



MOBILIDADE SUSTENTÁVEL NAS ELEIÇÕES
CARTA DE PROPOSTAS E COMPROMISSO COM A MOBILIDADE SUSTENTÁVEL
CANDIDATOS À PREFEITURA DE MANAUS – 2021/2024

A partir de 2021 o futuro prefeito de Manaus assumirá uma cidade com sérios problemas de mobilidade urbana, tais como, crescente índice de motorização, em especial em tempos de pandemia onde o transporte público, nas condições atuais, se apresenta como inadequado às medidas de saúde pública, com mortes no trânsito, urbanização desordenada, com baixa densidade populacional e **quase nenhuma priorização através de políticas públicas sustentáveis ao pedestre, ciclista e ao usuário do sistema público de transporte urbano.**

Surge neste contexto, **a importância de se pensar o transporte como um sistema complexo, cujo um dos braços importantes é o estímulo ao uso da bicicleta**, tendo em vista a sua condição desencadeadora em diversos aspectos, entre eles: **mobilidade urbana, meio ambiente, saúde, economia, segurança pública, bem estar individual e coletivo e democratização do acesso à cidade.**

A priorização dos meios não motorizados de transporte (pedestre e ciclista) é subsidiada por diversos estudos e proposições, locais, nacionais e internacionais, entre elas: Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal 12.587/2012), com o centro de transporte sustentável do World Resources Institute – WRI e perfeitamente alinhado com ONU-Habitat (Programa das Nações Unidas para Assentamentos Humanos) e as diretrizes dos 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), também da ONU.

Em mesma via, a cidade é diretamente beneficiada pela economia da bicicleta, mas contraditoriamente, isso não se traduz na melhoria da mobilidade ativa, embora detenha o 6º maior Produto Interno Bruto (PIB) entre as cidades brasileiras e tenha na indústria a grande parcela do desenvolvimento econômico local por conta do **Pólo Industrial de Manaus - PIM, que sozinho é responsável por 21.2% da produção nacional de bicicletas**, segundo recente estudo denominado “A economia da bicicleta no Brasil” da Aliança Bike e Laboratório da Mobilidade Sustentável da UFRJ (2018), que coloca a cidade como aquela que mais produz bicicletas nas Américas.

Entretanto, na contramão destas evidências e do que diversas cidades já vem desenvolvendo, inclusive de mesmas características, clima e capacidade orçamentária de investimento, **Manaus ainda não conseguiu incluir a bicicleta de maneira efetiva nas políticas de mobilidade urbana**, contando com uma infraestrutura cicloviária deficitária e com pouca utilidade para o ciclista urbano.



Os dados mais recentes disponíveis indicam um aumento expressivo no volume de ciclistas na cidade, mas é preciso realizar um estudo de origem-destino completo para diagnosticar a magnitude desse aumento. Segundo os dados de 2006 da Prefeitura de Manaus, cerca de 0,9% da população (ou seja, cerca de 16.000 ciclistas) usam a bicicleta como meio de transporte em Manaus.

Explicita-se, ainda, o alto índice de deslocamento por bicicleta em Manaus através do dado de que 3,6% dos manauaras utilizam a bicicleta como meio de transporte, **número superior à média nacional para moradores de capitais**, que é de 3,22%, conforme levantamento do IPEA (2012).

Contrariamente a este aumento e à crescente necessidade da diversificação dos meios de transporte na cidade, Manaus está na vergonhosa posição de último lugar entre as cidades brasileiras quando comparado a malha cicloviária à malha viária total da cidade. Em relação a estes, a cidade possui apenas 0,85 de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas, ficando atrás de cidades como Belém/PA, Rio Branco/AC e Boa Vista/RR, segundo levantamento do G1 de 21/08/2018.

O atual déficit da malha cicloviária, a inexistência de áreas de acalmamento do tráfego e de campanhas de educação se traduz no resultado da pesquisa o Perfil do Ciclista Brasileiro (2018), que incluiu a capital amazonense.

Nela, dentre os principais problemas enfrentados pelos ciclistas entrevistados está a falta de segurança no trânsito (55,3%) e a falta de infraestrutura adequada (34,7%). Quando indagamos sobre o que faria os entrevistados pedalarem mais, **foi apontado a necessidade de mais segurança e educação no trânsito (32,8%) e de estrutura como sinalização (29,3%)**, vetores para a melhor e mais eficiente inclusão da bicicleta como meio de transporte efetivo em Manaus.

Analisando os supracitados dados de inércia quanto as políticas de ciclomobilidade em Manaus, associados ao resultado de que a maioria dos ciclistas entrevistados (65%) utilizam a bicicleta há mais de 5 anos e em todos os dias da semana (50%), conclui-se pela presença de uma quase totalidade de ciclistas “invisíveis” no trânsito manauara, por não possuírem a devida atenção do poder público local, bem como a existência de uma demanda reprimida de novos ciclistas.

