

EIXO 6
CIDADE SUSTENTÁVEL



Fonte: Vista aérea Parque Municipal de Belo Horizonte. <https://bhrecicla.com.br/blog/bh-e-referencia-em-sustentabilidade-e-meio-ambiente/>,

6ª REUNIÃO ORDINÁRIA
COMURB
28/11/2024

REVISÃO DOS INDICADORES
do PlanMob-BH

EIXO CIDADE
SUSTENTÁVEL



PREFEITURA
BELO HORIZONTE

TRABALHANDO POR UMA **cidade + feliz**

GRUPO DE TRABALHO

Definido na 4º Reunião Ordinária do COMURB de 18/07/2024:

- 1. Amanda Cristine Alves Corradi (Nossa BH)**
- 2. Ana Marcela Ardila Pinto (UFMG)**
- 3. Ana Cristina Viana de Assis (Setra-BH)**
- 4. Elizabeth Gomes (BHTrans)**
- 5. Liliana Hermont (Sumob)**
- 6. Luciano Campos Medrado (SETCEMG)**
- 7. Sônia Knauer (SMMA)**
- 8. Tiago Esteves Gonçalves da Costa (SMPU)**

REUNIÕES DO GRUPO DE TRABALHO

1. 22/08/2024, quinta-feira, de 15:00 às 17:00
2. 03/09/2024, terça-feira, de 18:30 às 20:30
3. 13/09/2024, sexta-feira, de 14:30 às 16:30
4. 17/09/2024, terça-feira, de 14:00 às 16:00
5. 22/11/2024, sexta-feira, de 09:00 às 10:00
6. 22/11/2024, sexta-feira, de 14:00 às 15:00

INDICADORES PLANMOB-BH – EIXO CIDADE SUSTENTÁVEL

16 INDICADORES ATÉ A 4ª REUNIÃO DO COMURB DE 18/07/2024

	Programa	Indicador	Meta 2020	Meta 2025	Meta 2030	Valor apurado 2022	Meta	Situação
1	Eixo	Percentual de unidades residenciais aprovadas nas OUC's na cidade	-	20%	25%	0%	Não tem meta no curto prazo	Apurado
2	Eixo	Percentual das áreas não residenciais aprovadas nas OUC's na cidade	-	10%	50%	0%	Não tem meta no curto prazo	Apurado
3	Eixo	Percentual das áreas de OUC's regulamentadas na cidade	-	40%	50%	0%	Não tem meta no curto prazo	Apurado
4	Eixo	PM 10 média (µg/m3).	50 µg/m3	45 µg/m3	40 µg/m3	25,7 µg/m3	Atingiu	Apurado
5	Eixo	Percentual renovação da frota de ônibus (MOVE, convencional, seletivo e suplementar) por veículos híbridos ou não movidos a derivados do petróleo.	-	20%	40%	0%	Não tem meta no curto prazo	Apurado
6	Eixo	Emissões de gases de efeito estufa – EG Rodoviário (milhões de toneladas de CO2 equivalentes)	2,73	2,88	3,06	1,9	Atingiu	Apurado
9	Desenvolvimento Orientado para o Transporte	Percentual de análises técnicas de processos de empreendimentos emiãdas no prazo	100%	100%	100%	65%	Não atingiu	Apurado
10	Desenvolvimento Orientado para o Transporte	Proporção de vagas de bicicletas disponibilizadas em empreendimentos de impacto	2	2,5	3	2,05	Atingiu	Apurado
13	Qualificação Ambiental da Mobilidade	Percentual de veículos movidos a combustíveis não fósseis na frota contratada pelo município	20%	50%	100%			Não apurado
14	Qualificação Ambiental da Mobilidade	Percentual de dias com qualidade boa do ar	-	-	-	92,90%	Não tem meta	Apurado
15	Sistema Viário	Vias do VIURBS destinadas ao transporte coletivo implantadas	4	12	52	5	Atingiu	Apurado
16		Emissões de gases de efeito estufa do setor rodoviário per capita	-	-	-	0,82	Não tem meta	Apurado

SETE INDICADORES SUPRIMIDOS NA 4ª REUNIÃO DO COMURB DE 18/07/2024

	Programa	Indicador
1	Eixo	Percentual de unidades residenciais aprovadas nas OUC's na cidade
2	Eixo	Percentual das áreas não residenciais aprovadas nas OUC's na cidade
3	Eixo	Percentual das áreas de OUC's regulamentadas na cidade
7	Desenvolvimento Orientado para o Transporte	Áreas das unidades não residenciais aprovadas na OUC-ACLO
8	Desenvolvimento Orientado para o Transporte	Unidades residenciais aprovadas na OUC-ACLO
11	Desenvolvimento Orientado para o Transporte	Relação entre densidade de imóveis NÃO RESIDENCIAIS nas áreas previstas para as Operações Urbanas relativas a transporte e a densidade média da cidade
12	Desenvolvimento Orientado para o Transporte	Relações entre densidade de imóveis RESIDENCIAIS das áreas previstas para as Operações Urbanas relativas a transporte e a densidade média da cidade

INDICADORES PLANMOB-BH – EIXO CIDADE SUSTENTÁVEL

8 INDICADORES MANTIDOS
NA 4ª REUNIÃO DO COMURB DE 18/07/2024

	Programa	Indicador
4	Eixo	PM 10 média (µg/m3).
5	Eixo	Percentual renovação da frota de ônibus (MOVE, convencional, seletivo e suplementar) por veículos híbridos ou não movidos a derivados do petróleo.
6	Eixo	Emissões de gases de efeito estufa – EG Rodoviário (milhões de toneladas de CO2 equivalentes)
9	Desenvolvimento Orientado para o Transporte	Percentual de análises técnicas de processos de empreendimentos emitidas no prazo
13	Qualificação Ambiental da Mobilidade	Percentual de veículos movidos a combustíveis não fósseis na frota contratada pelo município
14	Qualificação Ambiental da Mobilidade	Percentual de dias com qualidade boa do ar
15	Sistema Viário	Vias do VIURBS destinadas ao transporte coletivo implantadas
16		Emissões de gases de efeito estufa do setor rodoviário per capita

UM INDICADOR
ALTERADO NA 4ª REUNIÃO DO COMURB DE 18/07/2024

10	Desenvolvimento Orientado para o Transporte	Proporção de vagas de bicicletas disponibilizadas em empreendimentos de impacto
----	---	---

Fórmula anterior:
(Número de vagas de bicicletas disponibilizadas por 1.000 m² de área bruta de empreendimentos de impacto).

Fórmula proposta:
(Número total de vagas de bicicletas disponibilizadas em empreendimentos de impacto / Número total de vagas de automóveis disponibilizadas em empreendimentos de impacto) x 1.000.

INDICADORES PLANMOB-BH – EIXO CIDADE SUSTENTÁVEL

UM INDICADOR
INCLUÍDO NA 4ª REUNIÃO DO COMURB DE 18/07/2024

Eixo	PM 2,5 média (µg/m3).
------	-----------------------

Fórmula:

Microgramas (µg) de PM 2,5 / m³.

Objetivo:

Aferir a quantidade de material particulado na atmosfera. A menor quantidade de material particulado na atmosfera indica um ar mais limpo.

Observação:

As PM 2,5 são um tipo material particulado inalável (poeira), de diâmetro inferior a 2,5 micrômetros (µm). Constituem um elemento de poluição atmosférica. Podem penetrar no aparelho respiratório, provocando inúmeras doenças respiratórias.

Esse indicador já é monitorado pela FEAM, com medição por estações de monitoramento de qualidade do ar.

INDICADORES PLANMOB-BH – EIXO CIDADE SUSTENTÁVEL

10 INDICADORES
APÓS A 4ª REUNIÃO DO COMURB DE 18/07/2024

Id	Programa	Indicador
1	Eixo	PM 10 média (µg/m3).
2	Eixo	PM 2,5 média (µg/m3).
3	Eixo	Percentual renovação da frota de ônibus (MOVE, convencional, seletivo e suplementar) por veículos híbridos ou não movidos a derivados do petróleo.
4	Eixo	Emissões de gases de efeito estufa – EG Rodoviário (milhões de toneladas de CO2 equivalentes)
5	Desenvolvimento Orientado para o Transporte	Percentual de análises técnicas de processos de empreendimentos emitidas no prazo
6	Desenvolvimento Orientado para o Transporte	Proporção de vagas de bicicletas disponibilizadas em empreendimentos de impacto
7	Qualificação Ambiental da Mobilidade	Percentual de veículos movidos a combustíveis não fósseis na frota contratada pelo município
8	Qualificação Ambiental da Mobilidade	Percentual de dias com qualidade boa do ar
9	Qualificação Ambiental da Mobilidade	Emissões de gases de efeito estufa do setor rodoviário per capita
10	Sistema Viário	Vias do VIURBS destinadas ao transporte coletivo implantadas

1



PROPOSIÇÃO DE NOVOS INDICADORES RELACIONADOS À OCUPAÇÃO URBANA E DOT

PLANO DIRETOR DE
BELO HORIZONTE



INDICADORES PROPOSTOS 1 E 2

**INDICADORES NO ENTORNO DOS CORREDORES DE TRANSPORTE
COM BRT IMPLANTADO**

ÁREA DAS UNIDADES NÃO RESIDENCIAIS

QUANTIDADE DE UNIDADES RESIDENCIAIS

PROPOSIÇÃO DE INDICADORES RELACIONADOS À OCUPAÇÃO URBANA E DOT

✓ **Indicador Proposto 1:** Proporção da área das unidades não residenciais **em edificações com baixa de construção** nas áreas de influência dos principais corredores de transporte coletivo, ponderada pela área territorial, em relação à área total de unidades não residenciais **em edificações com baixa de construção** no restante da cidade, ponderada pela área territorial.

Objetivo: Avaliar a tendência do crescimento do adensamento do uso não residencial nas áreas de influência dos principais corredores de transporte em que há infraestruturas de priorização do transporte coletivo do tipo BRT implantadas dentro da política de DOT - desenvolvimento orientado pelo transporte, considerando-se um perímetro aproximado de 400m desses corredores, a saber: Av. Cristiano Machado, no trecho do BRT MOVE, Av. Presidente Antônio Carlos, no trecho do BRT MOVE.

Um maior adensamento e atração de atividades econômicas no entorno dos corredores de transporte efetivará a política de DOT. As unidades não residenciais estão relacionadas à atividade produtiva e à geração de emprego e renda.

Metas: ? Espera-se que os resultados sejam sempre superiores a 1, indicando que os principais corredores de transporte em que há infraestruturas de priorização do transporte coletivo do tipo BRT implantadas atraem ocupação urbana não residencial, geradora potencialmente de emprego e renda, e que os usuários e trabalhadores se beneficiam das infraestruturas de transporte implantadas e em operação.

Medição: Relatórios de Processos de Licenciamento e Regularização da SMPU, disponibilizados no site da PBH.

Fórmula de cálculo sugerida:

[(Total da área dos projetos não residenciais **em edificações com baixa de construção** nas áreas de influência dos principais corredores de transporte em que há infraestruturas de priorização do transporte coletivo do tipo BRT implantadas / Total da área de influência dos principais corredores de transporte, em que há infraestruturas de priorização do transporte coletivo do tipo BRT implantadas) / (Total da área dos projetos não residenciais **em edificações com baixa de construção** fora das áreas de influência dos principais corredores de transporte em que há infraestruturas de priorização do transporte coletivo do tipo BRT implantadas / Total da área territorial edificável fora da área de influência dos principais corredores de transporte em que há infraestruturas de priorização do transporte coletivo do tipo BRT implantadas)]

Medição: Relatórios de Processos de Licenciamento e Regularização da SMPU, disponibilizados no site da PBH.

Responsável pela apuração: SMPU. **Metas:** ainda não definidas **Periodicidade:** anual. **Polaridade:** quanto maior, melhor.

PROPOSIÇÃO DE INDICADORES RELACIONADOS À OCUPAÇÃO URBANA E DOT

✓ **Indicador Proposto 2:** Proporção do número de unidades residenciais **em edificações com baixa de construção** nas áreas de influência dos principais corredores de transporte coletivo, ponderada pela área territorial, em relação ao total de unidades residenciais **em edificações com baixa de construção** no restante da cidade, ponderada pela área territorial.

Objetivo: Avaliar a tendência de crescimento do adensamento do uso residencial nas áreas de influência dos principais corredores de transporte em que há infraestruturas de priorização do transporte coletivo do tipo BRT implantadas dentro da política de DOT - desenvolvimento orientado pelo transporte, considerando-se um perímetro aproximado de 400m desses corredores, a saber: Av. Cristiano Machado, no trecho do BRT MOVE, Av. Presidente Antônio Carlos, no trecho do BRT MOVE.

Um maior adensamento habitacional no entorno dos corredores de transporte efetivará a política de DOT.

Metas: ? Espera-se que os resultados sejam sempre superiores a 1, indicando que os principais corredores de transporte, em que há infraestruturas de priorização do transporte coletivo do tipo BRT implantadas, atraem ocupação urbana residencial, e que os usuários e trabalhadores se beneficiam das infraestruturas de transporte implantadas e em operação.

Medição: Relatórios de Processos de Licenciamento e Regularização da SMPU, disponibilizados no site da PBH.

