O BELORIZONTINO E O TRANSPORTE NA CIDADE

O transporte em Belo Horizonte é **distante das pessoas, caro, inseguro e desigual.** A crise climática, sanitária, política e econômica pela qual estamos passando exige novas respostas. Como podemos virar o jogo e fomentar o acesso inclusivo à cidade?

OUTUBRO DE 2020

REALIZAÇÃO ITDP Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento

PARCEIRO NossaBH

APOIO iCS instituto CLIMA e SOCIEDADE

FOTOILUSTRAÇÕES
MICROPÓLIS

O RETRATO DO TRANSPORTE PÚBLICO

TEMPO MÉDIO DE **DESLOCAMENTO**

36 MINUTOS
PARA IR DE CASA AO TRABALHO
na Região Metropolitana de
Belo Horizonte (RMBH)

14% das pessoas leva
MAIS DE 1 HORA
para se deslocar
de casa ao trabalho.

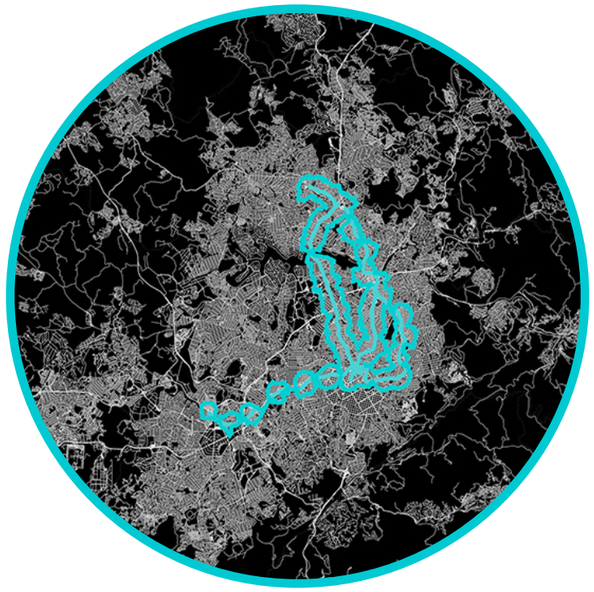
ENTRE 2002 E 2012, **23% DOS DESLOCAMENTOS DEIXARAM DE SER FEITOS POR TRANSPORTE PÚBLICO.**

Apenas 26% das viagens foram realizadas por metrô, BRT ou ônibus em 2012.

Em média, as pessoas
GASTAM 59 MINUTOS
no transporte público
todos os dias.

COBERTURA DA **INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE**

O acesso ao transporte público também é baixo. **92% DA POPULAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE ESTÁ DISTANTE** do transporte de média e alta capacidade (BRT e metrô).

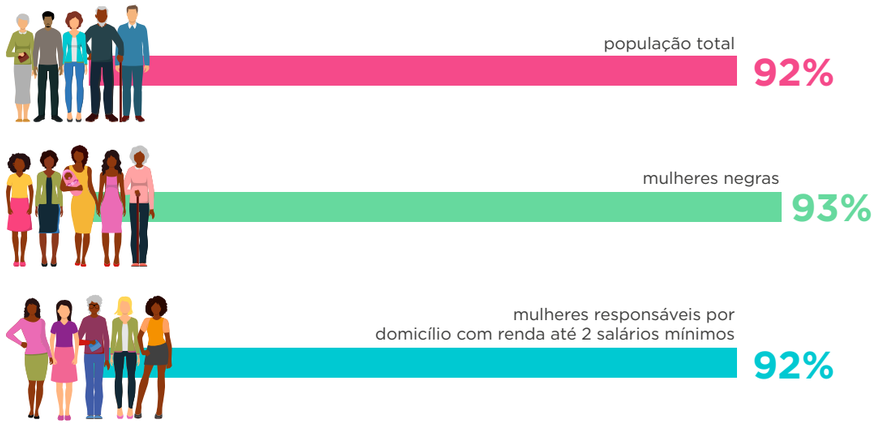


Estar distante reduz o acesso à cidade, a qualidade de vida e expõe as pessoas - principalmente aquelas em grupos de maior vulnerabilidade de gênero, raça e renda - a situações de risco.

