



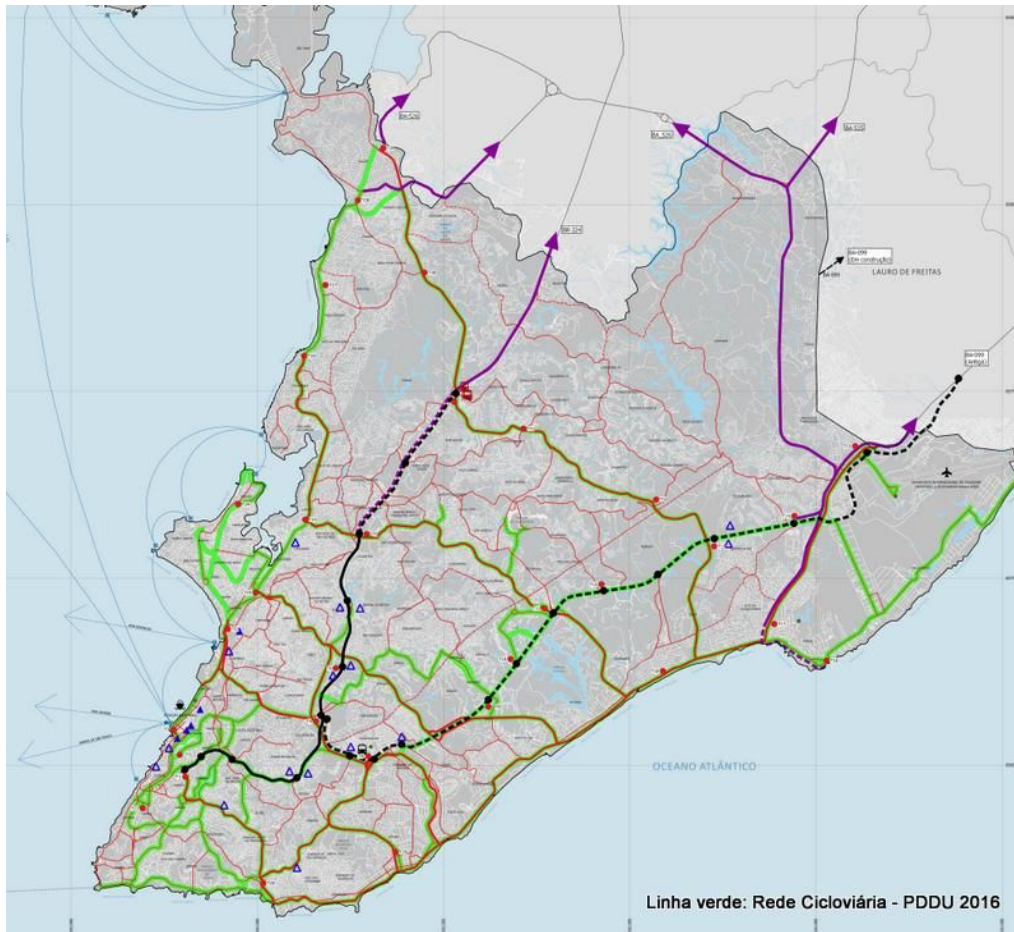
## Pautas prioritárias - Mobilidade Ativa

- Reconhecimento da gravidade dos números de morte no trânsito na cidade de Salvador e a implantação de programa de monitoramento e redução das mortes no trânsito, com metas arrojadas de redução das colisões e atropelamentos (20% ao ano - com base no ano anterior - nas mortes, até chegar a um máximo de 6 mortos a cada 100 mil habitantes em 2020);
- Desenvolvimento participativo e Implementação de um Plano Cicloviário com ampla representatividade da sociedade civil em Salvador dentro dos prazos previstos, como descrito a seguir:
  - execução de 400 km de infraestrutura cicloviária (ciclovias e ciclofaixas) de responsabilidade da Prefeitura, definidos no PDDU, até 2020, com entrega de 100 km a cada ano, priorizando as vias arteriais, criando corredores verdes que interliguem a cidade, considerando as centralidades reconhecidas pelo PDDU, os Polos Geradores de Viagem, pelos equipamentos urbanos que atraem e dispersam fluxos como parques, instituições de ensino, instituições de saúde, hospitais e centros comerciais, centros esportivos;
  - Facilitação da execução de infraestrutura cicloviária de responsabilidade do governo do Estado até 2020;



