horizontes de longo prazo 2025, 2030, 2050;
- Implantar dois novos contadores de ciclistas em outras regionais de BH que ainda não os têm;
- Fazer três reuniões regionalizadas do Grupo de Trabalho – GT PEDALA BH;
- Realizar duas reuniões do Grupo de Trabalho - GT Pedala BH - de caráter estratégico - para monitoramento da implantação da política de mobilidade por bicicleta, bem como da execução das ações deste plano;

- Realizar pesquisa de contagem de ciclistas;
- Elaborar e publicizar relatório de implementação do PlanBici no ano de 2019.

2020

- Implantar dois novos contadores de ciclistas em outras regionais de BH que ainda não os têm;
- Realizar duas reuniões do Grupo de Trabalho - GT Pedala BH - de caráter estratégico - para monitoramento da implantação da política de mobilidade por bicicleta, bem como da execução das ações deste plano;
- Fazer três reuniões regionalizadas do Grupo de Trabalho – GT PEDALA BH;
- Realizar pesquisa de contagem de ciclistas;
- Elaborar e publicizar relatório de implementação do PlanBici no ano de 2020.

Ações permanentes desse eixo:

- Instituir parceria com universidade e/ou institutos de pesquisa para produção de conhecimento em mobilidade por bicicleta em Belo Horizonte;
- Aprimorar, ampliar e publicizar os indicadores e metas do Observatório da Mobilidade - ObsMob-BH;
- Articular com o comando da Guarda Municipal de Belo Horizonte a efetivação de medidas administrativas cabíveis às situações denunciadas no aplicativo de fiscalização colaborativa;
- Publicar - em Diário Oficial do Município (DOM) - toda as atualizações da rede cicloviária de Belo Horizonte, conferindo nome, número, trecho, extensão, perímetro e outras informações relevantes ao sistema, de forma similar ao procedimento realizado com demais tipologias de logradouros públicos;
- Manter atualizada, em dados abertos, a base da rede cicloviária da cidade, incluindo as vias (ciclovias, ciclofaixas e outras), paraciclos, bicicletários, estações de reparo e demais estruturas existentes, conferindo nome, número, trecho, extensão, perímetro e outras informações relevantes ao sistema cicloviário da cidade;
- Garantir a participação de representantes dos órgãos e entidades da Prefeitura de Belo Horizonte - PBH no Grupo de Trabalho – GT PEDALA BH, de forma a facilitar as interfaces institucionais e agilizar soluções das ações do Programa Pedala BH;
- Auferir e publicizar os indicadores instituídos pelo PlanMob-BH para mobilidade por bicicleta;
- Manter sessão no site da BHTrans para divulgação de dados e ações do Programa Pedala BH (PlanMob-BH).

6. EIXO LEGISLAÇÃO

Desde 2012, o Brasil possui um marco legal no que tange à mobilidade urbana: a Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei 12.587/2012, também conhecida como PNMU, que incorporou, no § 1º do art. 24, os critérios adotados na legislação do plano diretor, que estão presentes no art. 41 da Lei nº 10.257/2001, conhecida como Estatuto da Cidade. A PNMU apresenta requisitos para elaboração dos planos de mobilidade, os quais se aplicam a municípios com determinadas características, sendo a mais marcante delas o fato deles terem mais de 20.000 habitantes, como Belo Horizonte.

Todavia, é no âmbito municipal, pela competência conferida pela Constituição de 1988, que se originam as leis que regulamentam a mobilidade urbana em suas diretrizes, objetivos, metas, etc. Ou seja, apesar de a mobilidade urbana estar, via de regra, relacionada à execução das políticas públicas no âmbito dos municípios, é preciso também levar em consideração o papel dos órgãos e instituições não só do Poder Executivo municipal, mas também do Legislativo. Assim sendo, é através das normativas municipais que são aprovados os planos de mobilidade urbana e (outros) instrumentos de gestão dos sistemas que compõem a mobilidade urbana de um município, sendo o Plano Diretor um exemplo. Em Belo Horizonte, esse processo acontece por meio da realização da Conferência de Política Urbana.

