



Ainda que em descompasso, o crescimento das cidades e a expansão da indústria automobilística fizeram com que o modelo de deslocamento nos centros urbanos privilegiasse o transporte individual motorizado.



PREMISSAS

Outras 32 cidades têm população entre 5 milhões e 10 milhões de habitantes; em 2025 serão 46, a maioria em países em desenvolvimento. Tais números, entretanto, não evidenciam os múltiplos contrastes que caracterizam esses aglomerados urbanos. Por exemplo, Nova York e Los Angeles têm entre 2 mil e 3 mil habitantes por km²; São Paulo tem uma densidade de 9 mil hab/km²; o Rio de Janeiro tem quase 7 mil hab/km²; e cidades na Ásia atingem densidades ainda maiores, como Mumbai, na Índia, em que quase 30 mil habitantes se espremam em cada quilômetro quadrado. Isso sem mencionar cidades, como Bogotá e Lima, ambas com quase 9 milhões de habitantes e densidades de 13,5 e 11,8 mil hab/km², respectivamente.

Tais dados demográficos dão uma ideia da magnitude dos desafios urbanos a serem enfrentados pelas atuais e futuras megacidades: além dos problemas de trânsito e transporte, de moradia e saneamento público, também a logística de abastecimento e distribuição de alimentos e outros produtos demandados por essas imensas populações. Esses dados evidenciam também que tais desafios nos países ditos “emergentes” ou “em desenvolvimento” parecem ser muito distintos daqueles enfrentados nos países “desenvolvidos”. E que as soluções não podem ser simplesmente copiadas.





PREMISSAS



PREMISSAS





PREMISSAS



Uso intensivo do automóvel consome recursos financeiros das cidades e torna esta cena cada vez mais comum

Se as cidades não repensarem seus modos de existir, os impactos ambientais afetarão drasticamente a qualidade de vida no planeta nas próximas décadas. A relação entre as comunidades e seus sistemas de transporte é uma questão-chave para o futuro das populações urbanas.



PREMISSAS



Barcelona facilita os deslocamentos a pé e prova que sustentabilidade e eficiência econômica podem andar lado a lado




PREMISSAS



Em cidades como Estocolmo,
na Suécia, políticas
incentivam a migração para o
transporte público


UNOESC
Fazendo parte de sua vida


PREMISSAS

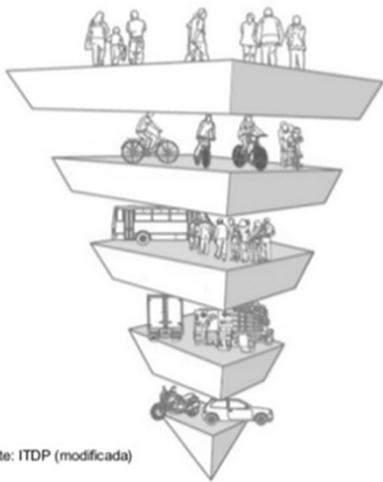
Realidade Brasileira




UNOESC
Fazendo parte de sua vida


PREMISSAS

Hierarquia segundo a Política Nacional de Mobilidade Urbana:



Fonte: ITDP (modificada)

Realidade Brasileira



1. Pedestres
2. Ciclistas
3. Transporte público coletivo
4. Transporte de carga
5. Automóveis particulares


Fazendo parte de sua vida


PREMISSAS



Em uma década, pedágio urbano em Londres contribuiu para a queda de 21% da quilometragem percorrida por carros na área central