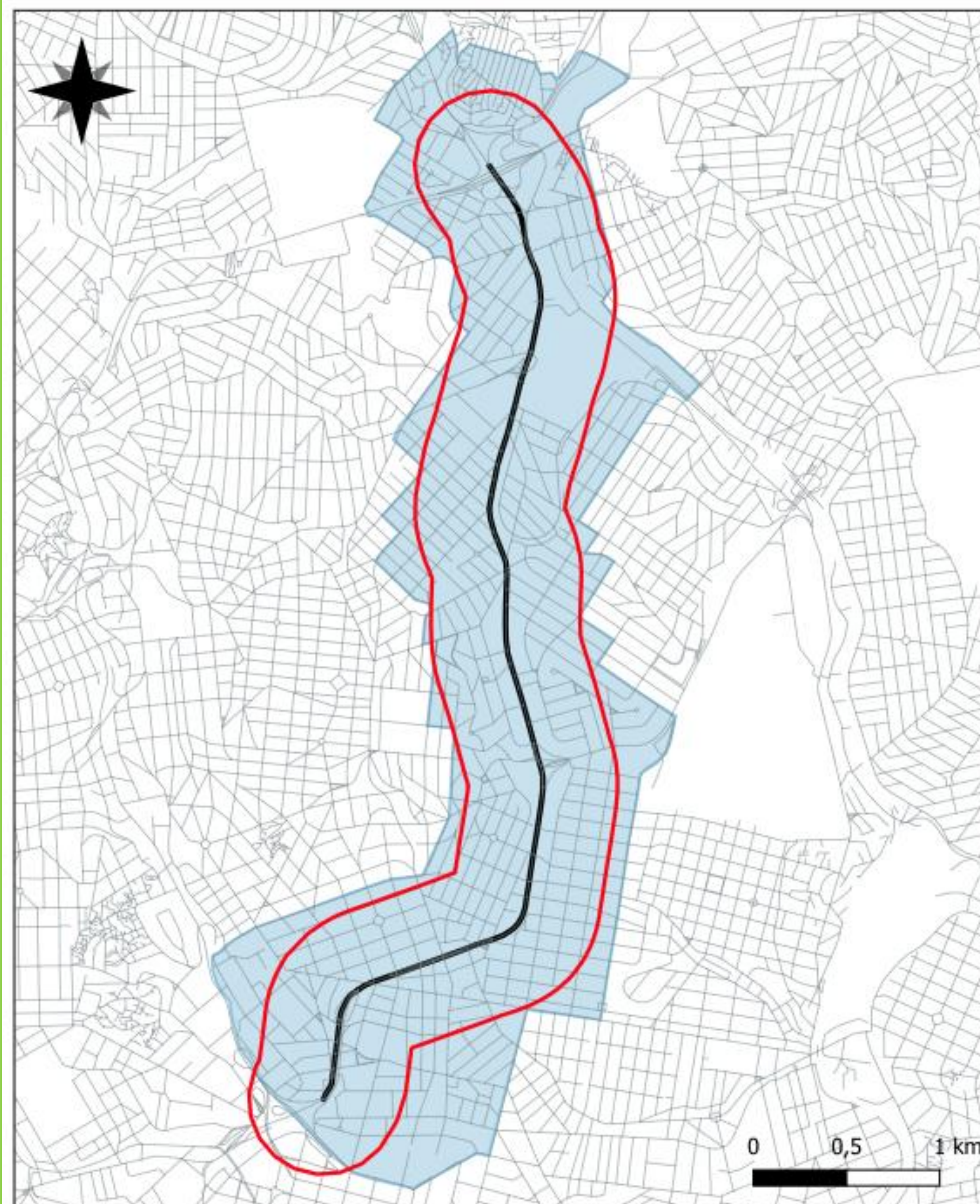
Fórmula de cálculo sugerida:

[(Quantidade total de unidades residenciais **em edificações com baixa de construção** nas áreas de influência dos principais corredores de transporte, em que há infraestruturas de priorização do transporte coletivo do tipo BRT implantadas / Total da área de influência dos principais corredores de transporte, em que há infraestruturas de priorização do transporte coletivo do tipo BRT implantadas) / (Quantidade total de unidades residenciais **de edificações com baixa de construção** fora das áreas de influência dos principais corredores de transporte, em que há infraestruturas de priorização do transporte coletivo do tipo BRT implantadas / Total da área territorial edificável fora da área de influência dos principais corredores de transporte, em que há infraestruturas de priorização do transporte coletivo do tipo BRT implantadas)]

Medição: Relatórios de Processos de Licenciamento e Regularização da SMPU, disponibilizados no site da PBH. (?)

Responsável pela apuração: SMPU. **Metas:** ainda não definidas **Periodicidade:** anual. **Polaridade:** quanto maior, melhor.

CORREDOR BRT CRISTIANO MACHADO



Legenda:

-  Buffer 400m - Cristiano Machado
-  Logradouro
-  Avenida Cristiano Machado
-  Área de Influência - Corredor BRT Cristiano Machado - 7,094 km²

SRC do Projeto: EPGS 31983
Sirgas 2000 - UTM Zone 23S

Base de dados:
Prodabel e Google Road

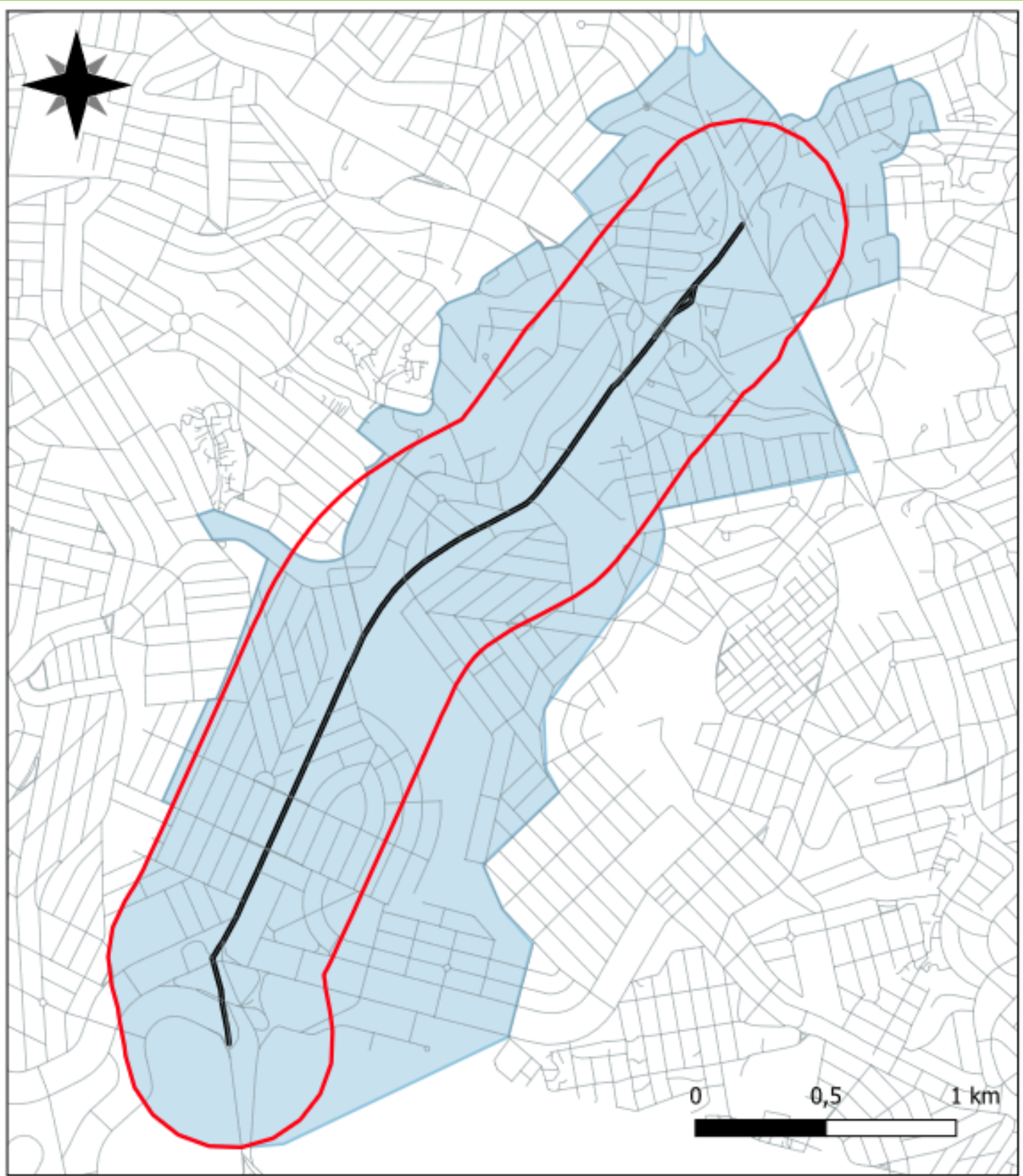
Autora: Anna Luiza Machado
Setembro da 2024

SUMOB
SUPERINTENDÊNCIA
DE MOBILIDADE

 **PREFEITURA
BELO HORIZONTE**

CORREDOR BRT PRESIDENTE ANTÔNIO CARLOS

Av. DOM PEDRO I



Legenda:

- Buffer 400m - Avenida Dom Pedro 1°
- Logradouro
- Avenida Dom Pedro 1°
- Área de Influência Avenida Dom Pedro 1° - 5,572 km²

SRC do Projeto: EPGS 31983
Sirgas 2000 - UTM Zone 23S

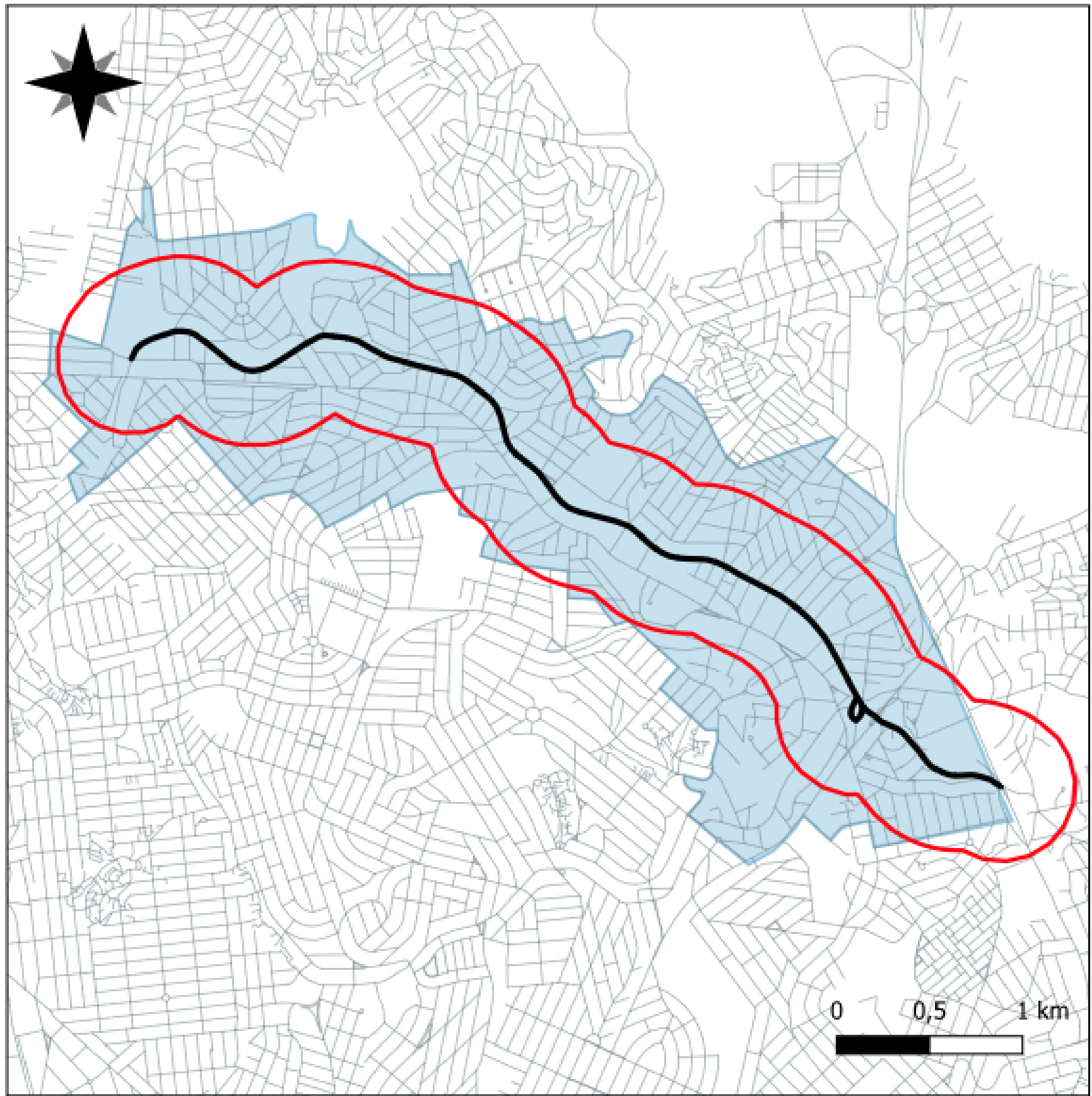
Base de dados:
Prodabel e Google Road

Autora: Anna Luiza Machado
Setembro da 2024

SUMOB
SUPERINTENDÊNCIA DE MOBILIDADE

PREFEITURA
BELO HORIZONTE

AV. VILARINHO



Legenda:

- Buffer 400m - Avenida Vilarinho
- Logradouro
- Avenida Vilarinho
- Área de Influência Avenida Vilarinho - 6,927 km²

SRC do Projeto: EPGS 31983
Sirgas 2000 - UTM Zone 23S

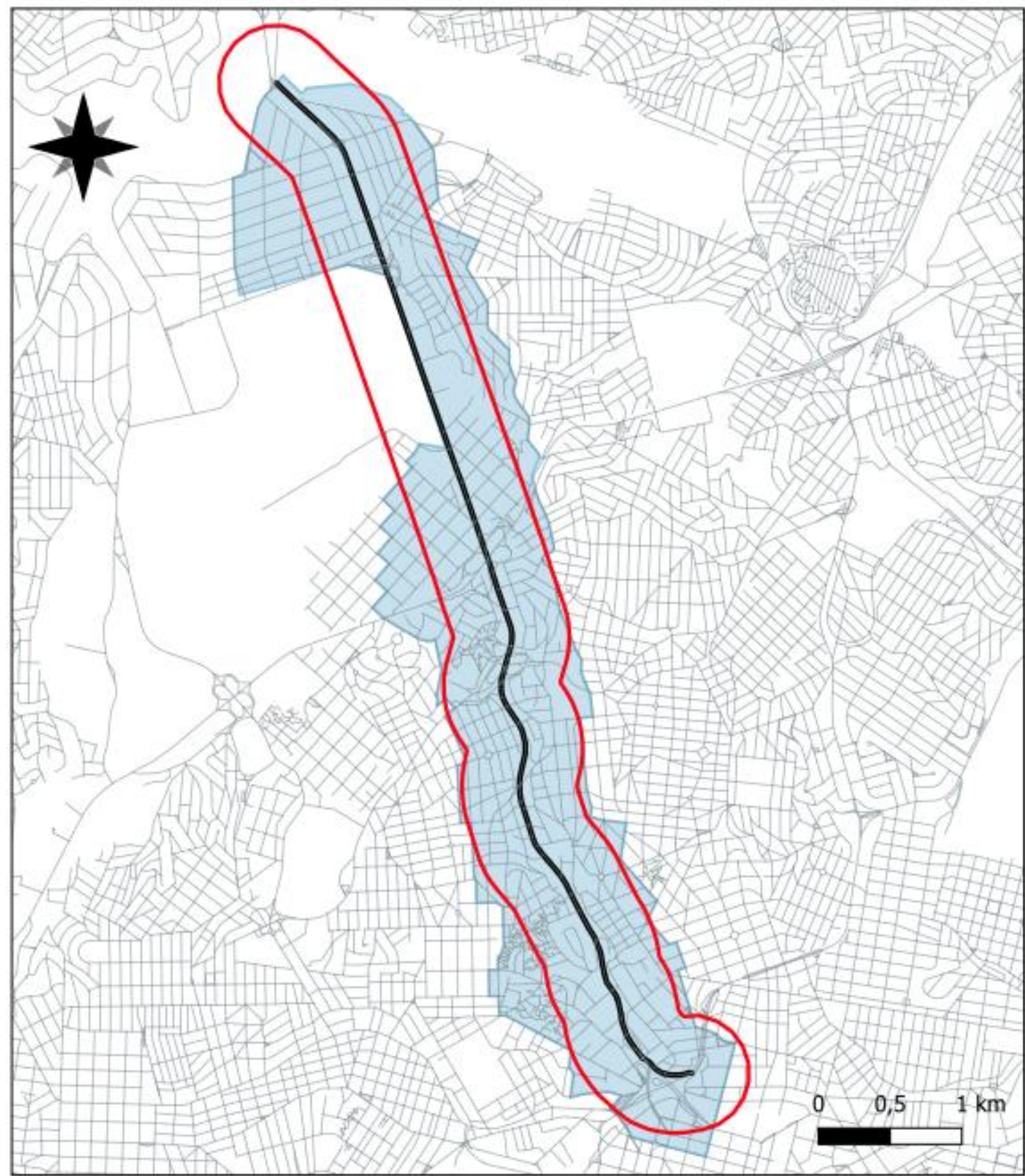
Base de dados:
Prodabel e Google Road

Autora: Anna Luiza Machado
Setembro da 2024

SUMOB
SUPERINTENDÊNCIA DE MOBILIDADE

PREFEITURA
BELO HORIZONTE

AV. PRESIDENTE ANTÔNIO CARLOS



Legenda:

- Buffer 400m - Avenida Antônio Carlos
- Logradouro
- Avenida Antônio Carlos
- Área de Influência Avenida Antônio Carlos - 7,564 km²

SRC do Projeto: EPGS 31983
Sirgas 2000 - UTM Zone 23S

Base de dados:
Prodabel e Google Road

Autora: Anna Luiza Machado
Setembro da 2024

SUMOB
SUPERINTENDÊNCIA DE MOBILIDADE

PREFEITURA
BELO HORIZONTE

INDICADORES PROPOSTOS 3 E 4

INDICADORES NO ENTORNO
DAS 16 ESTAÇÕES
DO METRÔ DA LINHA 1
FORA DA ÁREA CENTRAL
E DAS 7 ESTAÇÕES
DA FUTURA LINHA 2

ÁREA DAS
UNIDADES NÃO RESIDENCIAIS

QUANTIDADE DE
UNIDADES RESIDENCIAIS



PROPOSIÇÃO DE INDICADORES RELACIONADOS À OCUPAÇÃO URBANA E DOT

✓ **Indicador Proposto 3:** Proporção da área das unidades não residenciais **em edificações com baixa de construção** nas áreas de influência das estações do metrô em operação, ponderada pela área territorial, em relação à área total de unidades não residenciais **em edificações com baixa de construção** no restante da cidade, ponderada pela área territorial.

Objetivo: Avaliar a tendência de crescimento do adensamento do uso não residencial nas áreas de influência das estações do metrô fora da Área Central em operação, dentro da política de DOT - desenvolvimento orientado pelo transporte, considerando-se um raio aproximado de 600m das estações do metrô em operação. *Foram incluídas as futuras estações da linha 2 do metrô.*

Um maior adensamento e atração de atividades econômicas no entorno das estações do metrô fora da Área Central em operação efetivará a política de DOT. As unidades não residenciais estão relacionadas à atividade produtiva e à geração de emprego e renda.

Estações a serem consideradas:

16 estações na Linha 1: Vilarinho, Floramar, Waldomiro Lobo, Primeiro de Maio, São Gabriel, Minas Shopping, José Cândido da Silveira, Santa Inês, Horto Florestal, Santa Tereza, Santa Efigênia, Carlos Prates, Calafate, Gameleira, Vila Oeste e Cidade Industrial.

7 estações na Linha 2: Nova Suíça, Amazonas, Nova Gameleira, Nova Cintra, Vista Alegre, Ferrugem e Barreiro.

Metas: Espera-se que os resultados sejam sempre superiores a 1, indicando que as estações do metrô em operação atraem ocupação urbana não residencial, geradora potencialmente de emprego e renda, e que os usuários e trabalhadores se beneficiam das infraestruturas de transporte implantadas e em operação.

Medição: Relatórios de Processos de Licenciamento e Regularização da SMPU, disponibilizados no site da PBH.

Fórmula de cálculo sugerida:

[(Total da área dos projetos não residenciais **em edificações com baixa de construção** nas áreas de influência das estações do metrô em operação / Total da área de influência das estações do metrô em operação) / (Total da área dos projetos não residenciais **em edificações com baixa de construção** fora das áreas de influência das estações do metrô em operação / Total da área territorial edificável fora da área de influência das estações do metrô em operação)]

Medição: Relatórios de Processos de Licenciamento e Regularização da SMPU, disponibilizados no site da PBH.

Responsável pela apuração: SMPU. **Metas:** ainda não definidas **Periodicidade:** anual. **Polaridade:** quanto maior, melhor.

PROPOSIÇÃO DE INDICADORES RELACIONADOS À OCUPAÇÃO URBANA E DOT

✓ **Indicador Proposto 4:** Proporção do número de unidades residenciais **em edificações com baixa de construção** nas áreas de influência das estações do metrô em operação, ponderada pela área territorial, em relação ao total de unidades residenciais **em edificações com baixa de construção** no restante da cidade, ponderada pela área territorial.

Objetivo: Avaliar a tendência de crescimento do adensamento do uso residencial nas áreas de influência das estações do metrô em operação, considerando-se um raio aproximado de 600m das estações do metrô em operação.

Foram incluídas as futuras estações da linha 2 do metrô.

Um maior adensamento habitacional no entorno das estações do metrô em operação efetivará a política de DOT.

Estações a serem consideradas:

16 estações na Linha 1: Vilarinho, Floramar, Waldomiro Lobo, Primeiro de Maio, São Gabriel, Minas Shopping, José Cândido da Silveira, Santa Inês, Horto Florestal, Santa Tereza, Santa Efigênia, Carlos Prates, Calafate, Gameleira, Vila Oeste e Cidade Industrial.

7 estações na Linha 2: Nova Suíça, Amazonas, Nova Gameleira, Nova Cintra, Vista Alegre, Ferrugem e Barreiro.

Metas: ? Espera-se que os resultados sejam sempre superiores a 1, indicando que das estações do metrô em operação atraem ocupação urbana residencial, e que os usuários e trabalhadores se beneficiam das infraestruturas de transporte implantadas e em operação.

Medição: Relatórios de Processos de Licenciamento e Regularização da SMPU, disponibilizados no site da PBH.

Fórmula de cálculo sugerida:

[(Quantidade total de unidades residenciais **em edificações com baixa de construção** nas áreas de influência das estações do metrô em operação / Total da área de influência das estações do metrô em operação) / (Quantidade total de unidades residenciais **em edificações com baixa de construção** fora das áreas de influência das estações do metrô em operação / Total da área territorial edificável fora da área de influência das estações do metrô em operação)]

Medição: Relatórios de Processos de Licenciamento e Regularização da SMPU, disponibilizados no site da PBH.

Responsável pela apuração: SMPU. **Metas:** ainda não definidas **Periodicidade:** anual. **Polaridade:** quanto maior, melhor.

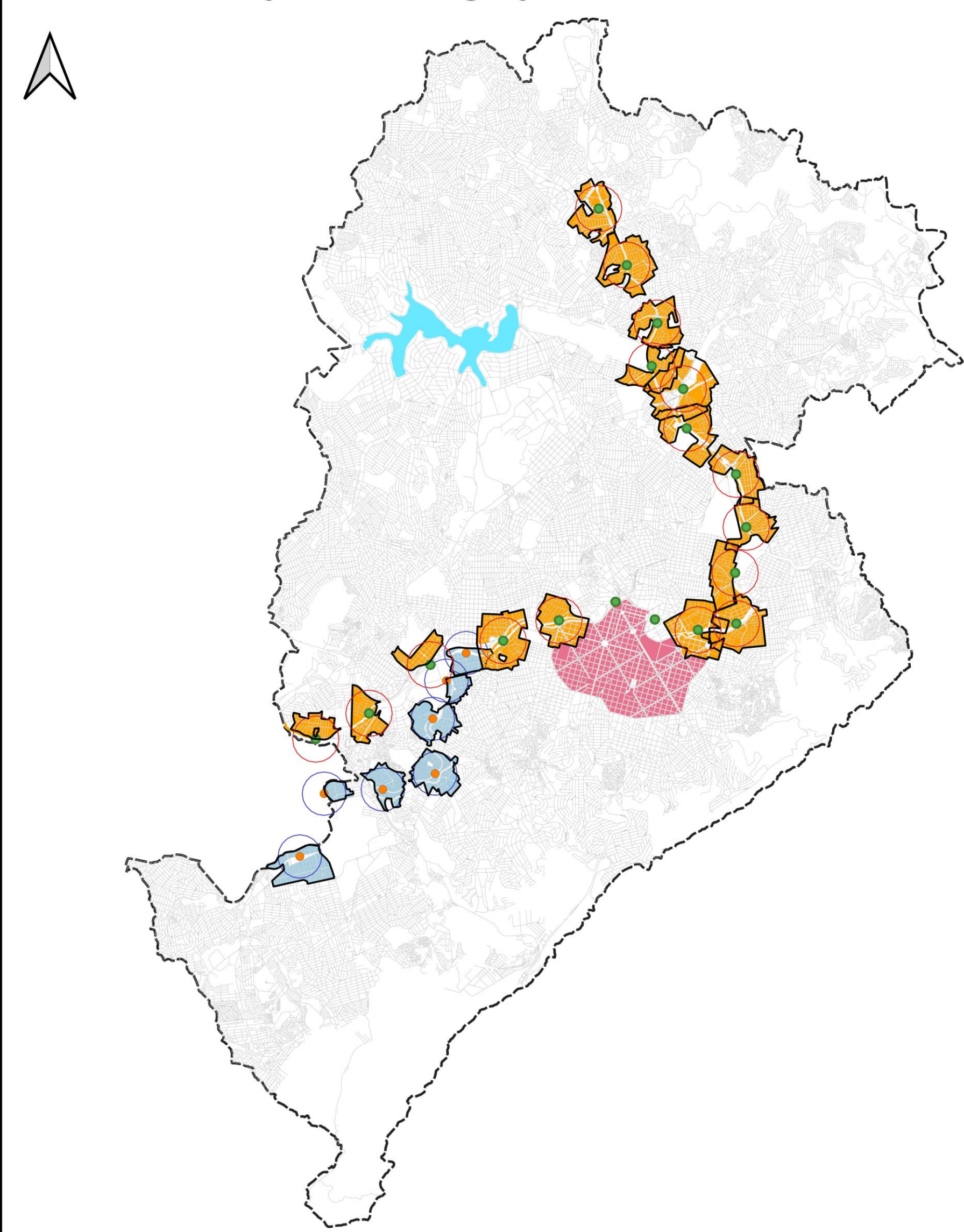
ÁREA DE INFLUÊNCIA PROPOSTA PARA AS 16 ESTAÇÕES DO TREM METROPOLITANO DA LINHA 1 (EM OPERAÇÃO) E PARA AS 7 ESTAÇÕES DA LINHA 2 (PLANEJADA)

Áreas das áreas de influência 16 Estações de metrô linha 1:

- 1. Calafate: 1,64 km²
- 2. Carlos Prates: 1,15km²
- 3. Cidade Industrial: 0,55 km²
- 4. Floramar: 1,48 km²
- 5. Gameleira: 0,61 km²
- 6. Horto: 1,04 Km²
- 7. José Cândido: 1,04 km²
- 8. Minas Shopping: 1,34Km²
- 9. Primeiro de Maio: 1,08 km²
- 10. Santa Efigênia: 1,57 km²
- 11. Santa Inês: 0,96 km²
- 12. Santa Tereza: 1,54 km²
- 13. São Gabriel: 2,23km²
- 14. Vila Oeste: 0,85 km²
- 15. Vilarinho: 1,20 km²
- 16. Waldomiro Lobo: 1,08 km²

Áreas das áreas de influência 7 Estações de metrô linha 2:

- 1. Amazonas: 0,34 Km²
- 2. Barreiro: 1,14 km²
- 3. Ferrugem: 0,26 km²
- 4. Nova Cintra: 1,03 km²
- 5. Nova Gameleira: 0,93 km²
- 6. Nova Suíça: 0,61 km²
- 7. Vista Alegre: 0,72 km²



Legenda:

- Buffer 600m - Estações de Metrô Linha 1
- Buffer 600m - Estações de Metrô Linha 2
- Área de influência - Estações de metrô - Linha 1
- Área de influência - Estações de metrô - Linha 2
- Estações de metrô - Linha 1
- Estações de metrô - Linha 2
- Limite do município
- Área central
- Logradouro