O TRANSPORTE É DESIGUAL E CONCENTRADO. A SITUAÇÃO PIORA QUANDO FALAMOS DE **RENDA, GÊNERO E RAÇA.**

Na região metropolitana de Belo Horizonte, 93% das mulheres negras e 92% das mulheres responsáveis por domicílio com renda até 2 salários mínimos estão distantes da rede de transporte de média e alta capacidade (TMA).

Percentual de pessoas distantes do TMA por gênero, raça e renda.

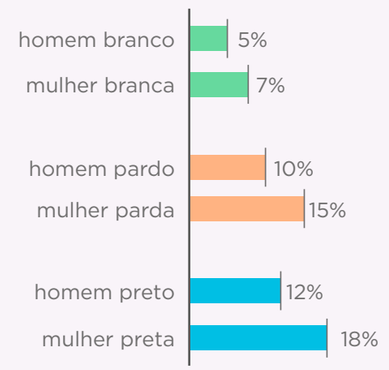


CUSTO

EM BELO HORIZONTE DUAS VIAGENS DE ÔNIBUS POR DIA COMPROMETEM **22% DO SALÁRIO MÍNIMO.**

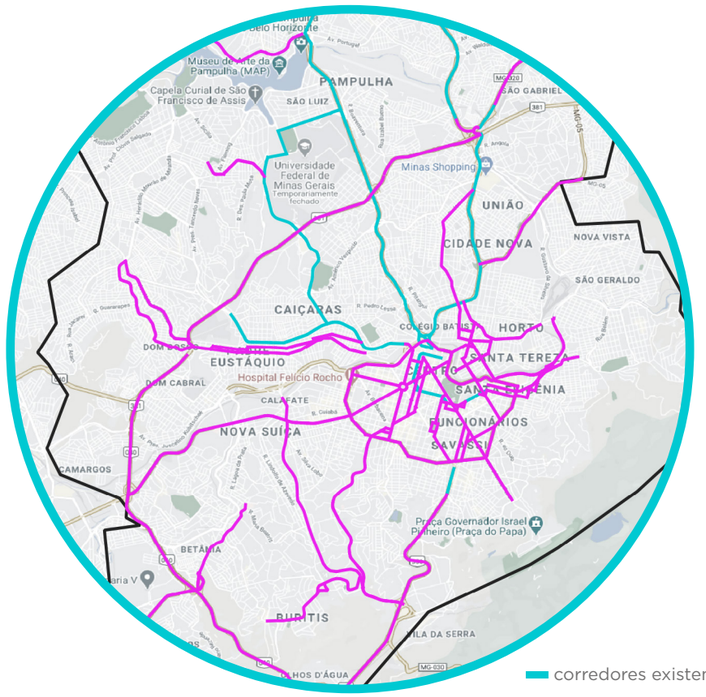
Quando olhamos para o impacto desse mesmo modelo de viagem cruzando variáveis de gênero e cor/raça é nítido que as pessoas negras, especialmente as **mulheres negras, têm os maiores gastos com transporte público em relação à sua renda média.**

Impacto da tarifa na renda média em Belo Horizonte por gênero e cor/raça.



Fonte: Programa 24 propostas para 2024, Nossa BH, 2020.`

PROPOSTAS PARA MELHORAR O TRANSPORTE PÚBLICO



1 Garantir a prioridade para o transporte público na via

Os corredores e vias prioritárias têm um potencial significativo de facilitar os deslocamentos da população, podendo contribuir para a redução das desigualdades no acesso às oportunidades. Com base na velocidade dos ônibus observada nas vias por meio de dados de GPS antes da pandemia, priorizamos propostas de corredores e faixas exclusivas previstos no **Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte, PlanMob-BH**. Tendo um defict de implementação da infraestrutura planejada para 2020, **para evitar que o transporte público trave, BH precisa agilizar a implantação das faixas exclusivas em licitação e cumprir a meta projetada para 2025, com fiscalização eficiente para coibir a invasão pelo transporte individual** e restringir o uso desse espaço por outros veículos.

2 Fortalecer a gestão do transporte público

Gestores públicos municipais devem se apropriar e disponibilizar os dados existentes (GPS, bilhetagem e GTFS) para melhorar a capacidade de gestão, a qualidade da participação social e a transparência do sistema de transporte público. Em um cenário de escassez de recursos, o **monitoramento de dados, o fortalecimento dos espaços de gestão compartilhada com organizações da sociedade civil e a inovação** são fundamentais para que o poder público aumente a efetividade de suas intervenções na cidade.