BICICLETA  
NAS ELEIÇÕES





## Metas - Executivo

1. Priorização efetiva dos modais não-motorizados, em cumprimento, inclusive, da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal, 12.587/12), desde a alocação de recursos, do planejamento e da execução de obras, garantindo a segurança no deslocamento em qualquer modal.
2. Inclusão prioritária da bicicleta e do pedestre como diretrizes do Plano de Mobilidade da Cidade de Salvador, contemplando as pautas das melhores práticas de compartilhamento do espaço urbano e dos anseios expressos em diversas pesquisas sobre o uso da bicicleta em Salvador;
3. Implantação de infraestrutura que induza à redução de velocidade, como tachões, lombadas, canteiros circulares, ilhas pedestres, entre outros, de acordo com o que recomendam o Guia Bicicleta nos Planos da União de Ciclistas do Brasil e o Manual de Gestão da Velocidade e Segurança Viária da OMS (Organização Mundial de Saúde)
4. Redução em 10 km/h em todas as vias com velocidade entre 60 e 80 km/h



**BICICLETA**  
NAS ELEIÇÕES



5. Implantação de ciclovias, em todas as avenidas que permitam velocidades superiores de 50 km/h, e ciclofaixas em todas as ruas e avenidas de 50 ou 40 km/h (de menor movimento), ou, na impossibilidade de implantá-las, reduzir a velocidades para 30 km/h até a implantação:
  - a. Priorizar a imediata implantação de ciclovias em todas as vias arteriais;
  - b. Divulgar o cronograma de ações voltadas para instalação desta infraestrutura, garantindo a participação integral da população no planejamento;
6. Interligação estratégica entre todas as ciclovias e ciclofaixas da malha, a fim de acabar com os “abismos” infraestruturais entre elas (Exemplos: Dique-Djalma Dutra-Bonocô; Rótula do Abacaxi-Iguatemi-Bonocô; Vasco da Gama-Dique; Tancredo Neves-Magalhães Neto-Paralela; Luiz Eduardo Magalhães-Imbuí; San Martin-Barros Reis- Luis Eduardo Magalhães);
7. Criar um padrão de infraestrutura cicloviária, de forma a facilitar o uso e o reconhecimento da infraestrutura pelos usuários das ruas, tomando como parâmetro:
  - a. Reforço das sinalizações verticais, reiterando a atenção nos cruzamentos, à preferência nas conversões, inclusive com sinalizações exclusivas para facilitar o deslocamento dos ciclistas e pedestres;
  - b. Reforço na sinalização horizontal, com a marcação do pictograma do ciclista no piso e o preenchimento em vermelho do espaço do ciclista (de forma, inclusive, a diferenciar das ciclofaixa temporárias);
  - c. Reforçar a infraestrutura protetiva e segregatória, com balizas que impeçam a entrada de veículos sem aumentar os riscos do pedestre e do ciclista de atingir a estrutura;
  - d. Reforçar o cumprimento das larguras mínimas para ciclofaixas e ciclovias, de acordo com o que recomendam o DENATRAN e o Código Brasileiro de Trânsito, a partir de debate prévio com a sociedade civil e que considerem bicicletas cargueiras e triciclos;
  - e. Implantação de infraestruturas específicas, como espaço reservado para as bicicletas à frente dos carros nos sinais ou à frente da faixa de pedestre - *bikebox*;
8. Demarcar faixas de pedestres em 50% das esquinas e pontos de fluxo de pedestres dos bairro de Salvador (e não somente em regiões específicas da cidade);
9. Duplicar o número de travessias em solo e ampliação dos tempos semafóricos nas avenidas de vale, considerando pessoas com mobilidade reduzida (crianças, idosos e deficientes físicos);
10. Implantação de tempos semafóricos que considerem a mobilidade de idosos, crianças e, principalmente, deficientes físicos com:



BICICLETA  
NAS ELEIÇÕES

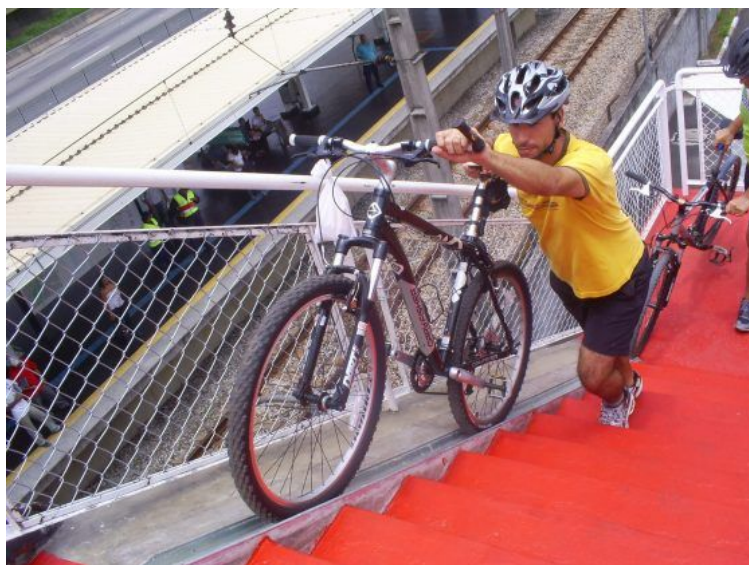


a) redução dos tempos de espera de travessia em semáforos de botões para no máximo 30 segundos, reduzindo a indução à travessia com risco;

b) Ampliação do tempo disponível para a travessia segura, definindo o mínimo de 20 segundos de sinal vermelho para os carros, sendo ampliado a depender da distância da travessia;

11. Implantar estruturas de paraciclos e/ou bicicletários em 6 das principais estações de transporte coletivo (Lapa, Mussurunga, Barroquinha, Pirajá, Rodoviária, Calçada), ou próximo a estas, fomentando a integração da bicicleta com os demais modais até final de 2018;

12. Implantar estruturas tipo canaletas em 30% das escadarias de acesso aos bairros localizados em encostas e em estações de transporte, facilitando o deslocamento vertical de quem usa a bicicleta ou transporta bens com carrinhos de mão;



13. Garantir fonte orçamentária, recursos humanos e materiais para a criação, consolidação e manutenção da infraestrutura voltada para a bicicleta e para o pedestre;

14. Criar Grupo de Trabalho voltado para a bicicleta e os modais ativos, de caráter consultivo e deliberativo, incluindo a sociedade civil, focado na ciclomobilidade e na mobilidade a pé, dentro da Secretaria de Mobilidade Urbana.

15. Implantar “Zonas30” (de 30 km/h) e redutores de velocidade em áreas escolares e regiões/períodos de espaços de lazer, parques e grande aglomeração de pessoas;

16. Equipar todas as escolas municipais e ,no mínimo, 40% dos prédios da gestão municipal com bicicletários;

17. Equipar 30% da frota de ônibus com mecanismos para integrar a bicicleta a este modal em dois anos, 60% até 2020;



18. Garantir pelo menos duas vagas para cada um dos modais que compõem o sistema de transporte da cidade no Conselho Municipal de Transporte, considerando os modais ativos, como a bicicleta e o pedestre, e considerando a distribuição geográfica da cidade através de representantes das diferentes regiões de Salvador;
19. Ampliar as calçadas e travessias pedestres nas zonas de grande fluxo pedestre, garantindo acessibilidade e segurança, focando nas centralidades identificadas no PDDU (Centro Antigo e Iguatemi/Tancredo Neves);
20. Implantar ciclovias e ciclofaixas em 60% dos viadutos e túneis de Salvador, garantindo que toda nova pista, viaduto ou túnel sejam acompanhados pela construção de estrutura cicloviária e pedestre;
21. Redução em 40% dos estacionamentos públicos das vias para a ampliação das calçadas ou implantação de ciclofaixas e ciclovias;