INDICADORES PROPOSTOS 5 E 6

INDICADORES NO ENTORNO

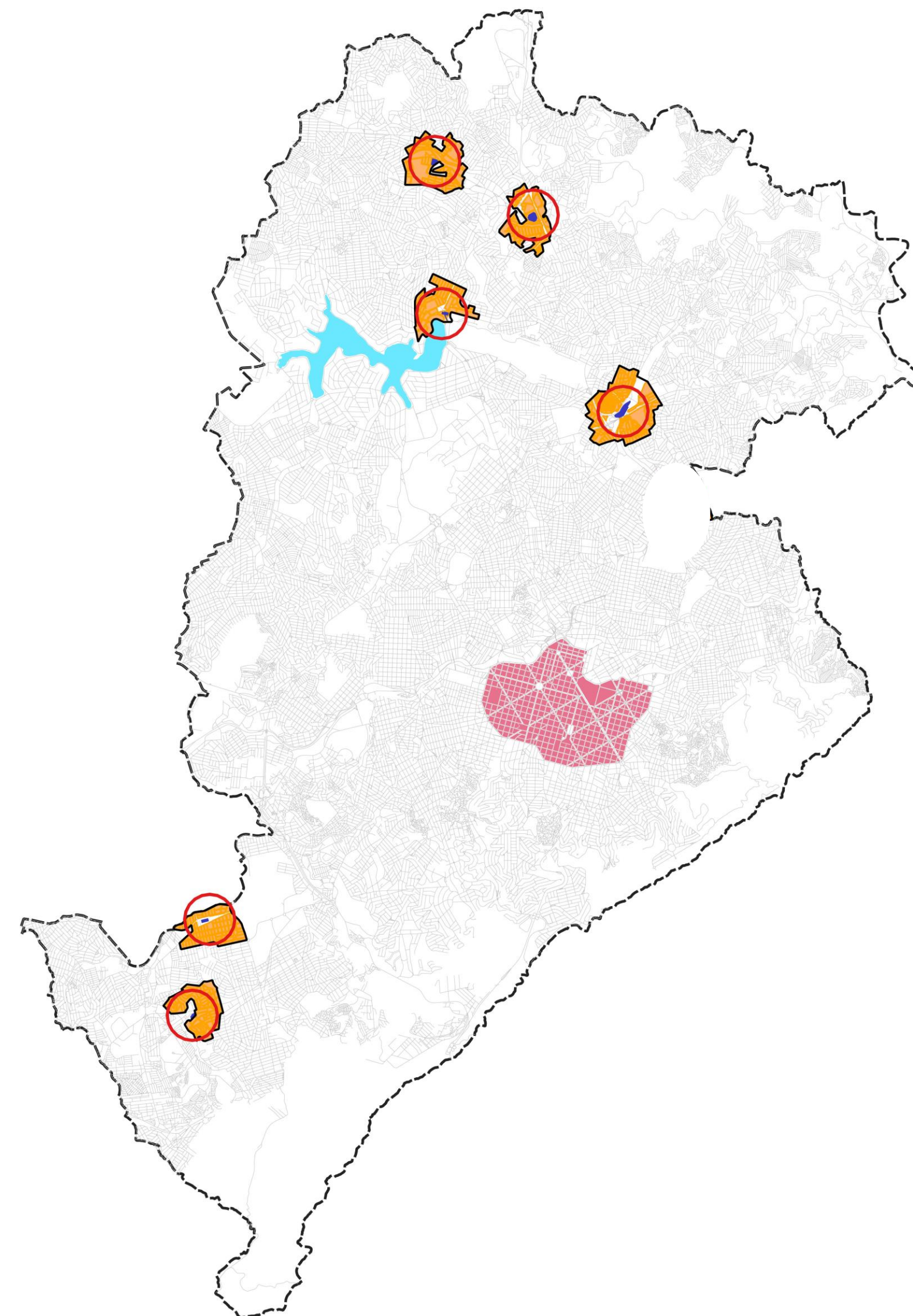
DAS 6 ESTAÇÕES

DE INTEGRAÇÃO DO SISTEMA ÔNIBUS

EM OPERAÇÃO

ÁREA DAS
UNIDADES NÃO RESIDENCIAIS

QUANTIDADE DE
UNIDADES RESIDENCIAIS



Legenda:

- Buffer 600m - Estações de Ônibus
- Estações de Ônibus
- Área de influência - Estações de ônibus
- Limite do município
- Área central
- Logradouro

SRC do projeto: EPGS 31983
Sirgas 2000 - UTM Zona 23S

Base de dados: Prodabel

Novembro/2024

PROPOSIÇÃO DE INDICADORES RELACIONADOS À OCUPAÇÃO URBANA E DOT

✓ **Indicador Proposto 5:** Proporção da área das unidades não residenciais **em edificações com baixa de construção** nas áreas de influência das estações de integração de ônibus em operação, ponderada pela área territorial, em relação à área total de unidades não residenciais **em edificações com baixa de construção** no restante da cidade, ponderada pela área territorial.

Objetivo: Avaliar a tendência de crescimento do adensamento do uso não residencial nas áreas de influência das estações de integração de ônibus em operação, dentro da política de DOT - desenvolvimento orientado pelo transporte, considerando-se um raio aproximado de 600m das estações de integração de ônibus em operação, a saber: Estação de Integração Pampulha, Estação de Integração Venda Nova, Estação de Integração Vilarinho, Estação de Integração São Gabriel, Estação de Integração Barreiro e Estação de Integração Diamante.

Um maior adensamento e atração de atividades econômicas no entorno das estações de integração de ônibus em operação efetivará a política de DOT. As unidades não residenciais estão relacionadas à atividade produtiva e à geração de emprego e renda.

Metas: ? Espera-se que os resultados sejam sempre superiores a 1, indicando que as estações de integração de ônibus em operação atraem ocupação urbana não residencial, geradora potencialmente de emprego e renda, e que os usuários e trabalhadores se beneficiam das infraestruturas de transporte implantadas e em operação.

Medição: Relatórios de Processos de Licenciamento e Regularização da SMPU, disponibilizados no site da PBH.

Fórmula de cálculo sugerida:

[(Total da área dos projetos não residenciais **em edificações com baixa de construção** nas áreas de influência das estações de integração de ônibus em operação / Total da área de influência das estações de integração de ônibus em operação) / (Total da área dos projetos não residenciais **em edificações com baixa de construção** fora das áreas de influência das estações de integração de ônibus em operação / Total da área territorial edificável fora da área de influência das estações de integração de ônibus em operação)]

Medição: Relatórios de Processos de Licenciamento e Regularização da SMPU, disponibilizados no site da PBH.

Responsável pela apuração: SMPU. **Metas:** ainda não definidas **Periodicidade:** anual. **Polaridade:** quanto maior, melhor.

PROPOSIÇÃO DE INDICADORES RELACIONADOS À OCUPAÇÃO URBANA E DOT

✓ **Indicador Proposto 6:** Proporção do número de unidades residenciais **em edificações com baixa de construção** nas áreas de influência das estações de integração de ônibus em operação, ponderada pela área territorial, em relação ao total de unidades residenciais **em edificações com baixa de construção** no restante da cidade, ponderada pela área territorial.

Objetivo: Avaliar a tendência de crescimento do adensamento do uso residencial nas áreas de influência das estações de integração de ônibus em operação, considerando-se um raio aproximado de 600m das estações do trem metropolitano em operação.

Um maior adensamento habitacional no entorno das estações do trem metropolitano em operação efetivará a política de DOT.

Metas: ? Espera-se que os resultados sejam sempre superiores a 1, indicando que as estações de integração de ônibus em operação atraem ocupação urbana residencial, e que os usuários e trabalhadores se beneficiam das infraestruturas de transporte implantadas e em operação.

Medição: Relatórios de Processos de Licenciamento e Regularização da SMPU, disponibilizados no site da PBH.

Fórmula de cálculo sugerida:

[(Quantidade total de unidades residenciais **em edificações com baixa de construção** nas áreas de influência das estações de integração de ônibus em operação / Total da área de influência das estações de integração de ônibus em operação) / (Quantidade total de unidades residenciais **em edificações com baixa de construção** fora das áreas de influência das estações de integração de ônibus em operação / Total da área territorial edificável fora da área de influência das estações de integração de ônibus em operação)]

Medição: Relatórios de Processos de Licenciamento e Regularização da SMPU, disponibilizados no site da PBH.

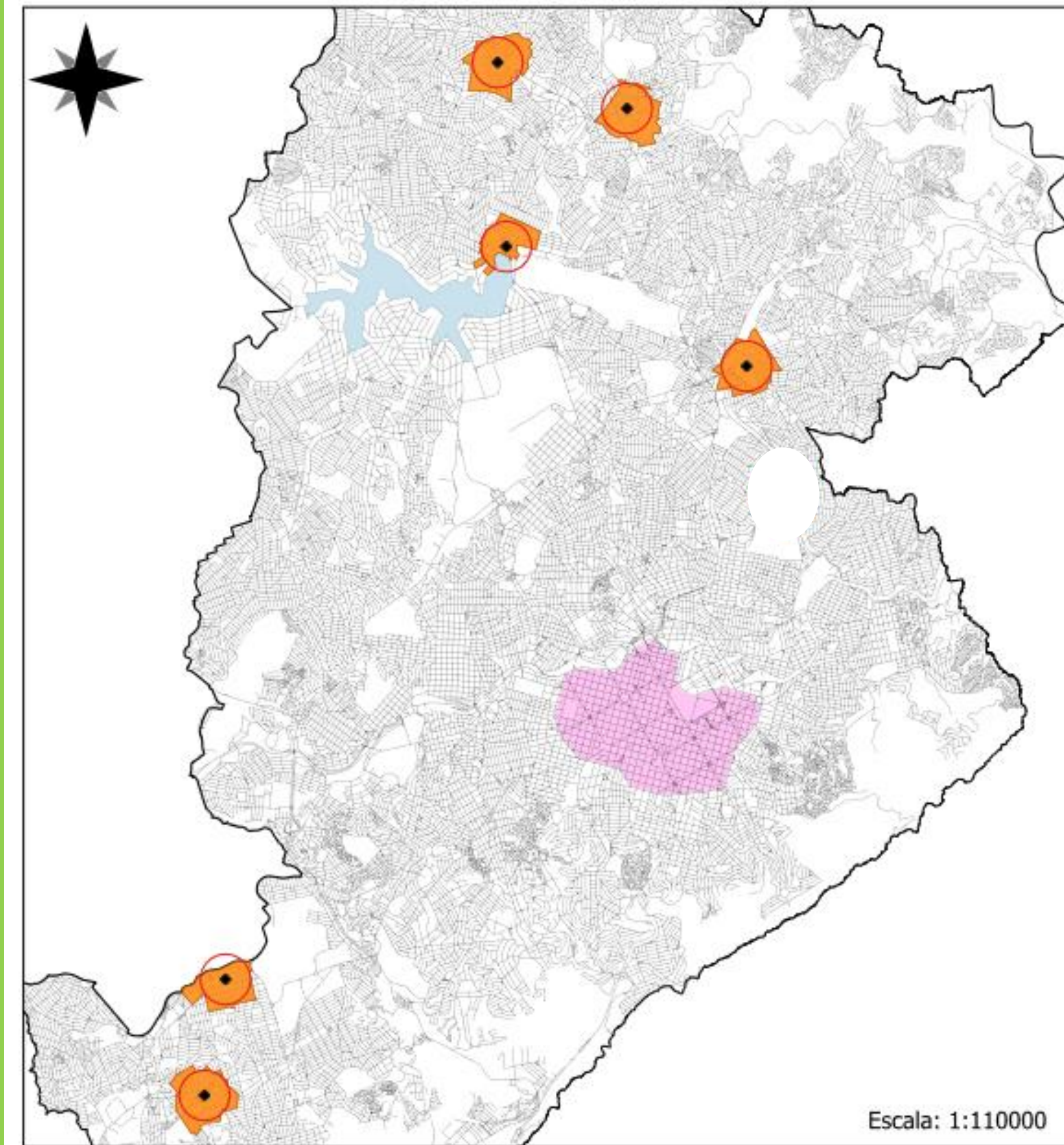
Responsável pela apuração: SMPU. **Metas:** ainda não definidas **Periodicidade:** anual. **Polaridade:** quanto maior, melhor.

ÁREA DE INFLUÊNCIA PROPOSTA PARA AS 6 ESTAÇÕES DE INTEGRAÇÃO EM OPERAÇÃO

Áreas das áreas de influência - Estações de ônibus:

1. Estação de Integração Venda Nova: 1,48 km²
2. Estação de Integração Vilarinho: 1,20 km²
3. Estação de Integração Pampulha: 1,29 km²
4. Estação de Integração São Gabriel: 2,23km²
5. Estação de Integração Barreiro: 1,14 km²
6. Estação de Integração Diamante: 1,11 km²

TOD - Estações de Integração de Ônibus



Legenda:

- Buffer 500m - Estações de Ônibus
- Estações de Ônibus
- Área de Influência - Estações de Ônibus
- Lagoa da Pampulha
- Área Central
- Logradouro
- Limite do Município

SRC do Projeto: EPGS 31983
Sirgas 2000 - UTM Zone 23S

Base de dados:
Prodabel e Google Road

Autora: Anna Luiza Machado
Setembro da 2024



INDICADORES PROPOSTOS 7 E 8

INDICADORES PARA APURAR O

ADENSAMENTO NAS

CENTRALIDADE REGIONAIS

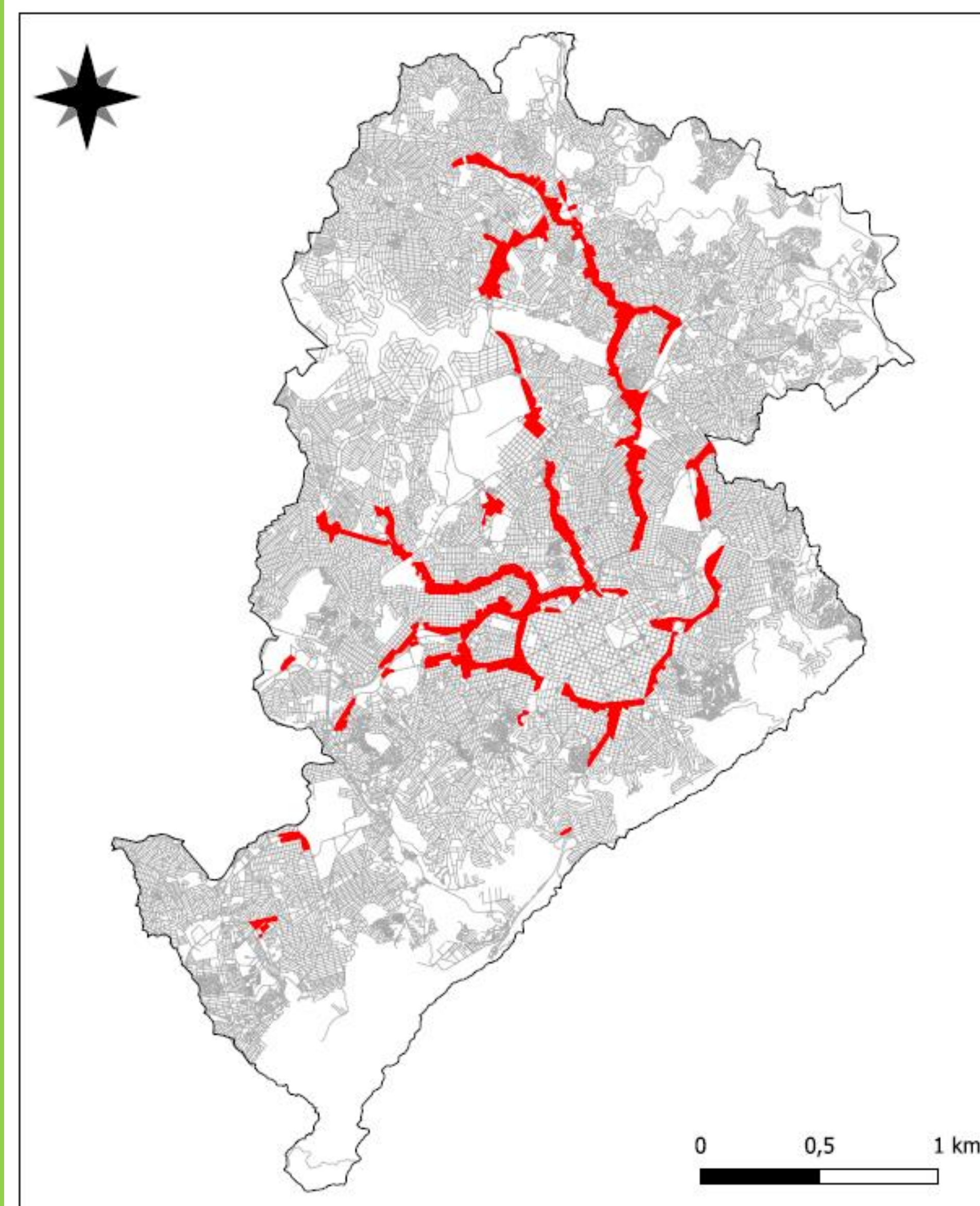
DEFINIDAS NO PLANO DIRETOR:

ÁREA DAS

UNIDADES NÃO RESIDENCIAIS

QUANTIDADE DE

UNIDADES RESIDENCIAIS



Legenda:

- Zoneamento: Centralidades Regionais
Definido no Plano Diretor de BH - 11,12 km²
- Limite do Município
- Logradouro

SRC do Projeto: EPGS 31983
Sirgas 2000 - UTM Zone 23S

Base de dados:
Prodabel e Google Road

Autora: Anna Luiza Machado
Setembro de 2024

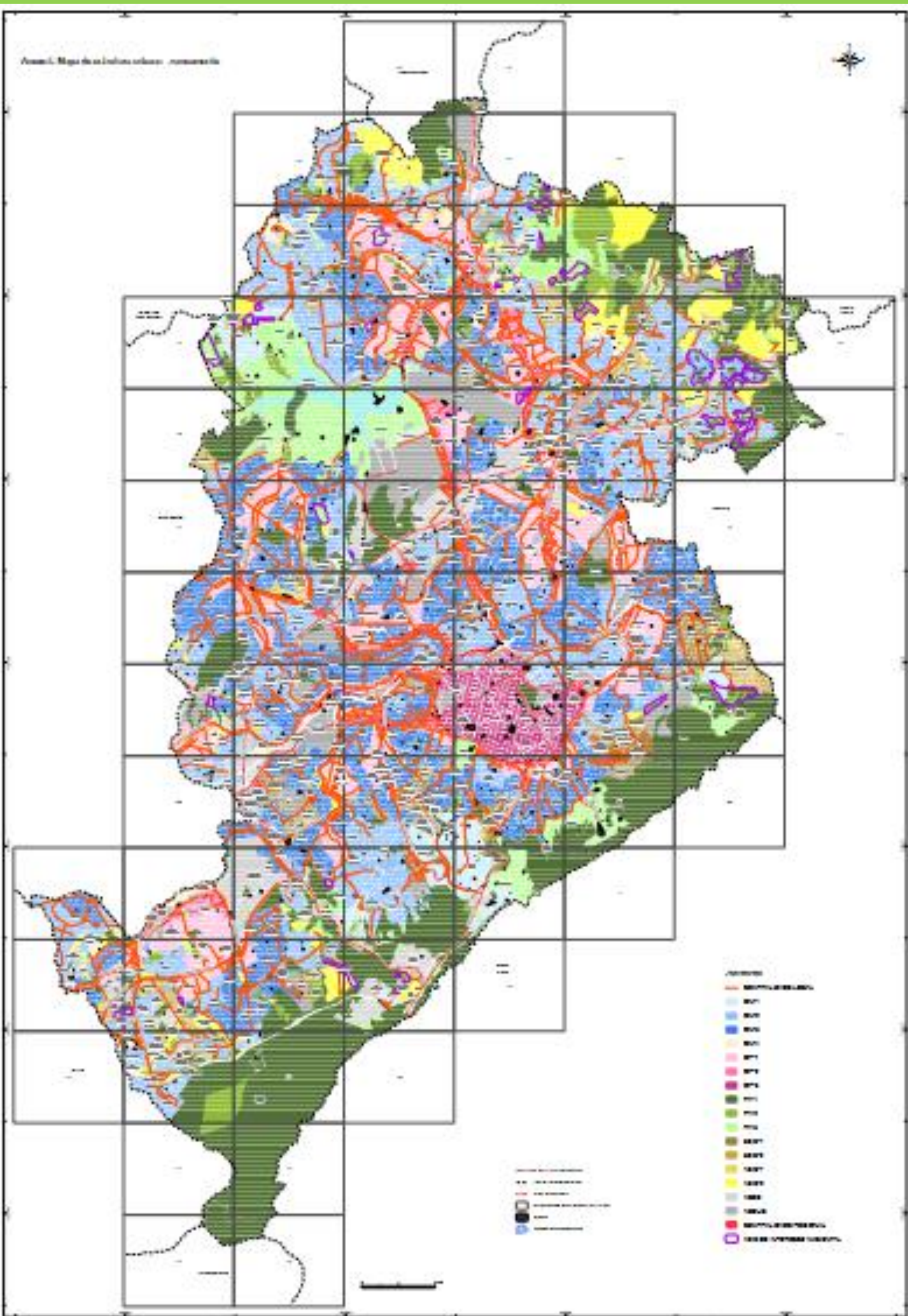
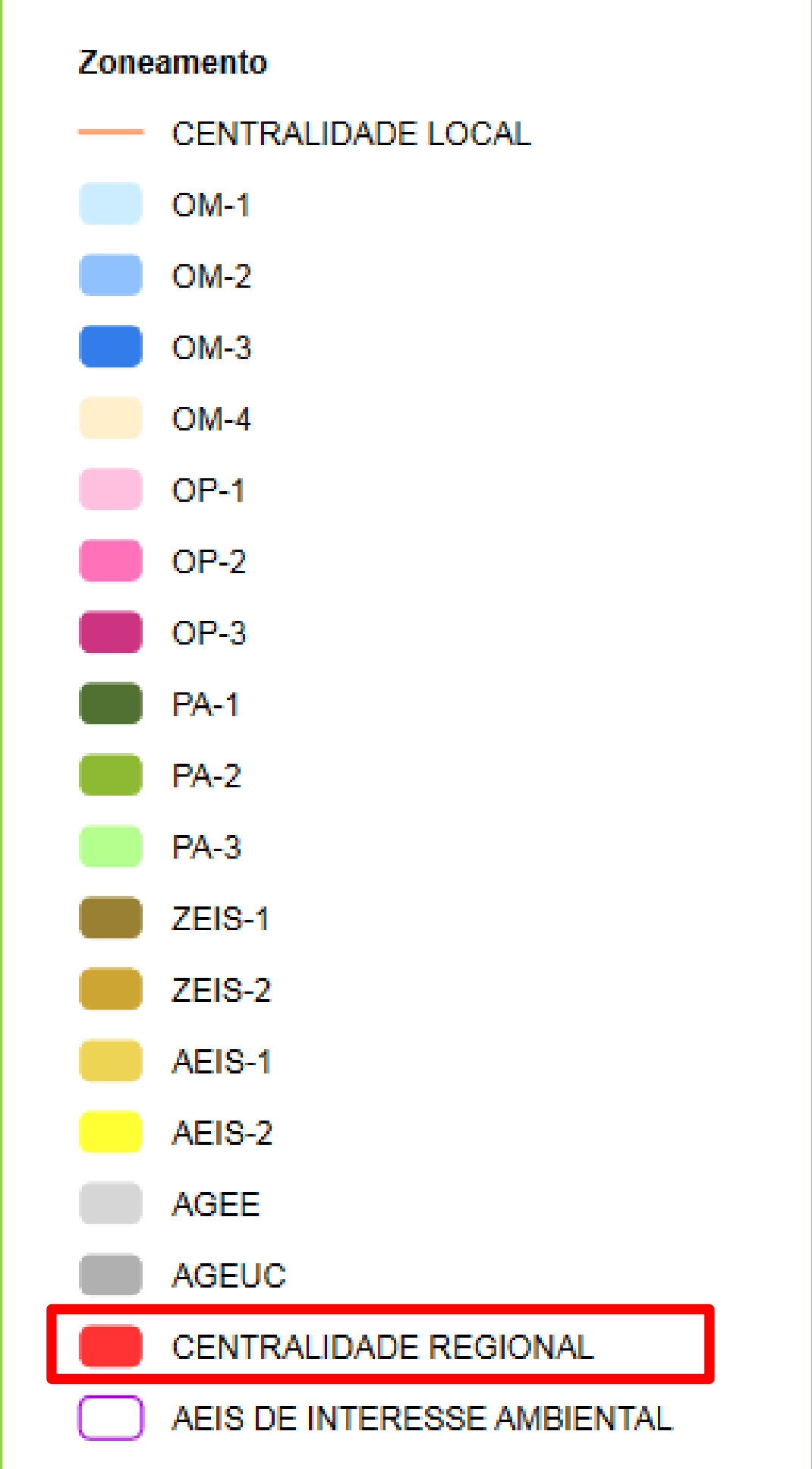
SUMOB
SUPERINTENDÊNCIA
DE MOBILIDADE

 **PREFEITURA**
BELO HORIZONTE

PROPOSIÇÃO DE INDICADORES RELACIONADOS À OCUPAÇÃO URBANA E DOT

CENTRALIDADES REGIONAIS NO PLANO DIRETOR:

Anexo I - Mapa de Estrutura Urbana Zoneamento



PROPOSIÇÃO DE INDICADORES RELACIONADOS À OCUPAÇÃO URBANA E DOT

✓ **Indicador 7:** Proporção da área de unidades não residenciais **em edificações com baixa de construção** nas Centralidades Regionais, ponderada pela área territorial, em relação à área total de unidades não residenciais **em edificações com baixa de construção** na cidade, ponderada pela área territorial.

Objetivo: Avaliar a tendência de crescimento do adensamento do uso não residencial nas áreas de influência das centralidades regionais, definidas no Anexo I do Plano Diretor de Belo Horizonte, dentro da política de desenvolvimento orientado pelo transporte. As unidades não residenciais estão relacionadas à atividade produtiva e à geração de emprego e renda.

Metas: Espera-se que os resultados sejam sempre superiores a 1, indicando que as centralidades regionais atraem ocupação urbana não residencial, geradora potencialmente de emprego e renda, e que os usuários e trabalhadores se beneficiam das infraestruturas de transporte implantadas e em operação.

Medição: Relatórios de Processos de Licenciamento e Regularização da SMPU, disponibilizados no site da PBH.

Fórmula de cálculo sugerida:

[(Total da área dos projetos não residenciais **em edificações com baixa de construção** nas Centralidade Regionais definidas no Anexo I do Plano Diretor / Área total das Centralidades Regionais) / (Total da área dos projetos não residenciais **em edificações com baixa de construção** fora das Centralidade Regionais definidas no Anexo I do Plano Diretor / Área total edificável do município excetuando as Centralidades Regionais)]

A SMPU calculou as respectivas áreas:

1. Área total das Centralidades Regionais definidas no Anexo I do Plano Diretor;
2. Área edificável total do Município - Área total das Centralidades Regionais definidas no Anexo I do Plano Diretor.

Responsável pela apuração: SMPU

Periodicidade: anual

Polaridade: quanto maior, melhor

PROPOSIÇÃO DE INDICADORES RELACIONADOS À OCUPAÇÃO URBANA E DOT

✓ **Indicador 8:** Proporção do número de unidades residenciais **em edificações com baixa de construção** nas Centralidades Regionais, ponderada pela área territorial, em relação ao número total de unidades residenciais **em edificações com baixa de construção** no restante da cidade, ponderada pela área territorial

Objetivo: Avaliar a tendência de crescimento do adensamento do uso residencial nas áreas de influência das centralidades regionais, definidas no Anexo I (Mapa de estrutura urbana – zoneamento) do Plano Diretor de Belo Horizonte (Lei Nº 11.181/19), dentro da política de desenvolvimento orientado pelo transporte.

Fórmula de cálculo sugerida:

[(Total de unidades residenciais **em edificações com baixa de construção** nas Centralidade Regionais definidas no Anexo I do Plano Diretor / Área total das Centralidades Regionais) / (Total de unidades residenciais **em edificações com baixa de construção** fora das Centralidade Regionais definidas no Anexo I do Plano Diretor / Área total edificável do município excetuando as Centralidades Regionais)]

A SMPU calculou as respectivas áreas:

1. Área total das Centralidades Regionais definidas no Anexo I do Plano Diretor;
2. Área edificável total do Município - Área total das Centralidades Regionais definidas no Anexo I do Plano Diretor.

Medição: Relatórios de Processos de Licenciamento e Regularização da SMPU, disponibilizados no site da PBH.

Responsável pela apuração: SMPU.

Metas: Espera-se que os resultados sejam sempre superiores a 1, indicando que as centralidades regionais atraem ocupação urbana residencial, e que os moradores se beneficiam das infraestruturas de transporte implantadas e em operação.