Atualmente, o PL 1.749/2015 contém a revisão do Plano Diretor da cidade, incluindo o Plano de Mobilidade. No que diz respeito apenas à mobilidade por bicicleta, destacam-se algumas das várias proposições, feitas pelos mais de 400 delegados populares, técnicos e empresariais da Conferência:

- Elevar o modo bicicleta para 8% até 2030, utilizando cenários compatíveis com a extensão da rede cicloviária da cidade (após a revisão técnica do PlanMob, **a meta é ter 6%** de deslocamentos até 2030);
- Elaborar campanhas educativas, focadas em segurança, direcionadas aos ciclistas, aos motoristas profissionais e aos demais condutores;
- Ampliar a rede de ciclovias e ciclofaixas em todas as áreas do município, especialmente como modo alimentador dos sistemas de alta e média capacidade, prevendo a implantação de bicicletários junto às estações de integração;
- Possibilitar que o poder público conceda à iniciativa privada a implantação e manutenção das infraestruturas e equipamentos relacionados à bicicleta (ciclovias, bicicletários e outros), assim como serviços de educação para o trânsito; e
- Implantar bicicletários em todas as estações de transporte coletivo de média e alta capacidade da cidade.

Mesmo que vários PLs sejam originados no Executivo e então encaminhados ao Legislativo, a votação se dá na Câmara Municipal de Belo Horizonte - CMBH, onde devem receber contribuições do Poder Legislativo e da população, por meio de emendas e da deliberação sobre a decisão do Prefeito em vetar total ou parcialmente ou em aprovar.

Em Belo Horizonte, saliente-se, inclusive, há diversas legislações que discorrem direta ou indiretamente sobre mobilidade urbana, trânsito e transporte, começando pela Lei Orgânica do Município que, em seu artigo 3º, diz que é objetivo prioritário do Município “VI - priorizar o atendimento das demandas da sociedade civil de educação, saúde, **transporte** , (...)”.

Além desse, há outros tantos artigos da Lei que se relacionam com o tema e também o Capítulo XII cujo título é “DO TRANSPORTE PÚBLICO E SISTEMA VIÁRIO”. Vale destacar, também, o artigo 188 que diz que o Plano Diretor de Belo Horizonte conterà “c) à **melhoria da mobilidade urbana, com prioridade ao deslocamento não motorizado** e ao transporte coletivo, privilegiando a destinação de investimentos e espaços aos modais de transporte proporcionalmente à sua eficiência e sustentabilidade”.

Há também legislações específicas que dizem respeito à bicicleta, tais como a Lei que permitiu que bicicletas entrassem nos parques municipais da cidade. Nos casos das normativas focadas na bicicleta, o Legislativo tem espaço para produzir normas que promovam, defendam e priorizem o uso da bicicleta em diversos aspectos, da infraestrutura à educação, do investimento ao custeio.

Por fim e com papel fundamental estão as leis do ciclo orçamentário: PPAG, LDO e LOA. Nelas, a Prefeitura de Belo Horizonte, a Câmara Municipal e a sociedade em geral têm a oportunidade de inserir não somente as diretrizes, objetivos e metas para a mobilidade ativa, mas também apontar de onde virão as receitas e para quais ações o recurso arrecadado serão destinadas. Ou seja, o ciclo orçamentário tem papel primordial para a mobilidade ativa em Belo Horizonte.

Como evidência dessa observação, vale ressaltar a existência, em junho de 2017, de, **pelo menos, 15 projetos de lei e outras normativas em tramitação na Câmara Municipal de Belo Horizonte** propondo ações, campanhas, programas e projetos ligados à mobilidade urbana de uma forma geral. Sobre bicicleta, são 14 normativas que englobam o assunto, sem contar as leis orçamentárias e os Planos Diretores anteriores da cidade.

Objetivo geral do eixo: garantir que o município de Belo Horizonte tenha uma legislação amiga da bicicleta, por meio da modificação ou criação de normativas específicas ao tema.

As ações propostas para esse eixo, por ano, são:

2017

- Propor Projeto de Lei - PL que preveja, anualmente, um percentual de alocação de recursos calculados sobre o valor total do orçamento do município. Este percentual deverá ser destinado à implementação de medidas e ações de mobilidade por bicicleta no Plano Plurianual de Ação Governamental - PPAG;
- Prever na LOA dotações orçamentárias para implementar as ações e subações que têm como fonte recursos públicos municipais previstas no PlanBici para 2018.

2018

- Criar incentivos para servidores e empregados públicos municipais utilizarem a bicicleta como meio de transporte para o trabalho;
- Prever na LOA 2019 dotações orçamentárias para implementar as ações e subações que têm como fonte recursos públicos municipais previstas no PlanBici para 2019;
- Prever na LDO 2019 prioridades e metas para implementar as ações e subações previstas no PlanBici para 2019.

