



enabici

ESTRATÉGIA
NACIONAL
DA BICICLETA

Brasil, maio/2023

APRESENTAÇÃO

Pedalar no Brasil é uma atividade desafiadora. Em sua maioria praticada pelas pessoas mais excluídas da sociedade que não tem poder aquisitivo para comprar e manter um automóvel. Por outro lado, é cada vez maior o número de pessoas que viram na bicicleta uma forma de praticar exercício físico, realizar atividades de lazer, se deslocar no dia a dia e até viajar. Com a pandemia da Covid-19, outra dimensão da bicicleta ganhou bastante destaque: a sua capacidade de gerar renda das mais diversas formas, principalmente através das entregas de produtos.

Seja qual for o uso da bicicleta, ele acontece no espaço público, nas ruas, nas vias, nas rodovias e nas estradas de cidades e das zonas rurais. Dessa forma, há um constante conflito com os modos motorizados, conduzidos por motoristas que, por vezes, não vê as pessoas na bicicleta como o que elas são: pessoas que tem família, que contribuem para a sociedade e que possuem os mesmos direitos de quem está dentro dos veículos motorizados, protegidas por uma carcaça de metal e diversos equipamentos de segurança.

Junta-se a isso o fato das nossas cidades terem se desenvolvido em torno do automóvel – colocando-o como principal modo de transporte dentro das cidades e valorizando a sua velocidade –, o que gerou uma série de problemas, desafios e impactos na dinâmica urbana e na qualidade de vida das pessoas. Além disso, criou mais uma discriminação social em relação ao usufruto da cidade, onde quem tem automóvel consegue acessar os diversos espaços, serviços e oportunidades que a cidade possui, e quem depende do transporte público, de caminhar ou de pedalar tem o seu direito à cidade restrito aos locais onde se sente segura e, de certa forma, convidada a transitar e estar ali.

A Bicicleta tem um potencial enorme de contribuir para diversas transformações necessárias à nossa sociedade. Lutar por mais políticas para a bicicleta, como vem sendo feito há décadas por diversas pessoas e organizações que se debruçam e militam sobre o tema, não tem por objetivo apenas garantir o ir e vir com segurança do ponto A ao ponto B. Defendemos a bicicleta por saber o potencial que ela tem de transformar as pessoas e as cidades, contribuindo para mitigar as mudanças climáticas, promover a saúde, o bem-estar e a qualidade de vida, gerar renda, movimentar a economia e efetivar o direito à cidade.

Entretanto, o uso da bicicleta ainda não atingiu todo o seu potencial no nosso país. Ainda são necessários muitos anos, muita vontade política e recursos humanos e financeiros suficientes, para que esta realidade seja transformada, fazendo com que o pedalar seja uma atividade simples, corriqueira, fácil, confortável e sobretudo segura, para todas as pessoas, de todas as cores, gêneros e classes sociais.

É com esta visão transformadora que a Estratégia Nacional de Promoção da Mobilidade por Bicicleta nasceu. Reunindo a experiência e o conhecimento de centenas de pessoas e dezenas de organizações que acreditam no potencial transformador do pedalar que este documento foi elaborado. Sob coordenação da União de Ciclistas do Brasil, com a participação ativa de outras sete organizações que representam os diversos setores interessados na mobilidade por bicicleta (sociedade civil, setor produtivo e poder público), a Enabici apresenta um conjunto de objetivos a serem trabalhados e transformados em políticas públicas, ações e projetos pelo poder público, pessoas, organizações e empresas, visando que até 2030, o Brasil terá a mobilidade por bicicleta com 25% de participação modal, com uma política nacional consolidada, contribuindo para a sustentabilidade e redução de desigualdades, garantindo a segurança, acessibilidade e conforto para quem utiliza a bicicleta no país.

A Enabici é um guia, mas não é um engessamento do que deve ser feito ao longo dos próximos anos. Muitas coisas importantes para transformar a realidade da bicicleta no país não entraram aqui, seja porque não foram lembradas ou porque no processo de participação não se detalhou a tal ponto. Por isso, ela necessita, e será, constantemente atualizada.

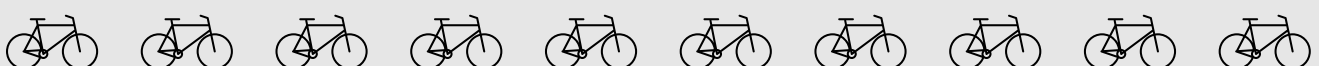
Esperamos que a Enabici, além de fomentar políticas públicas e ações dos mais diversos atores, inspire pesquisas acadêmicas, discussões, debates e reflexões acerca da bicicleta, da mobilidade sustentável, das cidades, da segurança viária, da mitigação das mudanças climáticas e da redução das desigualdades.

É lembrando de todas as pessoas, amigos, amigas e militantes que perderam suas vidas devido à violência no trânsito e a todas as pessoas que querem pedalar e não se sentem seguras, que seguimos lutando por cidades mais ativas e seguras, acreditando no potencial transformador da bicicleta. Que a Enabici seja o embalado necessário para que mais vidas não sejam perdidas no trânsito e para que a rua seja o espaço de todas e todos!

Yuriê Baptista César

Coordenador da Estratégia Nacional de Promoção da Mobilidade por Bicicleta

União de Ciclistas do Brasil



FICHA TÉCNICA

Estratégia Nacional de Promoção da Mobilidade por Bicicleta - Enabici

Coordenação Yuriê Baptista César | União de Ciclistas do Brasil - UCB

Data de publicação do documento 18 de maio de 2023

Organizações e integrantes do Grupo Gestor

Abraciclo - Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares

- Allan Sicsic
- Cyro Gazola

ABRADIBI - Associação Brasileira da Indústria, Comércio, Importação e Exportação de Bicicletas, Peças e Acessórios

- George Panara

Aliança Bike - Associação Brasileira do Setor de Bicicletas:

- Daniel Guth

CNM - Confederação Nacional dos Municípios

- Adilson Fernandes Indi
- Luma Cordeiro Costa
- Paulo Márcio Batista

FNP - Frente Nacional dos Prefeitos

- Aline Martins
- Amanda Anjos
- Silvia Toso
- Tainá A. Bittencourt

Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana/ Ministério das Cidades

- Carolina Baima
- Higor Guerra
- Leandro de Andrade Martins
- Luiz Antonio Rodrigues
- Marcos Daniel

Tembici

- Alexandre Santos
- Amanda Calabretti
- Andrea Santana
- Nayara Farinha
- Rafael Tartaroti
- Roni Erison Maicon Silva

UCB - União de Ciclistas do Brasil

- Ana Carboni
- Ana Destri
- André Geraldo Soares
- Daniel Valença
- Erica Telles
- Felipe Alves
- John Fontenele Araújo
- Luciana (Luka) Freitas
- Milvo Rossarola
- Muriel Syriani Veluza
- Ruth Costa
- Sheila Hempkemeyer
- Suzana Leite Nogueira
- Yuriê Baptista César

WRI Brasil

- Ariadne Amanda Barbosa Samios
- Bruno Braga Batista
- Helena Ew
- Karolina Silva de Jesus

Oficinas e facilitação

- Matres Socioambiental – Oficina Programa Bicicleta Brasil (2018)
 - Renata Navega e Talita Porto dos Anjos
- LENOG Arquitetura – Oficinas Temáticas Online (2022) e Sistematização das propostas recebidas nos processos participativos (2022)
 - Suzana Leite Nogueira, Dayane Ribeiro, Felipe Claros e Júlia Nogueira

Design

- Daniel Neves - Design Editorial
- Luciana Souza - Iconografia (NounProject)
- Yuriê Baptista César

Fotos

- Adriana Preta, Bicicleta Livre, Carol Guimarães, Carolina Tannus, Caroline Leal, Catarina Silver, Daniel Hunter, Federação Metropolitana de Ciclismo/DF, Felipe Paiva, Felipe Roehring, Frederico Souza, Gabriel Andrade, Joá Souza, Mariana Gil, Milena Oliveira, Milvo Rossarola, Paula Tanscheit, Pedro Mascaro, Rafael Tavares, Rodrigo Capote, Sandro Garcia, Sérgio Trentini, Sylvia Sanches, Uirá Lourenço, Veruscka Brizart, Victor Moriyama, Wellington Moreira e WRI Brasil.

Direitos e reprodução

- É permitida a reprodução deste texto e dos dados nele contidos, desde que citada a fonte.
- Reproduções integrais para fins comerciais são proibidas.
- Conteúdo sob licença Creative Commons Atribuição-Compartilha Igual 4.0 Brasil

Realização



SECRETARIA NACIONAL DE
MOBILIDADE URBANA

MINISTÉRIO DAS
CIDADES





contato@uniadeciclistas.org.br
www.estrategiadabicicleta.org.br



UCB - União de Ciclistas do Brasil. Estratégia Nacional de Promoção da Mobilidade por Bicicleta - Enabici. Brasília: UCB, 2023.

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)**

Estratégia nacional da bicicleta [livro eletrônico]
: ENABICI / coordenação Yuriê Baptista César. --
Brasília, DF : União de Ciclistas do Brasil, 2023.
PDF

Bibliografia.
ISBN 978-65-981388-0-6

1. Bicycletas 2. Bicycletários - Projetos -
Planejamento 3. Mobilidade urbana 4. Políticas urbanas
I. César, Yuriê Baptista.

23-174292

CDD-388.411

Índices para catálogo sistemático:

1. Transporte por bicicleta : Mobilidade urbana
388.411

Tábata Alves da Silva - Bibliotecária - CRB-8/9253

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	2
FICHA TÉCNICA	4
INTRODUÇÃO.....	9
HISTÓRICO RECENTE DA POLÍTICA FEDERAL DE MOBILIDADE POR BICICLETA	14
METODOLOGIA DE CONSTRUÇÃO DA ENABICI	17
A ENABICI - ESTRATÉGIA NACIONAL DE PROMOÇÃO DA MOBILIDADE POR BICICLETA	28
GLOSSÁRIO	33
VISÃO, PRINCÍPIOS E DIRETRIZES GERAIS DA ENABICI	35
EIXO A – POLÍTICAS PÚBLICAS, LEGISLAÇÃO E CONTROLE SOCIAL	37
01. Engajamento, Capacitação da Gestão Pública e Promoção das Políticas Intersetoriais.....	38
02. Legislação.....	48
03. Gestão da Informação e Transparência Pública	56
04. Controle Social e Participação.....	62
EIXO B – INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA	69
05. Planejamento Urbano e Territorial	70
06. Intermodalidade e Equipamentos de Integração Ciclovária	78
07. Planejamento Ciclovário Integrado ao Planejamento Viário.....	87
08. Projetos Ciclovários Integrados aos Projetos Viários.....	97
09. Implantação e Manutenção da Infraestrutura Ciclovária	105
EIXO C – BICICLETA MOVIMENTA A ECONOMIA.....	112
10. Cicloturismo	113
11. Logística Sustentável e Geração de Emprego e Renda.....	116
12. Fabricação, Importação e Consumo Sustentável da Bicicleta	121

EIXO D – PROMOVENDO A MOBILIDADE POR BICICLETA 128

- 13. Qualificação e Formação de Condutores..... 129
- 14. Educação para a Mobilidade por Bicicleta nas Instituições de Ensino..... 133
- 15. Comunicação e Políticas de Incentivo..... 141

EIXO E – ORÇAMENTO E FINANCIAMENTO 147

- 16. Financiamento, Políticas Econômicas e Orçamentárias..... 148

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 154

PESSOAS E ORGANIZAÇÕES QUE PARTICIPARAM DA CONSTRUÇÃO DA ENABICI 155

<p>EIXO A POLÍTICAS PÚBLICAS, LEGISLAÇÃO E CONTROLE SOCIAL</p>	<p>EIXO B INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA</p>	<p>EIXO C BICICLETA MOVIMENTA A ECONOMIA</p>	<p>EIXO D PROMOVENDO A MOBILIDADE POR BICICLETA</p>	<p>EIXO E ORÇAMENTO E FINANCIAMENTO</p>
<p>A 01. ENGAJAMENTO, CAPACITAÇÃO DA GESTÃO PÚBLICA E PROMOÇÃO DAS POLÍTICAS INTERSETORIAIS</p>	<p>B 05. PLANEJAMENTO URBANO E TERRITORIAL</p>	<p>C 10. CICLOTURISMO</p>	<p>D 13. QUALIFICAÇÃO E FORMAÇÃO DE CONDUTORES</p>	<p>E 16. FINANCIAMENTO, POLÍTICAS ECONÔMICAS E ORÇAMENTÁRIAS</p>
<p>A 02. LEGISLAÇÃO</p>	<p>B 06. INTERMODALIDADE E EQUIPAMENTOS DE INTEGRAÇÃO CICLOVIÁRIA</p>	<p>C 11. LOGÍSTICA SUSTENTÁVEL E GERAÇÃO DE EMPREGO E RENDA</p>	<p>D 14. EDUCAÇÃO PARA A MOBILIDADE POR BICICLETA NAS INSTITUIÇÕES DE ENSINO</p>	
<p>A 03. GESTÃO DA INFORMAÇÃO E TRANSPARÊNCIA PÚBLICA</p>	<p>B 07. PLANEJAMENTO CICLOVIÁRIO INTEGRADO AO PLANEJAMENTO VIÁRIO</p>	<p>C 12. FABRICAÇÃO, IMPORTAÇÃO E CONSUMO SUSTENTÁVEL DA BICICLETA</p>	<p>D 15. COMUNICAÇÃO E POLÍTICAS DE INCENTIVO</p>	
<p>A 04. CONTROLE SOCIAL E PARTICIPAÇÃO</p>	<p>B 08. PROJETOS CICLOVIÁRIOS INTEGRADOS AOS PROJETOS VIÁRIOS</p>			
	<p>B 09. IMPLANTAÇÃO E MANUTENÇÃO DA INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA</p>			



INTRODUÇÃO

A Estratégia Nacional de Promoção da Mobilidade por Bicicleta (Enabici ou Estratégia da Bicicleta) tem por objetivo reunir diretrizes e objetivos de atividades necessárias a serem realizadas até 2030 no Brasil. Essa estratégia visa mudar a realidade de quem pedala no país, de forma a criar um ambiente seguro e confortável para todas aquelas pessoas que pedalam, e virão a utilizar a bicicleta, nos seus mais diversos usos possíveis.

A construção da Enabici se deu de forma colaborativa e participativa, de forma que ela não é apenas uma visão de uma

determinada organização, mas de todas as pessoas, coletivos, movimentos, empresas, associações e organizações que promovem o uso da bicicleta no Brasil. Ela não surgiu para dizer o que ou como cada um dos objetivos devem ser atingidos, mas para uni-los em um grande documento orientador a ser referenciado, alterado e dialogado ao longo do tempo.

A construção da Enabici só foi possível graças ao comprometimento, dedicação, disponibilidade e vontade de transformação depositada pelas pessoas que pedalam e que acreditam na bicicleta nos momentos que

deram suas contribuições, seja nas diversas reuniões online, nas atividades presenciais, nas oficinas online, nos bate papos ou nas cobranças. É importante destacar e agradecer a cada uma destas pessoas e suas organizações, de todo o país, que dedicaram um pedaço do seu tempo para que este documento fosse possível. Muito obrigada, muito obrigado!

A bicicleta tem o poder de transformar cidades e a vida das pessoas, inclusive daquelas que não pedalam. O ato de pedalar na cidade aproxima as pessoas entre si e da cidade, promove mais saúde, mais qualidade de vida e mais convivência. Cidades pedaláveis são cidades que convidam as pessoas para aproveitar o espaço público, as ruas, as praças, os parques. São cidades mais seguras, com menos mortalidade e pessoas feridas no trânsito, onde a rua é o espaço de todas as pessoas e não somente dos automóveis.

Quem pedala melhora a sua saúde e a do ambiente a sua volta. A bicicleta não polui durante seu uso, não emite ruído e promove o bem-estar. Quem pedala tem menos chances de desenvolver doenças do coração, controla a diabetes e a pressão arterial, além de outros benefícios, reduzindo os gastos de saúde pública.

A bicicleta movimenta a economia, faz bem para o comércio local e gera emprego e renda na logística urbana, nos serviços e no turismo.

Por estes e diversos outros motivos, a Estratégia Nacional da Bicicleta é necessária. Ao longo das últimas décadas a população brasileira se urbanizou, migrou para as



cidades que cresceram e se desenvolveram voltadas para o automóvel, sem planejamento urbano adequado e sem se preocupar com a mobilidade urbana da maioria da população que caminha, pedala e usa o transporte público no dia a dia.

É necessário mudar esta realidade. Cada vez mais é preciso valorizar, permitir e promover uma mobilidade urbana sustentável, que promova a cidadania, o direito à cidade, a função social da cidade, a preservação ambiental, o desenvolvimento social sustentável, a acessibilidade, a inclusão social, a diversidade, a equidade, a segurança, a saúde, o convívio social e urbano, enfim, o bem-estar.

A bicicleta não é a solução da mobilidade e nem da sociedade, mas é uma ferramenta muito importante e que tem bastante a contribuir nesta mudança necessária de paradigma na nossa sociedade, a partir da mobilidade urbana. É o deslocamento das pessoas que permite o contato e a troca, que faz a cultura, que conecta as pessoas, os bens e os serviços. A mobilidade urbana é a teia que conecta toda

a cidade, que permite sua funcionalidade e que cumpra a sua função social, facilitando o acesso das pessoas às oportunidades por ela oferecidas. Transformar a mobilidade urbana, os espaços urbanos e as ruas, devolvendo-os para as pessoas, é criar condições para que a sociedade seja mais democrática, mais humana e mais diversa.

É tudo isso e muito mais que moveu o desenvolvimento da Estratégia Nacional da Bicicleta, é o desejo de contribuir na tão necessária transformação do país. Todas as pessoas, de todos os lugares do Brasil, de todas as cores, gêneros, orientações e idades, com suas diversas histórias, experiências e vivências, assim como todas as organizações que participaram da construção da Enabici, acreditam no potencial transformador que a bicicleta proporciona e já vivenciam isso em suas vidas. Todo este sentimento foi sistematizado na visão que orienta a Enabici:

até 2030, o Brasil terá a mobilidade por bicicleta com 25% de participação modal e uma política nacional consolidada, contribuindo para a sustentabilidade e redução de desigualdades, garantindo a segurança, acessibilidade e conforto para quem utiliza a bicicleta no país.

A Enabici foi construída da forma mais democrática e participativa possível diante das condições existentes, guiada por uma necessidade de transformação da sociedade na qual a bicicleta é uma ferramenta, e neste caso, é a nossa ferramenta. Ela se junta e dialoga com diversas outras iniciativas, como os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS), a Nova Agenda Urbana, a Década de Ações para a Segurança no Trânsito, ao artigo 6º da Constituição Brasileira que define o transporte como direito social, à legislação brasileira de desenvolvimento urbano, trânsito e mobilidade (Estatuto da Cidade, Código de Trânsito Brasileiro,



FOTO: Sandro Garcia

Política Nacional de Mobilidade Urbana e o Programa Bicicleta Brasil) e a diversas lutas fundamentais que visam promover o direito à cidade, a equidade social, a redução das desigualdades, as pautas de igualdade racial, gênero e orientação sexual, a mitigação das mudanças climáticas, o transporte público coletivo, a caminhabilidade, a transformação social, a transparência pública, a democracia e a participação social.

Assim como os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável, a Nova Agenda Urbana e o Pacto Global pela Redução de Mortes no Trânsito, a Enabici é uma agenda até 2030, pois está alinhada com estes grandes pactos globais dos quais o Brasil é signatário. Da mesma forma como estes documentos referenciam as políticas públicas, esperamos que a Enabici também seja referenciada, citada e localizada nas ações que são e serão realizadas em prol da mobilidade sustentável e democratização das cidades.

A construção da Enabici iniciou-se em 2019, partir da aprovação da Lei Federal

nº 13.724/2018, que “institui o Programa Bicicleta Brasil (PBB) para incentivar o uso da bicicleta visando à melhoria das condições de mobilidade urbana”, quando a União de Ciclistas do Brasil (UCB) aprofundou seu diálogo com o Ministério das Cidades, a partir da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, para contribuir na regulamentação do PBB. Ao longo deste período outras organizações foram convidadas a se juntar ao processo, compondo o Grupo Gestor (responsável pela construção da Enabici), visando uma construção consensuada entre a sociedade civil, o setor produtivo e o poder público. Dezenas de oficinas foram realizadas, com mais de uma centena de pessoas participando e representando dezenas de organizações.

Este documento é a síntese de todo o processo desenvolvido. Além desta introdução, ele apresenta o histórico recente da política federal de mobilidade por bicicleta, a metodologia utilizada na construção da Enabici, descrevendo os processos de participação e, como resultado desse trabalho, a Estratégia Nacional de Promoção da Mobilidade por Bicicleta.



FOTO: Carol Guimarães



Dessa forma, os objetivos deste documento são: 1) torná-lo público e a disposição da sociedade; e 2) apresentar toda a produção realizada no âmbito da Enabici, principalmente seus princípios, diretrizes e objetivos, ao governo federal, através do Ministério das Cidades e da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, para que ele subsidie a regulamentação do Programa Bicicleta Brasil através de um processo de participação social.

É importante destacar que este é o primeiro documento público que apresenta a Enabici de forma integral. Outros documentos serão gerados a partir deste e dos acúmulos ao longo do processo. Assim como, a Enabici não é um todo pronto, ela está e sempre estará aberta a modificações, adições e adaptações.

Este é o primeiro passo, e o mais fácil. Agora é momento de trabalhar, contribuir e incidir para que os objetivos da Enabici sejam cumpridos ao longo dos próximos anos, tornando-a referência para todas as organizações e pessoas que promovem o uso da bicicleta, que contribua na regulamentação do Programa Bicicleta Brasil, garantindo orçamento, participação e colaboração entre os diversos setores para promover o uso da bicicleta no Brasil. Há muito trabalho e muitos desafios a serem superados até que o pedalar seja, efetivamente, uma forma de se deslocar segura e confortável no Brasil.

HISTÓRICO RECENTE DA POLÍTICA FEDERAL DE MOBILIDADE POR BICICLETA



FOTO: Gabriel Andrade

Com a criação do Ministério das Cidades, em 2003 - e sua Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SEMOB) - a mobilidade urbana passou a ter um locus na política pública federal. Através das Conferências das Cidades, foram elaboradas as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e em 2004 a SEMOB implementou um fórum para discussão do Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta - Programa Bicicleta Brasil - com o objetivo de discutir uma política específica para o transporte cicloviário no Brasil. Seus principais resultados foram a Coleção Bicicleta Brasil, com o Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades (2007) e investimentos na implantação de infraestruturas e sistemas cicloviários. Porém, no início da década de 2010, o programa foi extinto, apesar disso os investimentos na infraestrutura cicloviária pelo Ministério das Cidades e diretamente pelos municípios brasileiros continuaram.

Em 2011 a Lei Federal 12.587, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, foi sancionada. Em seu artigo 6º, ela define a prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado. O que representou um avanço importante para que os pedestres e ciclistas sejam vistos

como integrantes e prioritários na mobilidade urbana e no espaço das cidades.

No mesmo ano, 2011, teve início a Década de Ação pela Segurança no Trânsito, coordenada pela Organização Pan-Americana de Saúde/Organização Mundial de Saúde, na qual o Brasil se comprometeu a reduzir pela metade as mortes no trânsito, em consonância com o objetivo global número 3 da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, aprovada em 2015. A Agenda também traz outras metas e objetivos que o uso da bicicleta pode contribuir.

Entretanto, apesar deste histórico - programa Bicicleta Brasil, no âmbito do Ministério Cidades, de investimentos federais e municipais, da Política Nacional de Mobilidade Urbana, da Década de Ação pela Segurança no Trânsito e da Agenda 2030 - a situação da mobilidade por bicicleta no país está longe de ser a ideal. As obras e intervenções urbanas continuam priorizando os deslocamentos de automóveis, enquanto as pessoas que se deslocam a pé e de bicicleta são deixadas de lado na política pública. Em decorrência disso, as cidades continuam engarrafadas, poluídas e gerando inúmeros impactos negativos na saúde, na qualidade de vida da população e no meio ambiente.

Neste contexto, a Lei Federal nº 13.724, que institui o novo Programa Bicicleta Brasil (PBB), foi sancionada em 2018. Em sua fase final de tramitação, diversas organizações que constroem a Enabici fizeram incidência com deputados e senadores para que a lei fosse aprovada. Sua aprovação pelo Congresso Nacional aconteceu sem nenhuma alteração, porém, o item que tratava dos

recursos para o Programa Bicicleta Brasil, destinando 15% do valor arrecadado com multas de trânsito para financiamento do programa, foi vetado, deixando-o sem uma fonte de recursos garantida.

A lei visa incentivar a inserção da bicicleta como meio de transporte, com vistas à melhoria das condições de mobilidade urbana, a ser implementado em todas as cidades com mais de vinte mil habitantes. Dispõe, para tanto, sobre as diretrizes que o nortearão, os seus objetivos, os agentes públicos e privados relevantes para a sua implementação, as ações a serem realizadas e os recursos alocáveis. O referido programa deve ser coordenado pelo órgão responsável pela Política de Mobilidade Urbana no governo federal. Suas ações serão efetivadas:

- I. pelos órgãos e entidades estaduais e municipais das áreas de desenvolvimento urbano, trânsito e mobilidade urbana;
- II. pelas organizações não governamentais com atuação relacionada ao uso da bicicleta como meio de transporte e lazer;
- III. por empresas do setor produtivo.

Assim, em dezembro de 2018, foi assinado o Acordo de Cooperação Técnica (ACT) firmado entre o Ministério das Cidades, a Associação Bike Anjo e a UCB com os objetivos de:

1. Realização de ações para apoiar a implementação, estruturação e operação do Programa Bicicleta Brasil;
2. Realização de ações de apoio aos municípios e estados para a mobilidade



por bicicleta e planos de mobilidade urbana.

Desde o início dos trabalhos de construção da Enabici (2019) a política federal de mobilidade urbana continuou não tendo avanços. A primeira Década de Ação pela Segurança no Trânsito finalizou sem que o país cumprisse com a meta de redução em 50% da mortalidade, o Ministério das Cidades foi extinto e a Secretaria Nacional foi reduzida a um departamento dentro do Ministério do Desenvolvimento Regional, perdendo muitos profissionais e sua capacidade de articulação e coordenação, o Programa Bicicleta Brasil não foi regulamentado, o Código Brasileiro de Trânsito foi alterado sem incorporar melhorias no que diz respeito à mobilidade por bicicleta. Um avanço significativo foi a elaboração do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), o

qual incorporou os princípios da Visão Zero e metas fundamentais para a construção de um trânsito mais seguro.

O ano de 2023 começa com um novo Governo Federal e uma nova organização administrativa que conta com a volta do Ministério das Cidades, em conjunto com a devida importância da mobilidade urbana, retomando a Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana que conta com o Departamento de Infraestrutura da Mobilidade e Trânsito Urbano e o Departamento de Regulação da Mobilidade e Trânsito Urbano, onde a política nacional de mobilidade por bicicleta será coordenada. Além disso, inicia-se o processo de construção do Plano Nacional de Mobilidade Urbana, com o qual a Enabici tem muito a contribuir.

METODOLOGIA DE CONSTRUÇÃO DA ENABICI

A partir da assinatura do ACT, a UCB ficou responsável pelo objetivo 1, relacionado a apoiar a implementação e estruturação do PBB. Nas reflexões iniciais sobre qual seria a política nacional de mobilidade por bicicleta, a UCB, a partir de conversas entre seus pares e com outras organizações, entendeu que não havia no Brasil um planejamento de longo prazo para o estímulo ao uso da bicicleta no país. Desta forma, foi tomada a decisão de construí-lo coletivamente, de forma a criar uma visão de futuro capaz de subsidiar a regulamentação do Programa Bicicleta Brasil.

De acordo com os princípios e visões da UCB, não fazia sentido iniciar um processo deste porte de forma unilateral, tendo como resultado apenas a visão da entidade neste processo. Optou-se então por convidar outras organizações, que representariam os diversos setores e atores envolvidos com a bicicleta, para construir em conjunto esta visão de futuro, então denominada Estratégia Nacional de Promoção da Mobilidade por Bicicleta.

Assim, no segundo semestre de 2019, foi criado o Grupo Gestor com participação das seguintes organizações:

Sociedade Civil:

- UCB – União de Ciclistas do Brasil;
- WRI Brasil;

Setor Produtivo e Privado da Bicicleta:

- Abraciclo – Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares;
- ABRADIBI – Associação Brasileira da Indústria, Comércio, Importação e Exportação de Bicicletas, Peças e Acessórios;
- Aliança Bike – Associação Brasileira do Setor de Bicicletas;
- Tembici;

Poder Público:

- CNM – Confederação Nacional dos Municípios;
- FNP – Frente Nacional dos Prefeitos;
- Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana/Ministério das Cidades.

Este Grupo Gestor, coordenado pela UCB, ficou responsável pela metodologia, financiamento e decisões acerca de todo o processo.

O planejamento inicial previa uma série de atividades públicas e abertas em todas as regiões do país, que não foi possível de ser cumprido em decorrência da pandemia da COVID-19 e de restrições orçamentárias, que impactaram também em diversas idas e vindas ao longo de todo o processo, tornando-o mais longo do que o previsto.

Oficina – Programa Bicicleta Brasil

A primeira atividade aberta, a Oficina – Programa Bicicleta Brasil, foi realizada nos dias 15 e 16 de outubro de 2019 em Brasília, nas dependências da Confederação Nacional dos Municípios. Foram convidadas cerca de 50 pessoas com as mais diversas experiências relacionadas à bicicleta e questões correlatas, representando a diversidade regional e setorial, os movimentos sociais, a academia e organizações que atuam com o tema.

Durante a oficina foram realizadas atividades que buscaram entender os desafios a serem enfrentados para transformar a realidade da mobilidade por bicicleta no Brasil, sistematizados em uma Árvore de Problemas. Também foram mapeados os principais atores, os resultados esperados para o Programa Bicicleta Brasil e sugestões para a governança da política.



FOTO: Caroline Leal

A Árvore de Problemas foi o principal produto da oficina e guiou todo o restante do processo de construção da Enabici. Ela sistematizou a realidade em problemas e desafios a serem superados em 7 raízes (temas) que contribuem para o “Baixo uso da bicicleta como meio de transporte no Brasil”. Posteriormente, o Grupo Gestor revisou a Árvore e acrescentou mais uma raiz. Com isso, os 60 problemas foram agrupados em 8 temas (raízes), como apresentado a seguir:

Baixo uso da bicicleta como meio de transporte no Brasil

1. Percepção de insegurança no uso da bicicleta;
2. Desconhecimento e falta de informação dos benefícios da bicicleta;
3. Infraestrutura viária inadequada para o uso da bicicleta;
4. Imaginário da sociedade que desfavorece o uso da bicicleta como meio de transporte;
5. Oferta insuficiente de bicicletas relativo à qualidade e custo adequado aos diversos segmentos;
6. Baixo engajamento do poder público para a priorização do uso da bicicleta como meio de transporte;
7. Cidades pouco planejadas para favorecer o uso da bicicleta;
8. Trânsito violento desestimula o uso da bicicleta.