Periodicidade: anual

Polaridade: quanto maior, melhor

INDICADORES PROPOSTOS 9 E 10

INDICADORES PARA APURAR O
ADENSAMENTO NOS TERRENOS
ADJACENTES ÀS CENTRALIDADES
LOCAIS DEFINIDAS NO PLANO

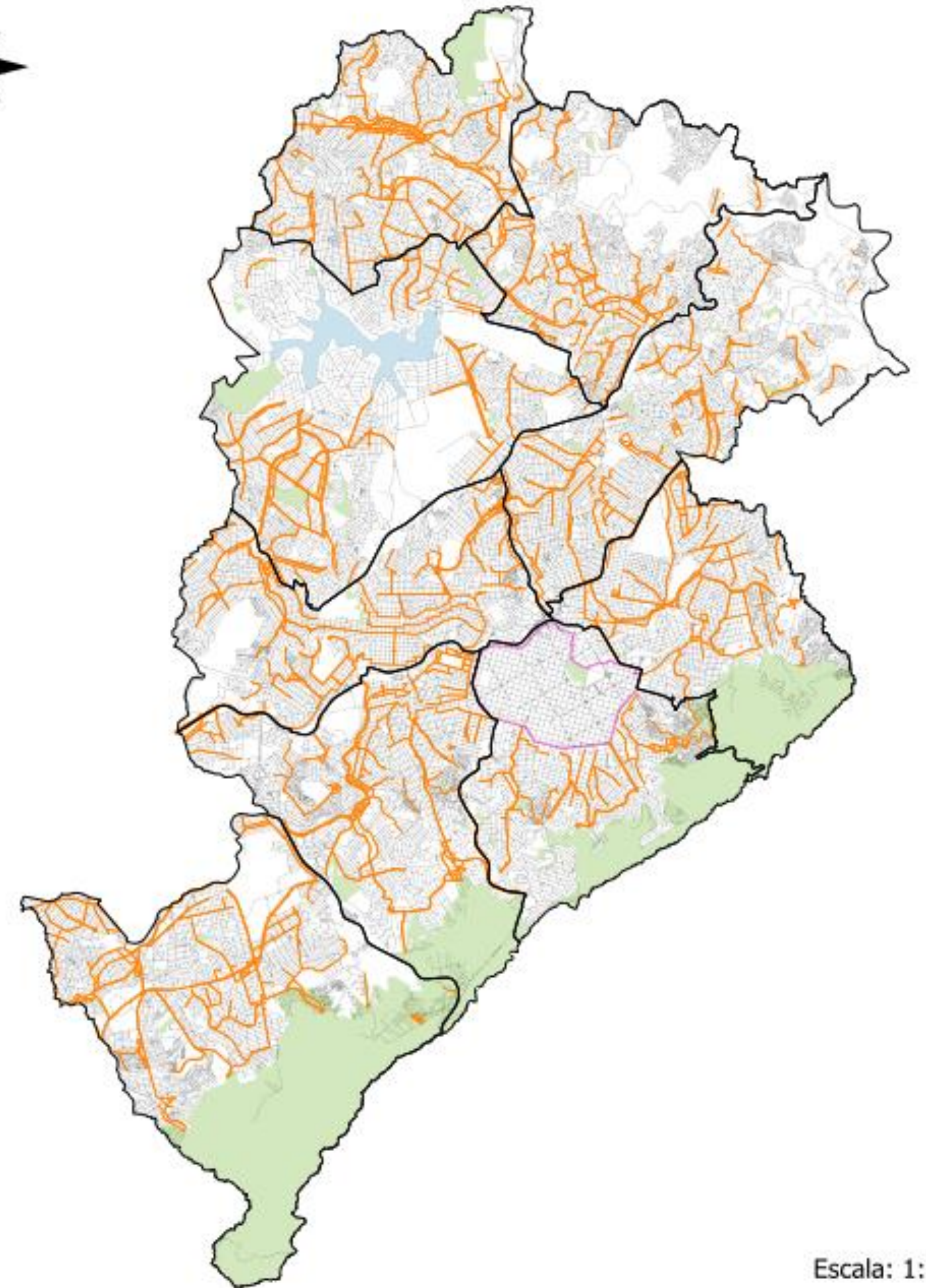
DIRETOR:

ÁREA DAS
UNIDADES NÃO RESIDENCIAIS
QUANTIDADE DE
UNIDADES RESIDENCIAIS

Legenda:

- Centralidades Locais
- Áreas Verdes
- Lagoa da Pampulha
- Área Central
- Regionais de Belo Horizonte
- Logradouro

Mapa de Centralidade Locais de Belo Horizonte



Escala: 1:150.000

PROPOSIÇÃO DE INDICADORES RELACIONADOS À OCUPAÇÃO URBANA E DOT

✓ **Indicador 9:** Proporção da área de unidades não residenciais **em edificações com baixa de construção** nos terrenos adjacentes às Centralidades Locais, ponderada pela área territorial, em relação à área total de unidades não residenciais **em edificações com baixa de construção** no restante da respectiva regional administrativa, ponderada pela área territorial das áreas edificáveis.

Objetivo: Avaliar a tendência de crescimento do adensamento do uso não residencial nos terrenos adjacentes às centralidades locais, definidas no Anexo VIII do Plano Diretor de Belo Horizonte, dentro da política de desenvolvimento orientado pelo transporte sustentável. As unidades não residenciais estão relacionadas à atividade produtiva e à geração de emprego e renda. A comparação será realizada dentro da respectiva região administrativa.

Metas: Espera-se que os resultados sejam sempre superiores a 1, indicando que as centralidades locais atraem ocupação urbana não residencial, geradora potencialmente de emprego e renda, e que os moradores se beneficiam das oportunidades de vivência urbana nessas centralidades.

Medição: Relatórios de Processos de Licenciamento e Regularização da SMPU, disponibilizados no site da PBH.

Fórmula de cálculo sugerida:

[(Total da área dos projetos não residenciais **em edificações com baixa de construção** nos terrenos adjacentes às Centralidade Locais definidas no Anexo VIII do Plano Diretor / Área total dos terrenos adjacentes às Centralidades Locais) / (Total da área dos projetos não residenciais **em edificações com baixa de construção** no restante da respectiva regional administrativa / Área total edificável do restante da respectiva regional administrativa)]

A SMPU calculou as respectivas áreas:

- 1- Área total dos terrenos adjacentes às Centralidades Locais definidas no Anexo VIII do Plano Diretor;
- 2- Área edificável total do Município - Área total dos terrenos adjacentes às Centralidades Locais definidas no Anexo VIII do Plano Diretor.

Responsável pela apuração: SMPU

Periodicidade: anual

Polaridade: quanto maior, melhor

PROPOSIÇÃO DE INDICADORES RELACIONADOS À OCUPAÇÃO URBANA E DOT

✓ **Indicador 10:** Proporção de unidades residenciais **em edificações com baixa de construção** nos terrenos adjacentes às Centralidades Locais, ponderada pela área territorial, em relação ao total de unidades residenciais **em edificações com baixa de construção** no restante da respectiva regional administrativa, ponderada pela área territorial das áreas edificáveis.

Objetivo: Avaliar a tendência de crescimento do adensamento do uso residencial nos terrenos adjacentes às centralidades locais, definidas no Anexo VIII (Mapa de Classificação de Calçadas) do Plano Diretor de Belo Horizonte (Lei Nº 11.181/19), dentro da política de desenvolvimento orientado pelo transporte sustentável. A proposta é que a comparação seja realizada dentro da respectiva região administrativa.

Fórmula de cálculo sugerida:

[(Total de unidades residenciais **em edificações com baixa de construção** nos terrenos adjacentes às Centralidade Locais definidas no Anexo VIII do Plano Diretor / Área total dos terrenos adjacentes às Centralidades Locais) / (Total de unidades residenciais **em edificações com baixa de construção** no restante da respectiva regional administrativa / Área total edificável do restante da respectiva regional administrativa)]

A SMPU já possui o cálculo das respectivas áreas:

- 1- Área total dos terrenos adjacentes às Centralidades Locais definidas no Anexo VIII do Plano Diretor;
- 2- Área edificável total do Município - Área total dos terrenos adjacentes às Centralidades Locais definidas no Anexo VIII do Plano Diretor.

Medição: Relatórios de Processos de Licenciamento e Regularização da SMPU, disponibilizados no site da PBH. (?)

Responsável pela apuração: SMPU.

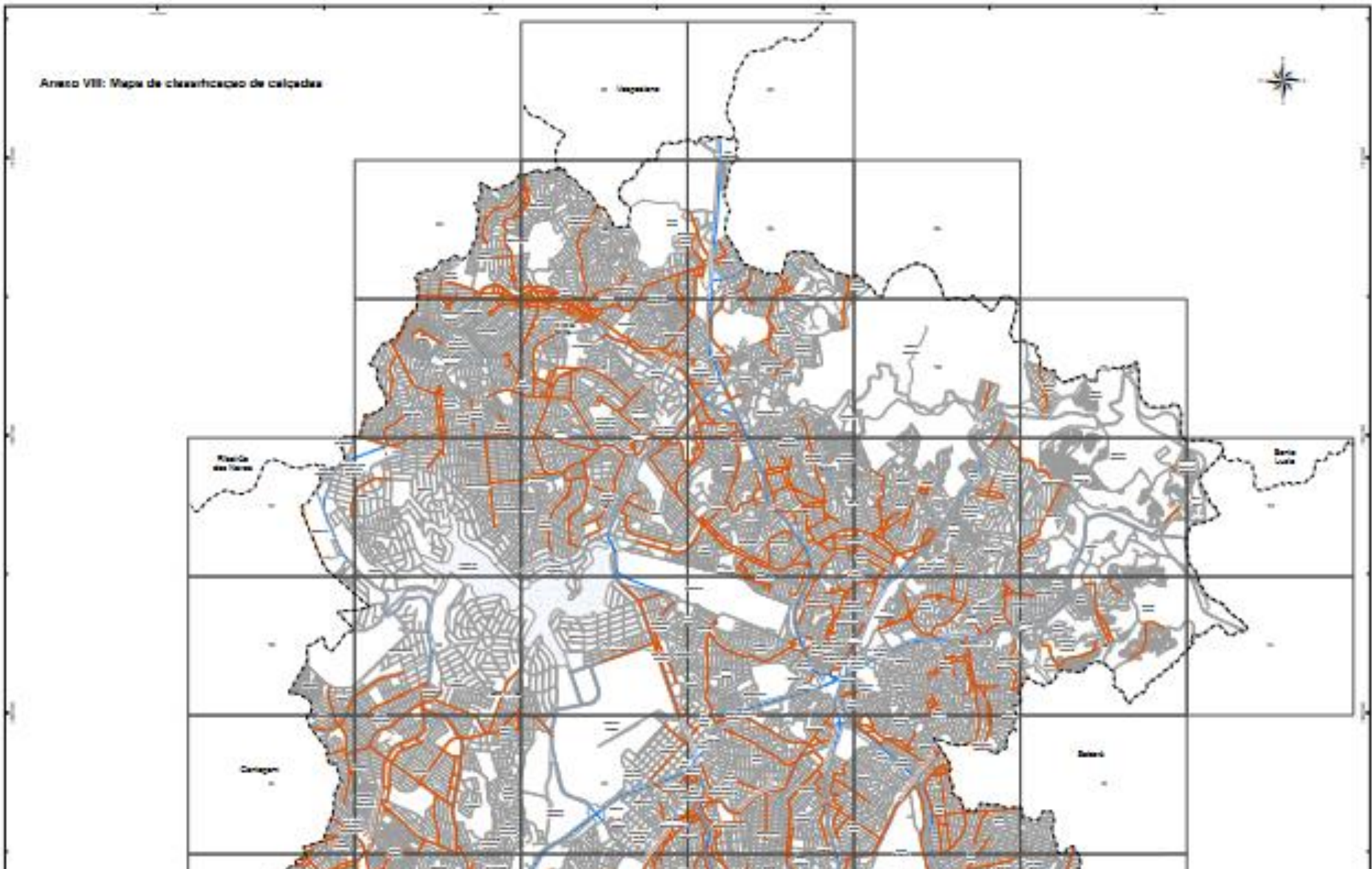
Metas: ?

Espera-se que os resultados sejam sempre superiores a 1, indicando que as Centralidades Locais atraem ocupação urbana residencial, e que os moradores se beneficiam das oportunidades de vivência urbana nessas centralidades.