Para garantir a segurança dos munícipes que já utilizam a bicicleta como meio de transporte e atender essa demanda crescente, **Manaus precisa de um gestor disposto a investir efetivamente na mobilidade urbana sustentável**, considerada como tal aquela que contempla melhorias no transporte coletivo, melhora a mobilidade de pedestres com qualificação de calçadas e aumento de áreas de circulação, estar



preocupado com a qualidade do ar e das mudanças climáticas, com a infraestrutura do ciclista e com a segurança de todos no meio urbano.

Diante de tais considerações, seguem as propostas e diretrizes do movimento, que compõem um conjunto de melhorias divididas em **SEIS EIXOS** com as quais os mesmos se comprometem a realizar durante toda a sua gestão à frente do poder executivo municipal:

1. GESTÃO DA MOBILIDADE URBANA

1.1 **Executar o plano de mobilidade urbana - PlanMob**, seguindo às suas diretrizes, tendo como prioridade o transporte público, o caminhar e o pedalar;

1.2 **Desenvolver e programar no Plano Diretor o estímulo a redução dos deslocamentos**, garantindo o adensamento e a distribuição equilibrada de moradias, serviços, empregos, infraestrutura, equipamentos culturais e de lazer por toda a cidade. Restringir a ação da especulação imobiliária, permitindo a densificação, com benefícios certos para as futuras gerações;

1.3 **Articular políticas de mobilidade sustentável** garantindo a acessibilidade, intermodalidade e conectividade **priorizando, protegendo e estimulando** as pessoas mais vulneráveis: crianças, idosos, pessoas com deficiência e pessoal em vulnerabilidade social.

1.4 Garantir condições de **acesso universal** a todas as infraestruturas e serviços de mobilidade, que não exclua pessoas com deficiência e mobilidade reduzida (idosos, crianças, gestantes, entre outros grupos).

1.5 Adotar medidas e canais que **facilitem a publicização, acesso e participação popular democrática** aos estudos, projetos e obras ligadas à bicicleta. Promovendo a participação da sociedade civil, implantando efetivamente o **Conselho Municipal de Mobilidade Urbana**, com a participação consultiva e deliberativa da representação do cicloativismo garantindo o acesso fácil à informação e estabelecendo mecanismos efetivos de diálogo formal com a sociedade sobre programas, projetos e ações de interesse dos ciclistas;

1.6 Reduzir as desigualdades territoriais e sociais através de políticas para **ampliar o acesso a oportunidades** (redução de tempos de deslocamentos, modicidade de tarifa, etc.), promovendo a **integração** dos sistemas de transporte e políticas de



mobilidade com o planejamento de uso do solo, o **desenvolvimento urbano** e o desenho do espaço construído

- 1.7 Criação de um **Fundo Municipal de Transportes** de forma a garantir recursos e investimentos para a infraestrutura e em alternativas de transporte não poluentes, importante para se criar uma cultura que valorize o uso de meios de transporte que não agredem o meio ambiente e **inserção da temática de políticas voltadas à mobilidade a pé e de bicicleta no orçamento municipal** para, de fato, ter como materializar os projetos, vez que, dentre outras coisas, o custo é baixo, se comparado com o retorno;
- 1.8 **Elevar e regionalizar os investimentos em transporte público e mobilidade a pé e por bicicleta** com uma reavaliação orçamentária municipal, com o aumento gradual do orçamento de transportes, destinando-o à mobilidade por bicicletas por meio do Plano Plurianual. Ainda, quanto aos recursos, sugerimos a disposição em Lei do uso de 20% vinte por cento do valor advindo de multas de trânsito na esfera municipal, a ser destinado em um fundo específico para políticas públicas voltadas à bicicleta;
- 1.9 **Parceria técnica com outras cidades**, para o aproveitamento de projetos técnicos em que o planejamento, implementação e valorização da bicicleta como modal de transporte já ocorre, a exemplo de São Paulo, Rio de Janeiro, Rio Branco, Curitiba, Belém, Fortaleza, dentre outras, levando sempre em conta o contexto local;
- 1.10 Estruturar um **setor dedicado a coordenar ações sobre a mobilidade ativa** com equipe e verba próprias;
- 1.11 Gerar e organizar **dados sobre mobilidade** para fortalecer a fiscalização da operação, monitoramento, avaliação e planejamento;
- 1.12 Apresentar **medidas de desestímulo ao uso do automóvel**, principalmente na área central da cidade, aumentando as restrições de circulação e estacionamento em via pública (zona azul), Zonas de Tráfego Limitado - ZTL, **ampliando calçadas e calçadões e dando prioridade absoluta aos investimentos no transporte coletivo e na mobilidade ativa (pedestres e ciclistas)**;
- 1.13 Integrar planejamento e gestão de **transporte de cargas e de passageiros**, com medidas que garantam condições seguras para circulação de pessoas e distribuição de mercadorias, que precisam compartilhar a mesma infraestrutura urbana.