Fazendo parte de sua vida


PREMISSAS



Tipo de deslocamento nas cidades influencia qualidade de vida da população


UNOESC
fazendo parte de sua vida

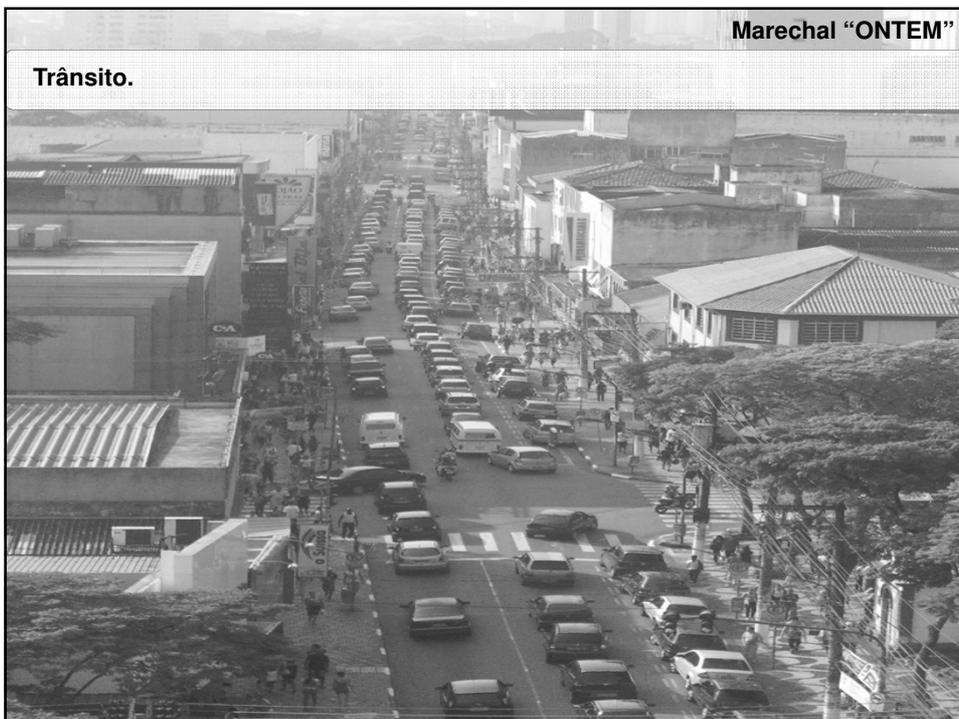
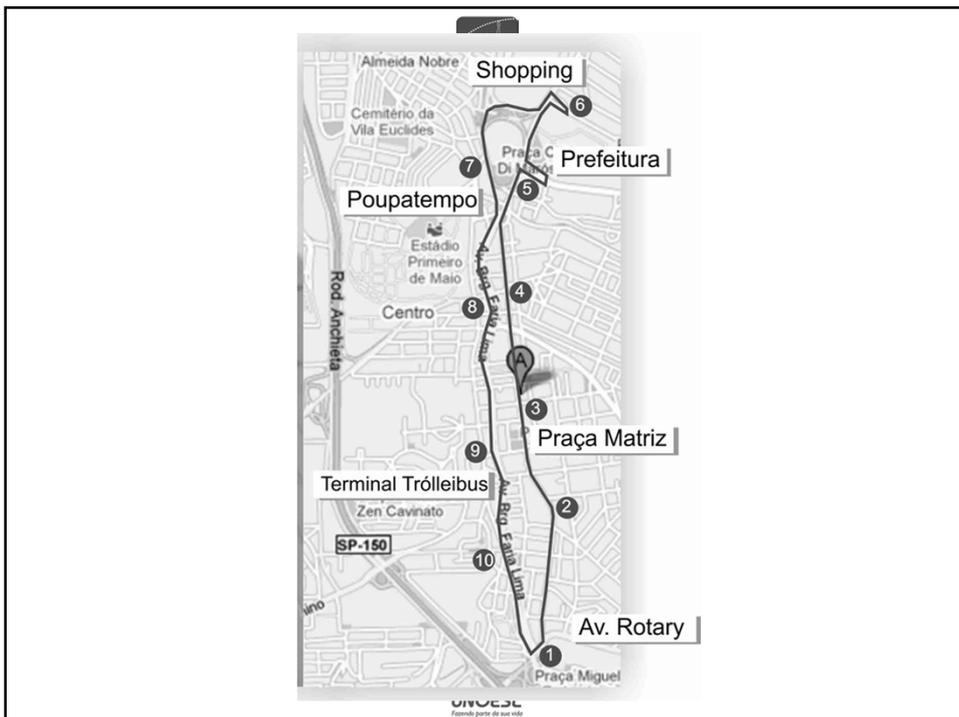




PROJETO *AMAREchal*
Deodoro

PROPOSTA PARA MOBILIDADE URBANA DA RUA MARECHAL DEODORO


UNOESC
fazendo parte de sua vida





PROJETO **AMAR**shal
Deodoro

PROPOSTA PARA MOBILIDADE URBANA DA RUA MARECHAL DEODORO.