3 Reformar o marco legal para tornar o transporte público mais eficiente e menos poluente

A regulamentação do sistema de transporte público segue um modelo de negócios engessado por décadas que impede a incorporação de novas tecnologias e a adaptação a novas realidades. As crises climática e sanitária que estamos vivendo tornam mudanças estruturais no sistema ainda mais urgentes. **Os contratos precisam impulsionar a renovação da frota por veículos de zero emissões** para atender às exigências ambientais, reduzir impactos na saúde pública e aprimorar a qualidade do serviço para os usuários.

4 Diversificar as fontes de financiamento do transporte público

A pandemia de COVID-19 acentuou a queda no volume de passageiros já sentida em função do aumento do desemprego e da percepção de baixa qualidade do serviço. Com uma tarifa alta quando comparada com a renda da população e a diminuição da demanda, o atual modelo de financiamento do sistema se tornou insustentável. **A próxima gestão municipal deve criar um novo modelo que inclua fontes de financiamento extra-tarifárias**, como a taxa de mobilidade, cobrança pelo uso da via por veículos de aplicativos, zonas de baixa emissão de carbono que tarifam veículos poluentes, entre outras possibilidades.

5 Ampliar a cobertura do transporte público para atividades de lazer e cuidados

Se o acesso à cidade por transporte público já é um desafio durante os horários de trabalho, ele fica pior nos fins de semana e durante a noite. Com tarifas altas e oferta escassa em períodos fora dos horários de pico, o acesso da população pobre e periférica para atividades culturais e de lazer fica extremamente limitado. **Atividades relacionadas ao cuidado ficam comprometidas, como levar e buscar filhos em atividades escolares ou de divertimento, acompanhar pessoas em situação de dependência em consultas médicas, visitas a familiares**. Além da revisão da política tarifária, a futura gestão precisa criar mecanismos que garantam **itinerários e frequência durante períodos noturnos e em dias não úteis para promover uma oferta mais abrangente de transporte público.**

DESAFIO DE PEDESTRES E CICLISTAS PARA ACESSAR A CIDADE

ACESSO A **OPORTUNIDADES**

MAIS DE 100 MIL pessoas não conseguem acessar um estabelecimento de saúde de baixa complexidade em menos de 30 minutos a pé.

51% das crianças de 4 e 5 anos precisam caminhar mais de 15 minutos para chegar a uma pré-escola.

21% das crianças e adolescentes entre 6 e 14 anos precisam caminhar mais de 15 minutos para chegar a uma escola de ensino fundamental.

A bicicleta tem papel fundamental para reduzir parte dessas falhas, mas ela continua sendo percebida como um modo de deslocamento inseguro devido à falta de infraestrutura e às altas velocidades permitidas e praticadas nas vias da cidade.

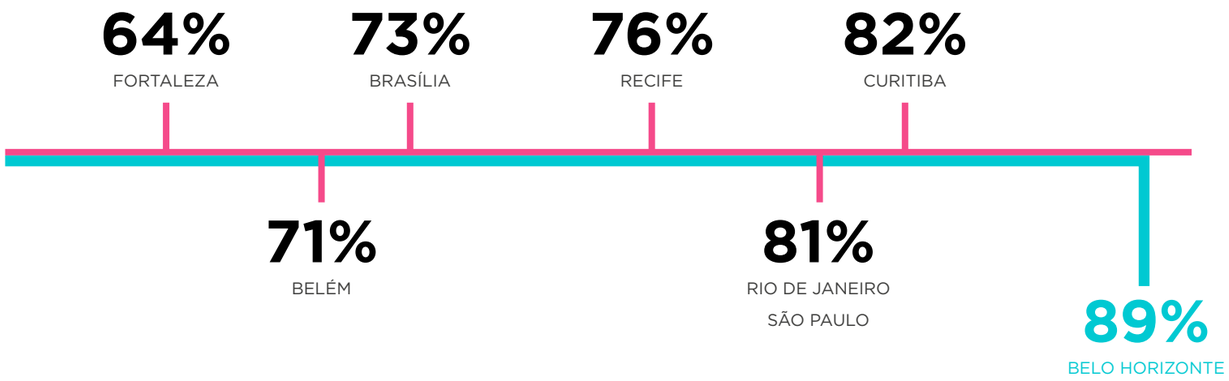
A bicicleta, **solução para quem quer ir e vir com mais liberdade, menos gastos e maior segurança sanitária**, deve ser priorizada nas ações de mobilidade das cidades. Porém, a cobertura da infraestrutura cicloviária ainda deixa muito a desejar.