22. Melhorar e ampliar a iluminação da rede cicloviária, com luminárias mais próximas ao nível do chão, como já acontece no Corredor da Vitória, pensando, principalmente, na segurança feminina.
23. Acompanhar e disponibilizar de forma acessível, sobretudo em meio virtual, os dados de atropelamentos de pedestres e ciclistas, de forma a sistematizar as informações em busca de soluções para os locais onde mais ocorrem colisões, indicando as causas e as medidas adotadas pela gestão em suas respectivas competências, até o primeiro semestre de 2018;
24. Planejamento, implementação e difusão de bicicletários e paraciclos públicos em locais de grande fluxo de pessoas e de interesse público como praças, parques, mercados, museus, cinemas e outros prédios e regiões de interesse e atração de público; usando-se tanto dos espaços internos como também das áreas viárias hoje destinadas ao estacionamento automotivo;
25. Estímulo ao uso da bicicleta no funcionalismo público dos três poderes, com implementação de bicicletários, chuveiros e vestiários em 40% dos prédios públicos até 2018 e 80% dos prédios públicos até 2020;
26. Ampliar o Sistema de Compartilhamento de Bicicletas - Bike Salvador - focando em pontos de integração modal, como Terminais de Integração, estações de metrô, edifícios-garagem e pólos geradores de tráfego, além de interiorizar as estações para além da Orla, considerando bairros do miolo de Salvador, dobrando o número de estações e de bicicletas no período de dois anos;
27. Execução, por bairro de Salvador, de contagens de ciclistas, pesquisas de origem/destino e outros estudos que produzam, anualmente, dados acessíveis sobre o uso da bicicleta em nossa cidade;
28. Criação de um portal de informações de indicadores que permitam o controle e acompanhamento social, ajudando a compreender a mobilidade ativa (pedestre e bicicleta) e como a própria política de mobilidade está sendo desenvolvida na cidade, com dados públicos e em formatos abertos;

## Legislação e tributação

29. Regulamentar a lei municipal que obriga a previsão de espaço destinado ao ciclista em novas vias, pontes e viadutos, bem como em todas as novas avenidas e ruas;
30. Estabelecer lei municipal que proíba a implantação de estruturas segregadoras nas vias que dificultem o livre trânsito de ciclistas e pedestres em meio urbano;



BICICLETA  
NAS ELEIÇÕES



31. Estabelecer lei para a redução das velocidades máximas permitidas em vias arteriais urbanas para 50 km/h, sendo 40 km/h para veículos pesados;
32. Regulamentação e cobrança da exigência de bicicletários em estabelecimentos com grande afluxo de pessoas, órgãos públicos e grandes empresas, com a previsão de sanções e a definição de parâmetros técnicos para a construção dos bicicletários;
33. Regulamentação, revisão e aplicação efetiva das legislações que tratam o tema da mobilidade por bicicleta;
34. Destinar no mínimo 10% dos recursos voltados para mobiliário urbano da Secretaria de Mobilidade em ações específicas para a infraestrutura cicloviária.
35. Destinar um percentual das multas de trânsito para a implantação de infraestrutura cicloviária e para campanhas de respeito ao pedestre e ao ciclista;
36. Articular para um incentivo às empresas para a possibilidade de substituição do vale transporte por bicicleta, além do reconhecimento, pelo Ministério do Trabalho, da bicicleta como modal de transporte e a livre vontade do trabalhador ao optar por esta modalidade;
37. Incentivo fiscal à empresas para a implantação de bicicletários e vestiários em suas dependências;
38. Estabelecer lei para a implantação de bicicletários e vestiários nas dependências de todos os edifícios públicos, seja do Legislativo, Executivo ou Judiciário;
39. Redução da carga tributária incidente nas bicicletas, peças e acessórios;
40. Redução da carga tributária para empresas com prestação de serviços de manutenção e comercialização de bicicleta e acessórios;



BICICLETA  
NAS ELEIÇÕES