Cecilio Roshetti
ARQUITETURA

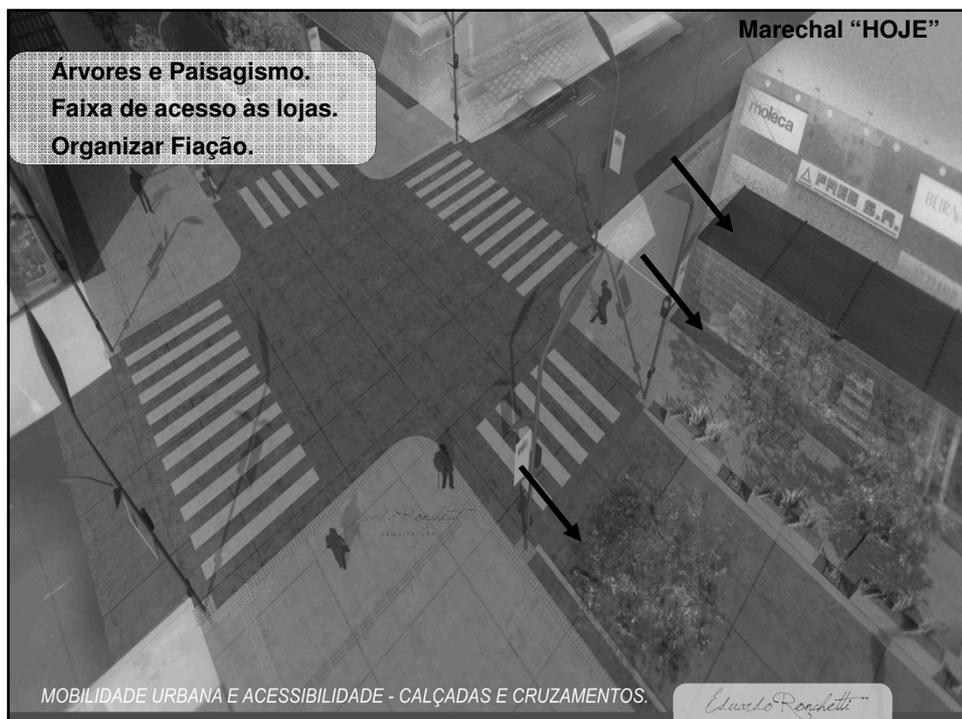
MOBILIDADE = ORIGEM E DESTINO

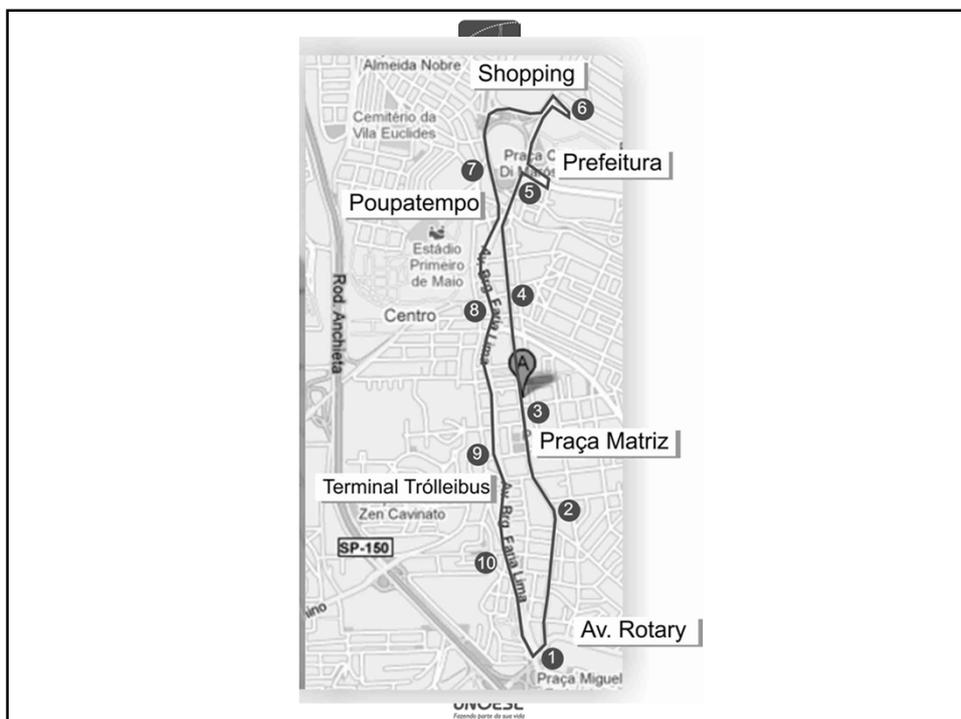














Exemplo: Estacionamentos Verticais



Exemplo: Veículo Elétrico não poluente e silencioso



VANTAGENS do projeto AMARECHAL



**Intervenção RÁPIDA, de BAIXO CUSTO,
e sem interrupção no funcionamento
das lojas.**



PROJETO AMARE *Recebal*
Deodoro

COMO FAZER?