1. Percepção de insegurança no uso da bicicleta

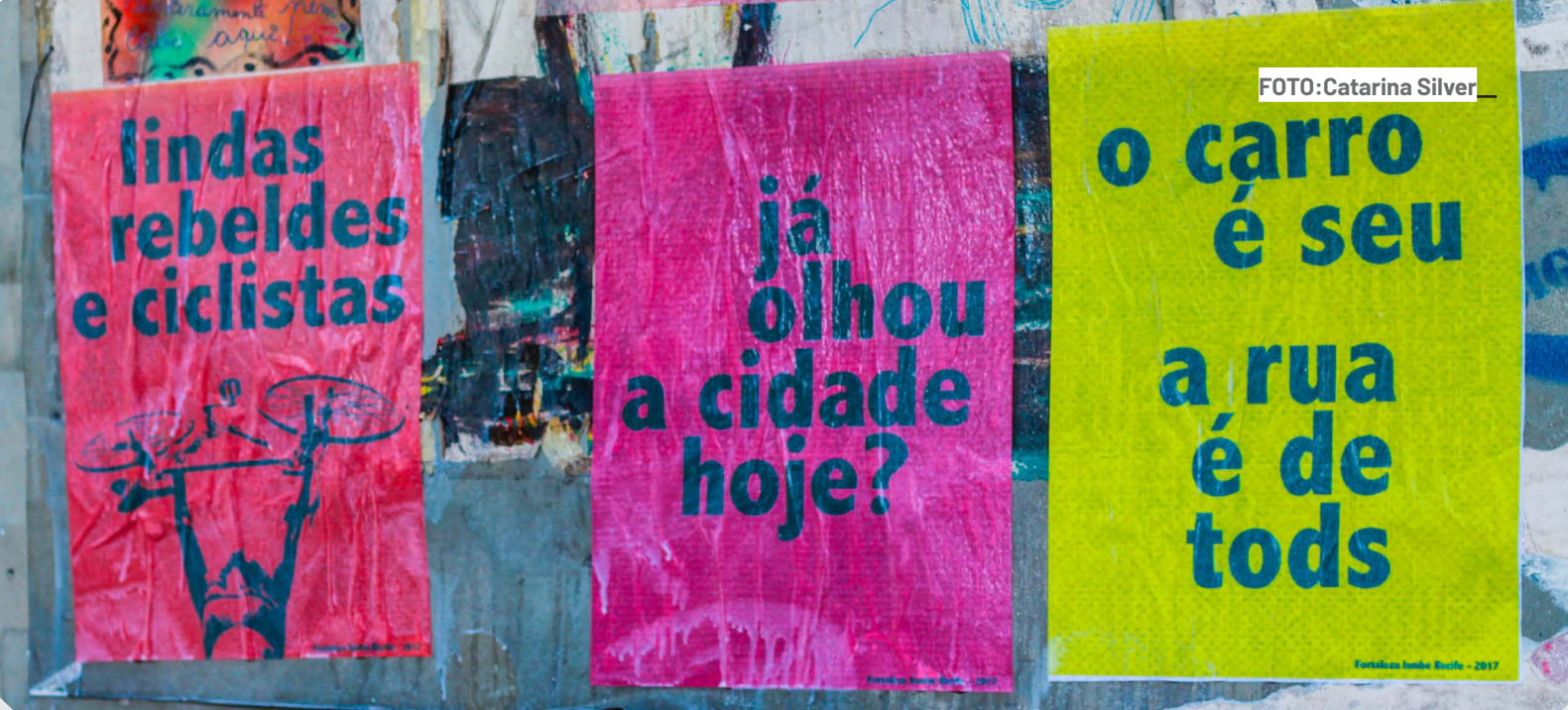
1.1. Ideia de que segurança para ciclistas só existe se for segregada do automóvel, o que reforça o imaginário de que a rua é perigosa e que a bicicleta só pode transitar em infraestrutura cicloviária;

1.2. Motoristas e motociclistas desconhecem o direito do ciclista de transitar nas vias | População em geral desconhece que ciclista deve/pode transitar nas vias | Cultura de que o espaço viário pertence apenas ao carro;

1.3. Ciclista em potencial tem medo de ser atropelado ou sofrer violência no trânsito | Não ciclista deixa de pedalar por achar o trânsito violento;

1.4. Percepção de que ciclista é mais vulnerável à violência pública do que quem está no automóvel;

1.5. Medo de ser roubado/ter a bicicleta furtada ao estacioná-la.



2. Desconhecimento e falta de informação dos benefícios da bicicleta

- 2.1. Pessoas não têm conhecimento sobre os benefícios da bicicleta;
- 2.2. Poder público não reconhece a importância e os benefícios da bicicleta;
- 2.3. Setor privado não reconhece os potenciais da bicicleta na mobilidade urbana;
- 2.4. Ausência de informações (dados e pesquisas) sobre os impactos da bicicleta no Brasil;
- 2.5. Empresas e órgãos públicos não estimulam o uso da bicicleta pelos funcionários (mobilidade corporativa).

3. Infraestrutura viária inadequada para o uso da bicicleta

- 3.1. Apenas o planejamento cicloviário não é suficiente para a implantação de infraestrutura adequada;
- 3.2. Projetos de infraestrutura cicloviária de má qualidade;
- 3.3. Má qualidade na execução de obras cicloviárias;
- 3.4. Manutenção da infraestrutura existente é precária (drenagem, sujeira, pintura, sinalização, etc.);
- 3.5. Baixa capacidade de investimento em projetos cicloviários (especialmente em municípios pequenos).
- 3.6. Inadequação das vagas para estacionar a bicicleta;
- 3.7. Técnicos de prefeituras não capacitados para projetos adequados.



4. Imaginário da sociedade que desfavorece o uso da bicicleta como meio de transporte

4.1. Imagem de quem usa a bicicleta é quem não tem condições de ter um automóvel;

4.2. Desconforto com a possibilidade de chegar suado ao local de destino;

4.3. Imagem de que bicicleta é somente um brinquedo ou para esporte e que não deve ser utilizada para a mobilidade;

4.4. Estereótipo do ciclista esportista, excluindo grupos de diferentes gêneros, etnias, faixas etárias;

4.5. Supervalorização do carro atropela o imaginário de soluções urbanas;

4.6. Reforço do imaginário da cidade feita por homens e para carros;

4.7. Quem não usa a bicicleta não é sensibilizado para apoiar políticas públicas voltadas para a bicicleta;

4.8. Há pouca comunicação de massa que inclui a bicicleta integrada a mobilidade urbana. (especialmente em municípios pequenos).

5. Oferta insuficiente de bicicletas relativo à qualidade e custo adequado aos diversos segmentos

5.1. Ausência de incentivos para bicicletas economicamente acessível (bicicletas baratas no geral tem componentes de baixa qualidade);

5.2. Ausência de modelos que atendem demandas específicas (como urbanas e de carga);

5.3. Devido aos múltiplos canais de distribuição, alguns não conseguem passar as informações necessárias para o consumidor ter acesso aos modelos certos. EX: e-commerce, grande varejo;

5.4. Política tributária não estimula a produção e venda de bicicletas;

5.5. Modelos de bicicletas ofertados não consideram especificidades de gênero;

5.6. Modelos de bicicletas ofertados não consideram especificidades de idade/tamanho;

5.7. Modelos de bicicletas ofertados não consideram especificidades de uso para transporte de carga;

5.8. Baixa disponibilidade de acessórios de qualidade para customização da bicicleta.



FOTO: Frederico Souza

6. Baixo engajamento do poder público para a priorização do uso da bicicleta como meio de transporte

6.1. Muitos órgãos de trânsito e mobilidade ainda não consideram a bicicleta no planejamento e implementação devido ao baixo uso/demanda;

6.2. Associação da agenda da bicicleta a somente um ator ou grupo político e não a uma ação do Estado;

6.3. Desconhecimento da legislação e requisitos técnicos para implementação da política nacional de mobilidade urbana (especialmente nos municípios de menor porte ou menor capacidade de arrecadação);

6.4. Inexistência de apoio técnico e financeiro aos municípios para política nacional de mobilidade urbana;

6.5. Não integração de políticas públicas (saúde, educação, lazer, esporte) que dialogam com a bicicleta;

6.6. Falta de uma regulamentação obrigatória que, alinhada ao CTB, garanta a segurança dos ciclistas em todas as vias (P.e. limites de velocidade adequados às vias estabelecidos em nível nacional e tipos de infraestrutura para cada tipo de via);

6.7. Ação pública reflete a sociedade que quer andar de carro;

6.8. Estado não atribui responsabilidade aos demais setores;

6.9. Falta de conhecimento, sensibilização e entendimento dos representantes dos poderes legislativo e judiciário sobre o papel da bicicleta para a mobilidade.



FOTO: Mariana Gil - WRI BRASIL

7. Cidades pouco planejadas para favorecer o uso da bicicleta

7.1. Expansão urbana desordenada, sem planejamento/infraestrutura adequada;

7.2. Planejamento da mobilidade não integrado com uso do solo;

7.3. Planejamento cicloviário não é suficientemente participativo;

7.4. Pouca exploração e incentivo aos diferentes potenciais usos da bicicleta: transporte, turismo, entregas, transporte de cargas, esporte, lazer, etc.;

7.5. Pouca integração entre sistemas de transporte coletivo e bicicleta;

7.6. Cidades cortadas por rodovias (federalis/estaduais) não compatíveis com o ambiente urbano;

7.7. Dificuldade de planejamento para integração de infraestruturas cicloviárias em municípios vizinhos.

8. Trânsito violento desestimula o uso da bicicleta

8.1. Artigos do CTB que protegem e priorizam os modos ativos não são conhecidos e nem respeitados pelos motoristas;

8.2. Fiscalização de infrações de trânsito é insuficiente;

8.3. Falta de campanhas para ciclistas sobre comportamento seguro (sinalizações, contramão, conflitos em calçadas) | Ciclistas não conhecem seus direitos e deveres no trânsito;

8.4. CTB não protege o ciclista de forma efetiva;

8.5. Motoristas que matam não são punidos efetivamente/Não há lei penal para motoristas infratores;

8.6. Valor das multas não leva em conta a renda do infrator;

8.7. Pontuação vai para o dono do veículo e não necessariamente ao condutor;

8.8. Planejamento urbano é feito privilegiando o automóvel, tornando as ruas violentas, valorizando a segregação das pessoas e modos de transporte;

8.9. Insegurança é maior para grupos diferentes de gênero, etnias e faixas etárias.

Aprofundamento dos temas

Ao longo de 2020, o planejado era realizar oficinas regionais de forma a validar os produtos da Oficina - Programa Bicicleta Brasil, coletar as boas práticas e estratégias para superação dos problemas apontados. Porém, em decorrência da pandemia da COVID-19 estas atividades não aconteceram. Coube então que as organizações do Grupo Gestor avançassem com o aprofundamento dos problemas listados na Árvore de Problemas, de forma que as causas e os fatores geradores de cada um dos problemas fossem identificados, para que assim sejam definidas as ações necessárias para solucionar cada um deles.

Para contribuir com este processo, levantar subsídios e a opinião da população brasileira sobre os temas, foi realizada a Pesquisa Pública para Estratégia da Bicicleta.

Pesquisa Pública para Estratégia da Bicicleta

A pesquisa foi construída com base na Árvore de Problemas, gerando um questionário com 64 questões. Ela foi aplicada de forma online e foram recebidas 8.992 respostas válidas ao longo de novembro de 2020 e março de 2021.



FOTO: Uirá Lourenço

O público-alvo geral do questionário foram brasileiros acima de 15 anos de idade, porém foram definidos alguns públicos-alvo específicos, dos quais se desejava coletar informações para o aprofundamento de determinados problemas. Entre esses públicos específicos foram incluídos motoristas profissionais, entregadores que utilizam a bicicleta em suas atividades profissionais, pais e mães com filhos de até quinze anos de idade e pessoas que não utilizam a bicicleta nas cidades.

Os resultados da pesquisa podem ser acessados no portal da Enabici, em:



<https://estrategiadabicicleta.org.br/pesquisa-publica/>

A pesquisa contribuiu com o aprofundamento dos problemas listados na Árvore, cujos resultados serviram de subsídio para a realização de novas oficinas para definir os princípios, diretrizes e objetivos da Enabici.

Referenciais teóricos

Os referenciais teóricos para o desenvolvimento da Enabici são documentos que visam cidades mais justas, humanas e inclusivas e que apresentam princípios, objetivos e metas até o ano de 2030, horizonte também definido como referência da Estratégia, e que estão descritos a seguir:

Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU – Organização das Nações Unidas – também definida como Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável;

Nova Agenda Urbana, instrumento criado na ONU Habitat, que considera os princípios para o planejamento, construção, desenvolvimento, administração e melhora das áreas urbanas, considerando seus cinco principais pilares de implantação: políticas nacionais urbanas; legislação e regulação urbanas; planejamento e desenho urbano; economia local e finança municipal; e implantação local;

Plano Global de Desempenho para Segurança Viária, instrumento criado pela OMS, que é parte integrante da Década de Ação pela Segurança no Trânsito – 2021 a 2030, e que a nível nacional se alinha ao **PNATRANS, o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito**.

Oficinas temáticas online

No início de 2022, teve início o processo de construção e realização das oficinas online, que tiveram por objetivo definir os objetivos, diretrizes e princípios da Enabici a partir de todo o conhecimento gerado até então, dos referenciais teóricos e da contribuição de pessoas especialistas no tema de todo o país.

Entre fevereiro e março de 2022 foram realizadas 14 oficinas online, com média de 14 participantes e duração de 3h cada, totalizando 203 participações de 112 pessoas que geraram mais de 2.700 contribuições. De forma a priorizar a diversidade e minimizar o viés, foram convidadas pessoas de acordo com a representatividade regional, de raça, gênero, deficiência e classe social.

As oficinas trataram de 14 temas, são eles: planejamento cicloviário: infraestrutura viária; planejamento cicloviário: intermodalidade e equipamentos de apoio; projetos cicloviários: qualidade e medidas de segurança viária; produção e consumo sustentável da bicicleta; comunicação: supervalorização do carro; comunicação: imaginário social da bicicleta; atuação dos poderes; gestão de políticas públicas intersetoriais; educação para a mobilidade urbana; investimentos e fontes de recursos; execução e manutenção da infraestrutura cicloviária; gestão de políticas públicas intersetoriais; adequação da legislação à política nacional de mobilidade urbana; planejamento urbano e territorial.

Consolidação do Documento da Enabici

Todas as contribuições recebidas nas oficinas foram sistematizadas e estruturadas em um documento que passou pela revisão do Grupo Gestor. Este documento seria apresentado à Consulta Pública no segundo semestre de 2022, através do então Departamento de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional, porém, em decorrência das eleições, governo de transição e festas de final do ano, optou-se pela não realização da Consulta Pública naquele momento.

Contudo, em conversas com gestores da DEMOB/MDR que compõem o Grupo Gestor, foi acordado que a Consulta Pública seria realizada por meio do Fórum Consultivo de Mobilidade Urbana, criado pelo decreto nº 10.803, de 17 de setembro de 2021, no primeiro semestre de 2023.

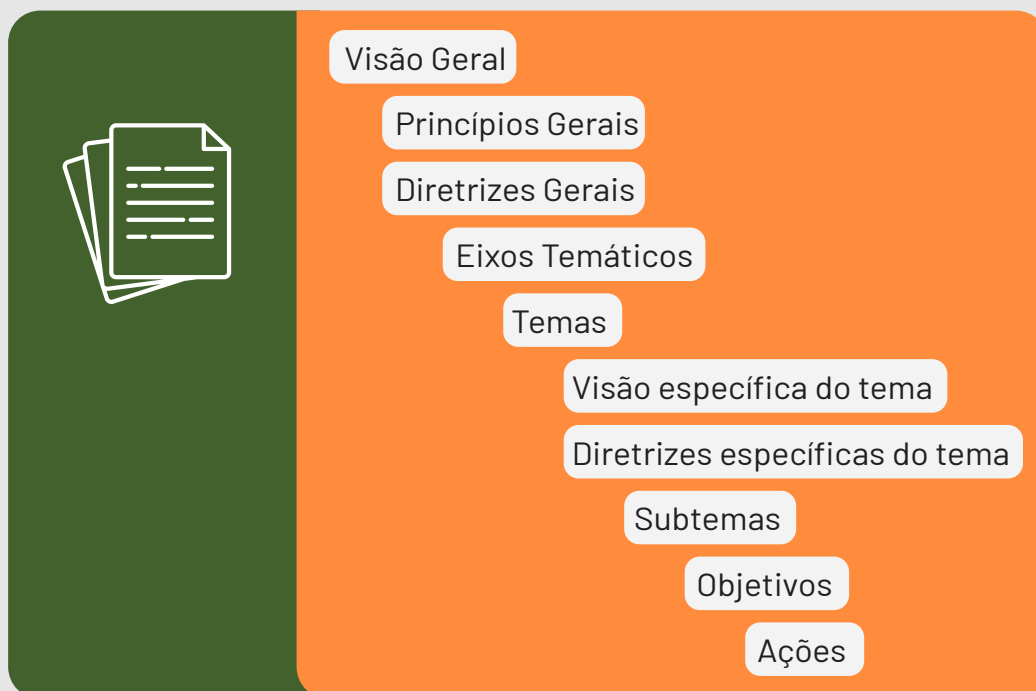




A ENABICI - ESTRATÉGIA NACIONAL DE PROMOÇÃO DA MOBILIDADE POR BICICLETA

A Estratégia Nacional de Promoção da Mobilidade por Bicicleta é um instrumento que apresenta a visão, define as diretrizes e os objetivos para subsidiar a atuação da sociedade civil, do setor produtivo e da política ciclovária nacional até 2030. Busca tratar de todas as questões necessárias para a promoção do uso da bicicleta, abordando o que é necessário realizar para transformar a realidade de quem pedala.

A Enabici está estruturada da seguinte forma:



Os cinco Eixos Temáticos estão identificados por letras, de A até E; cada um deles possuem 16 Temas relacionados, que são numerados de 1 a 16; cada um dos temas possui sua Visão e as Diretrizes específicas do tema e os Subtemas relacionados (apresentadas em dois níveis, ex. 1.1); cada Subtema possui Objetivos, apresentados com 3 níveis (ex. 1.2.1), e se subdividem em Ações, que são apresentadas em um quarto nível (por ex.: 1.2.1.1.).

Estas ações são apresentadas aqui como forma de valorizar as contribuições recebidas nas oficinas realizadas, porém é importante ressaltar que elas não são exaustivas, ou seja, as ações apresentadas, como no exemplo abaixo, (2.4.1.1 e 2.4.1.2), não são todas as necessárias para realizar a revisão do CTB conforme apresentado no Objetivo (2.4.1.). Outras ações para além das apresentadas deverão ser realizadas, o agente que se encarregar da execução deste objetivo irá defini-las.

2. 4. Promoção da Mobilidade por Bicicleta nas Legislações Intersetoriais

A Promoção da Mobilidade por Bicicleta nas Legislações Intersetoriais visa integrar ações, normativas e instrumentos de promoção ao uso da bicicleta em legislações não diretamente ligadas à mobilidade urbana e ao trânsito, mas que possuem potencial para contribuir diretamente com mais bicicletas circulando nas ruas.



OBJETIVOS

2.4.1. Integrar a Mobilidade por Bicicleta aos instrumentos legais de Educação, Inclusão Social, Saúde, Turismo, Esporte, entre outros.

2.4.1.1. Integrar a Educação para a Mobilidade Urbana prevista no art. 76 do CTB na lei de Diretrizes e Bases da Educação, em acordo com a lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

2.4.1.2. Adequar as políticas de mobilidade à lei Brasileira de Inclusão (Lei Federal nº 13146/2015).

Toda Enabici está de acordo com a **Visão**, os **Princípios** e **Diretrizes** que a orientam. Cada um dos **Temas** possui uma **Visão** que orienta as **Diretrizes Específicas** e os **Subtemas** abordados, que, por sua vez, possuem seus **Objetivos** e **Ações**, conforme apresentado a seguir:

EIXO A – POLÍTICAS PÚBLICAS, LEGISLAÇÃO E CONTROLE CIAL



A 01.
**Engajamento, Capacitação da Gestão Pública
e Promoção das Políticas Intersectoriais**



A 02.
Legislação

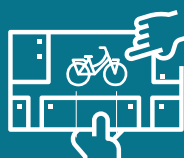


A 03.
**Gestão da Informação e Transparência
Pública**



A 04.
Controle Social e Participação

EIXO B – INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA



B 05.
Planejamento Urbano e Territorial



B 06.
**Intermodalidade e Equipamentos de
Integração Cicloviária**



B 07.
Planejamento Ciclovial Integrado Ao Planejamento Viário



B 08.
Projetos Cicloviais Integrados aos Projetos Viários



B 09.
Implantação e Manutenção da Infraestrutura Ciclovial

**EIXO C-
BICICLETA MOVIMENTA A ECONOMIA**



C 10.
Cicloturismo

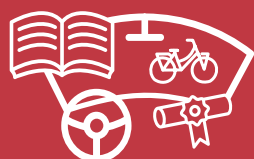


C 11
Logística Sustentável e Geração de Emprego e Renda



C 12.
Fabricação, Importação e Consumo Sustentável da Bicicleta

**EIXO D -
PROMOVENDO A MOBILIDADE POR BICICLETA**



**D 13.
Qualificação e Formação de Condutores**



**D 14.
Educação Para a Mobilidade Por Bicicleta nas
Instituições de Ensino**



**D 15.
Comunicação e Políticas de Incentivo**

**EIXO E -
ORÇAMENTO E FINANCIAMENTO**



**E 16.
Financiamento, Políticas Econômicas e
Orçamentárias**

GLOSSÁRIO

De forma a facilitar a compreensão dos termos utilizados na Enabici, apresentamos abaixo um glossário, o qual não tem por objetivo alterar as definições oficiais, mas sim deixar claro a que estamos nos referenciando quando utilizamos cada um das expressões.

Bicicleta: Veículo movido prioritariamente à propulsão humana com duas ou mais rodas, incluindo elétricas, triciclos, quadriciclos, bicicletas de carga e outras.

Ciclista: Qualquer pessoa que utiliza a bicicleta, independente do uso que faz.

Ciclogística: A ciclogística se refere à realização de atividades de logística com o uso dos diversos modelos de bicicletas, incluindo também o uso da bicicleta como modo de transporte para carregamento, entrega, venda e/ou distribuição de bens ou mercadorias ou apenas como modo de transporte do profissional prestador de serviço.

Cicloturismo: O cicloturismo é uma atividade realizada a partir da bicicleta que inclui os deslocamentos realizados, como viagens, lazer e passeios de um dia dentro ou fora do seu local de residência, no ambiente urbano ou rural.

Cidade de 15 Minutos: A cidade de 15 minutos é aquela em que é possível acessar os serviços básicos (lazer, comércio, educação, saúde e outros) em até 15 minutos da moradia, com a distância variando de acordo com o modo de transporte utilizado. Dessa forma, os deslocamentos de automóveis são desencorajados, dando espaço aos deslocamentos a pé, de bicicleta e de transporte público, o que também aumenta a coesão social.

Infraestrutura cicloviária: Diz respeito a infraestrutura ligada a circulação e parada de bicicletas, contemplando as estruturas específicas para a bicicleta - como ciclovias, ciclofaixas, paraciclos, bicicletários, infraestrutura de apoio, dentre outras - e também as intervenções necessárias nas vias urbanas, rodovias e vias rurais que precisam ser adequadas para garantir segurança de ciclistas, como redução de velocidades, sinalização, medidas de acalmamento de tráfego etc.

Gestão da Demanda de Viagens: Conjunto de estratégias destinadas a mudar o padrão de mobilidade das pessoas (como, quando e para onde as pessoas se deslocam) com a finalidade de aumentar a eficiência dos sistemas de transporte e alcançar objetivos específicos de política pública e desenvolvimento sustentável.

Modos Ativos: Todos os modos de transporte que se movimentam prioritariamente a partir da energia humana, como bicicletas, a pé, cadeira de rodas e outros veículos semelhantes.

Política cicloviária: É todo o conjunto de ações, projetos e políticas públicas que tem por objetivo garantir segurança e conforto às pessoas que pedalam. Contempla a infraestrutura cicloviária, as características das vias, as velocidades permitidas aos motorizados, as Vias Seguras, campanhas de educação, capacitação de gestores e todas os objetivos que estão listados nesta Estratégia Nacional de Promoção da Mobilidade por Bicicleta.

Ruas Completas: São ruas desenhadas para dar segurança e conforto a todas as pessoas, de todas as idades, usuários de todos os modos de transporte. O conceito tem como base distribuir o espaço de maneira mais democrática, beneficiando a todos. Não existe uma solução única de rua completa. Todas as melhores alternativas de desenho urbano podem ser incorporadas desde que respondam ao contexto local da área onde se localizam, reflitam a identidade da rua e as prioridades daquela comunidade.

Segurança Viária ou Segurança no Trânsito:

Diz respeito a segurança dos sistemas de mobilidade, especificamente à redução das mortes e ferimentos no trânsito. As abordagens de Sistema Seguro e Visão Zero reconhecem a segurança no trânsito como resultado da inter-relação de instituições, leis, regulamentos, usos do solo, infraestrutura, veículos e as pessoas – ou usuários da via, que compõem o sistema.

Sistema de Bicicletas Compartilhadas: É um serviço de mobilidade, operado com um conjunto de bicicletas, com ou sem estação, e geridas em um determinado território, com fins de locação ou empréstimo por um período determinado.

Sistema Seguro: O conceito de Sistemas Seguros envolve estratégias integradas que promovem a coordenação de várias instituições ligadas ao planejamento urbano e à gestão da mobilidade.

Visão Zero: É baseado na premissa que nenhuma morte no trânsito é aceitável, entendendo que a vida humana é principal prioridade, sobrepondo-se à eficiência da mobilidade e quaisquer outros objetivos dos sistemas viários e de transporte. O conceito reconhece que os erros humanos são inevitáveis e os projetistas das ruas devem considerá-los como parte do processo de planejamento. Se o desenho das vias ajuda a perdoar esses erros, então, a probabilidade de choques fatais é menor.

Zona 30: Consiste em delimitar áreas urbanas mais seguras para pedestres e ciclistas, com a limitação da velocidade máxima a 30 km/h.

VISÃO, PRINCÍPIOS E DIRETRIZES GERAIS DA ENABICI



VISÃO GERAL

Até 2030, o Brasil terá a mobilidade por bicicleta com 25% de participação modal e uma política nacional consolidada, contribuindo para a sustentabilidade e redução de desigualdades, garantindo a segurança, acessibilidade e conforto para quem utiliza a bicicleta no país.

Princípios Gerais

- a. Pleno **direito à cidade**, com a promoção do acesso às oportunidades, às atividades e aos espaços urbanos e a um meio ambiente preservado;
- b. **Função social da cidade**, entendendo a cidade como um bem comum;
- c. **Preservação ambiental**, através do uso sustentável dos recursos, reduzindo o impacto das mudanças climáticas;
- d. **Desenvolvimento sustentável** nas dimensões ambientais, econômicas, sociais, políticas e culturais;
- e. **Acessibilidade universal**, garantindo pleno acesso e permanência de todas e todos à cidade, aos seus equipamentos, serviços e espaços;
- f. Articulação do **desenvolvimento regional**, proporcionando a gestão e o desenvolvimento do território de forma integrada;
- g. **Inclusão social**, com respeito à diversidade étnico-racial;
- h. **Equidade** na distribuição e uso dos espaços viários;
- i. **Bem-estar social**, promovendo vida saudável;
- j. **Segurança** no deslocamento das pessoas, considerando que nenhuma morte é aceitável, reduzindo as vítimas feridas e fatais no trânsito das cidades;
- k. **Eficiência, eficácia e efetividade** na circulação urbana;
- l. Integralidade em **saúde**;
- m. **Transparência** administrativa em todas as esferas de governo;
- n. **Gestão participativa** no planejamento e implantação.

Diretrizes Gerais

- a.** Priorizar os modos ativos sobre os motorizados e os serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- b.** Garantir que todas as cidades brasileiras, e suas conexões rodoviárias, independentemente de seus aspectos físicos e humanos, possam prover vias seguras e confortáveis para a circulação de bicicletas;
- c.** Efetivar a gestão democrática no planejamento e implementação da política cicloviária;
- d.** Integrar a política de mobilidade por bicicleta à política de desenvolvimento urbano e às políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo, saúde, educação, turismo, esporte e outras, no âmbito dos entes federativos;
- e.** Aumentar a participação modal da bicicleta nos deslocamentos das cidades, considerando públicos vulneráveis, como mulheres, idosos, crianças e pessoas com deficiências;
- f.** Adequar os sistemas de circulação dos modos ativos e transporte público coletivo aos objetivos e diretrizes de uso e ocupação do solo, contribuindo, em especial, para a requalificação dos espaços urbanos e fortalecimento dos eixos e polos de centralidades;
- g.** Planejar, projetar e implantar vias que garantam segurança para a circulação de bicicletas, capazes de minimizar e absorver futuros erros humanos, não ocasionando sinistros com lesões graves ou fatais.
- h.** Alcançar a igualdade de gênero e garantir a diversidade racial nas estruturas de gestão e tomada de decisão nos órgãos públicos;
- i.** Promover cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade nos processos de planejamento e implementação;
- j.** Favorecer os deslocamentos de cargas por bicicletas, promovendo a ciclologística;
- k.** Integrar as cidades com outros municípios liminhos, de modo a possibilitar deslocamentos seguros e acessíveis;
- l.** Promover sistema viário seguro, acessível e atrativo nos deslocamentos intermunicipais e interestaduais;
- m.** Incentivar o desenvolvimento científico-tecnológico e o uso de energias renováveis e menos poluentes;
- n.** Reduzir os impactos das mudanças climáticas, através do desestímulo do uso de transportes individuais motorizados;
- o.** Promover tecnologias sociais de modo a favorecer o acesso ao transporte coletivo e à bicicleta;
- p.** Promover a redução total de sinistros no sistema viário das cidades, rodovias e estradas.



EIXO A – POLÍTICAS PÚBLICAS, LEGISLAÇÃO E CONTROLE SOCIAL

O papel do poder público como indutor de transformações e provedor das políticas públicas é ressaltado neste primeiro eixo temático, abordando o **Engajamento, Capacitação da Gestão Pública e Promoção das Políticas Intersetoriais** e as mudanças necessárias na **Legislação** ligada ao trânsito (Código de Trânsito Brasileiro) e sua aplicação através da fiscalização, bem como outras legislações que dialogam com as políticas públicas para a mobilidade por bicicleta. Na **Gestão da Informação e Transparência Pública** se reforça a necessidade de gestores e técnicos capacitados, munidos de dados e informações, para promover políticas públicas efetivas e intersetoriais para promover o uso da bicicleta. São destacadas as políticas de saúde, esporte e lazer em que a bicicleta pode contribuir de forma mais direta, porém outras áreas também podem contribuir e se beneficiar com a introdução da bicicleta nas suas ações. Por fim, abordamos o **Controle Social e Participação** fundamentais e necessários para garantir a democracia em todos os processos relacionados a elaboração, desenvolvimento e acompanhamento das políticas públicas.



EIXO A - POLÍTICAS PÚBLICAS, LEGISLAÇÃO E CONTROLE SOCIAL



01. ENGAJAMENTO, CAPACITAÇÃO DA GESTÃO PÚBLICA E PROMOÇÃO DAS POLÍTICAS INTERSETORIAIS

O Engajamento e Capacitação da Gestão Pública e Promoção das Políticas Intersectoriais consiste na capacitação da gestão para realização de uma política cicloviária integrada, com a participação mútua de diferentes municípios e estados e a pluralidade de profissionais. Tem a finalidade de inserir a bicicleta na rotina dos servidores públicos com a transversalização da política de mobilidade por bicicleta entre os diversos departamentos, secretarias, ministérios e planos dos governos municipais, estaduais e federal. A inclusão da política cicloviária, especialmente nas políticas de lazer, esporte, turismo e saúde, é uma medida necessária para ampliar e consolidar o uso da bicicleta no país. É fundamental a capacitação dos gestores e outros atores que se relacionam com o planejamento e execução das políticas viárias para transformar os processos de trabalho, proporcionando uma mudança significativa na atuação.



VISÃO

Garantir que a política cicloviária seja construída com diversidade e pluralidade de perfis profissionais, disseminada nos demais setores do poder público, promovendo a consolidação da bicicleta nos seus mais diversos usos.



DIRETRIZES

1.1. DIRETRIZES ESPECÍFICAS:

- 1.1.1.** Integrar a política cicloviária de forma transversal nos planos setoriais nacionais, estaduais e municipais.
- 1.1.2.** Diversificar o perfil dos tomadores de decisão das políticas cicloviárias, com equidade étnico-racial, de gênero e de diferentes áreas de formação técnico-acadêmicas.
- 1.1.3.** Garantir que a política cicloviária seja implementada em todos os municípios, independentemente do porte.
- 1.1.4.** Ampliar a relevância da política cicloviária nos órgãos responsáveis pela implementação da política viária e de transportes.
- 1.1.5.** Prover a bicicleta na rotina dos agentes públicos, tanto em seus deslocamentos quanto nas suas atribuições.
- 1.1.6.** Fomentar o uso da bicicleta como mecanismo de incentivo ao esporte.
- 1.1.7.** Incentivar o uso da bicicleta como mecanismo de lazer e promoção da ocupação da cidade de forma recreativa.
- 1.1.8.** Incentivar o uso da bicicleta como mecanismo de promoção da saúde e do bem-estar.
- 1.1.9.** Promover ações de incentivo que sensibilizem a sociedade e ampliem o conhecimento teórico e prático da mobilidade por bicicleta.
- 1.1.10.** Contemplar a mobilidade por bicicleta nos temas da agenda nacional de ações de segurança viária.
- 1.1.11.** Incentivar a mobilidade por bicicleta como ferramenta de combate as mudanças climáticas e preservação do meio ambiente.
- 1.1.12.** Garantir gestores públicos capacitados para o conhecimento e aplicação da mobilidade por bicicleta em todo o território nacional.
- 1.1.13.** Promover articulação dos gestores públicos com organizações de terceiro setor e academia.
- 1.1.14.** Promover a capacitação técnica permanente dos gestores públicos.
- 1.1.15.** Promover eventos de qualificação técnica dos atores de representações dos órgãos colegiados sobre a priorização da mobilidade por bicicleta na Mobilidade Urbana Sustentável.



01. Engajamento, Capacitação da Gestão Pública e Promoção das Políticas Intersectoriais



EIXO A – POLÍTICAS PÚBLICAS, LEGISLAÇÃO E CONTROLE SOCIAL



SUBTEMAS

Em **ENGAJAMENTO E CAPACITAÇÃO DA GESTÃO PÚBLICA E PROMOÇÃO DAS POLÍTICAS INTERSETORIAIS**, o tema será detalhado em três subtemas: Políticas Integradas de Mobilidade por Bicicleta; Bicicleta e a Promoção da Saúde, do Esporte e do Lazer; e Capacitação de Gestores Públicos.