2. BICICLETA

- 2.1 Implementação de plano diretor cicloviário, comprometendo-se com a **promoção do uso da bicicleta como modalidade de transporte regular em Manaus**, assim como o incentivo da multi e intermodalidade dos transportes, apresentando um plano de metas que englobe toda a cidade, baseado em estudos e pesquisas, com criação de uma rede de ciclovias, ciclofaixas e rotas de bicicleta que garantam deslocamentos seguros e confortáveis aos cidadãos. Executar o plano de acordo com os prazos anunciados para projetos e obras;
- 2.2 Tornar efetiva a mobilidade por bicicleta junto ao **Plano de Mobilidade Urbana** - estabelecendo planos de ação, com metas e prazos predefinidos, assim como a efetiva participação popular por meio do Conselho de Mobilidade Urbana e Observatório de Mobilidade Urbana.
- 2.3 Implementar políticas de **estimulo e incentivo ao uso de bicicletas** em parceria com empresas públicas e privadas.
- 2.4 A necessidade imediata de um estudo de **implementação e ampliação da malha cicloviária** em Manaus, trazendo, principalmente, segurança e preservação à vida dos ciclistas, promovendo e induzindo a demanda do uso da bicicleta, onde sugere-se a **destinação de 5% (cinco por cento) das vias urbanas destinadas a construção da malha cicloviária e estudo de viabilidade sobre as novas vias**, sempre privilegiando os corredores entre zonas urbanas, conexão com o centro da cidade e integração com o transporte coletivo;
- 2.5 A disponibilização e incentivo de espaços reservados para a devida acomodação das bicicletas (**bicicletários e paraciclos**) em **terminais de transporte coletivo**, prédios públicos, estabelecimentos de ensino, complexos comerciais de alta movimentação de pessoas, praças e parques públicos, bem como incentivo, por determinação legal, para que a iniciativa privada também prove tais medidas;
- 2.6 Igualmente, também para a viabilização da segurança e promoção do uso da bicicleta, deve prever a **realização de campanhas e programas permanentes de educação**, direcionado a todos os munícipes. **Intensificar a fiscalização** dos comportamentos que colocam em risco a vida e ampliar as ações para locais e horários que hoje não têm fiscalização (noites, regiões periféricas e interior dos bairros);



2.7 Efetivar o **sistema de compartilhamento de bicicleta**, por meio da adoção de parcerias entre a iniciativa pública e privada, de maneira a para introduzir a cultura da bicicleta como modalidade de transporte no seio do tecido urbano, além de baratear os custos de mobilidade para usuários que desejam economizar em seus deslocamentos. É parte integrante da política de intermodalidade, que deve nortear o desenvolvimento orientado ao transporte de uma cidade, **incluindo a implementação deste modelo em outras zonas da cidade**, com base em estudos de demanda e usabilidade, bem como em **terminais de ônibus**;

3. SEGURANÇA VIÁRIA

3.1 Fomentar políticas de acalmamento do tráfego, **reduzir limites de velocidade**, especialmente em áreas com grande circulação de pessoas, **reativação dos radares redutores de velocidade** (lombadas eletrônicas) e implementação de **zonas de baixa velocidade em áreas residenciais e no centro histórico - “Zona 30km”**. Pela necessidade, criar medidas que direcionem a mudança no comportamento dos usuários dos diversos meios de transporte, coletivos ou individuais motorizados. Essa estratégia deve priorizar segurança e mobilidade, reduzindo a quantidade e a severidade dos acidentes de trânsito e, conseqüentemente, o número de vítimas fatais ou graves. Assim, com o estudo e aplicação das zonas 30km em vias referencialmente de bairros residências e do centro histórico de Manaus, o poder público pode proporcionar uma humanização progressiva do trânsito, minorando as chances de acidentes;

3.2 Implantar **campanhas educativas institucionais e permanentes** voltadas aos usuários dos meios de transportes motorizados, inclusão de palestras periódicas na matriz curricular das escolas públicas municipais e um **programa de treinamento permanente para motoristas do sistema de transporte coletivo de Manaus**, melhorar a convivência dos serviços de transporte público sobre pneus (ônibus e taxis) com as bicicletas, implantando programas de educação e reciclagem permanente de todos os condutores. Garantir condições adequadas de trabalho aos motoristas, privilegiando a direção segura em detrimento da pressa e imprudência;

3.3 Promover ações de **urbanismo tático** para testar soluções para reduzir ocorrências de trânsito com vítimas em áreas com alta incidência, assim como implantar programas de **sistemas seguros no trânsito**, com uso de dados e gestão integrada de informações para monitoramento, planejamento e avaliação de ações.