2019

- Propor Projeto de Lei - PL que preveja descontos em impostos para incentivo à implantação de estrutura voltada para os ciclistas;
- Prever na LOA 2020 dotações orçamentárias para implementar as ações e subações que têm como fonte recursos públicos municipais previstas no PlanBici para 2020;
- Prever na LDO 2020 prioridades e metas para implementar as ações e subações previstas no PlanBici para 2020.

2020

- Propor Projeto de Lei - PL para estacionamentos privados serem obrigados a ter estrutura mínima (vagas para estacionamento, guarda, sanitários, estação autônoma de reparos e outros) destinada a bicicletas;
- Prever na LOA 2019 dotações orçamentárias para implementar possíveis ações e subações que têm como fonte recursos públicos municipais previstas no PlanBici e que eventualmente não tenham sido executadas.

7. EIXO FINANCIAMENTO

Toda política pública, incluindo suas ações, projetos e programas, **necessita de recursos para ser elaborada, executada e mantida**. Assim, é preciso garantir fontes para que esses recursos estejam disponíveis no tempo em que for necessário seu empenho. A questão orçamentária e financeira é, e sempre será, um desafio para qualquer gestão pública. As demandas e necessidades da população sempre serão maiores do que a capacidade financeira dos entes públicos. Nessa situação **fazem-se necessárias duas coisas**: priorizar e agir com criatividade.

Em relação à priorização, cabe questionar: como a prefeitura tem gastado seus recursos em mobilidade urbana? A partir disso, que incentivos ela coloca para seus cidadãos optarem por andar a pé, de transporte coletivo e, claro, de bicicleta? Qual será a consequência para a cidade, caso haja tal migração modal? Diversos casos do mundo já mostraram que investimentos em transporte motorizado individual (carros e motos) aumentam a demanda por esse tipo de transporte, gerando cada vez mais motorização, congestionamento, acidentes, poluição. Um ciclo vicioso e sem fim. Por consequência, indiretamente diminuindo a qualidade de vida na cidade, piorando indicadores de saúde, ambientais, e até mesmos econômicos, isso sem falar na quantidade de vidas ceifadas e de pessoas feridas.

Em relação à criatividade, é preciso pensar fora da caixa e analisar todo o contexto na busca de oportunidades. A pauta da bicicleta é cada vez mais debatida e considerada uma questão central no enfrentamento às mudanças climáticas, por exemplo. Afinal de contas, é um veículo que consome pouca energia em todo seu ciclo de vida (da produção ao descarte - descarte para que?) quando comparado com outros meios de transportes, principalmente carros e motos que, infelizmente, dominam as cidades brasileiras. Sua emissão de carbono durante o uso é zero! Assim, com esse tema tendo cada vez mais destaque, surgem oportunidades de financiamento de políticas que mitigam a emissão de gases de efeito estufa e também de poluentes locais. Vários fundos internacionais estão se dispondo a investir em mobilidade urbana sustentável. Basta saber procurar!

Paralelo a isso, é possível criar novas formas de financiar essa política. Uma delas inclusive faz parte do Programa de Governo do Prefeito Alexandre Kalil: a criação de um fundo municipal para investimentos na mobilidade ativa (a pé e por bicicleta) e transporte coletivo. Tal fundo poderia ser composto por diversas fontes, como recursos provenientes da arrecadação com multas e de outorga onerosa. Além disso, é relevante ressaltar a possibilidade de criação de taxa de congestionamento na cidade (sobre a qual a BHTRANS finalizou estudo em 2017). Afinal de contas, o uso do carro para se locomover implica em uma série de consequências negativas para a cidade.

Por que não, a partir disso, investir em políticas que têm consequências positivas para a cidade e relação com a bicicleta?

A criatividade também pode ser refletida em **articulações com outros entes federativos** e outros poderes. Por exemplo, a Frente Nacional de Prefeitos defende uma proposta já em tramitação no Congresso Nacional, a municipalização da CIDE - Contribuições de Intervenção no Domínio Econômico - cobrada nos combustíveis. Porque não retomar essa discussão? Além disso, no Congresso também tramita o Programa Bicicleta Brasil que prevê que 15% da arrecadação de multas sejam destinados ao investimento na mobilidade por bicicleta.

Não para por aí. O governo federal anunciou recentemente o Programa Avançar Cidades, que tem como objetivo de melhorar a circulação das pessoas nos ambientes urbanos por intermédio do financiamento de ações de mobilidade urbana voltadas à qualificação viária, ao transporte público coletivo sobre pneus, ao transporte não motorizado (transporte ativo) e à elaboração de planos de mobilidade urbana e de projetos executivos. Abre-se mais um canal para captação de recurso.