1. 2. Políticas Integradas de Mobilidade por Bicicleta

Entende-se por políticas integradas de mobilidade por bicicleta o intercâmbio de experiências entre municípios, integração de diferentes setores do poder público na construção da política cicloviária, a diversificação no corpo de agentes públicos à frente da política cicloviária e a difusão dos conceitos mínimos para que a bicicleta esteja incluída nas políticas de diferentes setores.



OBJETIVOS

1.2.1. Incluir elementos da política cicloviária nos planos setoriais, incluindo, no mínimo, os planos setoriais de saúde, educação, meio-ambiente, esporte, lazer e turismo.

1.2.2. Promover uma política cicloviária interdisciplinar e integrada entre os setores do poder público.

1.2.2.1. Diversificar o corpo técnico à frente da política cicloviária com agentes públicos e/ou privados com diferentes formações técnico-acadêmicas, de forma horizontal, para que a concepção do espaço público não se restrinja às soluções de circulação de automóveis.



1.2.2.2. Estabelecer incentivos ao diálogo e formações entre diferentes ministérios, secretarias, departamentos e gestões de equipamentos públicos diversos, como cultura, esporte, lazer, turismo, meio ambiente, saúde, mobilidade e transportes, a fim de difundir os conceitos da política cicloviária.

1.2.2.3. Integrar diversas áreas do conhecimento na composição de agentes públicos e privados à frente da política cicloviária.

1.2.3. Consolidar a valorização da política cicloviária entre os agentes responsáveis pela mobilidade urbana nos poderes de decisão.

1.2.3.1. Promover diálogos com as organizações que reúnem os prefeitos e prefeitas, consórcios intermunicipais e secretariados de diferentes municípios/ estados acerca da política cicloviária integrada.

1.2.4. Ampliar a diversidade étnico-racial e de gênero na composição de agentes públicos e privados à frente da política cicloviária.

1.2.4.1. Garantir a equidade de gênero nos poderes de decisão, incluindo mulheres na gestão da política cicloviária.

1.2.4.2. Garantir a equidade de étnico-racial nos poderes de decisão, incluindo pretos, pardos e indígenas na gestão da política cicloviária.

1.2.5. Promover o uso da bicicleta e seus benefícios entre os gestores e técnicos da administração pública.

1.2.5.1. Recompensar agentes públicos que utilizam a bicicleta como meio de transporte.

1.2.5.2. Implantar estacionamentos de bicicletas e equipamentos de apoio nos órgãos públicos.

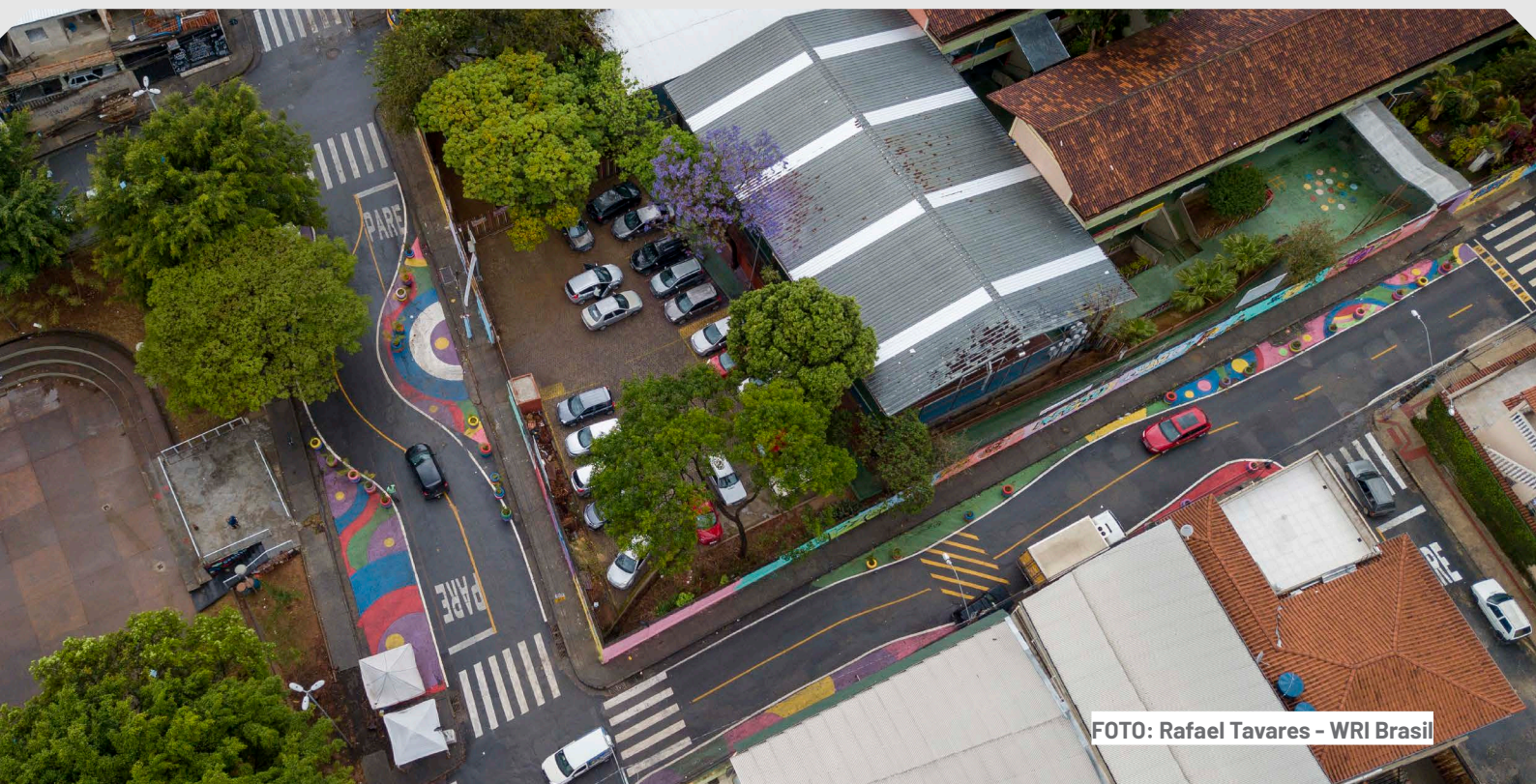
1.2.6. Adotar a bicicleta nas atividades cotidianas dos servidores e serviços públicos.



FOTO: WRI Brasil



- 1.2.6.1.** Tornar a bicicleta uma ferramenta de trabalho para diferentes servidores públicos, como agentes da segurança pública, do trânsito e da saúde.
- 1.2.6.2.** Adotar a bicicleta nos processos de logística sustentável do poder público.
- 1.2.7.** Subsidiar municípios, especialmente os de menor porte, com repertório técnico quanto à implementação da política cicloviária.
- 1.2.7.1.** Apoiar municípios de menor porte na implementação da política cicloviária, levando em consideração suas características específicas.
- 1.2.7.2.** Divulgar boas práticas da política cicloviária adotada previamente por outros municípios/estados.
- 1.2.8.** Tornar a mobilidade por bicicleta uma política sistêmica que alcance todos os equipamentos públicos.
- 1.2.9.** Criar parâmetros nacionais de avaliação e mitigação do impacto da mobilidade urbana nas mudanças climáticas.
- 1.2.9.1.** Medir o impacto da ciclomobilidade nas mudanças climáticas.
- 1.2.10.** Incluir a implantação de infraestruturas cicloviárias nas contrapartidas ambientais.





SUBTEMA

1.3. Bicicleta e a Promoção da Saúde, do Esporte e do Lazer

A bicicleta é uma forte aliada das políticas de saúde, esporte e lazer. A promoção do bem-estar e a utilização da bicicleta como ferramenta de acesso de agentes da saúde a determinados territórios, além de ações do poder público e da iniciativa privada para estimular o uso da bicicleta como lazer e esporte, contribui para aumentar os índices de qualidade de vida da população.



OBJETIVOS

1.3.1. Consolidar o uso da bicicleta como ferramenta da medicina preventiva e curativa.

1.3.1.1. Estimular o uso da bicicleta como ferramenta para prevenir e combater doenças, como obesidade, sedentarismo, diabetes e doenças cardiovasculares.

1.3.2. Ampliar o conhecimento acerca dos benefícios do uso da bicicleta à saúde.

1.3.2.1. Promover campanhas de estímulo ao uso da bicicleta como ferramenta para ampliar a qualidade de vida.

1.3.2.2. Divulgar dados dos impactos do uso da bicicleta para saúde física e mental, de forma clara e objetiva e que todos tenham acesso, inclusive virtualmente.

1.3.3. Incorporar a bicicleta à rotina dos trabalhos de saúde.

1.3.3.1. Promover as condições necessárias para o uso da bicicleta por agentes de saúde da família.

1.3.4. Estimular a prática esportiva através da bicicleta.



FOTO: Sylvia Sanches



1.3.4.1. Implantar equipamentos destinados à prática esportiva, como velódromos, trilhas de mountain bike e pump tracks.

1.3.4.2. Implantar e operacionalizar Áreas de Proteção ao Ciclismo de Competição (APCC) em locais, dias e horários apropriados.

1.3.4.3. Realizar eventos esportivos acessíveis e inclusivos.

1.3.5. Estimular a utilização da bicicleta para o lazer.

1.3.5.1. Implantar ciclofaixas operacionais destinadas ao lazer em dias e horários próprios.

1.3.5.2. Promover passeios ciclísticos acessíveis e inclusivos.

1.3.5.3. Promover infraestrutura para bicicletas nos parques públicos.

1.3.6. Estimular o tema da bicicleta em eventos culturais, esportivos, lazer e saúde.



FOTO: Carolina Tannus



1.4. Capacitação de Gestores Públicos

A capacitação técnica dos gestores públicos é um mecanismo ideal para promover o conhecimento, troca de experiências e aprendizagens práticas para atuação na mobilidade urbana e promover ações que garantam a efetivação da mobilidade por bicicleta. As definições da lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana, do Plano Nacional de Segurança Viária, e de outros referenciais normativos que promovem a mobilidade urbana sustentável indicam a necessidade de novos conhecimentos que permitam aos gestores públicos, aos planejadores e projetistas do sistema viário e dos sistemas de transporte aperfeiçoem sua aprendizagem de forma permanente, para incluir a bicicleta nas mais variadas políticas públicas.



OBJETIVOS

1.4.1. Capacitar gestores para o conhecimento integral da mobilidade urbana, integrando aspectos da segurança viária, integração modal, desenho viário e a hierarquia de priorização para a mobilidade ativa.

1.4.1.1. Desenvolver a capacitação de gestores do transporte coletivo para estímulo à intermodalidade.

1.4.1.2. Promover atividades práticas para o conhecimento dos gestores em mobilidade por bicicleta em diferentes situações existentes nos sistemas viários.

1.4.1.3. Desenvolver a capacitação técnica para o desenvolvimento de projetos cicloviários integrados aos projetos viários que priorizem a mobilidade sustentável.

1.4.2. Garantir processos de qualificação técnica permanentes dos gestores públicos em mobilidade por bicicleta.



1.4.3. Utilizar diferentes tecnologias para garantir o acesso à qualificação técnica por diferentes perfis de municípios.

1.4.3.1. Criar programas de apoio técnico a municípios de menor porte e renda para promover a capacitação técnica dos gestores.

1.4.4. Ampliar o conhecimento técnico teórico e prático com base em experiências de outros municípios, estados e países.

1.4.4.1. Promover cooperação técnica entre municípios brasileiros e organizações internacionais.

1.4.4.2. Divulgar boas práticas em diferentes portes de município sobre os elementos físicos e de conscientização para a mobilidade por bicicleta.

1.4.4.3. Valorizar boas práticas do uso de bicicletas por gestores públicos que a utilizam e promovem este modo de transporte.

1.4.5. Ampliar o conhecimento de cursos e eventos voltados à mobilidade por bicicleta em todo o território nacional.

1.4.5.1. Criar mecanismos para publicizar cursos de formação nacionais e internacionais que ampliem o conhecimento da mobilidade por bicicleta.

1.4.6. Ampliar a troca de conhecimento entre gestores e usuários da bicicleta

1.4.6.1. Promover cursos e eventos que ampliem a qualificação técnica dos gestores para o conhecimento e prática da mobilidade por bicicleta.

1.4.6.2. Promover processos de participação social integrados aos processos formativos sobre mobilidade por bicicleta.

1.4.7. Promover a capacitação técnica permanente em sistemas de projetos e gestão da informação.

1.4.7.1. Desenvolver a capacitação técnica em sistemas de georreferenciamento e análise de dados.

1.4.8. Criar articulação entre diferentes atores do planejamento da mobilidade por bicicleta como meio de transporte, esporte, lazer e turismo.

1.4.8.1. Promover trocas de conhecimento intersecretariais dos gestores públicos, integrando os conhecimentos do uso da bicicleta enquanto instrumento de transporte, lazer, esporte e turismo.



1.4.8.2. Ampliar a capacidade de comunicação qualificada sobre a mobilidade por bicicleta pelos gestores do Poder Público. Promover capacitação das assessorias de comunicação e atores da comunicação dos órgãos públicos.

1.4.8.3. Promover qualificação com enfoque em jornalismo de segurança viária para técnicos e comunicadores de dados públicos.

1.4.8.4. Utilizar diferentes linguagens como ferramentas no processo de ensino aprendizagem para a mobilidade por bicicleta.

1.4.9. Promover capacitação contínua dos agentes de fiscalização viária, de modo a ampliar o conhecimento e avaliação dos processos de trabalho.

1.4.10. Estabelecer parcerias ou convênios com o setor acadêmico e organizações do setor para formações em mobilidade por bicicleta.

1.4.11. Garantir o conhecimento dos representantes técnicos participantes dos órgãos colegiados e outras instâncias oficiais do trânsito. Estimular a atuação da Câmara Temática de Educação para o Trânsito para atuar na qualificação dos cursos de formação de condutores.

1.4.11.1. Estimular o controle social nas Câmaras do Contran para elaboração de manuais e outros documentos referenciais que priorizem a mobilidade ativa.

1.4.11.2. Promover qualificação técnica permanente em mobilidade por bicicleta para os representantes das Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (JARIS).

1.4.11.3. Promover qualificação técnica permanente em mobilidade por bicicleta para os representantes das Câmaras Temáticas do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN)

1.4.11.4. Promover qualificação técnica permanente em mobilidade por bicicleta para os representantes dos Centros de Educação Transdisciplinar (CETRANS).

1.4.11.5. Promover a qualificação sobre mobilidade por bicicleta em instâncias formais de participação.

REFERENCIAIS DOS DOCUMENTOS ORIENTADORES

Nova Agenda Urbana – NAU – artigos:
3; 4; 9; 11; 13b; 41; 48; 81; 92.

Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS:
ODS 3 (3.8 e 3.9); ODS 5 (5.5 e 5.c); ODS 10 (10.2 e 10.3); ODS 13 (13.2 e 13.b); ODS 16 (16.6, 16.7, 16.10 e 16.b).

Plano Nacional de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS:
Metas Globais: 1, 3 e 4. Metas Específicas de Impacto: 2. Pilares: 1 e 2.





EIXO A - POLÍTICAS PÚBLICAS, LEGISLAÇÃO E CONTROLE SOCIAL



02. LEGISLAÇÃO

A Legislação no contexto da promoção da mobilidade por bicicleta visa garantir que o sistema normativo, ou seja, o conjunto de leis que asseguram a soberania da justiça para todos - cidadãos, instituições públicas e empresas privadas -, estabeleça a normatização adequada para garantia da efetivação da política ciclovária no Brasil. Os instrumentos orientadores nacionais da política de mobilidade por bicicleta são o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) e a lei do Programa Bicicleta Brasil (PBB). Há, entretanto, de se considerar a intersectorialidade da bicicleta nas políticas de saúde, educação, turismo, sendo, portanto, fundamental incluir o tema como parte integrante das legislações existentes.



VISÃO

Dispor de instrumentos normativos eficazes que garantam a efetivação da política ciclovária no Brasil.



DIRETRIZES



02. Legislação



EIXO A – POLÍTICAS PÚBLICAS, LEGISLAÇÃO E CONTROLE SOCIAL

2.1. DIRETRIZES ESPECÍFICAS

2.1.1. Adequar o CTB de acordo com as leis da Política Nacional sobre Mudanças do Clima, Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) e do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS).

2.1.2. Garantir que o CTB promova a priorização da circulação segura de pedestres e ciclistas no sistema viário.

2.1.3. Tornar o CTB um instrumento acessível para todos os cidadãos.

2.1.4. Promover a redução de sinistros graves e fatais no sistema viário das cidades, rodovias e estradas.

2.1.5. Promover o fortalecimento institucional e o engajamento dos atores que atuam na fiscalização do sistema viário.

2.1.6. Promover instrumentos de fiscalização mais efetivos para a proteção de pedestres e ciclistas, com foco nos usuários mais vulneráveis.

2.1.7. Garantir que as ações de fiscalização abranjam todo o sistema viário das cidades, rodovias e estradas.

2.1.8. Promover o potencial da mobilidade por bicicleta nas políticas intersetoriais e nos planos de mobilidade.

2.1.9. Garantir a intermodalidade nos instrumentos relacionados aos sistemas de transportes de passageiros.

2.1.10. Garantir a prestação de serviços públicos para o estímulo ao uso da bicicleta.

2.1.11. Garantir benefícios para ciclistas que pedalam como meio de transporte em substituição aos modos motorizados.

2.1.12. Promover o trabalho justo e humano na prestação de serviços de ciclogística.

2.1.13. Promover o controle social nos processos de adequação e cumprimento das legislações.



SUBTEMAS

O tema **LEGISLAÇÃO** será detalhado em três subtemas: Revisão do CTB; Aplicação do CTB; e Promoção da Mobilidade por Bicicleta nas Legislações Intersetoriais.

2.2. Revisão do CTB

O Código de Trânsito Brasileiro é o documento legal que define atribuições das diversas autoridades e órgãos ligados ao trânsito do Brasil, fornece diretrizes para o desenho viário e estabelece normas de conduta, infrações e penalidades para os diversos usuários desse complexo sistema. A adequação do CTB deve buscar preservar a vida, tornando as normas mais efetivas para eliminar riscos aos usuários da via, especialmente pedestres e ciclistas.



OBJETIVOS

2.2.1. Revisar o CTB garantindo o direito de ciclistas transitarem nas vias e a sua efetiva segurança.

2.2.1.1. Revisar a redação de artigos do CTB relacionados à circulação de bicicletas na via que dificultam a aplicação pelos gestores públicos (ex.: art. 58, art. 192 e art. 201).

2.2.1.2. Criar resoluções para diferentes modelos de bicicletas e triciclos circularem com segurança e garantirem a segurança dos demais usuários da via.

2.2.1.3. Orientar parâmetros técnicos para diferentes modelos de bicicletas que não constam do CTB e nas resoluções CONTRAN.

2.2.2. Adequar o CTB às legislações mais atualizadas que tratam da mobilidade e do trânsito

2.2.2.1. Revisar as diretrizes do CTB e suas resoluções baseados na lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU (Lei Federal nº 12.5787/2012).

2.2.2.2. Revisar o CTB de acordo com o PNATRANS (Lei Federal nº 13.614/2018; CTB art. 326A), adequando os parâmetros de Segurança Viária.

2.2.3. Adequar a legislação de trânsito com o foco em mitigar os efeitos das mudanças climáticas.



2.2.3.1. Revisar as diretrizes do CTB e suas resoluções baseados na lei da Política Nacional sobre Mudanças do Clima (Lei Federal nº 12.187/2009).

2.2.4. Tornar mais severas as punições relacionadas aos crimes de trânsito, em especial os que atentam contra a vida, especialmente de ciclistas e pedestres.

2.2.4.1. Revisar as penalidades relacionadas aos crimes de trânsito, capítulo XIX do CTB, de forma a tornar mais efetiva a responsabilização dos infratores pelos crimes cometidos, e mais rígidas as punições de infrações cometidas contra pedestres e ciclistas.

2.2.4.2. Avaliar as normas de conduta, infrações e penalidade por tipo de modo de transporte que circula no sistema viário.

2.2.4.3. Criar instrumentos de responsabilidade compartilhada entre empresas e motoristas profissionais infratores de trânsito.

2.2.4.4. Aprimorar os procedimentos administrativos relativos aos sinistros fatais, de forma a tornar mais efetiva a responsabilização dos infratores.

2.2.5. Garantir o controle social na adequação da legislação de trânsito.

2.2.5.1. Criar mecanismo permanente de discussão do CTB, garantindo a participação social representativa dos segmentos da mobilidade por bicicleta.

2.2.6. Revisar os conteúdos educacionais para emitir e renovar a CNH, de forma a construir modelos efetivos que possibilitem o conhecimento do CTB em relação ao modo bicicleta.

2.2.7. Publicizar os conteúdos do CTB a todos os cidadãos.





2.3. Aplicação do CTB

O artigo 24 do Código de Trânsito Brasileiro define a competência dos atores responsáveis por executar a fiscalização de trânsito em vias terrestres, edificações de uso público e edificações privadas de uso coletivo no sistema viário. O CONTRAN, por meio da Resolução n. 811/2020, define os mecanismos para realização desta função: fiscalização de trânsito (que pode ser efetuada mediante o emprego de agentes próprios e/ou por convênio com a Polícia Militar, nos termos do artigo 23); educação de trânsito; engenharia de tráfego; controle e análise de estatística; e julgamento de recursos administrativos contra penalidades aplicadas. É fundamental que todos os mecanismos adotem os princípios de Sistemas Seguros, compreendendo que os seres humanos são vulneráveis à lesões, cometem erros e que a responsabilidade pelos sinistros de trânsito é compartilhada.



OBJETIVOS

2.3.1. Garantir os instrumentos para a fiscalização de trânsito com foco na proteção efetiva de pedestres e ciclistas.

2.3.2. Integrar os gestores públicos de diferentes esferas de governo que atuam na fiscalização de trânsito.

2.3.2.1. Criar acervos abertos e acessíveis de registro de ocorrências, possibilitando integrar as informações em um sistema georreferenciado para ações de planejamento e controle.

2.3.3. Ampliar os sistemas de fiscalização, integrando aos Sistemas Seguros, que estabelecem a responsabilidade dos atores que influenciam nas ocorrências de trânsito nas cidades, estradas e rodovias.

2.3.3.1. Definir a responsabilidade pelos sinistros de trânsito de forma compartilhada entre usuários, técnicos e gestores.

2.3.3.2. Fiscalizar veículos motorizados de acordo com as orientações do CTB e da Resolução 254/2007 do CONTRAN.

2.3.3.3. Criar instrumentos que possam habilitar maior número de agentes fiscalizadores e qualificar o trabalho dos agentes de fiscalização.



2.3.4. Garantir a fiscalização de infrações que atentam contra a segurança de ciclistas no sistema viário.

2.3.4.1. Fiscalizar veículos inadequados à circulação nas infraestruturas cicloviárias, como os ciclomotores.

2.3.4.2. Criar programas que foquem na fiscalização efetiva para a proteção da circulação dos ciclistas em todo o sistema viário.

2.3.4.3. Criar metodologias de fiscalização das infrações que atentam contra a segurança de ciclistas (ex.: art. 58, art.192 e art.201).

2.3.5. Promover o uso da bicicleta por agentes públicos nas ações de fiscalização.

2.3.6. Conscientizar a população da importância das ações de fiscalização de trânsito.

2.3.7. Garantir processos de participação da população nas ações de fiscalização.

2.3.7.1. Criar canais de comunicação para denúncias de infrações.

2.3.7.2. Criar mecanismo permanente de discussão de programas de fiscalização, garantindo o controle social representativo dos segmentos da mobilidade ativa.

2.3.8. Rever o procedimento de perícia em sinistros de trânsito, de forma a averiguar além das atitudes das pessoas envolvidas no sinistro, aspectos de engenharia, desenho viário e outras circunstâncias que contribuíram para o fato, buscando gerar informações que possam ser utilizadas para prevenir sinistros futuros, protegendo a vida dos mais vulneráveis.



FOTO: Joá Souza - WRI Brasil



2. 4. Promoção da Mobilidade por Bicicleta nas Legislações Intersectoriais

A Promoção da Mobilidade por Bicicleta nas Legislações Intersectoriais visa integrar ações, normativas e instrumentos de promoção ao uso da bicicleta em legislações não diretamente ligadas à mobilidade urbana e ao trânsito, mas que possuem potencial para contribuir diretamente com mais bicicletas circulando nas ruas.



OBJETIVOS

2.4.1. Integrar a Mobilidade por Bicicleta aos instrumentos legais de Educação, Inclusão Social, Saúde, Turismo, Esporte, entre outros.

2.4.1.1. Integrar a Educação para a Mobilidade Urbana prevista no art. 76 do CTB na lei de Diretrizes e Bases da Educação, em acordo com a lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

2.4.1.2. Adequar as políticas de mobilidade à lei Brasileira de Inclusão (Lei Federal nº 13146/2015).

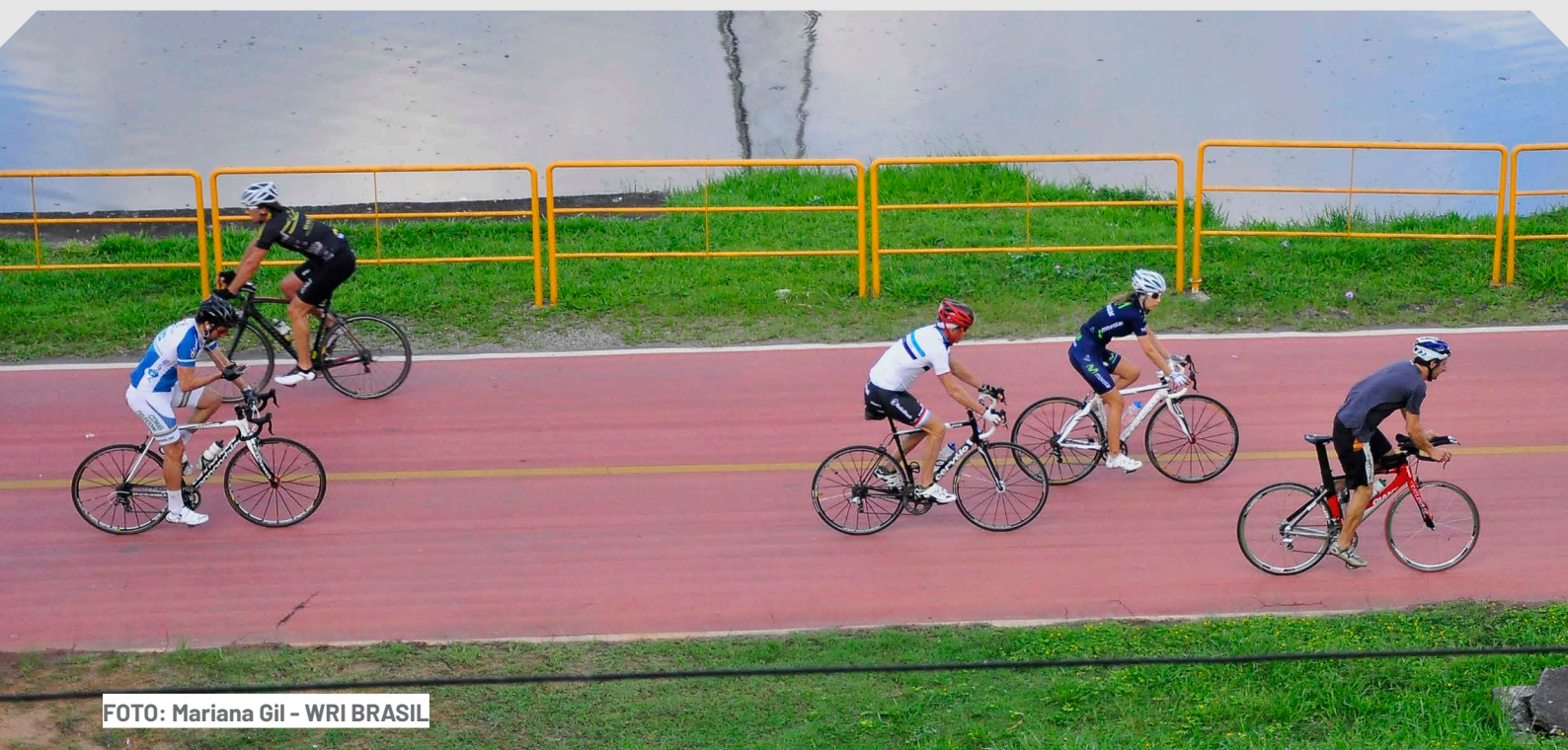


FOTO: Mariana Gil - WRI BRASIL



- 2.4.1.3.** Integrar a mobilidade por bicicleta à Política Nacional de Esportes (Lei Federal nº 9.615/1998 e Resolução N°05/2005 – Ministério dos. Esportes).
- 2.4.1.4.** Integrar a mobilidade por bicicleta à Política Nacional de Turismo (Lei Federal nº 11.771/2008).
- 2.4.2.** Garantir a inclusão dos elementos do sistema ciclovitário e o cumprimento das propostas para a promoção da mobilidade por bicicletas nos Planos Ciclovitários e de Mobilidade Urbana.
- 2.4.2.1.** Criar instrumentos para efetivar o cumprimento de metas e ações previstas nos Planos de Mobilidade e Planos Ciclovitários.
- 2.4.2.2.** Criar instrumentos para que a elaboração e revisão dos Planos de Mobilidade Urbana contemplem todos os elementos constitutivos da Política de Mobilidade por Bicicleta.
- 2.4.3.** Integrar a política de mobilidade por bicicleta aos instrumentos de uso e ocupação do solo em todas as esferas de governo.
- 2.4.3.1.** Criar instrumentos de promoção da mobilidade por bicicleta aos Planos Diretores Estratégicos, Leis de Zoneamento e Polos Geradores de Viagens.

REFERENCIAIS DOS DOCUMENTOS ORIENTADORES

Nova Agenda Urbana – NAU – artigos:

3; 4; 9; 11; 13; 15; 34; 37; 50; 54; 86; 88; 98; 100; 113; 114; 115; 117; 147.

Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS:

ODS 3 (3.6); ODS 11 (11.2 e 11.6); ODS 13 (13.2 e 13.b).

Plano Nacional de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS:

Metas Globais: 1, 3, 4 e 9. Metas Específicas de Impacto: 1, 2 e 4. Pilares: 1, 2, 4 e 6.





EIXO A – POLÍTICAS PÚBLICAS, LEGISLAÇÃO E CONTROLE SOCIAL



03. GESTÃO DA INFORMAÇÃO E TRANSPARÊNCIA PÚBLICA

A Gestão da Informação é um importante mecanismo do poder público para a construção de uma política cicloviária sólida e embasada, pois consiste na coleta de dados, análise das características do território e dos padrões de deslocamento das pessoas e monitoramento de toda a infraestrutura cicloviária de forma a garantir o atendimento às necessidades da população para a promoção da mobilidade por bicicleta. Nesse sentido, assegurar a Transparência Pública é essencial para que todo o repertório criado esteja ao alcance universal das pessoas interessadas.



VISÃO

Política cicloviária fundamentada em dados e informações que garantam o planejamento, a elaboração de propostas, implantação e monitoramento do sistema cicloviário, que contemplem as reais necessidades das cidades e de seus cidadãos, prezando sempre pela transparência pública.



DIRETRIZES

3.1. DIRETRIZES ESPECÍFICAS

- 3.1.1. Ampliar a coleta e análise de dados sobre uso da bicicleta.
- 3.1.2. Promover informações sobre público potencial para o uso da bicicleta.
- 3.1.3. Obter subsídios para a elaboração do planejamento cicloviário e soluções de projetos.
- 3.1.4. Monitorar e avaliar os resultados da política cicloviária.
- 3.1.5. Assegurar a transparência e a acessibilidade dos dados concernentes ao planejamento cicloviário.
- 3.1.6. Promover a transparência da execução orçamentária para a política cicloviária.
- 3.1.7. Garantir o acesso às informações de planejamento, projetos e implantação da infraestrutura cicloviária
- 3.1.8. Fortalecer os mecanismos de transparência pública, possibilitando acesso a todas as pessoas com diferentes condições de acessibilidade.



SUBTEMAS

Em **GESTÃO DA INFORMAÇÃO E TRANSPARÊNCIA PÚBLICA**, o tema será detalhado em dois subtemas: Gestão da Informação; e Transparência Pública.

3.2. Gestão da Informação

A gestão da informação para a Construção da Política Cicloviária se dá pelo levantamento de dados e análises de características territoriais e de deslocamento das pessoas, considerando gênero, raça, idade e renda, que embasam todo o processo de elaboração do planejamento e dos projetos cicloviários, bem como a avaliação de toda a infraestrutura cicloviária implantada.