Em Belo Horizonte

SÓ 11% DA POPULAÇÃO

vive próxima de ciclovias ou ciclofaixas.

PERCENTUAL DA POPULAÇÃO **DISTANTE DE INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA**



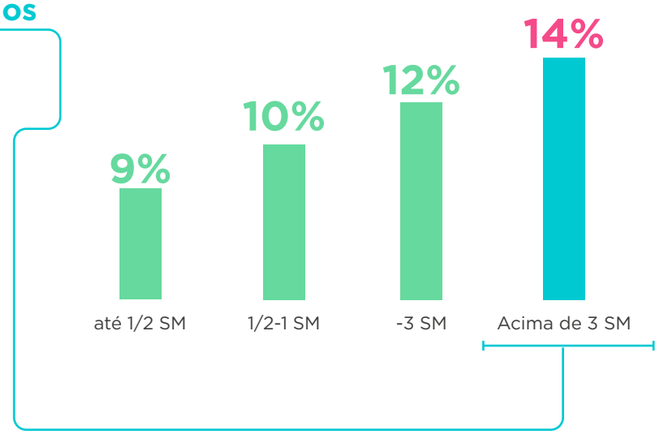
Pessoas com maior renda - **acima de 3 salários mínimos** -, são as que estão mais próximas da infraestrutura de transporte.

Faltam ciclovias e estruturas similares próximas a pessoas com renda menor, já que na cidade de Belo Horizonte

70% DOS CICLISTAS*

tem renda de até 3 salários mínimos

* Segundo a pesquisa do Perfil do Ciclista da TA (2015)



A FALTA DE PLANEJAMENTO E INVESTIMENTO EM INFRAESTRUTURA E MEDIDAS DE SEGURANÇA VIÁRIA **COLOCA EM RISCO A VIDA DOS MAIS VULNERÁVEIS NO TRÂNSITO.**

526 MORTES

na RMBH em 2018, sendo:

34%
pedestres e ciclistas

27%
motociclistas

PROPOSTAS PARA TORNAR UMA BH MAIS SUSTENTÁVEL

1 Priorizar a implementação do Plano Diretor e do Plano Diretor de Mobilidade Urbana - PlanMob-BH

A concentração de oportunidades de trabalho, saúde, educação, lazer e cultura na área central da cidade reforça as desigualdades e enfraquece o direito de acesso à cidade, principalmente para a população periférica e grupos mais vulneráveis. Belo Horizonte precisa **implementar o disposto em seu plano diretor e plano de mobilidade, orientando o desenvolvimento urbano para equilibrar a distribuição de oportunidades em todo o território da cidade e aumentar o acesso às mesmas priorizando as infraestruturas de transporte sustentável,** incentivando os deslocamentos a pé, por bicicleta e o uso da rede de transporte público.

2 Fortalecer a gestão da segurança no trânsito

As ruas da cidade precisam ser mais seguras para estimular os modos de deslocamento mais saudáveis e sustentáveis. O desenho e operação viária precisam ser adequados para reduzir de forma eficiente as lesões e mortes no trânsito. A próxima gestão municipal deve atender à recomendação da Organização Mundial da Saúde (OMS) e **reduzir a velocidade máxima nas vias da cidade para 50 km/h, tratar as interseções críticas e contemplar áreas com grande fluxo de pedestres ou entornos escolares com medidas de moderação de tráfego.** O próximo governo deve também **organizar e manter uma base de dados sobre ocorrências e vítimas do trânsito com desagregação territorial, alimentada por órgãos federais, estaduais e municipais**, para apoiar a definição, monitoramento e avaliação das ações para segurança viária.