O trabalho junto às comunidades também é fundamental na busca por saídas criativas. A criação de zonas 20 ou zonas 30, por exemplo, pode sair mais barata que imaginamos. Podem ser utilizadas soluções simples associadas à arte que mudam o desenho das vias, por exemplo, **abaixando a velocidade praticada** e promovendo assim o seu compartilhamento.

Ademais, existem contratos ativos não executados pela BHTRANS que podem ser utilizados para a mobilidade por bicicleta. No fim das contas, a promoção da mobilidade por bicicleta em Belo Horizonte é uma questão de prioridade e **criatividade**.

Objetivo desse eixo: angariar e aplicar recursos financeiros e humanos para efetiva e completa implantação do PlanBici.

As ações propostas para esse eixo, por ano, são:

2017

- Elaborar o PPAG 2018-2021 considerando ações definidas por este plano de promoção da mobilidade por bicicleta, priorizando a alocação de recursos para a mobilidade urbana sustentável;
- Elaborar a LDO e a LOA 2018 priorizando a mobilidade ativa no tocante à mobilidade urbana da cidade, com a alocação de recursos necessários;

- Criar um Fundo Municipal para Mobilidade Urbana Sustentável com fontes múltiplas;
- Intensificar a especificação de condicionantes e implantação de medidas (mitigadoras e/ou compensatórias) nos processos de licenciamentos – urbanístico / ambiental - voltadas para o sistema de mobilidade por bicicletas em Belo Horizonte, e também de Operações Urbanas;
- Articular com o Governo Federal a liberação de recursos contingenciados do PAC para investimento na mobilidade urbana por bicicleta;

2018

- Elaborar a LDO e a LOA 2019 priorizando a mobilidade ativa no tocante à mobilidade urbana da cidade, com a alocação de recursos necessários;

2019

- Elaborar a LDO e a LOA 2020 priorizando a mobilidade ativa no tocante à mobilidade urbana da cidade, com a alocação de recursos necessários;

2020

- Elaborar a LDO e a LOA 2021 priorizando a mobilidade ativa no tocante à mobilidade urbana da cidade, com a alocação de recursos necessários;

Ações permanentes desse eixo:

- Mapear fontes de recursos nacionais e internacionais para investimento em mobilidade urbana sustentável (operação urbana consorciada, política de gestão de demanda, mitigação à mudanças climáticas) e propor projetos para captação de recursos;
- Articular com iniciativa privada para implantação de tótems e paraciclos, por meio de patrocínios.

8. INVESTIMENTO TOTAL NECESSÁRIO PARA EXECUÇÃO DO PLANO

Eixos	Valores a captar
Eixo Circulação e Infra	R\$ 119.371.349,84
Eixo Integração	R\$ 0,00
Eixo Comunicação	R\$ 12.730.000,00
Eixo Governança	R\$ 45.669,00
Eixo Legislação	R\$ 0,00

Eixo Financiamento	R\$ 132.147.018,84
--------------------	--------------------

9. PARTICIPANTES E PROCESSO

BH em Ciclo - Associação dos Ciclistas Urbanos de Belo Horizonte: Adriano Ferreira, Amanda Corradi, Carlos Edward Campos, Cristiano Scarpelli, Diego Pessoa, Gabriel Castro, Gelton Filho, Guilherme Tampieri, Javert Denilson, Jean Legroux, Karina Marçal, Marcelo Amaral, Milton Silva, Paulo Lúcio Chagas e Vitor Brandão.

Câmara Municipal: Doorgal Andrada e Fernando Marcucci.

Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte (BHTRANS): André Luiz, Célio Bouzada, Eveline Trevisan, José Gabriel Gazola, Luciano Chagas, Marco Antônio Silveira, Mauro Luiz Cardoso de Oliveira e Sergio Manini.

Outros ciclistas: Antônio Luchesi, Breno Bizinoto e Fernando Moreira.

Participaram da Consulta Pública e autorizam incluir o nome no documento:

1. Rodrigo de França Cunha
2. Priscilla Dutra Dias Viola

Secretaria Municipal Adjunta de Planejamento Urbano (Smapu): Izabel Dias de Oliveira Melo, João Francisco Reis Vilela, Thiago Medeiros e Tiago Esteves.

Superintendência de Desenvolvimento da Capital (Sudecap): Rafael Mantuano.