OBJETIVOS

3.2.1. Promover a política cicloviária baseada em dados de perfil de locomoção das pessoas, considerando o padrão de viagens de acordo com o perfil dos ciclistas, considerando gênero, raça, idade e renda.

3.2.1.1. Realizar pesquisas sobre perfil do ciclista, considerando raça, gênero, renda e faixa etária.

3.2.1.2. Quantificar o volume de usuários de bicicleta nas infraestruturas cicloviárias existentes e planejadas.

3.2.1.3. Prover dados atualizados de quantidade de usuários dos diferentes modos de transporte.

3.2.1.4. Coletar e analisar dados de uso dos sistemas públicos de bicicletas compartilhadas, bicicletários e de embarque de bicicletas nos sistemas de transporte público coletivo.

3.2.2. Diagnosticar e avaliar soluções de mobilidade por bicicleta das cidades, incluindo as condições das infraestruturas cicloviárias existentes e de segurança viária.

3.2.2.1. Criar indicadores de monitoramento e avaliação da infraestrutura cicloviária, incluindo sua evolução, e dos impactos gerados pela promoção da mobilidade por bicicleta.

3.2.2.2. Diagnosticar e avaliar soluções de mobilidade por bicicleta nos municípios brasileiros, considerando a extensão de malha cicloviária e equipamentos de apoio existentes em todos os bairros.

3.2.3. Promover cooperação entre o poder público, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade para a realização de pesquisas, levantamentos de dados e monitoramentos.

3.2.3.1. Incentivar a realização de pesquisas sobre mobilidade por bicicleta por diferentes setores além do poder público, tais como a academia, as organizações sociais, a iniciativa privada e instituições de pesquisa.

3.2.4. Promover inovações tecnológicas que ampliem a capacidade dos diferentes municípios realizarem pesquisas.

3.2.4.1. Garantir a assistência técnica a municípios de diversos portes para a realização de pesquisas, levantamento de dados e monitoramentos.

3.2.5. Avaliar os impactos econômicos, ambientais e espaciais do uso da bicicleta na cidade

3.2.5.1. Realizar estudos sobre o potencial impacto econômico da bicicleta no desenvolvimento urbano, monetizando redução de custos ambientais, em saúde, aumento do poder de compra dos usuários, entre outros.

3.2.5.2. Realizar pesquisas sobre perfil dos ciclistas operadores da ciclologística e informações sobre as atividades econômicas, seus benefícios e vantagens.



3.2.5.3. Fomentar a realização de estudos por institutos de pesquisas oficiais do governo federal para monitoramento dos impactos da bicicleta a nível nacional.

3.2.6. Integrar as bases de dados entre os diversos órgãos públicos e as diversas esferas administrativas.

3.2.7. Realizar estudos sobre a política cicloviária a nível nacional.

3.2.7.1. Criar indicadores para dimensionar a extensão da rede cicloviária em todos os municípios do Brasil.

3.2.7.2. Produzir diagnósticos periódicos sobre as condições de manutenção da infraestrutura cicloviária com uma metodologia de levantamento unificada a nível nacional.

3.2.8. Qualificar os dados sobre sinistros de trânsito.

3.2.8.1. Levantar e publicar dados de sinistros de trânsito envolvendo ciclistas desagregados por raça, gênero, renda e faixa etária.

3.2.8.2. Reavaliar parâmetros nacionais para coleta de dados de atropelamentos e colisões envolvendo ciclistas.



FOTO: MARIANA GIL - WRI BRASIL



3.3. Transparência Pública

A Transparência Pública é dever do Estado, sendo essencial para garantir o acesso à informação e ampliar a participação da comunidade na construção de políticas públicas. Para tanto, é importante assegurar que o alcance aos dados da política cicloviária seja possível de maneira simples e por todas as pessoas. A transparência ativa, isto é, a divulgação de dados por iniciativa do setor público independentemente de requerimentos, deve ser o principal meio para a obtenção de informações, além do fortalecimento da Lei de Acesso à Informação como mecanismo para a obtenção de dados.



OBJETIVOS

3.3.1. Promover a transparência ativa da política cicloviária, priorizando plataformas virtuais de acesso público.

3.3.1.1. Disponibilizar dados referentes à política cicloviária em plataformas virtuais de fácil acesso.

3.3.1.2. Fortalecer os mecanismos para acesso aos dados e informações públicas.

3.3.1.3. Garantir o acesso à informação através de processos simples, possibilitando a solicitação de dados por todas as pessoas.

3.3.2. Assegurar o acesso aos dados de pesquisas realizadas pelo poder público para a política cicloviária.

3.3.2.1. Promover a publicização de pesquisas de perfil de locomoção das pessoas, considerando o padrão de viagens de acordo com gênero, raça, idade e renda.

3.3.2.2. Promover a publicização de dados de utilização da bicicleta e seus impactos econômicos, ambientais e espaciais nas cidades brasileiras.



3.3.3. Promover a publicização de dados relacionados à política cicloviária, tais como propostas de planejamento, projetos e execução das infraestruturas e das despesas orçamentárias.

3.3.3.1. Promover a publicização dos planos urbanísticos, descrevendo suas propostas e trazendo todos os detalhes necessários para a compreensão do planejamento.

3.3.3.2. Promover a publicização dos projetos cicloviários, as soluções adotadas e os detalhes de dimensionamento das intervenções.

3.3.3.3. Promover a publicização detalhada dos recursos destinados à implementação da política cicloviária, considerando o planejamento, o projeto, a execução e a manutenção das infraestruturas.

3.3.4. Promover a publicização de dados dos sinistros de trânsito.

3.3.4.1. Promover a publicização dos dados de sinistros de trânsito, detalhando os locais das ocorrências e atores envolvidos.

3.3.5. Promover plataformas de dados georreferenciados para a publicização da malha cicloviária e a infraestrutura de apoio, como bicicletários e paraciclos.

REFERENCIAIS DOS DOCUMENTOS ORIENTADORES

Nova Agenda Urbana – NAU – artigos:

41; 49; 92; 102

Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS:

ODS 10 (10.2 e 10.3); ODS 11 (11.2, 11.3 e 11.6); ODS 16 (16.6, 16.7, 16.10 e 16.b).

Plano Nacional de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS:

Metas Globais: 1. Metas Específicas de Impacto: 1 e 2. Pilar: 1.





EIXO A - POLÍTICAS PÚBLICAS, LEGISLAÇÃO E CONTROLE SOCIAL



04. CONTROLE SOCIAL E PARTICIPAÇÃO

A política pública necessita de controle social e participação, de forma a ampliar a democracia e qualificar as ações do poder público. A Política cicloviária não é diferente, é necessário garantir que os processos de participação sejam efetivos, que a sociedade entenda e tenha capacidade de contribuir e que as organizações e coletivos que representam os anseios dos ciclistas sejam valorizadas e fortalecidas.



VISÃO

Ter uma Política Cicloviária construída de forma democrática e participativa, de maneira a contemplar as necessidades de seus usuários, contemplar diversos perfis de ciclistas e fortalecer a sociedade civil.



DIRETRIZES

4.1. DIRETRIZES ESPECÍFICAS

- 4.1.1. Garantir transparência na divulgação de informações acerca dos planos, projetos e alocação orçamentária da política pública.
- 4.1.2. Promover a capacitação das representantes da sociedade civil para realizar o controle social.
- 4.1.3. Promover a organização e a articulação de associações e coletivos que defendam a pauta cicloviária.
- 4.1.4. Fortalecer a sociedade civil e suas entidades representativas.
- 4.1.5. Engajar os diversos atores sociais interessados e impactados no processo de implementação da política cicloviária.
- 4.1.6. Garantir que os processos participativos ocorram nas diferentes esferas administrativas e de forma intersetorial.
- 4.1.7. Garantir o acesso universal aos espaços físicos e virtuais de controle e participação social.
- 4.1.8. Instituir instâncias de controle social que garantam a participação de ciclistas nas definições da política cicloviária de forma permanente.
- 4.1.9. Garantir a paridade de gênero, étnico-racial e social nos processos participativos.
- 4.1.10. Tornar o controle social um eixo estrutural da política cicloviária.
- 4.1.11. Qualificar as ações das políticas cicloviária através de amplo controle social.
- 4.1.12. Garantir a alocação de recursos públicos à política cicloviária.
- 4.1.13. Otimizar o investimento público em ações efetivas, sustentáveis e de qualidade.
- 4.1.14. Promover ações conjuntas do poder público com as associações e coletivos organizados de ciclistas.



SUBTEMAS

O tema **CONTROLE SOCIAL E PARTICIPAÇÃO** será detalhado em três subtemas: Atores Sociais; Instâncias de Participação; e Transparência e Diálogo.



4. 2. Atores Sociais

Os atores sociais são indivíduos ou organizações engajados em relações concretas, econômicas e sociais que buscam aumentar sua autonomia e incidir nas intervenções públicas de acordo com seus interesses. O engajamento e capacitação de atores sociais são elementos estruturantes no processo de participação social. A identificação dos interessados na discussão das políticas cicloviária, entender quais são as suas motivações e expectativas e qual a influência delas nos sistemas organizacionais irá apoiar a criação das estratégias de engajamento.



OBJETIVOS

- 4.2.1.** Envolver ciclistas para identificação de fragilidades e demandas das vias, incluindo trabalhadores que atuam na prestação de serviços de ciclogística.
- 4.2.2.** Promover espaços e eventos de trocas e de articulação entre a sociedade civil defensora da política cicloviária.
- 4.2.3.** Difundir, mapear e catalogar as boas práticas de atividades realizadas por pessoas e organizações em prol da bicicleta.
- 4.2.4.** Engajar ciclistas que fazem diferentes usos da bicicleta.
- 4.2.5.** Promover fóruns temáticos para fomentar a discussão sobre as políticas cicloviárias.
 - 4.2.5.1.** Promover fóruns de discussão que incluam a participação de ciclistas que usam a bicicleta para a mobilidade urbana, entrega de bens e mercadorias, esporte, lazer e turismo, considerando as necessidades desses perfis.
- 4.2.6.** Promover oficinas, cursos e outras atividades de capacitação de pessoas interessadas na política cicloviária.
- 4.2.7.** Subsidiar membros de instâncias participativas relacionadas às políticas urbanas, turísticas, ambientais e de saúde sobre a política cicloviária.



4. 3. Instâncias de Participação

Os processos de participação social estão previstos na Constituição Federal, são fundamentais como prática democrática e possibilitam a presença da sociedade civil dentro dos espaços institucionais. Existem diferentes instrumentos utilizados para estabelecer uma dinâmica de participação para as etapas de planejamento, priorização e implantação de intervenções a nível municipal, estadual e federal, que são fundamentais para que o processo de consolidação da política cicloviária se qualifique às demandas sociais. São compostos pelos conselhos, grupos temáticos, comissões e comitês, que são instrumentos de controle social contínuos e periódicos responsáveis pela construção e acompanhamento de políticas públicas. É necessário fortalecer e ampliar estas instâncias, garantindo a participação ampla e universal da sociedade civil.



OBJETIVOS

4.3.1. Proporcionar o controle social permanente no planejamento e implementação da política cicloviária.

4.3.1.1. Assegurar que os processos de controle social, através das instâncias de participação, ocorram em todas as etapas de construção da política cicloviária.

4.3.1.2. Garantir a paridade entre poder público, sociedade civil e prestadores de serviços nos conselhos.

4.3.1.3. Prever que todas as instâncias de controle social da mobilidade urbana e planejamento urbano tenham representações de ciclistas.

4.3.1.4. Construir uma agenda de atividades de diálogos que incorpore os usuários e atraia novos ciclistas nos espaços de discussão da política cicloviária.

4.3.1.5. Promover oficinas temáticas e regionais para a construção da política cicloviária e sua inserção nos planos urbanísticos de todas as esferas administrativas do território (municipal, regional, estadual e nacional).

4.3.2. Garantir a representatividade de ciclistas nas instâncias de formulação de políticas cicloviárias.

4.3.2.1. Elaborar estratégias de engajamento para atrair novas pessoas e perspectivas para os espaços de participação.

4.3.2.2. Incentivar a participação de diferentes perfis de pessoas, garantindo a equidade étnico-racial e de gênero na composição das instâncias de participação social.



- 4.3.2.3.** Garantir que as instâncias de participação sejam compostas por ciclistas de diferentes territórios da cidade, fortalecendo a relação dos territórios locais com a administração pública.
- 4.3.3.** Alcançar maior representatividade de interesses na elaboração das políticas cicloviárias.
- 4.3.3.1.** Identificar as partes interessadas, incluindo, ao menos: atores da sociedade civil (como diferentes perfis de ciclistas, universidades, associações de ciclistas, conselhos, sindicatos e outras representações de classe); representantes do segmento de bicicletas e associações comerciais.
- 4.3.3.2.** Elaborar uma matriz de decisão das partes interessadas.
- 4.3.3.3.** Elaborar uma matriz de necessidades para compreender os interesses mútuos das partes envolvidas.
- 4.3.3.4.** Criar políticas públicas que possibilitem e incentivem a participação política de representantes locais, inclusive dos territórios vulneráveis.
- 4.3.4.** Garantir a participação social na gestão intersecretarial e integrada entre as diferentes esferas administrativas do território.
- 4.3.4.1.** Prever a participação de ciclistas nas instâncias participativas de representantes de ministérios, secretarias ou departamentos responsáveis por, no mínimo, mobilidade urbana, planejamento urbano, habitação, meio ambiente, turismo e saúde.
- 4.3.4.2.** Promover instâncias de participação consultivas interfederativas que garantam o fortalecimento da gestão integrada da bicicleta nos territórios.
- 4.3.4.3.** Envolver gestores do Poder Executivo e Legislativo nos processos de controle social.
- 4.3.4.4.** Promover discussões nos poderes legislativos municipais, estaduais e federais sobre a construção das políticas cicloviárias.
- 4.3.5.** Instituir instâncias de participação deliberativas, possibilitando a incidência sobre a destinação do orçamento público às políticas cicloviárias, bem como o controle sobre a execução.
- 4.3.5.1.** Garantir que a alocação de recursos públicos à política cicloviária seja discutida e construída com ciclistas.
- 4.3.5.2.** Assegurar que a implementação da política cicloviária considere o que é pactuado com a sociedade civil.
- 4.3.5.3.** Criar instâncias de participação consultivas e deliberativas que promovam o controle social da política cicloviária em todas as esferas administrativas (municipal, regional, estadual e nacional).
- 4.3.6.** Garantir a avaliação periódica das estratégias de participação.
- 4.3.6.1.** Criar indicadores para avaliar o cumprimento das contribuições acordadas nas atividades de participação.



4.3.6.2. Realizar e publicizar balanços participativos periódicos das estratégias de participação.

4.3.7. Qualificar os agentes públicos para conduzir os processos de controle social através das instâncias de participação.

4.3.7.1. Estruturar e instrumentalizar os órgãos municipais para a realização dos processos de controle social através das instâncias participativas e atividades estratégicas de participação.

4.3.8. Garantir a participação universal de todos os cidadãos nos processos de controle social.

4.3.8.1. Criar instrumentos para assegurar a participação de ciclistas das periferias, favelas e comunidades.

4.3.8.2. Garantir que as atividades de participação sejam realizadas em dias e horários que contemplem os diversos perfis de ciclistas.

4.3.8.3. Garantir que os espaços e as atividades de participação sejam universalmente acessíveis.

4.3.8.4. Promover as ações de controle social em todas as regiões da cidade, inclusive as mais vulneráveis.



FOTO: Daniel Hunter - WRI BRASIL



4. 4. Transparência e Diálogo

A transparência orçamentária e das ações, planos e projetos do poder público são fundamentais para ampliar a democracia e a participação social. É importante que as intenções do poder público sejam claras, que haja canais específicos para ouvir as demandas dos ciclistas e que os ciclistas sejam incluídos nas diversas etapas da política pública.



OBJETIVOS

4.4.1. Promover canais virtuais de comunicação que permitam o controle social da política cicloviária.

4.4.2. Publicizar, fisicamente e virtualmente, os materiais da política cicloviária com linguagem acessível.

4.4.3. Promover canais de comunicação que permitam a avaliação da infraestrutura cicloviária.

4.4.4. Fomentar mapeamento interativo de redes cicloviárias por ciclistas.

4.4.5. Garantir um canal direto e permanente entre a administração pública e ciclistas.

4.4.6. Elaborar e publicizar a estratégia de participação

4.4.6.1. Criar referências de boas práticas de metodologias de estratégias de participação.

REFERENCIAIS DOS DOCUMENTOS ORIENTADORES

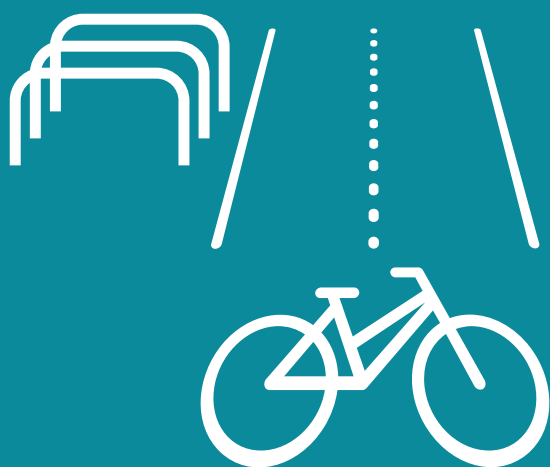
Nova Agenda Urbana – NAU – artigos:
41; 48; 81; 92.

Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS:
ODS 5 (5.5); ODS 16 (16.6, 16.7 e 16.10).

Plano Nacional de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS:

Metas Globais: 1. Metas Específicas de Impacto: 1 e 2. Pilar: 1.



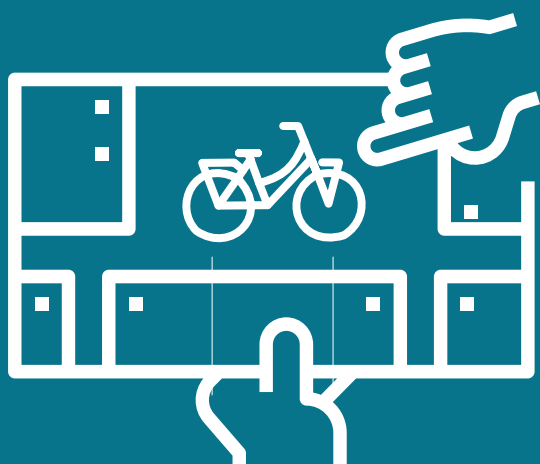


EIXO B – INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA

O nosso espaço público, as nossas vias e cidades são tradicionalmente projetadas para o uso do automóvel, gerando grandes desafios para quem quer pedalar, como altas velocidades, grandes distâncias, ausência de locais seguros para estacionar a bicicleta e falta de qualidade das infraestruturas cicloviárias, quando existentes. Esse modo de projetar afasta ciclistas e contribui para que menos pessoas pedalem. Este eixo é subdividido em cinco temas: **Planejamento Urbano e Territorial; Intermodalidade e Equipamentos de Integração Cicloviária; Planejamento Cicloviário Integrado ao Planejamento Viário; Projetos Cicloviários Integrados aos Projetos Viários; e Implantação e Manutenção da Infraestrutura Cicloviária.** Onde apresentamos objetivos relativos a transformação urbana necessária para que as cidades sejam mais centradas nas pessoas e na mobilidade sustentável, que permita que a mobilidade por bicicleta seja integrada com o transporte público, que haja oferta de bicicletas compartilhadas e estacionamentos seguros e que as novas vias e o espaço público sejam adequados para a escala humana oferecendo segurança para a bicicleta transitar através de um bom planejamento, com bons projetos, correta implantação e adequada manutenção.



EIXO B –
INFRAESTRUTURA
CICLOVIÁRIA



05. PLANEJAMENTO URBANO E TERRITORIAL

O planejamento territorial, quando alinhado às boas práticas do urbanismo, tem fundamental importância na viabilização de cidades que incorporem a política cicloviária como parte intrínseca da rede de mobilidade. O planejamento urbano deve ser pensando em sua totalidade, incorporando a mobilidade urbana e os diversos modos de deslocamento, a localização dos empregos, serviços e equipamentos de políticas públicas no território, de forma a reduzir a necessidade de deslocamentos longos e favorecer a mobilidade ativa.



VISÃO

Alcançar cidades democráticas, ambientalmente responsáveis, equitativas, com atenção especial aos grupos em condições de maior vulnerabilidade, com acesso pleno de seus cidadãos à habitação, às oportunidades e a todos os espaços.



DIRETRIZES

5. 1. DIRETRIZES ESPECÍFICAS

5.1.1. Integrar a política de mobilidade por bicicleta à política de desenvolvimento urbano e suas respectivas políticas setoriais: de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos.

5.1.2. Promover um desenho de espaços públicos considerando a escala humana, especialmente crianças, idosos e deficientes e garantindo a segurança e o conforto de todas as pessoas.

5.1.3. Promover o uso adequado e equitativo da terra, de forma a evitar ociosidades e garantir o acesso à cidade independentemente do modo de transporte utilizado.

5.1.4. Integrar a política cicloviária entre municípios, de modo a possibilitar deslocamentos regionais seguros e acessíveis.

5.1.5. Incentivar o desenvolvimento científico-tecnológico no planejamento urbano e territorial e o uso de energias renováveis e menos poluentes.

5.1.6. Garantir a gestão democrática no processo de elaboração e implementação dos Planos Urbanísticos, considerando a representatividade de mulheres, crianças, idosos e deficientes, contemplando os aspectos da diversidade étnico-racial e representantes de diversos modos de transporte

5.1.7. Garantir a fruição pública, ampliando a permeabilidade do sistema de vias seguras para bicicletas.

5.1.8. Garantir o uso das faixas de domínio para implantação de infraestrutura cicloviária e áreas de permanência, de forma a evitar a ocupação irregular e degradação das áreas de proteção permanente (APP).

5.1.9. Garantir que as cidades sejam seguras e ativas, considerando especialmente os grupos mais suscetíveis às violências urbanas.



SUBTEMA

O tema **PLANEJAMENTO URBANO E TERRITORIAL** será detalhado em quatro subtemas: Planos Urbanísticos; Ordenação e Controle do Uso do Solo; Promoção da Política Ciclovária nas Faixas de Domínio de Sistemas de Transporte, Cursos d'Água e Redes de Serviços; e Requalificação dos Espaços Públicos.

5. 2. Planos Urbanísticos

Os Planos Urbanísticos, que incluem Planos Diretores e outros instrumentos de planejamento urbano, são mecanismos que possibilitam construir e desenvolver as cidades de forma justa e equitativa, incorporando as necessidades urbanas e rurais e promovendo integração regional, proporcionando qualidade de vida, inclusão social e a preservação ambiental.



OBJETIVOS

5.2.1. Assegurar que os Planos Urbanísticos municipais, regionais e estaduais contemplem a mobilidade por bicicleta de pessoas e bens, considerando as dimensões sociais, culturais e ambientais da política ciclovária.

5.2.1.1. Integrar o planejamento ciclovário aos Planos Diretores Estratégicos e Planos de Bairro, inclusive planos de comunidades e favelas, considerando a bicicleta como meio de transporte de pessoas e bens nas cidades, e atendendo seu uso para diferentes finalidades.

5.2.1.2. Definir modelos de articulação para realização conjunta de intervenções entre municípios.

5.2.1.3. Considerar os parâmetros nacionais de impacto dos efeitos de mudança do clima.



5.2.1.4. Integrar o planejamento cicloviário aos Planos de Desenvolvimento Urbano Integrados (PDUIs) e planos setoriais interfederativos, de acordo com o Estatuto das Metrôpoles, criando pactos metropolitanos que promovam o planejamento cicloviário e a alocação de recursos para garantir a implementação da política cicloviária integrada ao uso do solo.

5.2.1.5. Prever, no Código de Obras, a obrigatoriedade de bicicletários nos novos empreendimentos públicos e privados.

5.2.2. Criar parâmetros de monitoramento e controle da política cicloviária na implementação dos Planos.

5.2.3. Promover a articulação entre diferentes entes federativos e escalas de planejamento e decisão.

5.2.3.1. Criar parâmetros nacionais de integração da política cicloviária na elaboração de planos e de acompanhamento da sua implementação nas escalas nacional, regionais e locais.

5.2.4. Garantir que os polos geradores de viagens promovam intervenções lineares que garantam acessibilidade dos ciclistas e segurança na circulação na via.

5.2.4.1. Criar instrumentos para que os polos geradores de viagens implementem infraestrutura cicloviária em seu entorno e área de influência e obriguem a implantação de bicicletários.

5.2.5. Elaborar manuais de desenho urbano e obras viárias de acordo com as realidades locais, consolidando leis, normas e parâmetros necessários para o conhecimento dos técnicos envolvidos.



FOTO: Mariana Gil - WRI BRASIL



5.3. Ordenação e Controle do Uso do Solo

A ordenação e controle do uso do solo, consolidados pelo zoneamento urbano e leis de uso e ocupação do solo, é o mecanismo que possibilita tornar, na prática, cidades menos desiguais mais acessíveis, considerando conceitos como a cidade em 15 minutos (cronourbanismo), o policentrismo e a cidade compacta, que buscam promover cidades com menos dependência de deslocamentos longos e custosos e menos espraiamento urbano, potencializando a mobilidade por bicicleta, criando condições favoráveis para circulação, especialmente para deslocamentos de até 7 km para o transporte de pessoas, bens e mercadorias.



OBJETIVOS

5.3.1. Aumentar a densidade urbana e incentivar a criação de novas centralidades, tornando o território urbano policêntrico e diminuindo a necessidade de deslocamentos longos, promovendo a “cidade de 15 minutos”, de forma a aproximar as pessoas de suas atividades cotidianas.

5.3.1.1. Incentivar a criação de novas centralidades no território urbano, de forma a aproximar moradia, comércios/serviços, equipamentos públicos e emprego.

5.3.1.2. Assegurar que todos os cidadãos, em especial aqueles em condições de vulnerabilidade social, tenham acesso às principais necessidades cotidianas da vida urbana num raio de deslocamento de até 15 minutos.

5.3.1.3. Incentivar o uso de solo misto, de forma a aproximar os usos residenciais e não residenciais visando, na escala local, potencializar e dinamizar a vida urbana e, na escala urbana, equilibrar a oferta de habitação e emprego.

5.3.2. Garantir segurança ao uso da bicicleta no desenho viário existente e nos novos.

5.3.2.1. Garantir que os novos loteamentos aprovados implantem infraestrutura cicloviária em seus sistemas viários.



5. 4. Promoção da Política Ciclovária nas Faixas de Domínio de Sistemas de Transporte, Cursos d'Água e Redes de Serviços

A faixa de domínio é o espaço que compreende rodovias, ferrovias, cursos d'água, dutos e linhas de transmissão elétrica e suas áreas marginais e, por consequência, tendem a formar eixos atrativos para a circulação de bicicletas e podem abranger diversos territórios em função de suas respectivas extensões. O planejamento urbano/territorial deve prever a qualificação, considerando a escala humana, desses espaços a fim de agregar a mobilidade por bicicleta.



OBJETIVOS

5.4.1. Adequar as rodovias, de forma a garantir a segurança de ciclistas na travessia e no deslocamento.

5.4.1.1. Implantar ciclovias nas rodovias, de forma que a infraestrutura ciclovária seja contemplada ao longo de todo o eixo rodoviário e conectada aos núcleos urbanos adjacentes.

5.4.1.2. Assegurar que as empresas que administram as rodovias sob concessão ou a serem concedidas sejam responsáveis por garantir a circulação e travessia segura de bicicletas ao longo de todo o eixo rodoviário.

5.4.1.3. Garantir a travessia segura de ciclistas nas rodovias que cruzam perímetros urbanos.

5.4.1.4. Implantar iluminação adequada nos eixos rodoviários de forma a garantir a segurança e visibilidade de ciclistas.

5.4.2. Promover a infraestrutura para a circulação de bicicletas ao longo de ferrovias em uso e abandonadas, ao longo dos cursos d'água e nas áreas ociosas ao longo das linhas de transmissão e das redes de dutos.

5.4.2.1. Implantar ciclovias lindeiras às ferrovias, de forma a aproveitar seus eixos e promover integração modal.

5.4.2.2. Promover o uso da bicicleta nas margens dos cursos d'água, rios, córregos, mar, lagos, lagoas e afins, de forma a estimular sua conservação e contemplação, garantindo a sua preservação e mitigação de impactos da intervenção e presença humana.

5.4.2.3. Implantar ciclovias ao longo das linhas de transmissão e das redes de dutos de forma a aproveitar o potencial de linearidade e terrenos não edificados e qualificar esses espaços.



5.5. Requalificação dos Espaços Públicos

A requalificação dos espaços públicos é uma ação muito importante para adequar as cidades ao uso da bicicleta. Ao consolidar um padrão de desenho que considere a escala humana, as ruas passam a trazer segurança e conforto aos seus usuários mais vulneráveis, redistribuindo o espaço viário a fim de ampliar a infraestrutura de modos ativos e a arborização urbana, além de transformar vias e áreas que servem apenas de passagem em lugares aprazíveis e com maior frequência de ocupação e uso pelas pessoas.



OBJETIVOS

5.5.1. Incentivar a criação de espaços de convivência que ajudem a transformar a rua num espaço de permanência, e não somente de passagem, agregando mobiliários, como bancos, playgrounds e outros.

5.5.1.1. Adequar os espaços públicos para uso das pessoas em todas as áreas da cidade.

5.5.2. Implantar paraciclos seguros nos espaços públicos, permitindo o estacionamento de bicicletas.

5.5.3. incluir infraestrutura de apoio para a bicicleta em espaços públicos, como praças, parques, áreas de convívio e serviços públicos.



FOTO: Mariana Gil - WRI BRASIL



5.5.3.1. Implantar espaços dedicados ao descanso, com sombreamento, iluminação, acesso à energia elétrica, água e totem de manutenção para bicicleta.

5.5.4. Integrar a arborização urbana aos espaços de convívio, especialmente ao longo das infraestruturas cicloviárias, de forma a melhorar o conforto térmico e ambiental das cidades.

5.5.5. Garantir iluminação pública de qualidade em todos os espaços públicos das cidades.

REFERENCIAIS DOS DOCUMENTOS ORIENTADORES

Nova Agenda Urbana – NAU – artigos:

3; 4; 9; 13 f; 14 b; 15 a; 15 b; 27 32 34;
36; 37; 50; 51; 52; 53; 54; 66; 67; 68;
77; 79; 87; 88; 94; 96; 98; 100; 113;
115; 114 b; 114 c; 117; 118; 156; 157.

Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS:

ODS 3 (3.6); ODS 5; ODS 10 (10.3);
ODS 11 (11.1, 11.2, 11.3, 11.6, 11.7 e 11.a);
ODS 12 (12.7 e 12.8); ODS 13 (13.2, 13.3 e 13.b).

Plano Nacional de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS:

Metas Globais: 3, 4 e 6. Metas Específicas de Impacto: 1 e 2.
Pilares: 1, 2 e 6.



FOTO: WRI BRASIL



EIXO B –
INFRAESTRUTURA
CICLOVIÁRIA



06. INTERMODALIDADE E EQUIPAMENTOS DE INTEGRAÇÃO CICLOVIÁRIA

A Intermodalidade e os Equipamentos de Integração Cicloviária possibilitam ampliar o uso da bicicleta para novas funções e por um público mais amplo, uma vez que tornam o uso da bicicleta mais flexível no transporte de pessoas e de bens. Os estacionamentos de bicicleta, constituídos por bicicletários e paraciclos, possibilitam a conexão do ciclista com outros sistemas de transporte e com os equipamentos públicos e privados da cidade. O embarque de bicicleta em veículos de outros modos, como nos ônibus urbanos e rodoviários, nos sistemas de trilhos (trens, metrô, mon trilhos, VLTs), nos sistemas hidroviários e nas rotas aeroportuárias, viabilizam a utilização de bicicletas em grandes deslocamentos. Os sistemas de bicicletas compartilhadas, além da integração modal, também promovem acesso à bicicleta a quem não possui uma própria. A oferta de bicicletas possibilita que recortes significativos da sociedade tenham mais acesso à cidade e aos seus equipamentos.



VISÃO

Consolidar uma rede de mobilidade por bicicleta que promova pleno acesso à cidade por todas e todos os cidadãos, inclusive por aqueles que não possuem acesso à bicicleta, através da integração com os demais sistemas de transportes, construindo conexões com a cidade que permitam que a bicicleta possa ser usada de forma ampla, diversa e flexível.