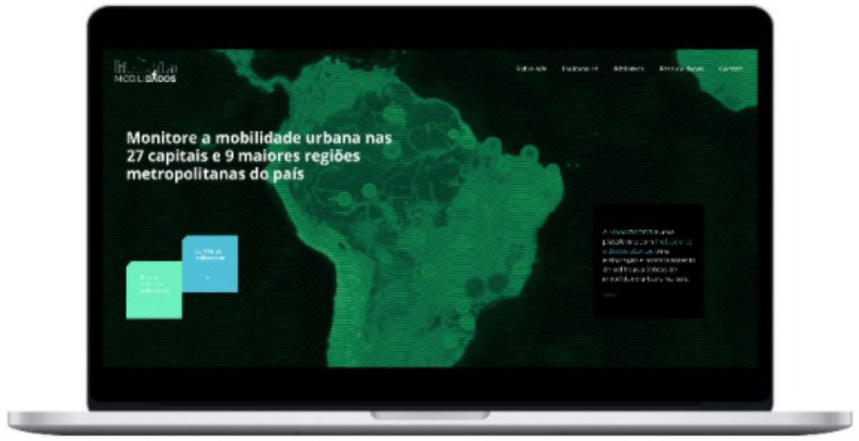
3 Ampliar a infraestrutura cicloviária e a integração da bicicleta com os demais modos de transporte

Muitas prefeituras na América Latina estão investindo fortemente na bicicleta como alternativa de mobilidade no cenário pós-pandemia. Apesar de ações pontuais, Belo Horizonte ainda está longe de executar as medidas previstas para promover a mobilidade em bicicleta para os deslocamentos urbanos e para conectar áreas residenciais a oportunidades. Precisamos reverter essa situação **tornando as ciclovias temporárias em permanentes, implementando a meta de infraestrutura cicloviária prevista no Planmob-BH para 2025, melhorando a mobilidade em bicicleta nas periferias, instalando bicicletários em estações metrô e BRT e em equipamentos públicos, e realizando programas continuados de incentivo ao uso da bicicleta para acessar oportunidades** como escolas, parques, praças, museus, cinemas e outros destinos culturais e de lazer.

4 Planejamento urbano integrado e o enfrentamento das questões climáticas

A canalização e tamponamento dos rios de Belo Horizonte priorizou a expansão de vias urbanas para os deslocamentos por automóveis e contribuiu para o aumento da impermeabilização do solo urbano, tornando **a cidade altamente vulnerável aos alagamentos e enchentes, principalmente nas regiões mais pobres e periféricas. A futura gestão precisa assumir a responsabilidade sobre ações para adaptação às mudanças climáticas**, planejar e implementar uma BH resiliente, **priorizar o transporte público, os deslocamentos a pé e por bicicleta, promover o desestímulo ao uso dos automóveis** para interromper o ciclo de expansão viária e urbana e reequilibrar a distribuição do espaço viário.

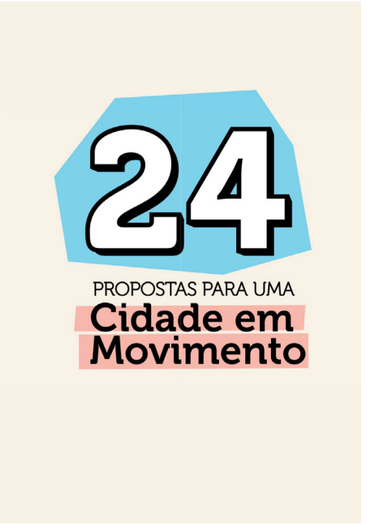
SAIBA MAIS



MOBILIDADOS.ORG.BR

CAMPANHA CIDADE EM MOVIMENTO: 24 PROPOSTAS PARA BH ATÉ 2024

CARTILHA CIDADE EM MOVIMENTO - NOSSA BH



PROGRAMA 24 PROPOSTAS PARA 2024 - NOSSA BH

BOLETIM 1: MOBILIDADE DE BAIXO CARBONO

BOLETIM 2: RUAS MAIS SEGURAS

BOLETIM 3: OS CARROS E AS CIDADES EM COLAPSO

BOLETIM 4: O TRANSPORTE DE MÉDIA E ALTA CAPACIDADE NAS CIDADES BRASILEIRAS

BOLETIM 5: ESTATÍSTICAS NACIONAIS E POLÍTICAS DE MOBILIDADE URBANA

BOLETIM 6: CIDADES RESILIENTES E ACESSO AOS SERVIÇOS DE SAÚDE

REALIZAÇÃO

ITDP
Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento

PARCEIRO

NossaBH

APOIO

iCS instituto CLIMA e SOCIEDADE

FOTOILUSTRAÇÕES

MICROPÓLIS