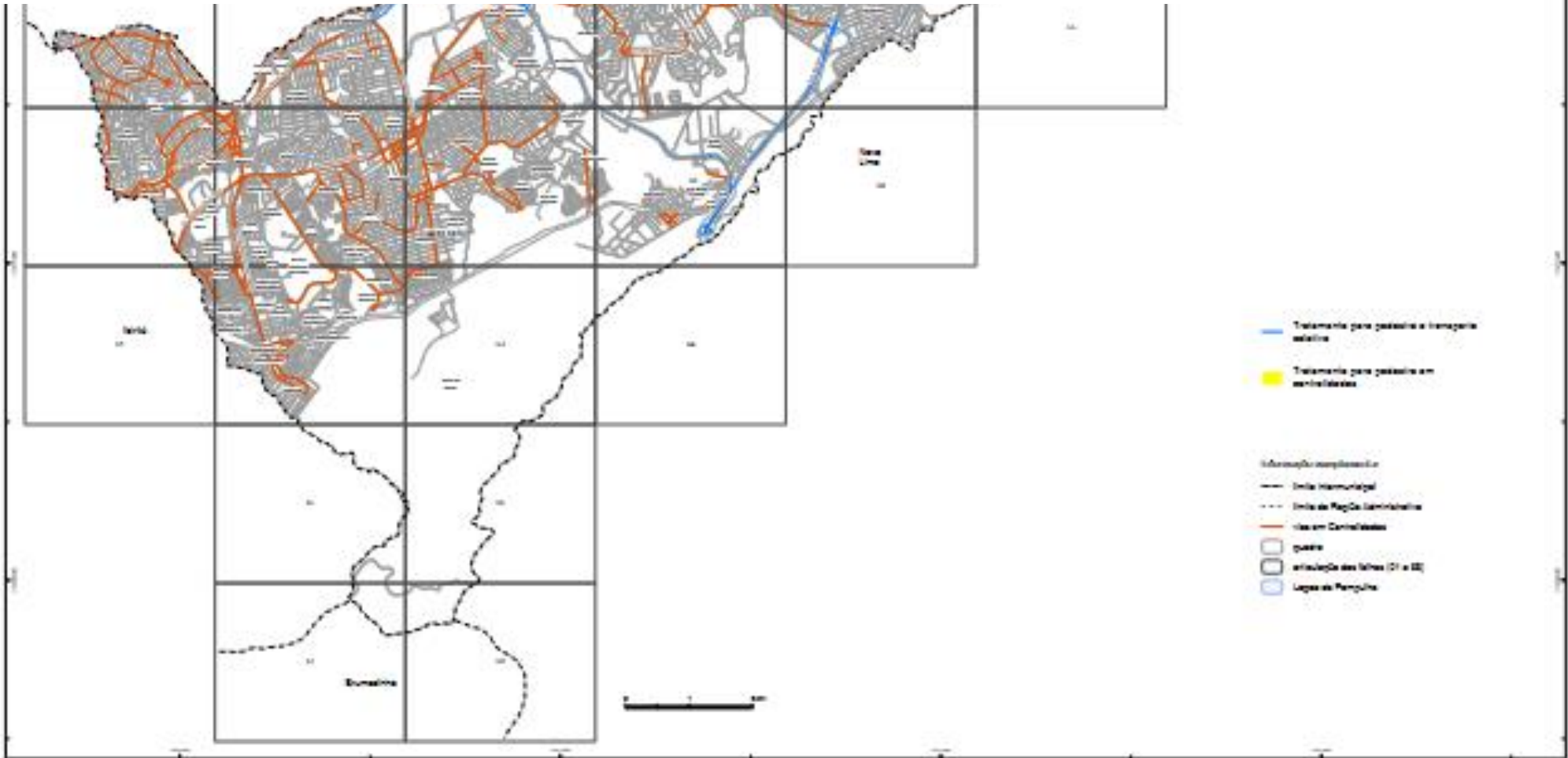
Periodicidade: anual

Polaridade: quanto maior, melhor

**A SMPU LEVANTOU OS
TERRENOS ADJACENTES ÀS
CENTRALIDADES LOCAIS E SUA
RESPECTIVA ÁREA.**



Anexo VIII: Mapa de classificação de calçadas



INDICADORES PLANMOB-BH – EIXO CIDADE SUSTENTÁVEL

DEZ INDICADORES RELACIONADOS AO DESENVOLVIMENTO ORIENTADO AO TRANSPORTE INCLUÍDOS NA 5ª REUNIÃO DO COMURB DE 19/09/2024

11	Desenvolvimento Orientado para o Transporte	Proporção da área das unidades não residenciais em edificações com baixa de construção nas áreas de influência dos principais corredores de transporte coletivo, ponderada pela área territorial, em relação à área total de unidades não residenciais em edificações com baixa de construção no restante da cidade, ponderada pela área territorial
12	Desenvolvimento Orientado para o Transporte	Proporção do número de unidades residenciais em edificações com baixa de construção nas áreas de influência dos principais corredores de transporte coletivo, ponderada pela área territorial, em relação ao total de unidades residenciais em edificações com baixa de construção no restante da cidade, ponderada pela área territorial
13	Desenvolvimento Orientado para o Transporte	Proporção da área das unidades não residenciais em edificações com baixa de construção nas áreas de influência das estações do metrô em operação, ponderada pela área territorial, em relação à área total de unidades não residenciais em edificações com baixa de construção no restante da cidade, ponderada pela área territorial
14	Desenvolvimento Orientado para o Transporte	Proporção do número de unidades residenciais em edificações com baixa de construção nas áreas de influência das estações do metrô em operação, ponderada pela área territorial, em relação ao total de unidades residenciais em edificações com baixa de construção no restante da cidade, ponderada pela área territorial
15	Desenvolvimento Orientado para o Transporte	Proporção da área das unidades não residenciais em edificações com baixa de construção nas áreas de influência das estações de integração de ônibus em operação, ponderada pela área territorial, em relação à área total de unidades não residenciais em edificações com baixa de construção no restante da cidade, ponderada pela área territorial
16	Desenvolvimento Orientado para o Transporte	Proporção do número de unidades residenciais em edificações com baixa de construção nas áreas de influência das estações de integração de ônibus em operação, ponderada pela área territorial, em relação ao total de unidades residenciais em edificações com baixa de construção no restante da cidade, ponderada pela área territorial
17	Desenvolvimento Orientado para o Transporte	Proporção da área de unidades não residenciais em edificações com baixa de construção nas Centralidades Regionais, ponderada pela área territorial, em relação à área total de unidades não residenciais em edificações com baixa de construção na cidade, ponderada pela área territorial
18	Desenvolvimento Orientado para o Transporte	Proporção do número de unidades residenciais em edificações com baixa de construção nas Centralidades Regionais, ponderada pela área territorial, em relação ao número total de unidades residenciais em edificações com baixa de construção no restante da cidade, ponderada pela área territorial
19	Desenvolvimento Orientado para o Transporte	Proporção da área de unidades não residenciais em edificações com baixa de construção nos terrenos adjacentes às Centralidades Locais, ponderada pela área territorial, em relação à área total de unidades não residenciais em edificações com baixa de construção no restante da respectiva regional administrativa, ponderada pela área territorial das áreas edificáveis
20	Desenvolvimento Orientado para o Transporte	Proporção de unidades residenciais em edificações com baixa de construção nos terrenos adjacentes às Centralidades Locais, ponderada pela área territorial, em relação ao total de unidades residenciais em edificações com baixa de construção no restante da respectiva regional administrativa, ponderada pela área territorial das áreas edificáveis

2



ANÁLISE DOS 170 INDICADORES OBSERVATÓRIO DO MILÊNIO



**PREFEITURA
BELO HORIZONTE**



INDICADORES PROPOSTOS 11 E 12 (DO OBSERVATÓRIO DO MILÊNIO)

Taxa de crescimento do Produto Interno Bruto Municipal em %

Taxa de desocupação/desemprego em %



INDICADORES OBSERVATÓRIO DO MILÊNIO

OBJETIVO DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL 11



Ana Marcela, coordenadora do ODS 11 no Observatório do Milênio, sugere que os indicadores ODS11 22 23 24 passem a compor os indicadores do PlanMob-BH, eixo Cidade Sustentável. Os indicadores já são apurados anualmente pelo Observatório do Milênio.

Proposta aprovada pelo Grupo de Trabalho.

Ana Marcela informou que os equipamentos comunitários considerados são:

- a) centros de saúde;
- b) Unidades Municipais de Ensino Infantil e rede conveniada;
- c) escolas públicas que oferecem o ensino fundamental; e,
- d) equipamentos destinados à prática de esportes (Academia a Céu Aberto, campo, espaço esportivo, ginásio ou quadra).

15	Área construída cadastrada no IPTU por habitante (m2/hab)
16	Proporção da população atendida por serviços de coleta de resíduos sólidos (em %)
17	Porcentagem de vias urbanizadas atendidas com coleta de resíduos sólidos domiciliares (% da extensão de vias, exclusive áreas de vilas e favelas)
18	Porcentagem de vias de vilas e favelas atendidas com coleta de resíduos sólidos domiciliares (% da extensão de vias)
19	Percentual de dias com a qualidade do ar classificada como boa (em %)
20	Nível médio anual de partículas inaláveis - PM 10 (µg/m3)
21	Razão entre espaço público aberto e área construída da cidade
22	Percentual de imóveis residenciais com acesso em tempo adequado (10 min de caminhada) a equipamentos urbanos e comunitários (em %)
23	Percentual de imóveis residenciais com acesso em tempo adequado (10 min. de caminhada) à cesta de comércio e serviços locais (em %)
24	Percentual de imóveis residenciais com acesso em tempo adequado (10 min caminhada) a equipamentos culturais (públicos e privados de uso público) (em %)
25	Índice de acessibilidade do embarque e desembarque da frota de transporte coletivo (IAED tc)
26	Taxa de mortalidade em sinistros de trânsito (óbitos por 100 mil habitantes)
27	Taxa de mortalidade em sinistros de trânsito - óbitos até 30 dias do acidente (óbitos por 100 mil habitantes)
28	Total da despesa pública municipal per capita gasta na preservação, proteção e conservação de todo o patrimônio cultural e natural (R\$/hab.)

INDICADORES PROPOSTOS 13, 14 e 15

(DO OBSERVATÓRIO DO MILÊNIO)

- Percentual de imóveis residenciais com acesso em tempo adequado (10 minutos de caminhada) a equipamentos urbanos e comunitários (em %)
- Percentual de imóveis residenciais com acesso em tempo adequado (10 minutos de caminhada) à cesta de comércio e serviços locais (em %)
- Percentual de imóveis residenciais com acesso em tempo adequado (10 minutos de caminhada) a equipamentos culturais (públicos e privados de uso público) (em %)



INDICADORES OBSERVATÓRIO DO MILÊNIO

OBJETIVO DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL 8



1	Taxa anual de crescimento do Produto Interno Bruto Municipal (em %)
2	Proporção de trabalhadores ocupados em atividades não-agrícolas informais (em %)
3	Taxa de desocupação/desemprego (em %)
4	Taxa de desocupação/desemprego na faixa etária de 18 a 24 anos (em %)
5	Número estimado de crianças de 5 a 17 anos em situação de trabalho infantil em Belo Horizonte.
6	Percentual de empregos nos ramos de atividade relacionados com turismo no emprego total (em
7	Participação relativa do ISSQN gerado por atividades tipicamente turísticas no ISSQN total do município (em %)
8	Fluxo de turistas na cidade (em número de pessoas)
9	Taxa de ocupação hoteleira (em %)
10	Percentual de empresas em atividades da economia criativa no total de empresas ativas no município
11	Percentual de empregos em atividades da economia criativa no emprego total

Luciano Medrado propõe que os indicadores ODS 8 passem a compor os indicadores do PlanMob-BH, eixo Cidade Sustentável, para uma perspectiva de análise da geração de emprego e renda e suas consequências nos padrões de mobilidade urbana.

- 1- “Taxa de crescimento do Produto Interno Bruto Municipal em %” e
- 3- “Taxa de desocupação/desemprego em %”

Os indicadores já são apurados anualmente pelo Observatório do Milênio.
Proposta aprovada pelo Grupo de Trabalho.

INDICADORES PROPOSTOS 11 E 12

(DO OBSERVATÓRIO DO MILÊNIO)

Taxa de crescimento do Produto Interno Bruto Municipal em %

Taxa de desocupação/desemprego em %



NOVO CONJUNTO DE 25 INDICADORES PROPOSTO PELO GT PLANMOB-BH - EIXO CIDADE SUSTENTÁVEL

	Programa	Indicador
1	Eixo	PM 10 média (µg/m3).
2	Eixo	PM 2,5 média (µg/m3).
3	Eixo	Percentual renovação da frota de ônibus (MOVE, convencional, seletivo e suplementar) por veículos híbridos ou não movidos a derivados do petróleo.
4	Eixo	Emissões de gases de efeito estufa – EG Rodoviário (milhões de toneladas de CO2 equivalentes)
5	Desenvolvimento Orientado para o Transporte	Percentual de análises técnicas de processos de empreendimentos emitidas no prazo
6	Desenvolvimento Orientado para o Transporte	Proporção de vagas de bicicletas disponibilizadas em empreendimentos de impacto
7	Qualificação Ambiental da Mobilidade	Percentual de veículos movidos a combustíveis não fósseis na frota contratada pelo município
8	Qualificação Ambiental da Mobilidade	Percentual de dias com qualidade boa do ar
9	Sistema Viário	Vias do VIURBS destinadas ao transporte coletivo implantadas
10		Emissões de gases de efeito estufa do setor rodoviário per capita
11	Desenvolvimento Orientado para o Transporte	Proporção da área das unidades não residenciais em edificações com baixa de construção nas áreas de influência dos principais corredores de transporte coletivo, ponderada pela área territorial, em relação à área total de unidades não residenciais em edificações com baixa de construção no restante da cidade, ponderada pela área territorial
12	Desenvolvimento Orientado para o Transporte	Proporção do número de unidades residenciais em edificações com baixa de construção nas áreas de influência dos principais corredores de transporte coletivo, ponderada pela área territorial, em relação ao total de unidades residenciais em edificações com baixa de construção no restante da cidade, ponderada pela área territorial
13	Desenvolvimento Orientado para o Transporte	Proporção da área das unidades não residenciais em edificações com baixa de construção nas áreas de influência das estações do metrô em operação, ponderada pela área territorial, em relação à área total de unidades não residenciais em edificações com baixa de construção no restante da cidade, ponderada pela área territorial
14	Desenvolvimento Orientado para o Transporte	Proporção do número de unidades residenciais em edificações com baixa de construção nas áreas de influência das estações do metrô em operação, ponderada pela área territorial, em relação ao total de unidades residenciais em edificações com baixa de construção no restante da cidade, ponderada pela área territorial
15	Desenvolvimento Orientado para o Transporte	Proporção da área das unidades não residenciais em edificações com baixa de construção nas áreas de influência das estações de integração de ônibus em operação, ponderada pela área territorial, em relação à área total de unidades não residenciais em edificações com baixa de construção no restante da cidade, ponderada pela área territorial
16	Desenvolvimento Orientado para o Transporte	Proporção do número de unidades residenciais em edificações com baixa de construção nas áreas de influência das estações de integração de ônibus em operação, ponderada pela área territorial, em relação ao total de unidades residenciais em edificações com baixa de construção no restante da cidade, ponderada pela área territorial
17	Desenvolvimento Orientado para o Transporte	Proporção da área de unidades não residenciais em edificações com baixa de construção nas Centralidades Regionais, ponderada pela área territorial, em relação à área total de unidades não residenciais em edificações com baixa de construção na cidade, ponderada pela área territorial
18	Desenvolvimento Orientado para o Transporte	Proporção do número de unidades residenciais em edificações com baixa de construção nas Centralidades Regionais, ponderada pela área territorial, em relação ao número total de unidades residenciais em edificações com baixa de construção no restante da cidade, ponderada pela área territorial
19	Desenvolvimento Orientado para o Transporte	Proporção da área de unidades não residenciais em edificações com baixa de construção nos terrenos adjacentes às Centralidades Locais, ponderada pela área territorial, em relação à área total de unidades não residenciais em edificações com baixa de construção no restante da respectiva regional administrativa, ponderada pela área territorial das áreas edificáveis
20	Desenvolvimento Orientado para o Transporte	Proporção de unidades residenciais em edificações com baixa de construção nos terrenos adjacentes às Centralidades Locais, ponderada pela área territorial, em relação ao total de unidades residenciais em edificações com baixa de construção no restante da respectiva regional administrativa, ponderada pela área territorial das áreas edificáveis
21	Desenvolvimento Orientado para o Transporte	Percentual de imóveis residenciais com acesso em tempo adequado (10 minutos de caminhada) a equipamentos urbanos e comunitários (em %)
22	Desenvolvimento Orientado para o Transporte	Percentual de imóveis residenciais com acesso em tempo adequado (10 minutos de caminhada) à cesta de comércio e serviços locais (em %)
23	Desenvolvimento Orientado para o Transporte	Percentual de imóveis residenciais com acesso em tempo adequado (10 minutos de caminhada) a equipamentos culturais (públicos e privados de uso público) (em %)
24		Taxa de crescimento do Produto Interno Bruto Municipal em %
25		Taxa de desocupação/desemprego em %

**OUTROS INDICADORES DISCUTIDOS
QUE DEVEM SER RETOMADOS NOS DEMAIS EIXOS**

MOBILIDADE ATIVA

CIRCULAÇÃO CALMA

MOBILIDADE COLETIVA

INDICADOR RELACIONADO À MOBILIDADE URBANA NA PRIMEIRA INFÂNCIA

Conexões saudáveis para crianças

- Liliana propõe a criação de um indicador que mensure a percepção das crianças pequenas e de seus cuidadores sobre as condições de conforto e segurança no entorno das escolas.
- Deve ser analisado novamente na revisão dos indicadores do eixo Circulação Calma.