DIRETRIZES

6.1. DIRETRIZES ESPECÍFICAS

- 6.1.1.** Planejar sistemas de mobilidade seguros, sustentáveis e inclusivos, com o foco em diferentes perfis de usuários, reduzindo os impactos ambientais negativos.
- 6.1.2.** Promover estacionamentos de bicicleta seguros e que garantam o acesso de todas as pessoas, inclusive as mais vulneráveis.
- 6.1.3.** Promover a criação de estruturas e mobiliários urbanos de apoio aos ciclistas.
- 6.1.4.** Divulgar as possibilidades de integração da bicicleta com os demais sistemas de transporte e mobilidade da cidade.
- 6.1.5.** Promover a intermodalidade, integrando a bicicleta com os transportes de massa, ampliando o seu alcance.
- 6.1.6.** Promover a integração dos sistemas de bicicletas compartilhadas com os sistemas de transporte público coletivo.
- 6.1.7.** Garantir que as cidades tenham sistemas de bicicletas compartilhadas que atendam a todos os bairros e a todos os perfis de usuários.
- 6.1.8.** Fomentar que cidades de todos os portes tenham uma política de oferta de bicicletas compartilhadas.



SUBTEMA

O tema INTERMODALIDADE E EQUIPAMENTOS DE INTEGRAÇÃO CICLOVIÁRIA será detalhado em três subtemas: Estacionamentos de Bicicletas e Estruturas de Apoio; Embarque de Bicicleta nos Sistemas de Transporte; e Oferta de Bicicletas e Sistemas de Bicicletas Compartilhadas.



6. 2. Estacionamentos de Bicicletas e Estruturas de Apoio

Os estacionamentos de bicicletas podem ser divididos entre paraciclos e bicicletários, sendo o paraciclo o mobiliário para a fixação de bicicleta e o bicicletário, um conjunto de paraciclos dotado de zeladoria. São importantes equipamentos para promover a ciclomobilidade nas cidades, já que complementam a rede de circulação e oferecem condições de manter a bicicleta estacionada com segurança, o que possibilita o acesso a equipamentos públicos ou privados, como comércios, serviços, escolas, parques e outros, além da rede de transporte coletivo. As estruturas e mobiliários urbanos servem para apoiar os ciclistas, oferecendo serviços importantes aos usuários, e criam maior atratividade aos equipamentos



OBJETIVOS

6.2.1. Garantir que todos os terminais e pontos de parada de ônibus, rodoviárias, as estações de trens, metrô, monotrilhos e VLTs, os terminais de embarcações e os aeroportos disponham de estacionamentos de bicicletas seguros e que garantam o acesso de todas as pessoas, com uma quantidade adequada de vagas para a demanda existente e futura.

6.2.1.1. Implantar bicicletários em todos os terminais de ônibus e rodoviárias, estações de trens, metrô, monotrilhos e VLTs, terminais de embarcações e aeroportos, com quantidade de vagas compatível com o volume de usuários.



FOTO: Mariana Gil - WRI BRASIL



6.2.2. Garantir que os polos de atratividade das cidades disponham de estacionamentos de bicicleta.

6.2.2.1. Implantar bicicletários e paraciclos nas centralidades de bairro e centros de cidades, de forma a permitir a integração dos usuários de bicicleta aos equipamentos públicos e privados.

6.2.3. Permitir o acesso e estacionamento de bicicletas em empreendimentos públicos e privados.

6.2.3.1. Criar instrumentos e normas que garantam a implantação de estacionamentos de bicicletas em novos empreendimentos.

6.2.4. Prover estacionamentos de bicicletas ao longo da rede ciclovária.

6.2.4.1. Implantar paraciclos ao longo da infraestrutura ciclovária, em vias com atratividade do uso do solo.

6.2.5. Implantar estruturas de apoio ao longo da rede ciclovária, pontos de concentração de ciclistas e estacionamentos de bicicleta.

6.2.6. Estimular que o comércio implante estruturas de apoio à ciclistas.



FOTO: Paula Tanscheit - WRI Brasil



6.2.7. Viabilizar financeiramente a operação e manutenção dos estacionamentos de bicicletas.

6.2.7.1. Prever a destinação de recursos para a operação e manutenção de bicicletários e paraciclos públicos.

6.2.7.2. Implantar equipamentos associados aos estacionamentos de bicicleta que gerem receita para a operação dos bicicletários.

6.2.8. Definir normativas para operação e infraestrutura de bicicletários, paraciclos e estacionamentos

6.2.8.1. Implantar bicicletários com horários de funcionamento que levem em consideração as necessidades dos usuários.

6.2.8.2. Assegurar que todos os modelos de bicicletas poderão ter acesso aos bicicletários e paraciclos.

6.2.8.3. Implementar um sistema integrado de bicicletários, favorecendo a gestão da informação e a oferta aos usuários.

6.2.8.4. Incentivar estruturas de apoio nos bicicletários públicos e privados, tais como vestiários, oficinas mecânicas e cafés.

6.2.8.5. Implantar estacionamento de bicicletas junto as áreas de estacionamento rotativo.

6.2.8.6. Tornar obrigatório o estacionamento de bicicleta em estacionamentos privados.

6.2.9. Normatizar as estruturas de paraciclo e demais suportes de forma a garantir segurança de diversos tipos de bicicletas.



FOTO: Mariana Gil - WRI BRASIL



6.3. Embarque de Bicicleta nos Sistemas de Transporte

O embarque de bicicleta nos ônibus urbanos e rodoviários, sistemas de trilhos (trens, metrô, mon trilhos e VLTs), embarcações e aviões é uma política essencial para ampliar o uso da bicicleta, pois possibilita a utilização de bicicletas em grandes deslocamentos através da integração modal.



OBJETIVOS

6.3.1. Assegurar o embarque de bicicletas nos ônibus urbanos e rodoviários, sistemas de trilhos (trens, metrô, mon trilhos e VLTs), embarcações e aviões.

6.3.1.1. Regulamentar o transporte de bicicletas nos transportes públicos, de forma a garantir que o embarque aconteça e atenda a todos os perfis de usuários e aos diversos modelos de bicicletas.

6.3.1.2. Melhorar as condições de acesso e circulação do usuário com bicicleta nas estações e terminais do sistema de transporte público coletivo, especialmente nas escadas.

6.3.1.3. Implantar nos ônibus urbanos e rodoviários, composições dos sistemas de trilhos e embarcações áreas específicas para o transporte de bicicletas, preferencialmente prevendo equipamentos que permitam a sua fixação, que contemple todos os perfis de usuários e os diversos modelos de bicicletas.

6.3.1.4. Garantir o embarque de bicicletas nos sistemas de transportes nos horários que favoreçam a bicicleta como meio de transporte.

6.3.1.5. Promover sinalização de orientação e funcionamento da intermodalidade nas dependências dos sistemas de transporte público.

6.3.2. Garantir o embarque de bicicleta nos sistemas de transporte sem gerar custos adicionais para os usuários.

6.3.3. Realizar a gestão do transporte de bicicleta nos sistemas de transporte, ampliando as estruturas de acordo com o aumento de demanda.

6.3.3.1. Criar sistemas de coleta de dados de embarque de bicicletas nos transportes públicos coletivos.

6.3.4. Garantir a promoção da intermodalidade nos instrumentos de planejamento e operação dos sistemas de transportes de passageiros.

6.3.4.1. Criar instrumentos para que o planejamento, gestão e operação do transporte público coletivo contemplem a intermodalidade e a infraestrutura adequada para o acesso dos ciclistas.



6. 4. Oferta de Bicicletas e Sistemas de Bicicletas Compartilhadas

O acesso à bicicleta é uma ação fundamental para atrair novos ciclistas, favorecendo principalmente os cidadãos de baixa renda. Existem diferentes modelos de oferta de bicicletas, sendo mais conhecidos os sistemas públicos de bicicletas compartilhadas, que podem ser geridos pelo governo, empresas ou pela comunidade, permitindo o uso da bicicleta sem que seja necessário adquirir uma própria, o que possibilita um uso mais flexível e com maiores possibilidades de combinação com a rede de transporte público coletivo. Também é possível facilitar o acesso a bicicleta através da sua doação diretamente à população ou com subsídios e descontos, atrelados a critérios pré-determinados.



OBJETIVOS

6.4.1. Promover instrumentos normativos para os sistemas de prestação de serviços públicos de oferta de bicicletas.

6.4.1.1. Criar instrumentos de planejamento, operação e gestão para todos os modelos de prestação de serviços públicos do uso da bicicleta.

6.4.2. Criar parâmetros técnicos para prover sistemas de bicicletas compartilhadas em cidades de diferentes portes.

6.4.3. Proporcionar o acesso ao sistema de bicicletas compartilhadas em todas as regiões da cidade.

6.4.3.1. Garantir a implantação de estações dos sistemas de bicicletas compartilhadas em todas as regiões da cidade, especialmente nas áreas de maior vulnerabilidade social, de forma a permitir o acesso de todas as pessoas à rede.

6.4.4. Promover sistemas de bicicletas compartilhadas integrados.

6.4.4.1. Promover aos usuários sistemas integrados de sistemas de bicicletas compartilhados, permitindo acessar toda a rede.

6.4.4.2. Planejar a rede de bicicletas compartilhadas integradas a infraestrutura cicloviária.

6.4.4.3. Garantir a integração de diferentes sistemas de bicicletas compartilhadas em uma mesma cidade



6.4.5. Promover o acesso de diferentes perfis de ciclistas ao sistema de bicicletas compartilhadas.

6.4.5.1. Assegurar diversidade nos modelos e tamanhos de bicicletas oferecidas, como bicicletas com capacidade para transportar crianças, bicicletas de carga, bicicletas para pessoas com deficiências diversas e bicicletas elétricas, de modo a contemplar todas as pessoas e todos os usos.

6.4.5.2. Fomentar a oferta de bicicletas infantis adequadas em áreas que garantam a segurança na circulação.

6.4.6. Proporcionar a integração modal a partir do sistema de bicicletas compartilhadas.

6.4.6.1. Promover a oferta de bicicletas compartilhadas nos terminais e estações de transporte público coletivo, de forma a proporcionar a integração plena entre o sistema de transporte coletivo e os sistemas de bicicletas compartilhadas.

6.4.6.2. Incluir na política tarifária do transporte público o acesso aos sistemas de bicicletas compartilhadas.

6.4.7. Assegurar que a rede de bicicletas compartilhadas assuma seu caráter de serviço de interesse público e de acesso universal, incluindo idosos, deficientes e pessoas em condições de vulnerabilidade social.

6.4.7.1. Promover uma política tarifária inclusiva, garantindo o acesso ao sistema de bicicletas compartilhadas a todos, especialmente aos mais vulneráveis.

6.4.7.2. Criar políticas de incentivo para grupos específicos com grande potencial de uso ou para os quais a bicicleta pode oferecer benefícios adicionais para o acesso à cidade, como estudantes de ensino médio e superior, por exemplo.

6.4.7.3. Prever períodos flexíveis de utilização das bicicletas compartilhadas, de forma a contemplar diferentes perfis de usuários.



FOTO: Mariana Gil - WRI BRASIL



6.4.7.4. Constituir sistemas de prestação de serviços públicos de oferta de bicicletas.

6.4.8. Garantir a diversidade e a qualidade das bicicletas e equipamentos de suporte para operação do sistema.

6.4.8.1. Prever bicicletas equipadas com bons componentes e com manutenção periódica que as mantenha em plenas condições de uso.

6.4.9. Estimular a criação de sistemas comunitários de compartilhamento e oferta de bicicletas.

6.4.9.1. Promover sistemas de compartilhamento de bicicletas internos em equipamentos com fluxos e distâncias consideráveis, como campi universitários e grandes parques, integrados aos sistemas planejados para a cidade.

6.4.9.2. Construir modelos de gestão para promover a oferta de bicicletas em áreas vulneráveis.

6.4.10. Criar instrumentos para o planejamento e monitoramento dos sistemas de bicicletas compartilhadas com transparência dos dados.

6.4.10.1. Coletar e analisar dados de uso e trajetos de bicicletas compartilhadas.

6.4.11. Viabilizar financeiramente a operação e manutenção dos sistemas de bicicletas compartilhadas.

6.4.11.1. Fomentar para as cidades de menor porte, através de incentivos e subsídios, a viabilidade financeira.

6.4.12. Garantir uma regulamentação sustentável para promover sistemas de bicicletas compartilhadas

6.4.13. Incentivar a iniciativa privada para ampliar a oferta de bicicletas compartilhadas.

6.4.14. Criar instrumentos que facilitem o acesso a bicicleta própria através de doações, descontos e subsídios públicos.

REFERENCIAIS DOS DOCUMENTOS ORIENTADORES

Nova Agenda Urbana – NAU – artigos:

3; 4; 9; 11; 13b; 13e; 13f; 29; 34; 36; 37; 41; 47; 48; 50; 54; 66; 79; 92; 96; 98; 115; 116.

Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS:

ODS 3(3.6); ODS 5(5.5 e 5.a); ODS 10 (10.3); ODS 11(11.2 e 11.6); ODS 13 (13.b).

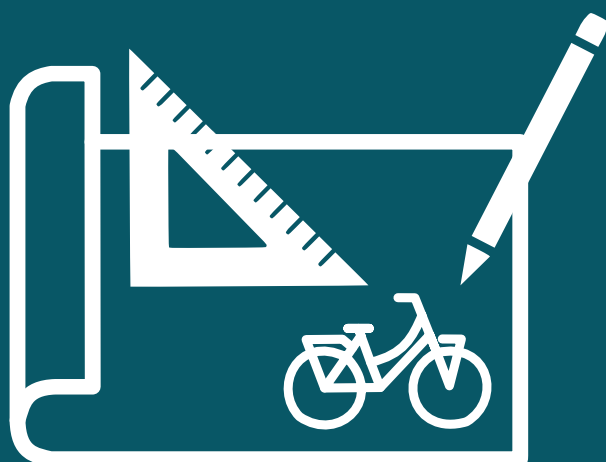
Plano Nacional de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS:

Metas Globais: 3, 4 e 6. Metas Específicas de Impacto: 1 e 2. Pilares: 1, 2 e 6.





EIXO B –
INFRAESTRUTURA
CICLOVIÁRIA



07. PLANEJAMENTO CICLOVIÁRIO INTEGRADO AO PLANEJAMENTO VIÁRIO

O Planejamento Cicloviário Integrado ao Planejamento Viário abrange os temas relacionados ao planejamento dos espaços viários, detalhando aspectos específicos do planejamento cicloviário. Esse eixo abrange o desenho de distribuição dos espaços da via, da infraestrutura cicloviária, as medidas físicas e operacionais necessárias para garantir maior segurança na circulação humana e de bens nas cidades e medidas de desestímulo ao uso dos modos individuais motorizados.



VISÃO

Alcançar cidades sustentáveis e inclusivas, com direito ao uso dos espaços viários e a circulação por todos, incluindo idosos, pessoas com deficiência, crianças, mulheres, pessoas trans e de diferentes raças e etnias.



DIRETRIZES

7.1. DIRETRIZES ESPECÍFICAS

7.1.1. Melhorar a qualidade do ar das cidades, através do planejamento viário com foco nos modos ativos e coletivos de baixa emissão de poluentes.

7.1.2. Planejar sistemas de mobilidade seguros, sustentáveis e equitativos, com o foco em diferentes perfis de usuários, reduzindo os impactos ambientais negativos.

7.1.3. Fortalecer o conhecimento em sistemas de mobilidade seguros, sustentáveis e inclusivos, com foco na bicicleta e sua integração com o sistema de transporte público coletivo.

7.1.4. Reduzir os impactos das mudanças climáticas, através do desestímulo do uso de transportes individuais motorizados.

7.1.5. Incentivar o uso da bicicleta nos deslocamentos urbanos.

7.1.6. Garantir a circulação segura e acessível por bicicletas em todo o território e nas rodovias.

7.1.7. Promover a redistribuição dos espaços viários, de forma a garantir equidade na circulação e permanência das pessoas que utilizam diferentes modos de transporte, considerando todos os perfis de usuários em todo o território.

7.1.8. Promover a integralidade do desenho urbano no planejamento viário, contemplando mobiliário adequado e acessível, sistemas confortáveis, seguros e sustentáveis de iluminação e paisagismo.



SUBTEMA

No PLANEJAMENTO CICLOVIÁRIO INTEGRADO AO PLANEJAMENTO VIÁRIO, o tema será detalhado em quatro subtemas: Planejamento Viário; Planejamento Ciclovário e Medidas de Segurança Viária; e Medidas de Desestímulo ao Uso do Automóvel.



7.2. Planejamento Viário

O Planejamento Viário é o instrumento que possibilita repensar a distribuição dos espaços viários, de forma a democratizar o uso do espaço de acordo com a hierarquia definida na Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), que indica a priorização dos modos ativos e do transporte coletivo na distribuição dos espaços e na circulação viária. O planejamento deve ainda adotar por referência o princípio de “Ruas Completas”.



OBJETIVOS

7.2.1. Desenhar o sistema viário priorizando sempre a segurança das pessoas, o transporte coletivo e por último os modos individuais motorizados.

7.2.1.1. Promover intervenções no sistema viário com foco no perfil de deslocamento dos usuários mais vulneráveis.

7.2.1.2. Garantir o desenho integral da via, promovendo sistemas seguros, acessíveis, e confortáveis e inclusivos para diferentes perfis de usuários

7.2.2. Promover espaços destinados a circulação exclusiva de pedestres e ciclistas.

7.2.2.1. Ampliar espaços de circulação de pedestres e ciclistas, priorizando as centralidades.



FOTO: Uirá Lourenço



7.2.2.2. Restringir os espaços de circulação para modos individuais motorizados, priorizando regiões centrais, centralidades e vias locais.

7.2.2.3. Ampliar áreas de circulação e permanência que contemplem sistemas de paisagismo, mobiliário urbano e iluminação orientados para a circulação e permanência dos modos ativos.

7.2.3. Redistribuir os espaços viários, garantindo a priorização da circulação dos sistemas de transporte público coletivos e da mobilidade ativa.

7.2.3.1. Garantir a redistribuição dos espaços viários de acordo com a hierarquia estabelecida na PNMU, em todas as regiões do território.

7.2.3.2. Redesenhar o sistema viário, ampliando áreas de circulação dos modos ativos e transporte coletivo, retirando áreas de circulação e estacionamento dos modos individuais motorizados.

7.2.3.3. Adequar o sistema viário estrutural, que abrange as vias de maior velocidade viária, de forma a priorizar os modos coletivos e ativos.

7.2.4. Garantir que as diretrizes viárias sejam compatíveis com as funções da via, tendo como foco a garantia da circulação segura e confortável das pessoas.

7.2.5. Favorecer a intermodalidade entre os meios de transporte coletivos e modos ativos.

7.2.6. Garantir que novas vias ou reformas prevejam obrigatoriamente implantação de estruturas cicloviária e de caminhabilidade.

7.2.6.1. Garantir que as novas vias tenham segurança para a circulação de bicicletas.

7.2.7. Promover modelos sustentáveis de pavimentação para os espaços de circulação e permanência.

7.2.7.1. Planejar intervenções viárias com o uso de pavimentos sustentáveis e que garantam condições adequadas, acessíveis e seguras para a circulação e permanência de pessoas.

7.2.8. Gerar dados e indicadores para planejamento e monitoramento da mobilidade.

7.2.8.1. Realizar pesquisas de demanda e origem-destino com metodologias que permitam observar e analisar todos os modos, especialmente os ativos, incluindo sua demanda reprimida, permitindo observar o padrão de viagens dos diferentes perfis de usuários do sistema viário.

7.2.8.2. Utilizar sistemas de monitoramento e controle contínuos de usuários, principalmente em áreas de maior atratividade.



7.3. Planejamento Ciclovário

O Planejamento Ciclovário é o mecanismo que possibilita repensar a promoção de espaços seguros e atrativos para circulação de ciclos, ou seja, bicicletas e triciclos, patins, patinetes e cadeiras de rodas. O planejamento deve ainda adotar por referência a constituição de Redes Ciclovárias, ou seja, estruturas conectadas que abranjam todo o território das vias urbanas, periurbanas, rurais e rodovias.



OBJETIVOS

7.3.1. Garantir que o planejamento das redes ciclovárias contemple todos os usos (transporte, esporte, lazer, logística, turismo...) da bicicleta.

7.3.1.1. Planejar, nas cidades e nas rodovias, infraestruturas específicas voltadas ao uso da bicicleta para esporte, turismo e lazer, que sejam integradas à infraestrutura para a mobilidade urbana.

7.3.1.2. Promover diferentes concepções de intervenções para inserção da bicicleta no sistema viário, atendendo diferentes finalidades potenciais de uso, como meio de transporte, esporte, lazer e turismo.

7.3.2. Garantir que o planejamento das redes ciclovárias contemple todas as pessoas que pedalam e cadeirantes.

7.3.2.1. Realizar o planejamento de intervenções que garantam a mobilidade por bicicleta nas regiões periféricas das cidades, atendendo todos os perfis de usuários e potenciais usuários.

7.3.3. Planejar infraestruturas operacionais, nos moldes das ciclofaixas de lazer, de caráter provisório e que abranja diferentes regiões das cidades.

7.3.4. Promover Redes Ciclovárias integradas aos modos de transporte público coletivo.

7.3.4.1. Implantar infraestrutura ciclovária para acesso direto a todos os terminais e estações de transporte público municipal, intermunicipal e interestadual, incluindo aeroportos.

7.3.5. Promover redes estruturais ciclovárias diretas, conectadas, lineares, contínuas, seguras e atrativas, que garantam a cobertura de todo o território da cidade.

7.3.5.1. Implantar infraestruturas ciclovárias separadas dos fluxos motorizados nas vias com maior velocidade viária.



7.3.5.2. Priorizar a implantação de conexões de infraestrutura cicloviária nas cidades que já possuem trechos de infraestrutura implantados.

7.3.5.3. Implantar ciclopasseiras que promovam conectividade da Rede Cicloviária, transpondo as barreiras físicas existentes nos territórios.

7.3.6. Promover Redes Cicloviárias intermunicipais nas rodovias existentes e novas rodovias, integrando as zonas de interesse lindeiras.

7.3.6.1. Criar instrumentos para que as intervenções em rodovias, assim como novas concessões ou prorrogação de contratos existentes, prevejam a implantação de infraestrutura cicloviária segura e atrativa.

7.3.7. Criar instrumentos orientadores do Planejamento Ciclovário, integrados aos planos municipais e estaduais.

7.3.8. Garantir que os Polos Geradores de Viagens promovam a integração com a Rede Cicloviária.

7.3.8.1. Implementação de infraestrutura cicloviária integrando Polos Geradores de viagens que conectem à Rede Cicloviária, de forma a mitigar os impactos viários causados pelos empreendimentos, e que fomentem o uso do modo.

7.3.9. Implantar infraestrutura cicloviária para acesso direto aos equipamentos de prestação de serviços voltados à educação, cultura, saúde, lazer, esportes, entre outros.

7.3.10. Gerar dados e indicadores para subsidiar o planejamento e monitoramento da rede cicloviária.

7.3.10.1. Elaborar pesquisas de ciclistas com objetivo de compreender as viagens com foco na mobilidade de pessoas e mercadorias e o padrão de utilização, considerando aspectos de gênero, idade e características étnico-raciais.



FOTO: Uirá Lourenço



7.4. Medidas de Segurança Viária

As medidas de Segurança Viária são intervenções físicas e operacionais que auxiliam na gestão e operação da circulação viária, ampliam a segurança na circulação dos diferentes modos e promovem o conhecimento e sensibilização por parte da população. O planejamento das medidas de Segurança Viária deve adotar o conceito da “Visão Zero”, ou seja, que nenhuma morte no trânsito é aceitável, sendo, portanto, fundamentais estabelecer medidas de redução de sinistros no sistema viário. A gestão de velocidades viárias deverá adotar parâmetros que avaliam a gravidade das ocorrências de acordo com as velocidades, e implantação de “Zonas 30”, que restringem a velocidade de 30 km/h como máxima nas áreas de grande atratividade para a mobilidade ativa, complementando a regulamentação de velocidade com intervenções físicas no sistema viário.



OBJETIVOS

7.4.1. Garantir a segurança viária na circulação de ciclistas em todo o território das cidades e nas rodovias.

7.4.1.1. Nas vias sem infraestrutura ciclovária separada dos veículos motorizados, adotar medidas para compatibilizar velocidades considerando a circulação de bicicletas e promover a sinalização viária de regulamentação e educação para todos os modos de transporte.

7.4.1.2. Ampliar áreas de circulação exclusivas de pedestres e bicicletas no sistema viário.

7.4.2. Zerar os sinistros com vítima e fatais no sistema viário.

7.4.3. Gerenciar o sistema viário, adotando medidas de redução das velocidades viárias e acalmamento de tráfego.

7.4.3.1. Realizar intervenções físicas permanentes, através de melhoria da geometria viária e elementos de sinalização, ao longo da via e nas travessias, priorizando os usuários mais vulneráveis.

7.4.3.2. Adotar medidas efetivas de padronização e regulamentação das velocidades viárias, nas cidades e rodovias, de forma a reduzir consideravelmente os sinistros de trânsito no sistema viário.

7.4.3.3. Orientar a circulação de todos os modos que circulam na via, garantindo a segurança de todos os usuários.

7.4.4. Promover áreas seguras e confortáveis no entorno de equipamentos de educação, cultura, saúde, lazer, esporte, entre outros, nos demais polos de atração de viagens e nos cruzamentos viários.



7.4.4.1. Criar zonas de trânsito seguro com medidas de acalmamento de tráfego no entorno de escolas e outros equipamentos de atração de viagens.

7.4.4.2. Adequar as interseções semaforizadas, garantindo tempo suficiente para que pessoas com quaisquer condições motoras possam efetuar a travessia segura.

7.4.5. Garantir a segurança na circulação de pessoas no entorno dos equipamentos de transporte público coletivo.

7.4.6. Reduzir a circulação de veículos individuais motorizados em vias locais e vias com alto fluxo de pedestres e ciclistas.

7.4.7. Garantir medidas físicas e operacionais nos locais de ocorrência de trânsito, visando ampliar a segurança das pessoas.

7.4.7.1. Realizar auditoria nos locais de ocorrências com vítima e fatais, indicando medidas efetivas que garantam a segurança para os usuários da via, priorizando pedestres e ciclistas.

7.4.8. Promover a adoção de sistemas seguros no trânsito, com uso de dados e gestão integrada de informações para monitoramento e fiscalização.

7.4.9. Criar estudos sobre dados dos sinistros de trânsito que possibilitem avaliar diferentes modos de transporte, com perfil dos infratores e vítimas, classificando, no mínimo, por raça, gênero e faixa etária, buscando compreender suas causas. Criar programas de fiscalização integrados aos sistemas seguros e intervenções físicas no sistema viário.

7.4.9.1. Garantir a transparência e publicidade aos dados e informações sobre sinistros, lesões e mortes no trânsito, permitindo o controle social e o acúmulo científico sobre o tema.

7.4.10. Promover medidas de intervenções temporárias, através do urbanismo tático e outras ações, a fim de referenciar parâmetros de segurança e qualificar os espaços de circulação e permanência.



FOTO: Uirá Lourenço



7.5. Medidas de Desestímulo aos Modos Individuais Motorizados

As medidas de desestímulo aos modos individuais motorizados são intervenções físicas e operacionais que auxiliam na gestão da circulação viária e que possibilitam ampliar os espaços para uso dos modos ativos e coletivos. O planejamento das medidas de desestímulo deve promover o uso racional dos modos individuais motorizados e a redistribuição dos espaços viários para outros usos, com foco na circulação e permanência de pessoas.



OBJETIVOS

7.5.1. Priorizar os espaços viários para as viagens dos modos ativos e transporte público coletivo, reduzindo espaços de circulação e estacionamento dos veículos individuais motorizados.

7.5.2. Ampliar os investimentos e recursos físicos e humanos para intervenções no transporte público coletivo e nos modos ativos.

7.5.2.1. Ampliar recursos físicos e financeiros para incentivar o uso do transporte público e o uso da bicicleta em todas as regiões das cidades.

7.5.2.2. Ampliar e qualificar os sistemas de transporte público coletivo e criar políticas tarifárias que atraiam novos usuários.

7.5.3. Reduzir investimentos em recursos financeiros, físicos e humanos para intervenções que tenham como foco exclusivamente a mobilidade individual motorizada.

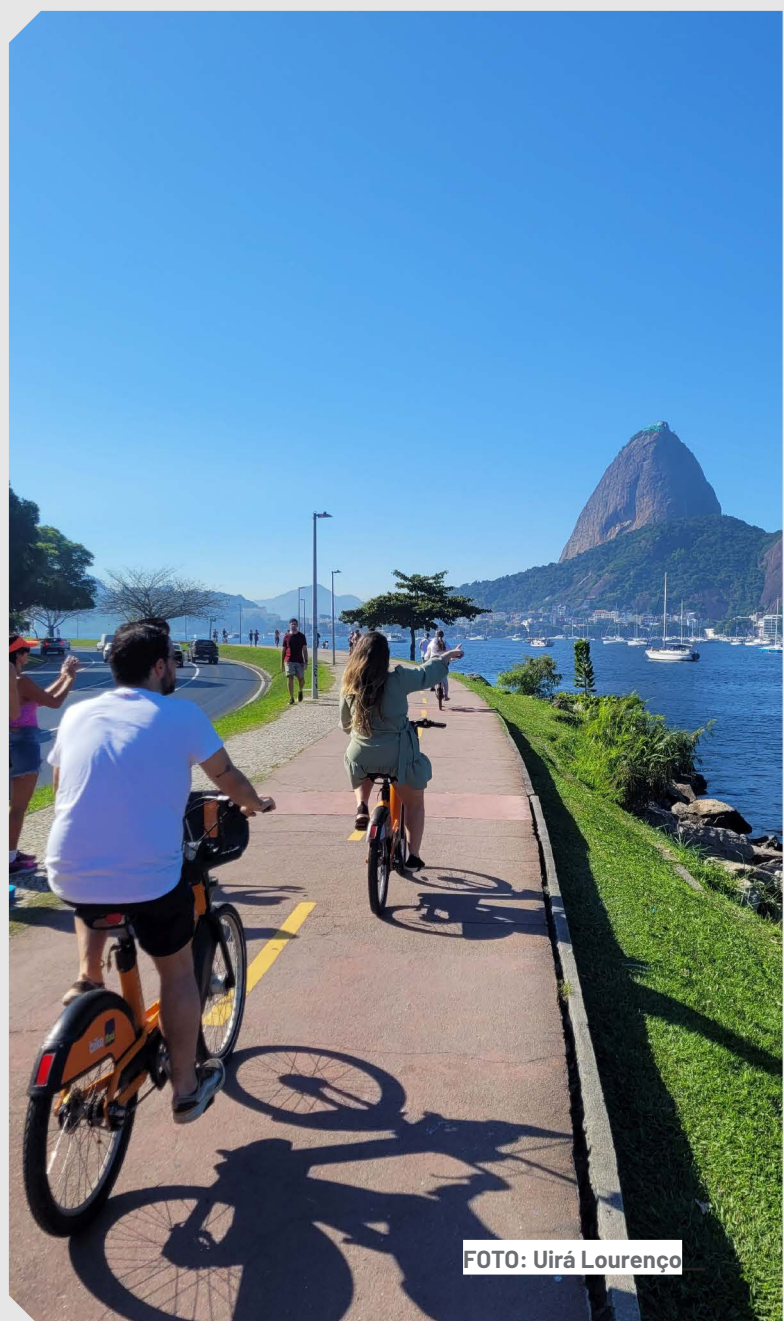


FOTO: Uirá Lourenço



7.5.4. Criar instrumentos para onerar o uso de veículos que não exerçam funções essenciais para as cidades, como contrapartida aos danos ambientais e sociais gerados.

7.5.4.1. Ampliação dos instrumentos de precificação do uso dos espaços viários pelos modos individuais motorizados.

7.5.5. Destinar os recursos advindos da taxaço sobre o uso de veículos motorizados para a promoção da mobilidade ativa e do transporte público coletivo.

7.5.6. Efetuar a gestão de demanda por viagens.

7.5.6.1. Gerenciar o padrão de mobilidade das pessoas.

7.5.6.2. Reduzir o uso de veículos motorizados na gestão pública para mobilidade de pessoas e transporte de bens e mercadorias.

7.5.7. Difundir a implantação de zonas com diferentes níveis de restrição ao uso de transportes individuais motorizados.

7.5.7.1. Criar zonas de restrição para circulação de transportes individuais motorizados.

REFERENCIAIS DOS DOCUMENTOS ORIENTADORES

Nova Agenda Urbana – NAU – artigos:

4; 9; 11; 13 b; 13 c; 13 f; 15 c; 34; 37; 41; 48; 50; 52; 53; 54; 52; 88; 92; 94; 97; 98; 100; 102; 113; 114; 117; 156; 157.

Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS:

ODS 3 (3.6); ODS 5 (5.5, 5.a e 5.c); ODS 10 (10.3); ODS 11 (11.2, 11.6 e 11.7).

Plano Nacional de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS:

Metas Globais: 3, 4 e 6. Metas Específicas de Impacto: 1 e 2. Pilares: 1, 2 e 6.





08. PROJETOS CICLOVIÁRIOS INTEGRADOS AOS PROJETOS VIÁRIOS

A elaboração de Projetos Cicloviários integrados aos Projetos Viários abrange os temas relacionados aos aspectos técnicos do desenho da via, a partir do conceito de “Ruas Completas” e da redistribuição dos espaços viários, detalhando aspectos relevantes em relação ao provimento de infraestrutura cicloviária que garanta maior segurança na circulação humana e de bens nas cidades e reforça os manuais e normas que precisam ser revisados ou consolidados para garantir maior qualidade aos técnicos que elaboram os projetos.