4. SAÚDE E QUALIDADE DO AR

- 4.1 Garantir medidas que melhorem o conforto térmico em nossa cidade, por meio de planos de **arborização**, com preferência a áreas com grande fluxo de pedestres e ciclistas;
- 4.2 **Implementar medidas para redução da poluição atmosférica, sonora e a emissão de gases de efeito estufa**, incentivando meios de transporte alinhados com a sustentabilidade ambiental e atualizando a tecnologia dos ônibus e combustíveis utilizados na frota;
- 4.3 Implantar um programa de **controle do impacto ambiental do transporte** com monitoramento da qualidade do ar no nível da rua, inspeção veicular e metas de redução de emissão de poluentes;

5. MOBILIDADE A PÉ

- 5.1 **Construir e reformar calçadas** com prioridade a áreas de acesso a equipamentos públicos e transporte coletivo, considerando a desigualdade territorial da infraestrutura na cidade;
- 5.2 Promover ações para garantir infraestrutura para **circulação de pedestres**, com calçadas e travessias amplas, acessíveis seguras.
- 5.3 Implantar e **reformar travessias e faixas de pedestres** com o objetivo explícito de estimular o deslocamento a pé e garantir segurança;
- 5.4 Ampliar a área de pedestres e **restrição de circulação de carros** em zonas comerciais, não só na área central da cidade, mas também nos centros de bairro.
- 5.5 Instalar sinalização orientativa voltada para pedestres, com **mapas e indicações** sobre como chegar a pé aos lugares (especialmente em áreas centrais);
- 5.6 Garantir **tempos semafóricos** adequados à circulação segura de pedestres com mobilidade reduzida;
- 5.7 Implantação de **bebedouros, bancos com encosto e banheiros públicos** em espaços públicos com grande circulação de pessoas.



6. TRANSPORTE PÚBLICO

- 6.1 **Melhorar o transporte público coletivo**, assegurando cobertura geográfica, o atendimento de todos os bairros e distritos, tarifas acessíveis e qualidade do serviço que deve atender todos os cidadãos.;
- 6.2 Avaliar a melhor forma de prestação do serviço de transporte, seja direta ou por concessão, tratando o processo de licitação com o máximo de **transparência, participação social e com dados abertos** da gestão total do sistema de transporte, com controle sobre dados de receitas, bilhetagem eletrônica, fiscalização e operação do serviço;
- 6.3 Garantir **acessibilidade universal** em 100% da frota de transporte público e em todos os terminais e pontos de ônibus;
- 6.4 Criar políticas de **isenção ou redução de tarifa** visando públicos estratégicos (estudantes de baixa renda, pessoas desempregadas, famílias nos finais de semana etc);
- 6.5 Garantir o fornecimento de **informações públicas**, disponíveis em meio físico e online, sobre o funcionamento das linhas de ônibus, seus horários e rotas.
- 6.6 Priorizar amplamente o transporte coletivo com **corredores de ônibus** nas principais vias e com estruturas de baixo custo, como **faixas exclusivas**;
- 6.7 **Integração tarifária**, física e temporal, da operação e das infraestruturas, considerando o conforto dos usuários; avaliar a adoção de um **sistema de bilhetagem única**;
- 6.8 Criar canais unificados de denúncia, prevenção e controle da **violência** e do **assédio** contra mulheres, população LGBTQIA+ e em vulnerabilidade social;
- 6.9 Avaliar a implantação do **transporte hidroviário** na orla de Manaus, como também de sistemas **VLT** (veículo leve sobre trilhos) e **BRT** (Bus Rapid Transit)



MOBILIDADE
SUSTENTÁVEL
NAS ELEIÇÕES



A mobilidade urbana é um desafio para praticamente todas as cidades brasileiras. A pandemia do coronavirus evidenciou muito desses problemas, como a lotação dos transports públicos, a poluição e a insegurança no trânsito, que são resultados de desequilíbrios históricos. Dessa forma, entendemos que um programa de governo comprometido com mobilidade sustentável deve estar comprometido com a temática e com a intenção de que essas demandas melhorem a mobilidade ativa e sustentável na cidade de Manaus, além do bem-estar e transporte, com o acréscimo da qualidade de vida de toda a nossa população, nós, os abaixo assinados, afirmamos que, caso sejamos eleitos (as), atuaremos para o efetivo cumprimento dos itens acima.

Manaus, 21 de outubro de 2020.

– Prefeito

– Vice-Prefeito