Entre neurônios



Entre a criança e o cuidador



Entre crianças



Entre cuidadores



Entre crianças, cuidadores e o espaço no entorno



Entre crianças e cuidadores nos seus deslocamentos

INDICADORES OBSERVATÓRIO DO MILÊNIO

OBJETIVO DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL 1



1	Proporção da população abaixo da linha de pobreza internacional - PPC\$ 1,90 (em %)
2	Proporção da população abaixo da linha de pobreza internacional para países de renda média-alta - PPC\$ 5,50 (em %)
3	Proporção da população que vive abaixo da linha de pobreza nacional (em %)
4	Proporção da população que vive abaixo da linha de extrema pobreza nacional (em %)
5	Proporção de pessoas em pobreza extrema pré-transferência de renda (em %)
6	Proporção de pessoas em pobreza extrema pós-transferência de renda (em%)
7	Proporção de pessoas em pobreza pré-transferência de renda (em%)
8	Proporção de pessoas em pobreza pós-transferência de renda (em%)
9	Proporção da população vivendo em áreas de elevado e muito elevado risco à saúde (em%)
10	Percentual de cobertura de CRAS em território com famílias vulneráveis

Elizabeth Moura propõe um indicador que correlacione a população que vive abaixo da linha da extrema pobreza nacional em BH e o acesso às linhas gratuitas de vilas e favelas.

Proposta:

Percentual da população que vive abaixo da linha da extrema pobreza nacional que é atendida por linhas de transporte gratuitas de vilas e favelas.

- Infelizmente, esse indicador de extrema pobreza não é apurado espacialmente no território, ou seja, não sabemos onde vivem essas pessoas que se encontram abaixo da linha de extrema pobreza nacional no município de Belo Horizonte, porque a Pnad trabalha com uma amostragem muito reduzida, que disponibiliza apenas dados agregados para a capital. Este indicador também poderia ser calculado com dados do Censo Demográfico, o que permitiria a desagregação espacial, mas com atualização decenal.
- **Desta forma, entendemos preliminarmente que não é possível criar o indicador da forma planejada.**
- **Deve ser analisado novamente na revisão dos indicadores do eixo Mobilidade Coletiva.**

INDICADORES OBSERVATÓRIO DO MILÊNIO

OBJETIVO DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL 5



1	Taxa de detecção de violência interpessoal ou autoprovocada em mulheres entre 10 a 59 anos (por 100 mil mulheres na faixa etária)
2	Taxa de registros de violência doméstica contra a mulher (por 100 mil mulheres)
3	Número de registros de vítimas de feminicídio
4	Média de horas semanais dedicadas às atividades de cuidados de pessoas e/ou afazeres domésticos (em horas por semana)
5	Proporção de mulheres ocupadas em trabalho doméstico (em %)
6	Proporção de mulheres exercendo mandatos no poder Legislativo Municipal (em %)
7	Proporção de mulheres em posições gerenciais (em %)
8	Rendimento mediano feminino por hora trabalhada em relação ao masculino (em % do rendimento mediano masculino)
9	Participação feminina em cargos no Poder Executivo Municipal (em %)
10	Razão entre mulheres e homens no Ensino Regular (número de mulheres para cada grupo de 100 homens)
11	Razão entre Mulheres e Homens com menos de 9 anos de estudo na faixa etária de 15 a 24 anos
12	Razão entre a taxa de atividade feminina e a masculina
13	Taxa de informalidade das mulheres no mercado de trabalho (em %)
14	Proporção de mulheres em pobreza extrema pré-transferência de renda (em %)
15	Proporção de mulheres em pobreza extrema pós-transferência de renda (em %)
16	Percentual de mulheres de 50 a 69 anos de idade que realizaram mamografia nos últimos dois anos (em %)
17	Percentual de mulheres de 25 a 64 anos de idade que realizaram exame de citologia oncológica para câncer de colo do útero nos últimos três anos (em %)
18	Número de mulheres em situação de rua

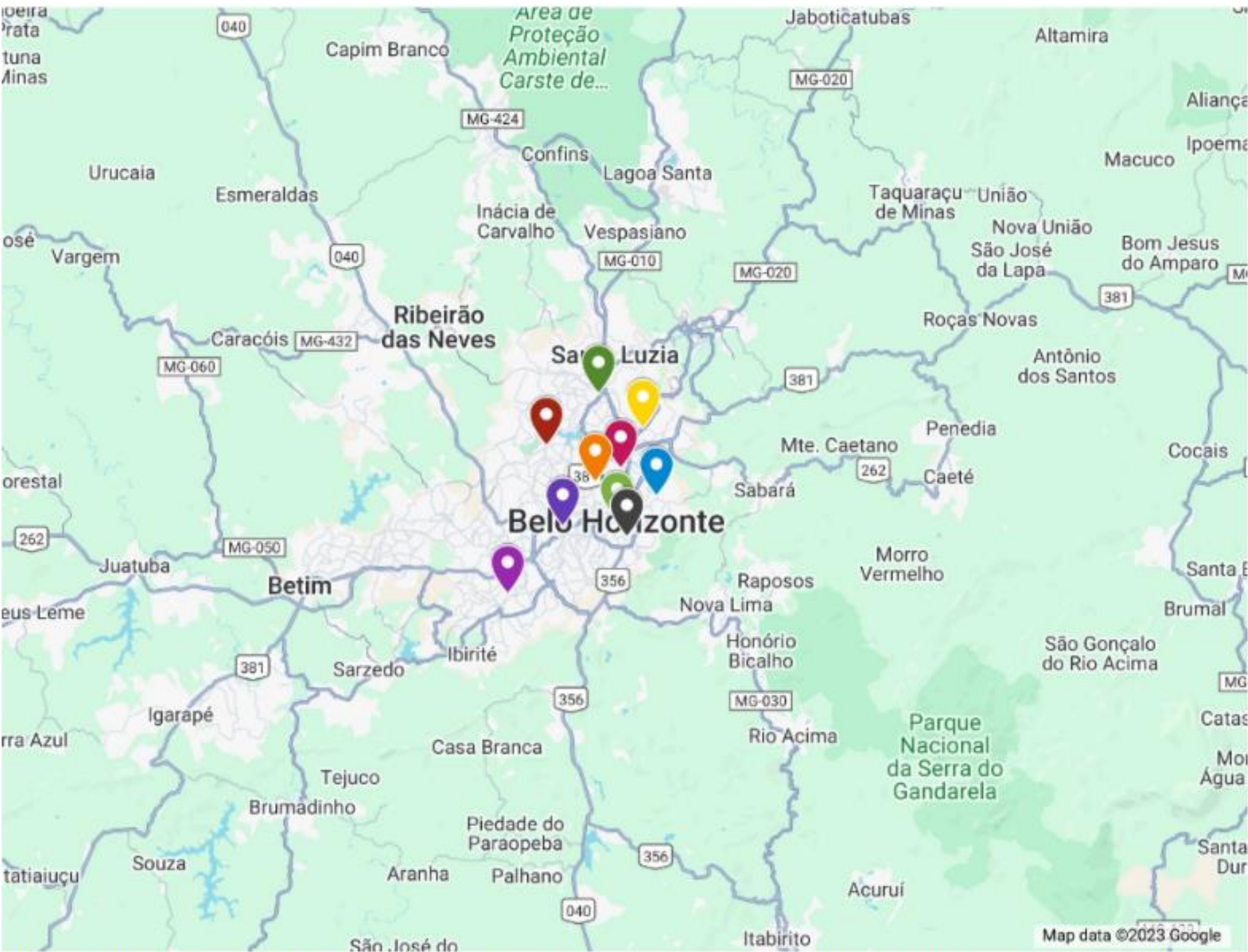
- Amanda Corradi propõe um indicador “Proporção de mulheres que pedalam em relação ao total de ciclistas”
- O Grupo analisa a possibilidade de um outro indicador “Proporção de mulheres usuárias ativas do sistema de bicicletas compartilhadas sobre o total de usuários do sistema”.
- O time de dados TemBici informou que eles não possuem a informação de gênero dos usuários, pois isso não é perguntado para o usuário no momento do cadastro. Foi recomendada a inclusão dessa informação no cadastro.
- Deve ser analisado novamente na revisão dos indicadores do eixo Mobilidade Ativa.

- Relatório enviado pela Amanda Corradi em 16/09/2024:



Contagem de Ciclista da BH em Ciclo - 2023

- Pontos de Contagem
- 1 - Via 240 esquina com rua Santa Maria
 - 2 - Av. Américo Vespúcio, esquina com Av Pinheiros.
 - 3 - Av Teresa Cristina entre rua Júlio César Vieira e rua Marcelo Bernucci Sydney
 - 4 - Av. Bernardo Monteiro esquina de av Afonso Pena.
 - 5 - Rua Itaituba em frente Automar Veículos
 - 6 - Rua: Dr. Álvaro Camargos entre rua Padre Pedro Pinto e rua das Pedrinhas.
 - 7 - Av. Heráclito Mourão esq. com Otacílio Negrão de Lima
 - 8 - Av. Bernardo Vasconcelos
 - 9 - Afonso Pena em frente Câmera Sete
 - 10 - Tereza Cristina Novo



Pontos de contagem de ciclistas usados na contagem realizada pela BH em Ciclo em 2023

As 10 contagens foram realizadas em dias úteis entre 23 de agosto e 21 de setembro de 2023, entre terça e quinta-feira, das 7h às 19h, utilizando de planilhas individuais a cada hora de contagem, com a presença de no mínimo dois contadores por turno de quatro horas.

Além da contagem numérica, foi feita uma avaliação qualitativa dos ciclistas, registrando:

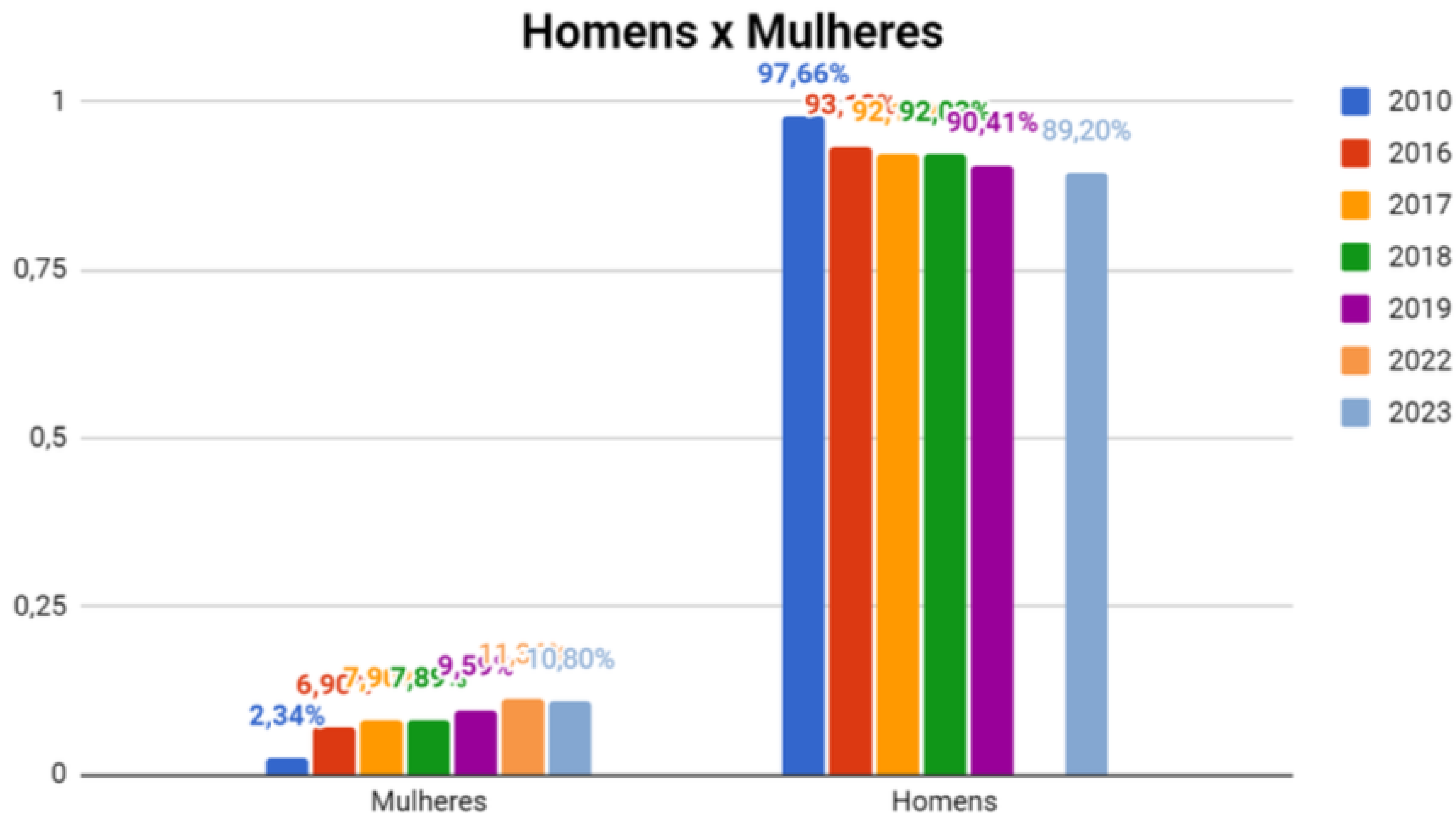
- Gênero²;
- Faixa etária estimada;
- Local de preferência de passagem (ciclovía, calçada ou rua);
- Sentido de deslocamento;
- Tipo de bicicleta (pública, particular ou cargueira);
- Uso ou não do capacete e se está a trabalho (usando a bicicleta como instrumento de trabalho).

Deve ser analisado novamente na revisão dos indicadores do eixo Mobilidade Ativa.

² O gênero, por conta da limitação metodológica, foi estabelecido pelo fenótipo do ou da ciclista.

- Relatório enviado pela Amanda Corradi em 16/09/2024:

Gráfico 3 - Proporção Homens/Mulheres de 2010 a 2023



CONCLUSÕES:

1- 8 INDICADORES MANTIDOS;

2- 7 INDICADORES SUPRIMIDOS;

3- 1 INDICADOR COM FÓRMULA REVISTA;

4- 16 NOVOS INDICADORES VALIDADOS PELO GT PARA ANÁLISE DOS CONSELHEIROS;

5- NOVO CONJUNTO DE 25 INDICADORES PARA ANÁLISE DOS CONSELHEIROS;

6- VERIFICAÇÃO DAS ÁREAS DE INFLUÊNCIA CONCLUÍDA PELA SUMOB E SMPU;

7- ALGUNS INDICADORES ANALISADOS DEVERÃO SER RETOMADOS NA REVISÃO DOS INDICADORES DOS DEMAIS EIXOS DO PLANMOB-BH.



PREFEITURA BELO HORIZONTE

TRABALHANDO POR UMA cidade  feliz