VISÃO

Atingir a excelência no desenvolvimento de projetos cicloviários integrados aos projetos viários por técnicos capacitados e com participação social, priorizando o desenho urbano para os modos de transporte público coletivo, a pé e por bicicleta, considerando todos os usuários da via, incluindo idosos, pessoas com deficiência, crianças, mulheres e a diversidade étnico racial



DIRETRIZES

8.1. DIRETRIZES ESPECÍFICAS

- 8.1.1.** Promover desenho viário seguro, confortável e inclusivo para todos os perfis de usuários.
- 8.1.2.** Garantir que as intervenções de desenho viário priorizem a circulação plena, acessível e segura dos modos ativos em todo o sistema viário, contemplando os diversos tipos e modelos de bicicletas.
- 8.1.3.** Promover a redistribuição dos espaços viários, de forma a garantir equidade nos espaços de circulação e permanência das pessoas que utilizam diferentes modos de transporte.
- 8.1.4.** Promover a integralidade do desenho urbano no planejamento viário, contemplando mobiliário adequado e acessível, sistemas de iluminação e paisagismo e sinalização de orientação para a circulação dos modos de transporte.
- 8.1.5.** Melhorar a qualidade do ar das cidades, através da elaboração de projetos viários com foco nos modos ativos e transporte público coletivo de baixa emissão de poluentes.
- 8.1.6.** Proporcionar o desenho viário que promova o uso de energias renováveis.
- 8.1.7.** Fortalecer o conhecimento em sistemas de mobilidade sustentáveis e inclusivos.
- 8.1.8.** Garantir a participação social nos processos de desenvolvimento de projetos viários, incluindo diferentes atores sociais: sociedade civil organizada, setor privado, crianças, idosos, deficientes, considerando a representatividade étnico-racial e de gênero.



SUBTEMAS

Em PROJETOS CICLOVIÁRIOS INTEGRADOS AOS PROJETOS VIÁRIOS, o tema será detalhado em dois subtemas: Desenvolvimento de Projetos Viários; e Desenvolvimento dos Projetos Ciclovários



8.2. Desenvolvimento de Projetos Viários

Os projetos viários consistem no desenho dos espaços viários, que definem os espaços de circulação dos modos de transporte e os espaços destinados às políticas de estacionamento, locação de mobiliário urbano e paisagismo. O desenho viário deve promover vias seguras para circulação de bicicletas, considerando por princípio que a bicicleta é um veículo com direito de circulação em todo o sistema viário, salvo restrições do órgão gestor. Os projetos viários devem, pelas diretrizes do planejamento viário, adotar por referência o princípio de “Ruas Completas”.



OBJETIVOS

8.2.1. Redesenhar o sistema viário, ampliando áreas de circulação e permanência dos modos ativos e transporte coletivo, retirando áreas de circulação e estacionamento dos modos individuais motorizados.

8.2.1.1. Ampliar espaços de circulação de pedestres e ciclistas em regiões centrais, centralidades e áreas residenciais de alta densidade populacional.

8.2.1.2. Restringir os espaços de circulação para modos individuais motorizados, priorizando regiões centrais, centralidades e vias locais.

8.2.1.3. Promover o redesenho viário em todas as regiões do território, incluindo as áreas de maior vulnerabilidade social.



FOTO: Mariana Gil-WRI Brasil



8.2.1.4. Implantar medidas de redução de larguras de faixas de rolamento, quando possível, e elementos de separação ou segregação em vias largas ou que gerem conflito na circulação dos diferentes modos de transporte.

8.2.2. Promover soluções de projeto confortáveis, duráveis, sustentáveis e seguras para a circulação de pedestres e ciclistas.

8.2.2.1. Projetar o viário com pavimentos sustentáveis e que garantam condições adequadas, acessíveis e seguras para a circulação de pessoas.

8.2.2.2. Criar parâmetros de projetos viários no entorno de equipamentos de alto fluxo de pedestres, como escolas e centros comerciais.

8.2.2.3. Adotar parâmetros de largura de calçadas de acordo com o uso do solo e função da via.

8.2.3. Garantir o desenho integral da via, promovendo sistemas seguros, acessíveis e confortáveis com mobiliário, iluminação e paisagismo.

8.2.3.1. Incorporar ao projeto viário a implantação de arborização ao longo do sistema viário em vias urbanas e rodovias, incluindo arborização com espécies nativas adequadas e jardins de chuva.

8.2.4. Garantir a segurança na circulação das pessoas ao longo das vias e rodovias, incluindo suas travessias, considerando as características físicas de todos os usuários da via.

8.2.4.1. Adequar o desenho viário nos trechos conurbados de rodovias, com o foco na circulação das pessoas.

8.2.4.2. Adequar a geometria das travessias, ampliando sempre que possível a largura das calçadas, reduzindo raios de giro muito acentuados e diminuindo as distâncias de travessias.

8.2.4.3. Revisar os padrões de guias rebaixadas, ampliando sua largura para garantir maior conforto e segurança para pessoas com restrições de locomoção.

8.2.4.4. Garantir a travessia completa, segura e confortável dos ciclistas e pedestres, adequando os locais com semáforos para atender o tempo necessário para a travessia, considerando como referência as pessoas com mobilidade reduzida.



FOTO: Sérgio Trentini-WRI Brasil



8.2.4.5. Criar parâmetros para a definição de distâncias máximas de travessias em vias urbanas e em rodovias.

8.2.4.6. Ampliar o número de travessias em nível nas vias urbanas e rodovias, eliminando sempre que possível as travessias em desnível.

8.2.5. Promover desenho viário integrado ao modelo de gestão das velocidades viárias, contemplando medidas físicas no sistema viário.

8.2.5.1. Adotar elementos físicos e sinalização que promovam a redução da velocidade nas vias, de acordo com suas características físicas e operacionais.

8.2.6. Garantir a sinalização viária para a comunicação e promoção da segurança de todos os modos de transporte que circulam na via, e não somente para os modos motorizados.

8.2.6.1. Elaborar projetos de sinalização de orientação de tráfego para todos os modos de transporte.

8.2.6.2. Ampliar os dispositivos de sinalização viária, avaliando novos modelos, como os adotados em diferentes experiências internacionais.

8.2.6.3. Revisar os manuais de sinalização horizontal, vertical, semaforica e dispositivos de segurança, de forma a promover a priorização na circulação dos modos ativos, e que considere as características de municípios de diferentes portes.

8.2.7. Proporcionar referências técnicas adequadas para municípios de diferentes portes, considerando suas características locais.

8.2.7.1. Promover a publicização das referências técnicas que possibilitem o acesso por técnicos de todos os municípios brasileiros.

8.2.7.2. Divulgar as boas práticas de projetos viários que priorizam os sistemas de transporte público coletivo e os modos ativos.

8.2.8. Adotar medidas de acalmamento de tráfego, que reduzam a velocidade dos veículos na via e que ampliem a segurança na circulação dos ciclistas.



FOTO: Frederico Souza



8.3. Desenvolvimento de Projetos Ciclovários

Os projetos ciclovários consistem no desenho dos espaços à circulação dos ciclos, ou seja, bicicletas e triciclos, patins, patinetes e cadeiras de rodas. Os projetos são elaborados com a finalidade de constituir a Rede Ciclovária, ou seja, estruturas conectadas que ligam todas as regiões das cidades e as rodovias. É, portanto, fundamental que o projeto ciclovário contemple a estrutura ao longo das vias e as travessias, integrando os elementos do sistema viário e mobiliário urbano.



OBJETIVOS

8.3.1. Promover desenho ciclovário seguro, confortável e inclusivo para todos os perfis de ciclistas (transporte, lazer, esporte, ciclogística, entre outros), além de cadeirantes.

8.3.1.1. Adotar medidas de acalmamento de tráfego integradas aos projetos ciclovários, que reduzam a velocidade dos veículos na via e que ampliem a segurança na circulação dos ciclistas.

8.3.1.2. Revisar os padrões de dimensionamento da infraestrutura ciclovária, garantindo a circulação por todos os tipos de bicicleta de transporte de pessoas, bens e mercadorias.

8.3.1.3. Avaliar as infraestruturas ciclovárias existentes, adequando o projeto para possibilitar a circulação de todos os modelos de triciclos e bicicletas.

8.3.1.4. Promover o desenho de acessibilidade plena para acesso e circulação em todas as infraestruturas ciclovárias da Rede Ciclovária.

8.3.2. Desenhar conexões ciclovárias que integrem com o transporte público e acessam equipamentos de interesse em todo o território.

8.3.3. Estabelecer parâmetros técnicos para o projeto ciclovário de acordo com sua finalidade de uso, considerando a largura da estrutura, separação dos outros modos de transporte e fluxos, sinalização de orientação, entre outros.

8.3.3.1. Definir modelos de separação e segregação mais eficientes, para garantir a segurança na circulação dos públicos mais vulneráveis e de ciclistas com menor habilidade.



8.3.4. Garantir referências técnicas adequadas para elaboração de projetos ciclovias que atendam municípios de diferentes portes e suas características locais.

8.3.4.1. Revisar os manuais de projetos ciclovias, consolidando um conteúdo técnico baseado em boas práticas e que promova a mobilidade por bicicleta segura para municípios de diferentes portes e respeitando suas características locais.

8.3.4.2. Criar instrumentos de divulgação das referências técnicas de forma a possibilitar o acesso aos parâmetros de projeto ciclovias por técnicos de diferentes municípios brasileiros.

8.3.5. Monitorar e avaliar as intervenções ciclovias, possibilitando adequações e melhorias nas infraestruturas.

8.3.5.1. Avaliar periodicamente os parâmetros de projeto adotados, incorporando novos referenciais que ampliem a segurança e respeito por todos os modos que circulam na via.

8.3.5.2. Realizar controle de qualidade dos projetos ciclovias.

8.3.5.3. Definir indicadores de avaliação dos projetos ciclovias, sua inserção no desenho viário e segurança na circulação em relação a outros modos.



FOTO: Frederico Souza



8.3.6. Garantir que o desenho ciclovário seja elaborado de acordo com os parâmetros urbanísticos, funcionalidade das vias e velocidades viárias.

8.3.6.1. Estabelecer as tipologias de tratamento ciclovário de acordo com o uso do solo, hierarquia viária e velocidade regulamentada.

8.3.7. Garantir o padrão de qualidade dos materiais a serem utilizados na elaboração de projetos.

8.3.7.1. Elaborar projetos ciclovários com materiais duráveis, de fácil manutenção e que garantam a visibilidade plena dos ciclistas e dos demais modos da via, ao longo das vias e travessias.

8.3.8. Garantir travessias seguras e confortáveis nas interseções ciclovárias, adequando os tempos de travessia de forma a priorizar a circulação dos ciclistas.

8.3.8.1. Elaborar projetos de travessias que garantam o tempo de circulação dos ciclistas sem conflitos com outros modos de transporte.

8.3.8.2. Adequar as travessias semaforizadas, implantando focos específicos para a circulação de ciclistas.

REFERENCIAIS DOS DOCUMENTOS ORIENTADORES

Nova Agenda Urbana – NAU – artigos:

3; 4; 9; 11; 13b; 15a; 82; 92; 96; 97; 100; 102; 109; 113; 114; 137; 142.

Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS:

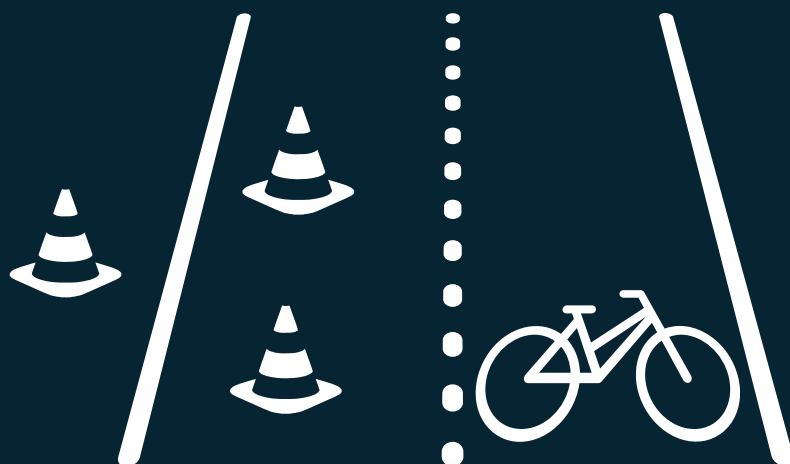
ODS 3 (3.6); ODS 5 (5.5 e 5.a); ODS 11 (11.2, 11.3, 11.6 e 11.7).

Plano Nacional de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS:

Metas Globais: 3, 4 e 6. Metas Específicas de Impacto: 1 e 2. Pilares: 1, 2 e 6.



FOTO: Rodrigo Capote - WRI Brasil



09. IMPLANTAÇÃO E MANUTENÇÃO DA INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA

A Implantação e Manutenção da Infraestrutura Ciclovária consiste na execução de obras viárias e sinalização, que garantam a circulação segura dos ciclistas e orientem os condutores de todos os modos a priorizar a circulação de pedestres ciclistas no sistema viário. As obras consistem em adequações geométricas na via, ou adequação das condições do pavimento para eliminar barreiras e eliminar riscos. A sinalização consiste nos elementos de pintura e dispositivos de separação, regulamentando a circulação, a orientação da infraestrutura em locais com estruturas exclusivas e da existência de ciclistas nas vias, quando as soluções foram de tráfego compartilhado.



VISÃO

Atingir a excelência na execução dos serviços de implantação, manutenção de obras e sinalização de infraestrutura ciclovária, promovendo vias seguras para todos os perfis de ciclistas, e garantindo o respeito dos condutores dos demais modos que utilizam o sistema viário.



DIRETRIZES

9.1. DIRETRIZES ESPECÍFICAS

9.1.1. Garantir que as intervenções para execução e manutenção das vias priorizem a circulação plena, acessível e segura dos ciclistas em todo o sistema viário, contemplando os diversos tipos e modelos de bicicletas.

9.1.2. Garantir a qualidade nos serviços de execução e manutenção da infraestrutura ciclovária em todo o território das cidades, rodovias e estradas.

9.1.3. Promover a articulação entre os atores envolvidos na elaboração de projetos e execução das intervenções.

9.1.4. Promover qualificação técnica dos atores envolvidos nos processos de execução e manutenção das infraestruturas ciclovárias.

9.1.5. Assegurar a prestação de serviços contínuos de execução e manutenção das infraestruturas ciclovárias.

9.1.6. Garantir o monitoramento e avaliação de qualidade de forma permanente das infraestruturas ciclovárias.

9.1.7. Promover a manutenção permanente das infraestruturas ciclovárias.



SUBTEMAS

Na IMPLANTAÇÃO E MANUTENÇÃO DA INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA, o tema será detalhado em três subtemas: Qualidade na Execução dos Serviços; Gestão da Execução dos Serviços; e Monitoramento e Avaliação dos Serviços de Execução.



9.2. Qualidade na Execução dos Serviços

A qualidade na execução de serviços de implantação e manutenção da infraestrutura ciclovária consiste na indicação dos parâmetros mínimos necessários para o fornecimento de materiais e execução das intervenções. São atividades fundamentais para garantir a atratividade e segurança na circulação de todos os perfis de usuários no sistema viário.



OBJETIVOS

9.2.1. Garantir materiais resistentes, duráveis, confortáveis, inovadores e sustentáveis para a execução e manutenção das infraestruturas ciclovárias.

9.2.1.1. Estabelecer referências técnicas de forma a estimular novos materiais resistentes e duráveis que garantam segurança na circulação dos ciclistas.

9.2.1.2. Consolidar referências normativas dos materiais utilizados para execução e manutenção das infraestruturas ciclovárias, e estabelecer referências para materiais que não tenham normas específicas.

9.2.1.3. Elaborar intervenções experimentais que possibilitem a avaliação e inserção de novos materiais adequados à circulação dos ciclistas e que aumentem a visibilidade das estruturas para os condutores de veículos motorizados.

9.2.1.4. Estimular a indicação de boas práticas que focam em materiais inovadores e que garantam a segurança, de forma a possibilitar a replicabilidade e inclusão em novos projetos.

9.2.2. Garantir a qualidade dos serviços de implantação e manutenção da infraestrutura ciclovária.

9.2.2.1. Definir manuais de procedimentos e métodos para prestação dos serviços de execução e manutenção para as infraestruturas ciclovárias.

9.2.2.2. Definir indicadores de qualidade para os serviços de execução e de manutenção das infraestruturas ciclovárias.

9.2.2.3. Garantir a qualidade nas condições de pavimento antes de realizar os serviços de sinalização viária.



9.2.2.4. Facilitar o acesso às normas técnicas por todos os gestores que atuam em projetos e execução de intervenções no sistema viário.

9.2.3. Garantir a regularidade dos serviços de rotina na manutenção da infraestrutura ciclovitária.

9.2.3.1. Considerar os serviços de rotina nas infraestruturas ciclovitárias, como limpeza e capina, como elementos de qualidade e de execução permanente.

9.2.4. Garantir a articulação dos atores envolvidos no projeto, na execução e na manutenção das infraestruturas ciclovitárias.

9.2.4.1. Criar fluxos contínuos de troca de informações entre os processos de execução, manutenção e elaboração de projetos.

9.2.5. Promover qualificação de técnicos e gestores envolvidos nos processos de execução e manutenção das infraestruturas ciclovitárias.

9.2.5.1. Promover atividades de qualificação técnica que ampliem o conhecimento dos atores envolvidos no processo de execução de obras civis e sinalização ciclovitária.



FOTO: Paula Tanscheit-WRI Brasil



9.3. Gestão da Execução dos Serviços

A Gestão da Execução dos Serviços consiste na coordenação, planejamento e acompanhamento dos serviços de implantação e manutenção da infraestrutura ciclovária. Tem por objetivo garantir a qualidade na realização dos serviços, a capacidade técnica adequada para acompanhamento e os recursos físicos e financeiros necessários para efetivar as ações de forma permanente.



OBJETIVOS

9.3.1. Garantir regularidade na execução de serviços de implantação e manutenção da infraestrutura ciclovária.

9.3.1.1. Estabelecer o planejamento para a execução dos serviços de implantação e manutenção, de forma a garantir a regularidade na prestação de serviços.

9.3.1.2. Assegurar fonte contínua de recursos para implantação e manutenção das infraestruturas ciclovárias.

9.3.1.3. Programar serviços de manutenções periódicas para obras e sinalização ciclovárias.

9.3.2. Garantir a gestão integrada entre diferentes órgãos da gestão pública que executam as infraestruturas ciclovárias.

9.3.2.1. Criar instrumentos de articulação institucional entre os diferentes órgãos da gestão pública envolvidos na implantação e manutenção das infraestruturas ciclovárias.

9.3.2.2. Contemplar como escopo da execução dos serviços elementos da infraestrutura ciclovária, integrando as intervenções de pavimento e equipamentos de apoio, como paraciclos.

9.3.3. Promover qualificação de técnicos e gestores envolvidos nos processos de implantação e manutenção das infraestruturas ciclovárias.

9.3.3.1. Qualificar equipe técnica no planejamento, monitoramento e fiscalização dos serviços de implantação e manutenção das infraestruturas ciclovárias.

9.3.3.2. Criar instrumentos de divulgação das referências técnicas de forma a possibilitar o acesso aos parâmetros de projeto ciclovário por técnicos de diferentes municípios brasileiros.

9.3.4. Estabelecer parâmetros de qualidade e desempenho para implantação e manutenção da infraestrutura ciclovária.



9.3.4.1. Criar parâmetros de priorização das intervenções de implantação e manutenção das infraestruturas ciclovárias.

9.3.4.2. Incluir indicadores de qualidade na elaboração dos contratos de fornecimento de material, assim como na prestação dos serviços de implantação e manutenção.

9.3.4.3. Realizar auditorias relacionadas aos parâmetros de segurança viária, possibilitando novos parâmetros de qualidade para a infraestrutura ciclovária.

9.3.5. Criar subsídios técnicos para avaliar ganhos e qualificar os investimentos para execução dos serviços.

9.3.5.1. Elaborar inventário do uso de recursos públicos em manutenção do espaço viário destinado aos modos motorizados e comparar com o custo da manutenção da infraestrutura ciclovária.

9.3.6. Garantir a transparência dos serviços de implantação e manutenção.

9.3.7. Promover a capacitação e inclusão de pessoas em situação de vulnerabilidade para integrar equipes de prestação de serviços na execução, tanto pelo Poder Público, quanto por contrato.

9.3.7.1. Integrar pessoas em situação de vulnerabilidade para compor as equipes de execução.



FOTO: Frederico Souza



9. 4. Monitoramento e Avaliação dos Serviços de Execução

O Monitoramento e a Avaliação da execução dos serviços de implantação e manutenção da infraestrutura cicloviária consistem na definição de indicadores de acompanhamento e avaliação de todo o processo executivo. Possibilita estabelecer referências para novos elementos e padrões de projeto, métodos executivos e regularidade de programações de intervenções no sistema viário.



OBJETIVOS

9.4.1. Monitorar e avaliar a qualidade das infraestruturas cicloviárias implantadas.

9.4.1.1. Utilizar tecnologias de informação e comunicação para coleta e sistematização das informações.

9.4.1.2. Criar sistemas de controle de informações georreferenciados.

9.4.1.3. Constituir um índice nacional de avaliação da qualidade das infraestruturas implantadas, que contemple diferentes portes de cidades.

9.4.1.4. Incorporar instrumentos de monitoramento na execução da infraestrutura cicloviária, como contadores de ciclistas.

9.4.1.5. Definir critérios para hierarquização dos serviços de manutenção, como tempo de implantação, contagem de ciclistas e outros parâmetros da segurança viária.

9.4.2. Estabelecer parâmetros de qualidade e desempenho para execução e manutenção da infraestrutura cicloviária.

9.4.2.1. Incluir indicadores de qualidade na elaboração dos contratos de fornecimento de material, assim como na prestação dos serviços de execução e manutenção.

9.4.2.2. Criar indicadores de desempenho para serem monitorados após a implantação de novas infraestruturas.

9.4.3. Quantificar ganhos obtidos com o investimento de infraestrutura cicloviária.

9.4.3.1. Levantar e divulgar dados dimensionáveis de ganhos gerados pela infraestrutura cicloviária, como aumento do número de vendas do comércio nas vias implantadas, redução da violência pública, redução de gastos ambientais e saúde, entre outros.

REFERENCIAIS DOS DOCUMENTOS ORIENTADORES

Nova Agenda Urbana – NAU – artigos:

4; 9; 11; 13b; 37; 48; 53; 55; 67; 92; 100; 118; 119.

Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS:

ODS 3 (3.6); ODS 10 (10.3); ODS 11 (11.6).

Plano Nacional de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS:

Metas Globais: 3, 4 e 6. Metas Específicas de Impacto: 1 e 2. Pilares: 1, 2 e 6.





EIXO C – BICICLETA MOVIMENTA A ECONOMIA

A bicicleta tem uma grande capacidade de movimentar a economia, gerar empregos e renda através da sua inserção e estímulo em diversos setores. Neste eixo abordamos três temas essenciais para que a bicicleta tenha o seu potencial desenvolvido: **Cicloturismo; Logística Sustentável e Geração de Emprego e Renda;** e **Fabricação, Importação e Consumo Sustentável da Bicicleta.** São apresentados objetivos que tem a capacidade de promover, potencializar e efetivar políticas públicas que favoreçam o potencial da bicicleta de gerar desenvolvimento sustentável através do turismo, das entregas, de serviços associados à (e através da) bicicleta e toda a cadeia produtiva, desde a produção a venda da bicicleta.



EIXO C - BICICLETA
MOVIMENTA A
ECONOMIA



10. CICLOTURISMO

O Cicloturismo tem o potencial de promover o turismo sustentável e comunitário, movimentando a economia local e regional. Ele pode acontecer em áreas rurais, áreas de preservação ambiental e em trilhas fora da estrada, permitindo o acesso a atrativos naturais, contato com a comunidade e cultura local. Também pode acontecer em áreas urbanas, oferecendo uma vivência diferenciada no contato com a cidade e atrativos turísticos locais. Além disso, ele pode ocorrer na viagem entre cidades, estados, países e continentes, proporcionando uma forma singular de se relacionar com o tempo, o ambiente, a cultura e as pessoas.



VISÃO

Promover o cicloturismo como atividade econômica e cultural, garantindo políticas públicas de estímulo que promovam a sustentabilidade, a geração de renda, a promoção da cultura local e o turismo sustentável e comunitário.



DIRETRIZES

10. 1. DIRETRIZES ESPECÍFICAS

10.1.1. Estimular o desenvolvimento e implantação de rotas cicloturísticas.

10.1.2. Consolidar a política de cicloturismo nos planos urbanísticos e turísticos.

10.1.3. Promover o cicloturismo nas unidades de conservação e áreas de proteção, considerando sempre o uso sustentável desses locais.

10.1.4. Promover o desenvolvimento de áreas rurais a partir do cicloturismo.

10.1.5. Promover políticas de incentivo ao cicloturismo, para a atuação, aquisição de equipamentos e formação de profissionais para a promoção do cicloturismo.

10.1.6. Implantar infraestrutura cicloviária de circulação (ciclovias, ciclofaixas e rotas de bicicleta) e de apoio ao ciclista para as rotas de cicloturismo.

10.1.7. Prover informações e sinalização nas rotas de cicloturismo.

10.1.8. Estimular o desenvolvimento de serviços públicos e privados para atendimento ao cicloturista.



SUBTEMAS

Em CICLOTURISMO, o tema será detalhado em Desenvolvimento e Promoção do Cicloturismo.

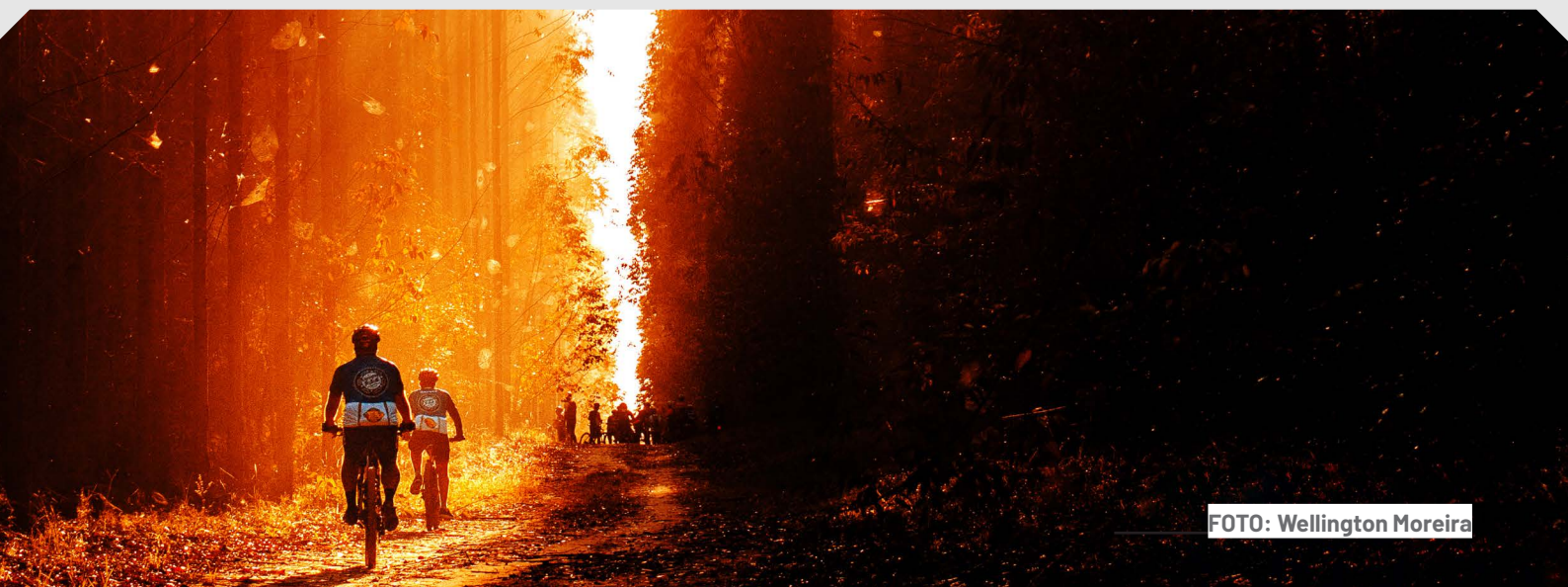


FOTO: Wellington Moreira



10.2. Desenvolvimento e Promoção do Cicloturismo

10.2.1. Incluir o cicloturismo como estratégia do Programa de Regionalização do Turismo.

10.2.2. Incluir o cicloturismo nos planos nacionais, estaduais e municipais de turismo.

10.2.3. Promover o cicloturismo em parques municipais, estaduais e nacionais.

10.2.4. Promover o planejamento de rotas cicloturísticas nas cidades a partir de iniciativas locais.

10.2.5. Promover conexões cicloviárias entre pontos e áreas turísticas da cidade.

10.2.6. Incluir as rotas de cicloturismo locais nos planos urbanísticos, especialmente nos planos de bairro, de forma a consolidá-las.

10.2.7. Implantar rotas urbanas e rurais de cicloturismo que abranjam diversas escalas do território.

10.2.8. Qualificar as faixas de domínio de sistemas de transporte, de redes de serviços, cursos d'água e áreas de proteção, para que se tornem rotas de lazer e cicloturismo.

10.2.9. Promover estacionamentos de bicicletas e equipamentos de apoio ao ciclista, como vestiários, oficinas mecânicas e cafés, nas áreas turísticas.

10.2.10. Promover sinalização de orientação nas rotas de cicloturismo, indicando pontos de interesse cicloturístico.

10.2.11. Estimular a criação de serviços ao longo das rotas e nas áreas de cicloturismo, como hospedagem e alimentação.

10.2.12. Promover políticas de financiamento e fomento para acesso a recursos para operadores do cicloturismo, especialmente àqueles que atuam em territórios vulneráveis.

10.2.13. Promover o financiamento de frotas de bicicleta para atividades turísticas.

10.2.14. Qualificar operadores de cicloturismo local.

REFERENCIAIS DOS DOCUMENTOS ORIENTADORES

Nova Agenda Urbana – NAU – artigos:

10; 11; 12; 13; 14; 15; 22; 25; 26; 27; 34; 37; 38; 44; 45; 47; 50; 51; 53; 56; 57; 58; 59; 60; 63; 68; 79; 80; 90; 95; 96; 100; 101; 113; 114; 115; 118; 149.

Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS:

ODS 1(1,4); ODS 2(2.3); ODS 3(3.6 e 3.9); ODS 8(8.3 e 8.9); ODS 10(10.1, 10.2 e 10.3), ODS 11(11.2, 11.4, 11.6, 11.7 e 11.a); ODS 12(12.b); ODS 13(13.2 e 13.b); ODS 15(15.1 e 15.5).

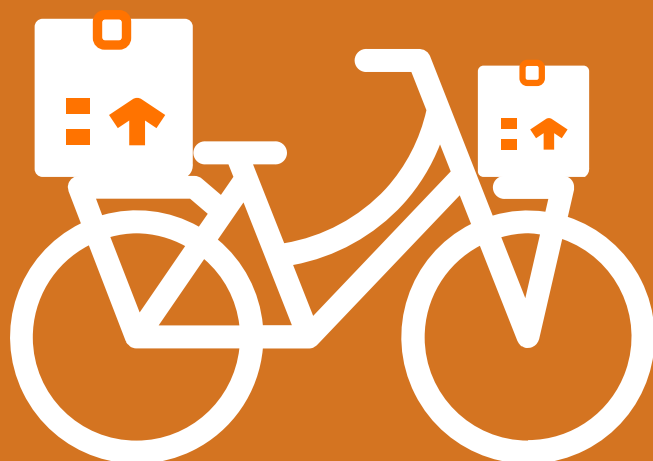
Plano Nacional de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS:

Metas Globais: 3 e 4. Metas Específicas de Impacto: 1 e 2. Pilar: 2.





EIXO C – BICICLETA
MOVIMENTA A
ECONOMIA



11. LOGÍSTICA SUSTENTÁVEL E GERAÇÃO DE EMPREGO E RENDA

A Logística Sustentável e Geração de Emprego e Renda consiste na adoção de bicicletas e triciclos, a propulsão humana ou eletricamente assistidos, no transporte de bens e de mercadorias e prestação de serviços. Os efeitos dessa política não só impactam positivamente a qualidade ambiental e o uso do sistema viário, como também, aliada às políticas de trabalho, pode ser, junto a outros serviços, uma ferramenta de geração de emprego e renda.



VISÃO

Promover o desenvolvimento econômico sustentável e socialmente justo, empregando soluções limpas de transportes de bens e mercadorias. Incentivar a criação de novos serviços e mercados a partir da bicicleta, garantindo a justa relação entre empregador e empregado e estimulando a autonomia e valorização dos trabalhadores.



DIRETRIZES

11. 1. DIRETRIZES ESPECÍFICAS:

- 11.1.1. Promover a logística sustentável através do uso de bicicletas e triciclos no transporte de bens e mercadorias.
- 11.1.2. Reduzir o volume de veículos motorizados de cargas nas áreas urbanas.
- 11.1.3. Incluir a bicicleta nos sistemas logísticos do poder público.
- 11.1.4. Estimular a economia local através da ciclologística.
- 11.1.5. Assegurar direitos aos trabalhadores dos serviços de bicicleta.
- 11.1.6. Garantir a qualificação técnica dos trabalhadores dos serviços de bicicleta.
- 11.1.7. Promover desenvolvimento econômico e social com inovações que promovam o uso da bicicleta.



SUBTEMAS

Em LOGÍSTICA SUSTENTÁVEL E GERAÇÃO DE EMPREGO E RENDA, o tema será detalhado em dois subtemas: Logística Sustentável Através da Bicicleta (Ciclologística); Bicicleta Como Ferramenta de Trabalho.

11. 2. Logística Sustentável Através da Bicicleta (Ciclologística)

Entende-se por ciclologística o transporte de bens e mercadorias feitos por bicicletas e triciclos a propulsão humana ou eletricamente assistidos, podendo ser adotada pela iniciativa privada de forma a substituir veículos motorizados, especialmente nos grandes centros urbanos, e pelo poder público, incorporando uma política de logística sustentável nos seus processos.



11.2.1. Implementar política de logística sustentável a partir da bicicleta.

11.2.1.1. Regulamentar o serviço de entrega de bens e mercadorias por bicicleta.

11.2.1.2. Promover a integração entre sistemas de logística, priorizando a bicicleta nos centros urbanos.

11.2.1.3. Criar uma política de incentivos fiscais para as empresas de logística que incorporarem à frota bicicletas e triciclos.

11.2.2. Regulamentar o trabalho de entregadores de aplicativos de serviços de entrega por bicicleta.

11.2.2.1. Garantir o trabalho justo aos trabalhadores que atuam na ciclogística.

11.2.2.2. Criar instrumentos legais de incentivo e de garantia de direitos trabalhistas de prestadores de serviços que atuam na ciclogística.

11.2.3. Assegurar infraestrutura destinada à ciclogística.

11.2.3.1. Prover espaços dedicados ao descanso, com acesso à energia elétrica, água, sanitários, alimentação e totem de manutenção para bicicleta destinados aos trabalhadores da ciclogística.

11.2.4. Incentivar a adoção da ciclogística pela iniciativa privada.

11.2.4.1. Criar uma política de estímulo para que empresas de diversos portes adotem a bicicleta nos seus processos logísticos.



FOTO: Adriana Preta - WRI BRASIL

11.2.4.2. Criar uma política de estímulo para que pequenos comércios e serviços adotem a ciclogística como ferramenta de transporte local de bens e mercadorias.

11.2.4.3. Definir política de incentivo de isenção de taxas municipais/estaduais para empresas que adotam a bicicleta como ferramenta logística em seus processos internos.

11.2.5. Promover a logística sustentável nos órgãos públicos.

11.2.5.1. Adotar a bicicleta nos processos de logística sustentável do poder público.

11.2.6. Estimular o fomento à economia local a partir da ciclogística.

11.2.6.1. Criar uma política de estímulo à contratação de serviços de ciclogística operados por cooperativas.



11.3. Bicicleta Como Ferramenta de Trabalho

A bicicleta como ferramenta de trabalho compreende o uso da bicicleta para funções diversas na geração de emprego e renda e a garantia dos direitos trabalhistas aos trabalhadores do ramo.



OBJETIVOS

11.3.1. Assegurar uma relação de trabalho justa entre empregador e empregado.

11.3.1.1. Promover legislações que protejam os direitos dos trabalhadores dos serviços de bicicleta, provendo assistência jurídica, financeira e de saúde.

11.3.1.2. Combater a precarização dos trabalhadores dos serviços de bicicleta, garantindo um trabalho justo e que ofereça remuneração digna e treinamento aos seus trabalhadores.

11.3.2. Assegurar que os serviços de bicicleta sejam executados com excelência.

11.3.2.1. Promover a qualificação técnica de pessoas para que desenvolvam trabalhos de bicicleta, especialmente as mais vulneráveis.

11.3.3. Fomentar novos modelos de trabalho para os operadores de serviços de bicicleta.



FOTO: Mariana Gil - WRI BRASIL



11.3.3.1. Fomentar cooperativas de trabalhadores de serviços de bicicleta.

11.3.3.2. Promover o acesso a crédito para iniciativas de trabalhadores de serviços de bicicleta de grupos vulneráveis.

11.3.4. Desenvolver novas atividades econômicas a partir da bicicleta.

11.3.4.1. Estimular a oferta de serviços de turismo, cultura e artes a partir da bicicleta como forma de geração de renda, incluindo cicloturismo, passeios, bicicletas, cinema, bicicleta de som e outros.

11.3.4.2. Viabilizar outros serviços de bicicleta, como bicitáxi e locação de bicicletas.

11.3.4.3. Incentivar iniciativas de desenvolvimento tecnológico que utilizem a bicicleta como força motriz.

11.3.5. Fomentar a autonomia para trabalhadores de serviços de bicicleta, apoiando suas organizações e reivindicações.



FOTO: Mariana Gil – WRI BRASIL

REFERENCIAIS DOS DOCUMENTOS ORIENTADORES

Nova Agenda Urbana – NAU – artigos:

10 3; 4; 5; 9; 11; 13b; 13d; 15c; 43; 48; 53; 56; 59; 65; 66; 92; 98; 114d; 118; 141.

Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS:

ODS 2 (2.3); ODS 5 (5.5 e 5.c); ODS 8 (8.3, 8.5 e 8.8); ODS 10 (10.1 e 10.2); ODS 12 (12.6 e 12.7); ODS 13 (13.2 e 13,3); ODS 16 (16.b)..

Plano Nacional de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS:

Metas Globais: -. Metas Específicas de Impacto: 1 e 2. Pilar: -..





EIXO C – BICICLETA
MOVIMENTA A
ECONOMIA



12. FABRICAÇÃO, IMPORTAÇÃO E CONSUMO SUSTENTÁVEL DA BICICLETA

A Fabricação, Importação e Consumo Sustentável da Bicicleta diz respeito à qualidade na produção da bicicleta e de seus componentes, além de acessórios e vestimentas para ciclistas, essenciais para atender diversas pessoas, os diversos usos e estimular o uso da bicicleta no dia a dia. Por isso, as políticas públicas e o mercado devem estar alinhados na busca pela promoção do acesso a produtos de qualidade e diversos, sempre informando os consumidores de forma clara e completa sobre o uso correto desses equipamentos. Ainda, promover inovações constantes nos processos de produção, importação e distribuição, de forma a torná-los mais sustentáveis, levando-se sempre em consideração a responsabilidade social, a geração de emprego e renda e a formação técnica contínua dos trabalhadores.



VISÃO

Promover o desenvolvimento econômico sustentável e socialmente justo, empregando soluções limpas de transportes de bens e mercadorias. Incentivar a criação de novos serviços e mercados a partir da bicicleta, garantindo a justa relação entre empregador e empregado e estimulando a autonomia e valorização dos trabalhadores.



DIRETRIZES

12. 1. DIRETRIZES ESPECÍFICAS:

- 12.1.1. Garantir uma política tributária justa e que permita a inserção de pequenos fabricantes no mercado.
- 12.1.2. Desenvolver novas tecnologias produtivas.
- 12.1.3. Assegurar a boa qualidade da bicicleta e seus componentes.
- 12.1.4. Garantir o acesso à bicicleta para todos os perfis de pessoas.
- 12.1.5. Diversificar os modelos de bicicleta para que possam atender diferentes finalidades.
- 12.1.6. Assegurar o acesso ao conhecimento e às informações sobre os produtos.
- 12.1.7. Qualificar trabalhadores para atuar no setor de bicicleta.
- 12.1.8. Promover a inserção de pessoas ao mercado de trabalho.
- 12.1.9. Promover o desenvolvimento da indústria nacional da bicicleta.



SUBTEMAS

Em FABRICAÇÃO, IMPORTAÇÃO E CONSUMO SUSTENTÁVEL DA BICICLETA, o tema será detalhado em 4 subtemas: Incentivos ao Setor Produtivo; Diversidade e Qualidade dos Produtos; Informações e Divulgação dos Produtos; e Formação Técnica para o Setor.

12. 2. Incentivos ao Setor Produtivo

Os Incentivos ao Setor Produtivo compreendem o conjunto de políticas para dinamizar o mercado da bicicleta, promovendo a inovação e o desenvolvimento tecnológico a partir de processos produtivos sustentáveis, proporcionando um ambiente de negócios que resulte em produtos de qualidade e a preços acessíveis aos consumidores.



OBJETIVOS



12. Fabricação,
Importação e Consumo
Sustentável da Bicicleta



EIXO C – BICICLETA
MOVIMENTA A
ECONOMIA

12.2.1. Estabelecer uma política industrial para o setor produtivo, considerando as diversidades em todo o território nacional.

12.2.1.1. Promover incentivos fiscais à produção de bicicletas e componentes.

12.2.1.2. Promover uma política tributária ponderada, que leve em consideração as especificidades territoriais, mas que garantam a competitividade saudável e busque um equilíbrio entre as necessidades do mercado e as diferentes realidades do país.

12.2.1.3. Incentivar a produção nacional de componentes de bicicleta.

12.2.1.4. Promover incentivos fiscais para implantação de plantas fabris e aquisição de maquinários.

12.2.1.5. Incentivar a montagem e exportação de bicicletas elétricas.

12.2.1.6. Promover logística eficiente para toda a cadeia de produção da bicicleta

12.2.2. Promover o desenvolvimento e a inovação tecnológica do setor e incentivar a adoção de processos produtivos sustentáveis.

12.2.2.1. Promover incentivos fiscais aos fabricantes que se utilizem de processos de produção e materiais sustentáveis.

12.2.2.2. Incentivar a compra de matéria prima nacional.

12.2.2.3. Criar centros de inovação regionais para desenvolvimento e aceleração de projetos para negócios diversificados da bicicleta, com apoio de universidades, através de programas de bolsas de estudo para estudantes.

12.2.2.4. Criar Hub de Tecnologia para desenvolvimento de produtos.

12.2.2.5. Implementar meios de escoamento dos produtos e serviços dos projetos acelerados pelos centros de inovação regionais.

12.2.3. Incentivar os pequenos fabricantes e estimular novos negócios no setor de fabricação de bicicletas e componentes.

12.2.3.1. Promover incentivos fiscais a pequenos fabricantes.

12.2.3.2. Facilitar linhas de crédito aos pequenos investidores fabris.



12.3. Diversidade e Qualidade dos Produtos

Entende-se por diversidade e qualidade dos produtos a produção, importação e distribuição de variados modelos de bicicletas para atender às necessidades de diferentes perfis e usos, bem como a durabilidade dos componentes. Dessa forma, a bicicleta poderá contemplar novos usuários e diferentes funções na circulação de pessoas e de bens e mercadorias.



OBJETIVOS

12.3.1. Produzir e importar bicicletas seguras, duráveis e acessíveis.

12.3.1.1. Garantir a indicação de procedência dos componentes da bicicleta.

12.3.1.2. Garantir que a fabricação de bicicletas esteja submetida a normas técnicas.

12.3.1.3. Assegurar que as empresas que produzem bicicletas e componentes serão responsáveis pela garantia da qualidade do produto.

12.3.1.4. Implementar processos de melhoria contínua na fabricação de bicicletas e acessórios.

12.3.2. Proporcionar modelos de bicicletas para diversos perfis de usuários.

12.3.2.1. Promover a produção e importação de bicicletas de diversos tamanhos, atendendo a diversas estaturas humanas.

12.3.2.2. Promover a produção e importação de bicicletas que contemplem pessoas deficientes.

12.3.2.3. Promover a produção e importação de bicicletas adequadas ao uso feminino, considerando as necessidades desse público.

12.3.3. Proporcionar modelos de bicicletas para diversos tipos de uso.

12.3.3.1. Promover a produção e importação de bicicletas urbanas, a propulsão humana e com assistência elétrica, apropriadas à realidade das cidades brasileiras.

12.3.3.2. Promover a produção e importação de bicicletas e triciclos elétricos adequados à ciclogística.

12.3.3.3. Promover a produção e importação de bicicletas apropriadas aos sistemas de ofertas de bicicletas, considerando a diversidade de usuários desses produtos.



12.3.3.4. Promover a produção e importação de bicicletas para uso esportivo, recreativo e turístico, considerando os diferentes perfis de usuários desse público.

12.3.3.5. Promover a produção e importação de bicicletas, triciclos e quadriciclos com capacidade para transportar pessoas.

12.3.4. Promover a produção de vestuários e acessórios de qualidade para bicicletas e ciclistas.

12.3.5. Incentivar a utilização de material sustentável para a produção de bicicletas e componentes.

12.3.5.1. Incentivar a utilização de materiais reciclados na produção de bicicletas e componentes.

12.3.5.2. Promover o desenvolvimento e a inovação tecnológica do setor e incentivar a adoção de processos produtivos sustentáveis.

12. 4. Informações e Divulgação dos Produtos

A disponibilização de informações técnicas aos consumidores, além de indispensável para o uso adequado do produto correto, é uma obrigação legal prevista no Código de Trânsito Brasileiro (artigo 338). As informações e a divulgação dos produtos pelos fabricantes, importadores e distribuidores devem ser suficientes para disseminar a bicicleta e seus benefícios, além de comunicar com clareza as suas características.



FOTO: Felipe Paiva - WRI BRASIL



12.4.1. Oferecer produtos adequados para o consumidor, considerando suas características, como uso, perfil etário e gênero.

12.4.1.1. Auxiliar os consumidores a escolherem um produto que atenda às suas necessidades e uso.

12.4.2. Promover o conhecimento sobre as regras de conduta e os benefícios da bicicleta.

12.4.2.1. Aumentar os investimentos em propagandas de incentivo ao uso da bicicleta.

12.4.3. Ampliar a divulgação das bicicletas adequadas, componentes e acessórios.

12.4.3.1. Evidenciar os diferentes tipos de bicicletas e seus usos mais adequados.

12.4.3.2. Evidenciar as vantagens do uso de serviços e produtos de qualidade e boa procedência.

12.4.4. Estreitar a comunicação entre o setor produtivo e consumidor da bicicleta.

12.4.4.1. Promover a criação de canais de informação e comunicação entre consumidores e produtores, importadores e distribuidores de bicicleta.

12.4.4.2. Proporcionar informações aos consumidores através de conteúdos virtuais.

12.4.4.3. Fomentar o setor produtivo para realização de eventos em cidades de diferentes portes, de forma a ampliar o conhecimento dos produtos.

12.4.4.4. Incentivar atuações conjuntas do setor produtivo para fortalecer os canais de comunicação de forma integrada.

12.4.5. Promover o acesso ao crédito para aquisição e manutenção da bicicleta para pessoas em condições de maior vulnerabilidade.

12.4.6. Incentivar a abertura de estabelecimentos comerciais para venda e manutenção de bicicleta e acessórios.

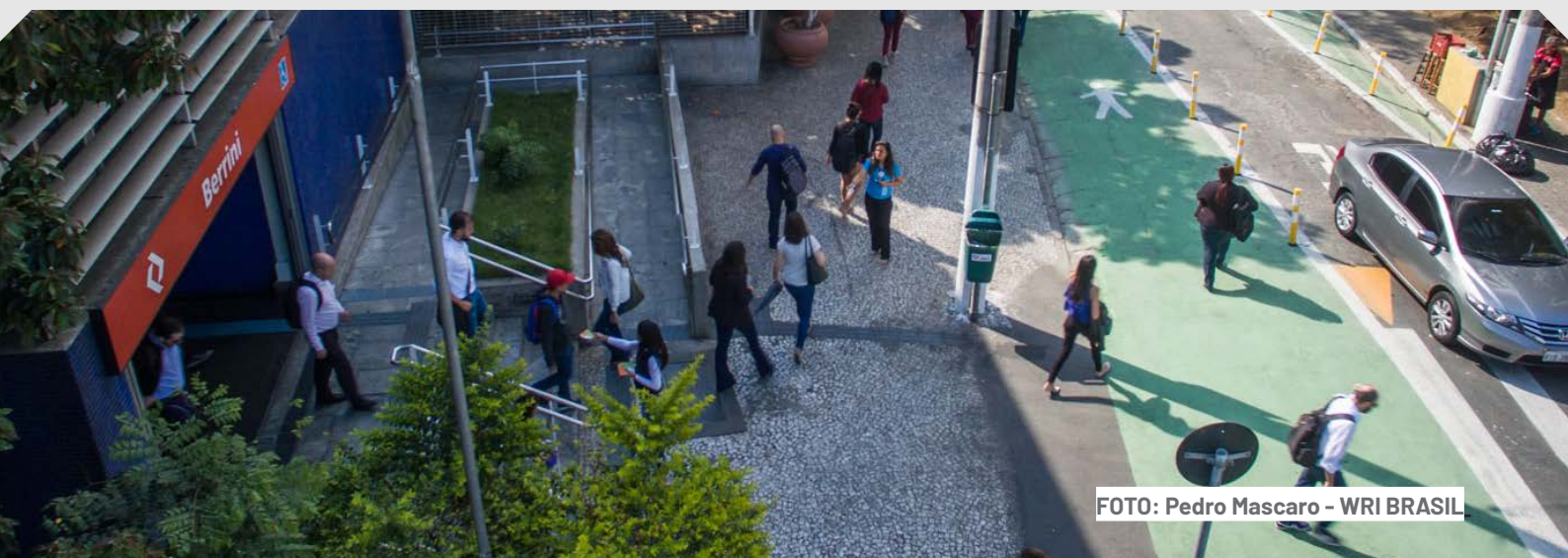


FOTO: Pedro Mascaro - WRI BRASIL



12. 5. Formação Técnica Para o Setor

A formação técnica é todo o processo de qualificação profissional para tornar pessoas aptas a atuarem nos diversos postos de trabalho para a fabricação, importação e distribuição da bicicleta, ampliando o acesso ao emprego e renda e aperfeiçoando os processos produtivos.



OBJETIVOS

12.5.1. Promover a qualificação e a absorção da mão de obra para o setor da bicicleta.

12.5.1.1. Realizar parcerias público-privado, incluindo organizações da sociedade civil, para qualificação e absorção da mão de obra.

12.5.1.2. Promover cursos técnicos e industriais, através do sistema S, para formar profissionais da indústria de bicicleta e acessórios

12.5.2. Promover a inserção no mercado de trabalho, especialmente de pessoas em condições de maior vulnerabilidade social.

12.5.2.1. Promover cursos técnicos e de qualificação para capacitação de vendedores de bicicletas.

12.5.2.2. Promover cursos de formação técnica para qualificar pessoas em situação de vulnerabilidade e em reintegração social, como as do sistema prisional, casas de amparo e outros.

12.5.3. Promover a inclusão racial e de gênero nos sistemas produtivos.

12.5.4. Ampliar o conhecimento sobre o mercado de bicicletas.

REFERENCIAIS DOS DOCUMENTOS ORIENTADORES

Nova Agenda Urbana – NAU – artigos:

3; 4; 9; 10; 13c; 13d; 13f; 15c; 45; 66; 75; 82; 133; 141.

Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS:

ODS 8 (8.2, 8.3, 8.5 e 8.8); ODS 9 (9.2, 9.3, 9.4, 9.5 e 9.b); ODS 12 (12.2 e 12.6)

Plano Nacional de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS:

Metas Globais: 5. Metas Específicas de Impacto: 1 e 2. Pilar: 3. .



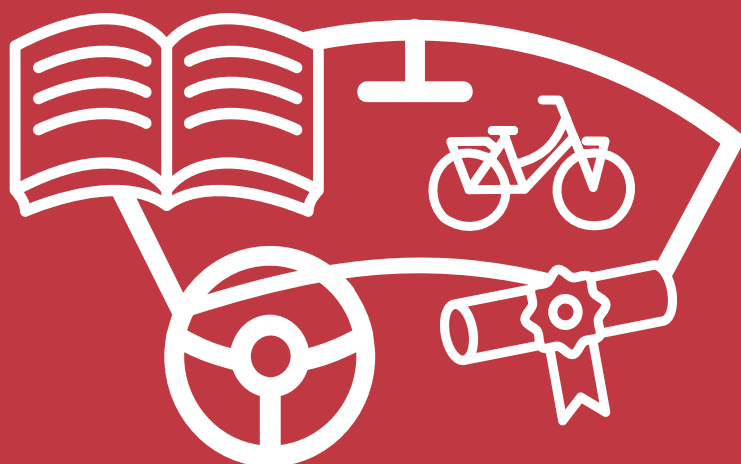


EIXO D – PROMOVENDO A MOBILIDADE POR BICICLETA

Neste eixo, o foco é a educação da população de maneira geral. Os três temas abordados dizem respeito a **Qualificação e Formação de Condutores**, a **Educação para a Mobilidade por Bicicleta nas Instituições de Ensino** e a **Comunicação e Políticas de Incentivo**. Todos eles têm em comum a necessidade de difundir a cultura da bicicleta, de forma a garantir que o seu uso seja cada vez mais comum entre as pessoas, que as crianças e jovens não sejam estimuladas desde cedo a querer ter e dirigir um automóvel e que os que dirigem, respeitem aquelas pessoas que pedalam, prezando pela sua segurança.



EIXO D -
PROMOVENDO A
MOBILIDADE POR
BICICLETA



13. QUALIFICAÇÃO E FORMAÇÃO DE CONDUTORES

A Qualificação e Formação de Condutores busca ampliar o conhecimento dos motoristas em relação à sua atuação e responsabilidade sobre o trânsito. É fundamental para assegurar a boa convivência no trânsito, qualificando os condutores de modos motorizados, através dos processos de formação e reciclagem, e criar conteúdos mais alinhados à legislação da mobilidade urbana e que priorize os modos ativos. Um dos componentes da Educação de Trânsito deve ser voltado à mobilidade por bicicleta, possibilitando compreender a necessidade de priorizar o modo bicicleta nos sistemas de circulação, assim como ampliar o respeito por parte dos condutores de veículos motorizados, buscando garantir segurança na circulação dos usuários e redução dos números de sinistros nas vias.



VISÃO

Garantir o conhecimento e a prática da mobilidade por bicicleta aos cidadãos, através de processos de qualificação transformadores, que garantam a segurança de ciclistas e a promoção de cidades mais seguras e inclusivas.



DIRETRIZES

13. 1. DIRETRIZES ESPECÍFICAS

13.1.1. Priorizar a mobilidade por bicicleta, conjuntamente com a mobilidade a pé, nos cursos de formação de condutores.

13.1.2. Despertar maior consciência dos condutores de veículos motorizados para ampliar o respeito aos modos ativos.

13.1.3. Garantir o conhecimento da prática da mobilidade por bicicleta nos processos de formação.

13.1.4. Garantir que os instrutores que atuam na formação de condutores tenham preparação para o ensino da mobilidade por bicicleta integrada à mobilidade urbana.

13.1.5. Promover a redução de sinistros entre motoristas e modos ativos.



SUB TEMA

Na QUALIFICAÇÃO E FORMAÇÃO DE CONDUTORES, o tema será detalhado em dois subtemas: Formação e Reciclagem de Condutores; e Educação de Condutores no Dia a Dia.

13. 2. Formação e Reciclagem de Condutores

A formação e a reciclagem de condutores são atividades essenciais para aprendizagem dos conteúdos do Código de Trânsito Brasileiro que visam qualificar os condutores para garantir o conhecimento da legislação e atuar de forma prudente e segura na circulação viária. Entretanto, tanto os cursos para condutores comuns, como os cursos de condutores profissionais, priorizam a instrução baseada em conteúdos focados nos modos motorizados, sendo essencial ser revisto o conteúdo para que o conhecimento e a prática que priorizem os modos ativos na circulação viária sejam prioridade.



OBJETIVOS



13.2.1. Incluir efetivamente a proteção à mobilidade ativa nos cursos de formação e reciclagem de condutores.

13.2.1.1. Revisar os cursos de formação com conteúdos de compartilhamento dos espaços viários e priorização dos modos ativos.

13.2.1.2. Tornar obrigatório nos centros de formação de condutores o aprendizado dos direitos e deveres de ciclistas e pedestres, assim como a convivência respeitosa e entre os diferentes modos de transporte.

13.2.1.3. Trabalhar nos cursos de formação a partir dos princípios de sistemas seguros e “Visão Zero”, considerando que os seres humanos são vulneráveis à lesões, cometem erros e que a responsabilidade pelos sinistros de trânsito é compartilhada.

13.2.1.4. Implantar, de forma articulada com DETRANs, atividades práticas de vivência com bicicleta em cursos de formação e reciclagem de condutores.

13.2.1.5. Criar conteúdos que qualifiquem a compreensão de diferentes perfis de condutores e sua relação com os modos ativos no sistema viário.

13.2.1.6. Capacitar os instrutores de autoescola com a legislação e temas pertinentes à priorização da mobilidade ativa na circulação viária.

13.2.1.7. Revisar critérios para habilitação dos instrutores, visando ampliar a conduta responsiva. Reduzir sinistros entre motoristas profissionais e modos ativos.

13.2.2. Reduzir sinistros entre motoristas profissionais e modos ativos

13.2.2.1. Promover em centros de formação, como escolas públicas de trânsito, cursos com enfoque na mobilidade ativa para motoristas profissionais.

13.2.2.2. Realizar qualificação técnica permanente com motoristas profissionais com o enfoque na mobilidade ativa.

13.2.2.3. Incluir a obrigatoriedade dos cursos de qualificação técnica nos processos de contratação de serviços de motoristas profissionais.

13.2.2.4. Realizar treinamentos periódicos com motoristas de ônibus e táxis para promover a proteção de ciclistas e pedestres.

13.2.3. Fomentar a articulação da educação de DETRANs, CETRANs e Escolas Públicas de Trânsito.

13.2.3.1. Promover o conhecimento da mobilidade ativa nas instâncias e órgãos responsáveis pelos Centros de Formação de Condutores (CETRANs) estaduais.

13.2.3.2. Divulgar boas práticas de condução e de treinamento como forma de estabelecer referências positivas nos cursos de formação de condutores.

13.2.4. Promover cursos de qualificação técnica em mobilidade urbana para ciclistas profissionais.



13.3. Educação de Condutores no Dia a Dia

O processo de educação de condutores não deve ser restrito às aulas práticas e teóricas da autoescola no momento de tirar e renovar a CNH. As campanhas de educação devem ser permanentes e ter uma atenção especial aos motoristas que passaram por um processo defasado de formação, atualizando-os dos novos conceitos da mobilidade urbana e do trânsito, de forma a proteger a vida dos mais vulneráveis nas ruas.



OBJETIVOS

13.3.1. Reorientar os conceitos da condução de veículos motorizados para atores participantes da Mobilidade Urbana.

13.3.2. Ampliar a consciência sobre o compartilhamento dos espaços viários para diferentes modos de transporte.

13.3.3. Ampliar o conhecimento sobre os sinistros de trânsito e a importância da adoção de medidas de segurança viária.

13.3.4. Ampliar o conhecimento prático sobre as condições de convívio entre modos motorizados e modos ativos.

REFERENCIAIS DOS DOCUMENTOS ORIENTADORES

Nova Agenda Urbana – NAU – artigos:

3; 4; 9; 11; 100; 113; 114; 115.

Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS:

ODS 3 (3.6 e 3.9); ODS 4 (4.7, 4.a e 4.c); ODS 13 (13.2 e 13.3).

Plano Nacional de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS:

Metas Globais: 1, 3, 4 e 6. Metas Específicas de Impacto: 1, 2 e 4. Pilares: 1, 2, 4 e 6..





EIXO D –
PROMOVENDO A
MOBILIDADE POR
BICICLETA



14. EDUCAÇÃO PARA A MOBILIDADE POR BICICLETA NAS INSTITUIÇÕES DE ENSINO

A Educação para a Mobilidade por Bicicleta é um eixo fundamental para a formação cidadã no conhecimento da mobilidade urbana, que envolve a priorização dos modos ativos e o entendimento dos direitos e deveres dos usuários do sistema viário, devendo estar presente na base curricular de Ensino Básico e nos cursos de Ensino Superior, sendo os conteúdos propostos de modo transversal em diferentes disciplinas.



VISÃO

Garantir o conhecimento e a prática da mobilidade por bicicleta aos cidadãos, através de processos de qualificação transformadores, que garantam a segurança de ciclistas e a promoção de cidades mais seguras e inclusivas.



DIRETRIZES

14. 1. DIRETRIZES ESPECÍFICAS

14.1.1. Promover a construção e a difusão dos conhecimentos sobre a mobilidade por bicicleta nas Instituições de Ensino.

14.1.2. Proporcionar acesso à educação sobre a mobilidade por bicicleta integrada à mobilidade urbana em todos os níveis da Educação Básica e Ensino Superior.

14.1.3. Incluir a bicicleta nas escolas quanto componente socioeducacional de formação de cidadãos transformadores.

14.1.4. Promover ferramentas de ensino que capacitem profissionais e alunos para a aprendizagem da mobilidade por bicicleta.

14.1.5. Promover qualificação técnica de professores e gestores de escolas, cursos técnicos e universidades.

14.1.6. Promover infraestrutura para mobilidade por bicicleta nas escolas e no sistema viário de acesso, ampliando a segurança na circulação.

14.1.7. Estimular alunos e professores a experimentar e utilizar a bicicleta como meio de transporte.



SUBTEMAS

Na EDUCAÇÃO PARA A MOBILIDADE POR BICICLETA NAS INSTITUIÇÕES DE ENSINO, o tema será detalhado em três subtemas: Educação para a Mobilidade por Bicicleta no Ensino Básico; Educação para a Mobilidade por Bicicleta no Ensino Superior; e Estímulo e Promoção da Mobilidade por Bicicleta nas Instituições de Ensino.

14. 2. Educação Para a Mobilidade por Bicicleta no Ensino Básico

A Educação para a Mobilidade por Bicicleta é um elemento integrante da Educação para o Trânsito, que tem como princípio promover o conhecimento sobre a mobilidade urbana em todos os anos dos ciclos da Educação Básica, que compreende o ensino fundamental e médio, incorporando os conteúdos ao currículo escolar, de forma integrada e transversal às diferentes disciplinas, promovendo o conhecimento teórico e prático da bicicleta como meio de transporte.



14.2.1. Incluir a Educação para a Mobilidade por Bicicleta integrada à Educação de Trânsito no currículo escolar do Ensino Básico (Fundamental e Médio).

14.2.1.1. Para cada nível de ensino escolar (Ensino Fundamental e Ensino Médio), elaborar temas estruturadores relacionados à educação para o trânsito e também nas disciplinas curriculares, incluindo o tema da bicicleta.

14.2.1.2. Identificar, em diálogo com a BNCC e com o enfoque STEAM (Ciência, Tecnologia, Engenharia, Artes e Matemática), quais as dimensões relacionadas à bicicleta integrada à educação para o trânsito.

14.2.1.3. Promover o audiovisual como ferramenta para incluir o tema da mobilidade por bicicletas integrada à Educação de Trânsito nas escolas.

14.2.1.4. Promover atividades práticas para a aprendizagem da bicicleta e sua prioridade na mobilidade urbana.

14.2.1.5. Inserir, nos editais do Programa Nacional do Livro Didático (PNLD - MEC) dimensões associadas à mobilidade por bicicleta integradas à educação para o trânsito.

14.2.2. Garantir a aprendizagem da mobilidade por bicicleta nos conteúdos curriculares para diferentes disciplinas nos diferentes cursos de formação educacional.

14.2.2.1. Promover materiais didáticos para diferentes disciplinas nos diferentes cursos de formação educacional.

14.2.2.2. Elaborar material didático e oficinas de formação de professores do Ensino Fundamental e Ensino Médio.



FOTO: Federação Metropolitana de Ciclismo/DF



14.2.2.3. Incluir práticas da bicicleta integrada à Lei Brasileira de Inclusão no Ensino Básico.

14.2.2.4. Definir na Base Nacional Comum Curricular (BNCC) as habilidades e competências relacionadas à Educação para o Trânsito, no Ensino Fundamental e no Ensino Médio.

14.2.2.5. Elaborar projeto de inserção de temas relacionados à bicicleta integrados à educação para o trânsito nas matrizes curriculares das Secretarias de Educação, alinhado ao diagnóstico das habilidades e competências.

14.2.3. Ampliar a capacidade técnica dos professores e gestores para conhecimento da mobilidade sustentável.

14.2.3.1. Promover atuação integrada entre gestores de trânsito e educação para a transformação da formação da mobilidade por bicicleta.

14.2.3.2. Qualificar professores para conhecimento da prioridade dos modos ativos e os direitos e vantagens destes modos de transporte nas cidades.

14.2.4. Incluir a bicicleta nos materiais escolares.

14.2.4.1. Incentivo ao fornecimento de bicicletas para atividades práticas no Ensino Básico, especialmente em escolas públicas em municípios de diferentes portes.

14.2.4.2. Proporcionar conhecimento prático de percursos em bicicleta com professores e gestores escolares.



FOTO: Milena Oliveira - WRI BRASIL



14.3. Educação Para a Mobilidade por Bicicleta no Ensino Superior

A Educação para a Mobilidade por Bicicleta é um componente estrutural na promoção da saúde, bem-estar e qualidade de vida das pessoas. O tema da Mobilidade por Bicicleta abrange diferentes áreas de conhecimento do Ensino Superior, e pode ser estimulado tanto para a produção e divulgação de conhecimento sobre o tema, como na formação de profissionais em diferentes áreas de atuação, que promoverão políticas sustentáveis para a construção de cidades mais saudáveis e inclusivas.



OBJETIVOS

14.3.1. Promover a inclusão da temática da mobilidade urbana nos currículos de diferentes disciplinas dos diversos campos de conhecimento, além de incentivar a criação de grupos de pesquisa e extensão voltadas a esta temática.

14.3.2. Criar novas disciplinas e/ou novos cursos que promovam o conhecimento da mobilidade por bicicleta, e que possam ser trabalhados de forma transversal com outras disciplinas.

14.3.2.1. Promover formações universitárias voltadas às cadeias produtivas de cicloturismo e ciclologística, apoiando as ações dos Poderes Públicos.

14.3.3. Ampliar a capacidade técnica dos professores e pesquisadores para conhecimento da mobilidade sustentável.



FOTO: Catarina Silver



14.3.3.1. Qualificar professores e pesquisadores para conhecimento da prioridade dos modos ativos e os direitos e vantagens destes modos de transporte nas cidades.

14.3.4. Fortalecer o conhecimento da mobilidade por bicicleta com parcerias entre Poder Público e academia.

14.3.5. Ampliar o financiamento de pesquisas direcionadas aos temas da mobilidade sustentável em conjunto com as OSCs.

14.3.5.1. Criar convênios entre Poder Público, academia e sociedade civil para ampliar a troca de conhecimentos e promover ações integradas.

14.3.5.2. Estimular o conhecimento da mobilidade por bicicleta por agências de pesquisa voltadas ao Ensino Superior.

14.3.6. Criação de programas de pesquisa e extensão sobre a bicicleta em diferentes cursos do Ensino Superior.

14.3.6.1. Ampliar o conhecimento em áreas periféricas, possibilitando promover o conhecimento comunitário para a mobilidade por bicicleta.

14.3.6.2. Incentivar a realização de atividades de extensão comunitária nas universidades que promovam e disseminem o conhecimento sobre a mobilidade por bicicleta, especialmente nos territórios com maior vulnerabilidade.

14.3.6.3. Promover novos conhecimentos sobre a mobilidade por bicicleta em diferentes regiões das cidades.

14.3.7. Promover o uso da bicicleta nas universidades, escolas técnicas e outros campi de educação superior.

14.3.7.1. Promover o uso da bicicleta pelo corpo discente, docente e demais colaboradores das instituições de ensino superior.



FOTO: Milvo Rossarola



14.4. Estímulo e Promoção da Mobilidade por Bicicleta nas Instituições de Ensino

As ações de estímulo e promoção à mobilidade por bicicleta visam ampliar o conhecimento e fomentar o uso da bicicleta nas instituições de ensino, incentivando o uso da bicicleta como meio de transporte, esporte e lazer nas cidades. Consistem em medidas físicas, que requerem a implantação de infraestrutura e no desenvolvimento de atividades que incluam estudantes, familiares, comunidade escolar e profissionais da área da Educação.



OBJETIVOS

14.4.1. Ampliar a segurança viária no entorno escolar, promovendo infraestrutura para mobilidade por bicicleta nas escolas e no sistema viário de acesso.

14.4.1.1. Implantar estacionamentos de bicicletas com infraestrutura de apoio nas instituições de ensino para alunos, professores e visitantes.

14.4.1.2. Ofertar bicicletas para crianças e adolescentes de instituições públicas de ensino.

14.4.1.3. Implantar medidas mitigadoras que promovam o uso seguro da bicicleta nos empreendimentos educacionais caracterizados como polos geradores de viagens.

14.4.1.4. Implantar infraestrutura cicloviária e medidas de segurança viária no entorno das instituições de ensino.



FOTO: Bicicleta Livre



- 14.4.1.5.** Elaborar programas que viabilizem rotas para ir à escola de bicicleta com segurança.
- 14.4.2.** Ampliar o número de alunos e professores que utilizam a bicicleta como meio de transporte.
- 14.4.2.1.** Estabelecer programas de incentivo para crianças e adolescentes se deslocarem para a escola a pé ou em bicicleta.
- 14.4.2.2.** Criar programas que incentivem a mobilidade por bicicleta para acesso aos cursos de nível superior.
- 14.4.2.3.** Promover oficinas práticas com bicicletas adaptadas para crianças com restrições motoras.
- 14.4.3.** Promover ações de incentivo para aprendizagem de bicicleta nas escolas.
- 14.4.3.1.** Promover oficinas de ensino para que crianças, adolescentes e adultos possam aprender a pedalar.
- 14.4.3.2.** Estimular coletivos nas escolas que efetuem ações permanentes de ensino e conscientização da prática da bicicleta.

14.4.4. Promover ações de conscientização de pais, mães, alunos e comunidade escolar dos ensinos básico e superior.

- 14.4.4.1.** Promover atividades que envolvam os pais e mães dos alunos para promoção do uso da bicicleta.
- 14.4.4.2.** Criar ações de conscientização dos pais e mães sobre a importância do conhecimento da mobilidade por bicicleta e como promover desde a primeira infância.
- 14.4.5.** Promover ações que integrem a mobilidade por bicicleta a projetos sociais.
- 14.4.5.1.** Integrar o processo formativo da mobilidade por bicicleta a outros programas sociais das escolas, como o Jovem Aprendiz.
- 14.4.6.** Integrar a mobilidade por bicicleta a outras ações que promovam o direito à cidade.
- 14.4.6.1.** Integrar ações de mobilidade por bicicleta com o uso dos espaços públicos, como instrumento educacional nas escolas de ensino básico e superior.

REFERENCIAIS DOS DOCUMENTOS ORIENTADORES

Nova Agenda Urbana – NAU – artigos:

3; 4; 9; 11; 100; 113; 114; 115.

Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS:

ODS 3 (3.6 e 3.9); ODS 4 (4.7, 4.a e 4.c); ODS 13 (13.2 e 13.3).

Plano Nacional de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS:

Metas Globais: 1, 3, 4 e 6. Metas Específicas de Impacto: 1, 2 e 4. Pilares: 1, 2, 4 e 6..





EIXO D –
PROMOVENDO A
MOBILIDADE POR
BICICLETA



15. COMUNICAÇÃO E POLÍTICAS DE INCENTIVO

As ações de estímulo e promoção à mobilidade por bicicleta visam ampliar o conhecimento e fomentar o uso da bicicleta nas instituições de ensino, incentivando o uso da bicicleta como meio de transporte, esporte e lazer nas cidades. Consistem em medidas físicas, que requerem a implantação de infraestrutura e no desenvolvimento de atividades que incluam estudantes, familiares, comunidade escolar e profissionais da área da Educação.



VISÃO

Garantir a implementação de infraestrutura cicloviária em todo o território nacional, a partir da gestão e controle do orçamento público voltado à mobilidade urbana de forma racional, priorizando os modos ativos, os investimentos que possibilitem o fomento do setor econômico e o acesso da bicicleta por diferentes públicos.



DIRETRIZES

15. 1. DIRETRIZES ESPECÍFICAS

15.1.1. Valorizar o conhecimento dos ganhos ambientais, sociais e econômicos gerados pela mobilidade por bicicleta, em detrimento aos impactos gerados pelos modos motorizados.

15.1.2. Promover o uso da bicicleta, em substituição aos modos individuais motorizados.

15.1.3. Promover a imagem da bicicleta e do ciclista a partir dos benefícios gerados para o indivíduo e à cidade.

15.1.4. Integrar a comunicação da mobilidade por bicicleta com outras políticas de mobilidade urbana sustentável.

15.1.5. Reduzir a supervalorização dos modos individuais motorizados como meio de transporte.

15.1.6. Proporcionar o conhecimento social sobre os prejuízos gerados pelo uso dos modos individuais motorizados.

15.1.7. Ampliar a percepção de todas as pessoas poderem ser usuárias da bicicleta como meio de transporte, independentemente de gênero, idade, raça ou condição social.



SUBTEMAS

Em COMUNICAÇÃO E POLÍTICAS DE INCENTIVO, o tema será detalhado em três subtemas: Comunicação para a Promoção ao Uso da Bicicleta; Promoção da Mobilidade Urbana Sustentável; e Desestímulo dos Modos Individuais Motorizados.

15. 2. Comunicação Para a Promoção do Uso da Bicicleta

A comunicação para a Promoção do Uso da Bicicleta consiste na publicização dos benefícios e vantagens para a utilização da bicicleta como meio de transporte, esporte, lazer e turismo, na publicidade e campanhas de estímulo, que possibilitem aos cidadãos aprofundar o conhecimento sobre a mobilidade por bicicleta e em consequência ampliar o uso do modal.



15.3. Promoção da Mobilidade Urbana Sustentável

A comunicação para a Promoção da Mobilidade Urbana Sustentável consiste na divulgação de informações que possibilitem o conhecimento da hierarquização dos modos de transporte nas cidades, dos conteúdos a serem divulgados para ampliar a consciência e percepção dos impactos gerados pela utilização de diferentes modos de transporte, de forma a promover a mobilidade sustentável.



OBJETIVOS

15.3.1. Conscientizar a população sobre os direitos e deveres dos diferentes meios de transporte.

15.3.1.1. Qualificar as notícias sobre mobilidade, trazendo conteúdos com base no jornalismo de soluções.

15.3.1.2. Apresentar dados de deslocamento nas cidades focado em mulheres, idosos e crianças.

15.3.2. Conscientizar a população sobre a prioridade dos modos ativos nos deslocamentos e nas políticas públicas de circulação viária.

15.3.2.1. Realizar campanhas que apresentem a hierarquia dos modos de transporte e seus benefícios.

15.3.2.2. Difundir casos bem-sucedidos de políticas integradas de mobilidade urbana sustentável nas cidades e rodovias.

15.3.2.3. Difundir as regras de circulação que ampliem a segurança na circulação dos modos ativos.

15.3.3. Sensibilizar condutores de modos motorizados sobre sua responsabilidade em relação aos modos ativos.

15.3.3.1. Realizar campanhas que reforcem os fatores de risco no trânsito.

15.3.3.2. Difundir condutas de respeito ao compartilhamento dos espaços viários, priorizando os modos ativos.

15.3.4. Criar subsídios para o conhecimento dos impactos ambientais gerados pelos diferentes modos de transporte nas cidades.

15.3.4.1. Conscientizar sobre o gasto energético e dano ambiental dos gerados pelos diferentes modos de transporte.



15. 4. Desestímulo dos Modos Individuais Motorizados

A comunicação para o Desestímulo dos Modos Individuais Motorizados consiste na difusão das informações sobre prejuízos, danos e riscos gerados pela utilização dos carros, motos e caminhões, possibilitando a reflexão sobre os impactos gerados à sociedade com o uso destes modos de transporte e a possibilidade de realizar mudanças através do uso de outros modos e do uso consciente e racional dos veículos motorizados.



OBJETIVOS

15.4.1. Dar ciência dos custos gerados pelo Poder Público para políticas direcionadas aos diferentes modos de transporte.

15.4.1.1. Divulgar custos investidos em políticas voltadas aos modos individuais motorizados, comparando com políticas para o transporte coletivo e modos ativos.

15.4.2. Conscientizar a população sobre os riscos de morte, prejuízos sociais e ambientais gerados pelo uso dos modos individuais motorizados.

15.4.2.1. Divulgar dados sobre os prejuízos ambientais e à saúde gerados pelos modos individuais motorizados.

15.4.2.2. Divulgar os custos sociais dos sinistros de trânsito.

15.4.2.3. Conscientizar todos os atores de comunicação dos impactos gerados pelo excesso de velocidade.



FOTO: Uirá Lourenço



15.4.3. Conscientizar sobre os danos de sinistros de trânsito que são gerados pelos modos motorizados.

15.4.3.1. Apresentar dados que conscientizem sobre a responsabilidade dos modos motorizados de garantir a segurança para os modos ativos.

15.4.3.2. Divulgar dados dos sinistros, com o foco no gerador das ocorrências de trânsito.

15.4.3.3. Apresentar informações que mostram os riscos da direção dos veículos motorizados.

15.4.4. Conscientizar que os modos individuais motorizados devem garantir a condução segura em todo o sistema viário.

15.4.4.1. Conscientizar sobre os impactos gerados pelo uso de álcool e drogas na condução veicular.

15.4.4.2. Criar conteúdos que apresentem medidas para a mudança de comportamento dos condutores, evitando de criminalizar as vítimas de sinistros de trânsito.

15.4.5. Integrar conteúdos sobre respeito aos modos ativos nas comunicações de divulgação de veículos individuais motorizados.

15.4.5.1. Criar mecanismos para restringir propagandas e conteúdos que induzam à condução inadequada para os parâmetros de circulação segura.

15.4.5.2. Criar regulamentação para que as propagandas de modos individuais motorizados ampliem a segurança de todos os usuários da via.

15.4.5.3. Responsabilizar segmentos de produção, importação e venda de veículos individuais motorizados pela conscientização da obrigação de respeito aos modos ativos.

REFERENCIAIS DOS DOCUMENTOS ORIENTADORES

Nova Agenda Urbana – NAU – artigos:

3; 4; 9; 11; 13 b; 92; 100; 113; 114.

Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS:

ODS (3.2, 3.6 e 3.9); ODS 4 (4.7); ODS 10 (10.3); ODS 11 (11.2 e 11.6); ODS 12 (12.8); ODS 13 (13.2 e 13.3); ODS 16 (16.b).

Plano Nacional de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS:

Metas Globais: 1 e 6. Metas Específicas de Impacto: 1 e 4. Pilares: 1 e 4..





EIXO E – ORÇAMENTO E FINANCIAMENTO

Neste eixo iremos tratar dos recursos financeiros necessários para o financiamento da política cicloviária. No tema **Financiamento, Políticas Econômicas e Orçamentárias**, intenção não é dar um mapa da mina de onde o recurso financeiro está ou como deve ser alocado, mas apresentar a necessidade de se destinar melhor os recursos públicos, principalmente aqueles que são utilizados para estimular o uso do automóvel. Além disso, se destaca a necessidade de estimular o setor produtivo e garantir a devida transparência orçamentária.



EIXO E -
ORÇAMENTO E
FINANCIAMENTO



16. FINANCIAMENTO, POLÍTICAS ECONÔMICAS E ORÇAMENTÁRIAS

As políticas econômicas para a mobilidade por bicicleta são essenciais para garantir que sejam executadas atividades de planejamento, implantação, gestão e operação de todos os elementos do sistema cicloviário, assim como a definição de programas e ações que promovam o uso da bicicleta por diferentes perfis de usuários e finalidades. As políticas econômicas e orçamentárias devem adotar por princípio a redistribuição dos recursos financeiros destinados aos modos individuais motorizados para o investimento na promoção dos modos de transporte público coletivo e modos ativos.



VISÃO

Garantir a implementação de infraestrutura cicloviária em todo o território nacional, a partir da gestão e controle do orçamento público voltado à mobilidade urbana de forma racional, priorizando os modos ativos, os investimentos que possibilitem o fomento do setor econômico e o acesso da bicicleta por diferentes públicos.



DIRETRIZES

16.1. DIRETRIZES ESPECÍFICAS

16.1.1. Garantir investimentos permanentes para implantação, gestão, operação e manutenção das infraestruturas cicloviárias.

16.1.2. Priorizar investimentos da mobilidade urbana para a mobilidade por bicicleta.

16.1.3. Reduzir os impactos negativos gerados pelos modos individuais motorizados.

16.1.4. Promover recursos financeiros federais, estaduais e municipais para a promoção da mobilidade por bicicleta.

16.1.5. Criar políticas de incentivo financeiro para o empreendedorismo e para o acesso à aquisição de bicicletas por diferentes públicos, priorizando os mais vulneráveis.



SUBTEMAS

O eixo FINANCIAMENTO, POLÍTICAS ECONÔMICAS E ORÇAMENTÁRIAS será detalhado em dois subtemas: Gestão e Controle dos Recursos Públicos; e Investimentos Públicos para a Promoção da Mobilidade por Bicicleta.

16.2. Gestão e Controle dos Recursos Públicos

A gestão e controle dos recursos públicos consistem no planejamento econômico do orçamento público, a fim de promover a mobilidade por bicicleta em todo o território nacional, propondo medidas que reduzam a destinação de recursos orçamentários para modos individuais motorizados e que promovam recursos para melhoria das condições viárias e para o fomento da mobilidade por bicicleta, integrada à mobilidade a pé e aos modos públicos coletivos.



OBJETIVOS

16.2.1. Criar fontes de recursos permanentes para garantir a implementação da infraestrutura cicloviária.

16.2.1.1. Criar fontes de recursos federais e estaduais para diferentes portes de municípios.

16.2.1.2. Prever nas leis de orçamento em todas as esferas de governo dotação para a mobilidade por bicicleta.

16.2.1.3. Criar fontes de recursos para implantação e operação permanente da infraestrutura cicloviária no sistema viário.

16.2.1.4. Criar recursos para implantação, gestão e operação de bicicletários públicos.

16.2.1.5. Vincular recursos de estacionamentos rotativos, pedágios e taxas de uso do sistema viário para investimentos na mobilidade por bicicleta.

16.2.1.6. Destinar percentual da Contribuição de Intervenção de Domínio Econômico (CIDE Combustíveis) para implementação da política cicloviária.

16.2.2. Revisar a distribuição dos recursos públicos para a mobilidade urbana, priorizando o transporte coletivo e modos ativos.

16.2.2.1. Destinar impostos municipais relacionados à mobilidade urbana para financiamento da mobilidade por bicicleta.

FOTO: Uirá Lourenço





- 16.2.2.2.** Criar recursos para a integração modal e a promoção e priorização do transporte coletivo.
- 16.2.2.3.** Vincular a transmissão de recursos federais e estaduais que sejam destinados para mobilidade motorizada a investimentos associados à mobilidade ativa.
- 16.2.2.4.** Destinar percentual do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) provenientes de combustíveis para implementação da política cicloviária.
- 16.2.2.5.** Destinar recursos públicos para financiar sistemas públicos de oferta de bicicletas, especialmente em áreas de maior vulnerabilidade social.
- 16.2.2.6.** Destinar os recursos oriundos das autuações de trânsito para ampliar medidas viárias que promovam a segurança de ciclistas e pedestres.
- 16.2.2.7.** Prever dotação orçamentária em fundos urbanísticos e ambientais em todas as esferas de governo.
- 16.2.3.** Reduzir incentivos fiscais voltados à promoção de modos individuais motorizados.
- 16.2.3.1.** Reformular a política tributária, onerando os veículos motorizados privados e desonerando os modos ativos, incluindo bicicletas elétricas.
- 16.2.4.** Promover recursos para a mobilidade por bicicleta através de ações relacionadas à gestão da mobilidade (GdM).
- 16.2.5.** Gerar fontes de recursos oriundas dos danos ambientais gerados pelos modos individuais motorizados.
- 16.2.5.1.** Criar fundo público, gerido com participação social, com recursos de royalties, compensações ambientais, e outros recursos oriundos da externalidade dos modos individuais motorizados.
- 16.2.5.2.** Criar instrumentos de fiscalização ambiental de modos motorizados, destinando os recursos das penalidades de multas para o investimento para a mobilidade ativa.
- 16.2.5.3.** Criar taxas para mitigação das externalidades negativas do uso dos modos individuais motorizados.
- 16.2.6.** Garantir o controle social na definição dos recursos orçamentários para implementação da política cicloviária em todas as esferas de governo.
- 16.2.6.1.** Criar instâncias de participação para o controle social nas ações de gestão e controle dos recursos públicos em todas as esferas de governo.



16.3. Investimentos Públicos para a Promoção da Mobilidade por Bicicleta

Os investimentos públicos para a promoção da mobilidade por bicicleta consistem em políticas econômicas que incentivem diferentes segmentos para ampliar o conhecimento, a produção, a oferta e o uso da bicicleta em diferentes áreas do território nacional.



OBJETIVOS

16.3.1. Promover investimentos para programas de incentivo para usuários de bicicleta como meio de transporte.

16.3.1.1. Criar instrumentos legais para a remuneração do trabalhador e do estudante que usa a bicicleta como meio de transporte.

16.3.1.2. Promover investimentos que ampliem o acesso de públicos vulneráveis ao conhecimento e aquisição da bicicleta, com enfoque em gênero e raça.

16.3.2. Promover investimentos voltados à ampliação do conhecimento da mobilidade por bicicleta.

16.3.3. Promover investimentos que incentivem a bicicleta como uma política de saúde, lazer, empreendedorismo e bem-estar.

16.3.3.1. Promover programas que promovam bicicletas cargueiras de baixo custo para trabalhadores do segmento de ciclogística.



FOTO: Uirá Lourenço_



16.3.3.2. Destinar percentual de recursos da saúde para promoção da circulação segura de ciclistas.

16.3.3.3. Criar fundos com base em atividades econômicas para gerar recursos para o cicloturismo.

16.3.3.4. Criar fundos que promovam atividades econômicas de empreendedorismo relacionadas à bicicleta voltadas a públicos de vulnerabilidade social.

16.3.3.5. Gerar investimentos que promovam o trabalho justo e inclusivo no setor de mobilidade por bicicleta.

16.3.3.6. Definir política de incentivo de isenção de taxas municipais/estaduais para empresas que adotam a bicicleta como ferramenta logística em seus processos internos.

16.3.4. Promover incentivos financeiros para o segmento produtivo e de distribuição da bicicleta como meio de transporte.

16.3.4.1. Promover programas que garantam o acesso a bicicletas populares.

16.3.4.2. Promover incentivos financeiros à produção e importação de componentes e distribuição da bicicleta em todo o território nacional.

REFERENCIAIS DOS DOCUMENTOS ORIENTADORES

Nova Agenda Urbana – NAU – artigos:

3; 4; 9; 13c; 13d; 118; 141.

Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS:

ODS 8 (8.2, 8.3 e 8.5); ODS 12 (12.7 e 12.c); ODS 13 (13.2); ODS 17 (17.1 e 17.14).

Plano Nacional de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS:

Metas Globais: 1, 3 e 4. Metas Específicas de Impacto: 1 e 2. Pilares: 1 e 2.



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. [Constituição (1988)]. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.

BRASIL. Lei Nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Estatuto da Cidade. Brasília, DF: Diário Oficial da União.

BRASIL. Lei Nº 12.587, de 13 de janeiro de 2012. Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF: Diário Oficial da União.

BRASIL. Lei Nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018. Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans). Brasília, DF: Diário Oficial da União.

BRASIL. Lei Nº 13.724, de 04 de outubro de 2018. Institui o Programa Bicicleta Brasil. Brasília, DF: Diário Oficial da União.

BRASIL. Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Código Brasileiro de Trânsito. Brasília, DF: Diário Oficial da União.

ONU BR – NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL. Os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável no Brasil.

ONU-HABITAT. Nova Agenda Urbana. ONU-HABITAT – Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos. Quito, Equador. 2016.



ESTRATÉGIA NACIONAL DA BICICLETA

PESSOAS E ORGANIZAÇÕES QUE PARTICIPARAM DA CONSTRUÇÃO DA ENABICI

PESSOAS

Adelino Cécio Soares Dias	Bruno Batista Braga	Daniela Costanzo
Adilson Fernandes Indi	Bruno Couto Oliveira	Daniela Rueda
Alexandre Santos	Bruno Santana	Daniele de Queiroz Cardoso
Aline Cavalcante	Caio César Carvalho Ortega	Daniella Lima
Aline Martins	Caique Terenzio	Danielle Hope
Aline Os	Camila Cardoso Frederico	Danilo dos Santos Lopes
Allan Jefferson Cunha	Camila Cavallari	Dayane Ribeiro
Allan Sicsic	Carlos Roberto Caetano Júnior	Eduardo Rumenebrap
Amanda Anjos	Carmem Silva	Erica Fernanda Ferreira da Silveira
Amanda Calabretti	Carolina Baima	Erica Telles
Ana Carboni	Carolina Santaella	Fabiana Moro Martins
Ana Destri	Caroline Leal Dantas	Fabio David Vasconcelos Reis
André Geraldo Soares	Clair Pessanha	Fábio Pedó
Andrea Santana	Cláudio Alves Ferreira Júnior	Fabio Perillo Samori
Antonio Henrique Cavalcanti de Oliveira	Claudio Henrique Santos	Fátima Priscila Morela Edra
Antônio Miranda	Claudio Silva	Felipe Alves
Ariadne Amanda Barbosa Samios	Cleber Magalhães Tobias	Felipe Claros
Ariana Medeiros	Cyro Gazola	Fernanda Ludmila Barbosa
Barbara de Vasconcelos Barbosa	Daniel Guth	Fernando Araldi
Beatriz Brito	Daniel Jeferson	Fernando César Manosso
Beatriz Rodrigues Andrade	Daniel Neves	Fernando Regis dos Reis
	Daniel Santini	Fernando Rosenbaum
	Daniel Valença	Flavio Soares de Freitas

Fred Vazquez	Juliana DeCastro	Mauro Cesar Monteiro
George Panara	Juliana Tiemi Tamanaha	Mauro Cezar de Freitas
George Queiroz	Karolina Silva de Jesus	Ferreira
Gheysa Caroline Prado	Laura Lucia Vieira Ceneviva	Mayara Martins do
Glauco Azevedo	Leandro de Andrade Martins	Nascimento
Goura Nataraj - Jorge Brand	Leonardo Andreiko De Castro	Meli Malatesta
Guilherme Moraes da Silva	Leonardo Aragão	Milvo Rossarola
Guilherme Tampieri	Leticia Fonti	Muriel Syriani Veluza
Gustavo de Araújo Barros	Lorena Freitas	Mylena C R Jesus
Gustavo Pinheiro	Lucas Bravo	Nathália Araújo
Gustavo Sales	Lucas da Silva Pacobahyba	Nayara Farinha
Gustavo W. A. Rodrigues	Lucélia Helena Moura	Nazareno Sposito Neto
Hannah Arcuschin Machado	Luciana (Luka) Freitas	Stanislau Affonso
Higor de Oliveira Guerra	Luciana Souza	Nestor Saavedra
Igor Araújo Da Silva	Luis Araújo	Patrícia Valverde
Jaime Martins	Luiz Antônio R. Gonçalves de	Paulo Henrique Santana
Jamile Santana da Conceição	Souza	Aguiar
Janaina Amorim Dias	Luiz Saldanha	Paulo Márcio Batista
Janaina de Oliveira Lima	Luma Cordeiro Costa	Priscila Diniz
Jean Carlos Pejo	Maiara Tortorette	Rafael Calabria
Jerry Adriane Dias Rodrigues	Maili Bernadeth Assunção	Rafael Tartaroti
Jessica Luiza Pereira De	Veiga	Rafaella Basile
Almeida	Marcelo Cintra do Amaral	Rebecka Santos
Jô Pereira	Marcelo de Trói	Reinaldo Tadeu Boscolo
João Paulo Amaral	Márcia Ferreira Nogueira	Pacheco
João Pedro Bazzo	Marcos Daniel	Renata Falzoni
John Fontenele Araújo	Marcos de Sousa	Renata Navega
José Carlos Assunção Belotto	Maria Lucia Navarro	Renato Zerbinato
Jose Renato Bergo	Maranhão	Ricardo Neres Machado
Joyce Ibiapina Costa	Mariana Auler	Rogério dos Santos Raimundo
Julia Nogueira	Mariana Cruz	Rogério Viduedo
	Mariana Gontow	Roni Erison Maicon Silva

Ruth Costa	Simone Costa Rodrigues da Silva	Tatiane Lima Silva
Samuel Ruch	Simone Iris Costa	Thiago Allis
Sandra Ramalhoso	Suzana de Souza Brandão	Thiago Benicchio
Sarah Marques	Suzana Leite Nogueira	Valden Rocha
Selma Paiva	Tais Barreto Costa	Vanderlei José Torroni
Sergio Henrique Passos	Talita dos Anjos	Victor Andrade
Avelleda	Tassia Dias Furtado	Victor Callil
Sheila Hempkemeyer	Tatiana de Vasconcelos	Victor Pavarino
Silvana Nakamori Belotto	Menezes Paz	Yuri Vasquez
Silvia Toso		Yuriê Baptista César

ORGANIZAÇÕES

Abraciclo – Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares

ABRADIBI – Associação Brasileira da Indústria, Comércio, Importação e Exportação de Bicicletas, Peças e Acessórios

AfroCiclo

Aliança Bike – Associação Brasileira do Setor de Bicicletas

AllCity BikeEntregas

Ameciclo – Associação Metropolitana de Ciclistas do Recife

Apta – Amazônia Pelo Transporte Ativo

Aromeizero

Ateliê Cendira

Autarquia de Trânsito e Transporte Urbano do Recife

Autarquia Municipal de Fortaleza – Gestão Cicloviária

BH em Ciclo – Associação dos e das Ciclistas Urbanas de Belo Horizonte

Bicicleta na Escola

Bicicletaria Cultural

Bicicleteiros

Bike Anjo

Bike Anjo DF

Bike é Legal

Bike Zona Leste

Caixa Econômica Federal

CEBRAP – Centro Brasileiro de Análise e Planejamento

CET-Rio – Companhia de Engenharia de Tráfego do Rio de Janeiro

CET-SP – Companhia de Engenharia de Tráfego

Ciclocentro_SP

Ciclocidade – Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo

Cicloiguaçu – Associação de Ciclistas do Alto Iguaçu

CNM – Confederação Nacional dos Municípios

Coalização Clima e Mobilidade

Coletivo ParáCiclo

Coletivo CicloZL São Miguel

COMMU – Coletivo Metropolitano de Mobilidade Urbana

Desvelocidades

Detran/PR

EACH/USP – Escola de Artes, Ciências e Humanidades

ETTA/UFF/CNPq – Grupo de Pesquisa Experiências em Turismo e Transporte Ativos

FAU/USP – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

Feliz Cidade Info

FNP – Frente Nacional dos Prefeitos

Fórum de São Miguel

Gabinete Deputado Hugo Leal – Câmara dos Deputados

Gestão Cicloviária – Prefeitura de Fortaleza

Giro Preto

Giro Sustentavel

IAB/SP – Instituto de Arquitetos do Brasil

IDEC – Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor

Iniciativa Bloomberg pela Segurança Viária Global

Instituto MDT – Instituto do Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

ITDP Brasil – Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento

Jornal Bicicleta

LabMob/UFRJ – Laboratório de Mobilidade Sustentável

Levante Popular da Juventude

Mandato Goura (Dep. Estadual Paraná)

Matres Socioambiental

Metrô de São Paulo

Ministério da Saúde

Ministério de Desenvolvimento Regional

Ministério das Cidades

Mobicicleta Coletivo de Ciclomobilidade de Ribeirão Preto

Mobicidade Salvador

Mobilidade Ativa e Saúde

Mobiliza Oz

Mobilize Brasil

MSTC – Movimento Sem Teto Do Centro

Multiplicidade Mobilidade Urbana

Nossa BH

NuCuS/UFBA – Núcleo de Pesquisa e Extensão em Culturas, Gêneros e Sexualidades

ObMob Salvador – Observatório da Mobilidade Urbana de Salvador

ONU Meio Ambiente

OPAS/OMS – Escritório da Organização Pan-Americana da Saúde/Organização Mundial da Saúde no Brasil

Paranaguá Criativa

Pastoral da Pessoa com Deficiência

PCRJ – CET-RIO

Pé de Igualdade

Pedala Manaus

Pedala Queimados

Pedala, Mana!

Pedale-se

PLANETT – Grupo de Pesquisa Experiências em Turismo e Transporte Ativos – ETTA/UFF/ CNPq

PPGGP/UTFPR – Programa de Pós-Graduação em Planejamento e Governança Pública

Prefeitura do Município de São Paulo

Programa Ciclovida/UFPR

Rodas da Paz

Secretaria Municipal de Transportes do Rio de Janeiro

Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente de São Paulo

Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana/ Ministério das Cidades

Señoritas Courier

Tembici

Terça das Manas

Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo

UCB – União de Ciclistas do Brasil

UFF – Universidade Federal Fluminense

UFFS – Universidade Federal da Fronteira Sul

UFPR – Universidade Federal do Paraná

UGC – União Gonçalense de Ciclistas

UnB – Universidade de Brasília

Urucuia: Mobilidade Urbana

USP – Universidade de São Paulo

UTFPR – Universidade Tecnológica Federal do Paraná

Vital Strategies

WRI Brasil