www.eduardoronchetti.com.br

www.sgmnegocios.com.br

CRÉDITOS DAS IMAGENS

Prof. Dr. Carlos Leite

Prefeitura de Vitória

Editora Abril

Google Images

Google Maps

Patrimônio Histórico e Cultural da Prefeitura de SBC





O QUE É O PLANO DE MOBILIDADE URBANA

Mobilidade Urbana e Desenvolvimento Urbano

O transporte é um importante instrumento de direcionamento do desenvolvimento urbano das cidades. A mobilidade urbana bem planejada, com sistemas integrados e sustentáveis, garante o acesso dos cidadãos às cidades e proporciona qualidade de vida e desenvolvimento econômico.

A Lei 12.587/12 institui a **Política Nacional de Mobilidade Urbana**, em atendimento à determinação constitucional que a União institua as diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive transportes, além de tratar de questões da política urbana estabelecida pelo Estatuto da Cidade.



PRINCÍPIOS

A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

- ✓ Acessibilidade universal;
- ✓ Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- ✓ Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- ✓ Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- ✓ Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- ✓ Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- ✓ Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- ✓ Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- ✓ Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.





PRINCÍPIOS

A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

- ✓ Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- ✓ Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- ✓ Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- ✓ Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- ✓ Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.



ELEMENTOS ESSENCIAIS

Neste aspecto, a Lei define alguns elementos essenciais que devem ser contemplados:

- ✓ Definição dos objetivos de curto, médio e longo prazo;
- ✓ Identificação dos meios financeiros e institucionais para implantação e execução dos sistemas de mobilidade;
- ✓ Avaliação e monitoramento dos objetivos predefinidos;
- ✓ Monitoramento, por meio de indicadores, das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo.





PREMISSAS

O Plano de Mobilidade Urbana em um Município não pode ser elaborado isoladamente, mas ele faz parte de um grande conjunto de leis, normas, resoluções e parcerias entre Estados, Municípios e a Sociedade Civil para que o resultado seja eficaz.

**EST. CIDADE + PNMU + PDE + COE + LUOS
UNIÃO + ESTADO + MUNICÍPIO + SOC. CIVIL
PPP + CONCESSÕES**



UNOESC
Fazendo parte de sua vida



POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o *caput* deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).



UNOESC
Fazendo parte de sua vida



POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

SEÇÃO II DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS DA POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

- I - acessibilidade universal;
- II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.



UNOESC
Fazendo parte de sua vida



POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e



UNOESC
Fazendo parte de sua vida



POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

- I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.



POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.





POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local.

§ 1º É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal.

§ 2º Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos dos arts. 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil).

§ 3º As transferências de que tratam os §§ 1º e 2º dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga. *(Artigo acrescido pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013)*

Art. 12-B. Na outorga de exploração de serviço de táxi, reservar-se-ão 10% (dez por cento) das vagas para condutores com deficiência.

§ 1º Para concorrer às vagas reservadas na forma do *caput* deste artigo, o condutor com deficiência deverá observar os seguintes requisitos quanto ao veículo utilizado:

I - ser de sua propriedade e por ele conduzido; e

II - estar adaptado às suas necessidades, nos termos da legislação vigente.

§ 2º No caso de não preenchimento das vagas na forma estabelecida no *caput* deste artigo, as remanescentes devem ser disponibilizadas para os demais concorrentes. *(Artigo acrescido pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação)*



UNOESC
Fazendo parte de sua vida



POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

§ 2º A União poderá delegar aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 17. São atribuições dos Estados:

I - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano, em conformidade com o § 1º do art. 25 da Constituição Federal;

II - propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e

III - garantir o apoio e promover a integração dos serviços nas áreas que ultrapassem os limites de um Município, em conformidade com o § 3º do art. 25 da Constituição Federal.

Parágrafo único. Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;

III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município; e

IV - (VETADO).



UNOESC
Fazendo parte de sua vida


POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

O primeiro passo para desenvolver o PMO é definir as metas.

CAPÍTULO V
DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE
MOBILIDADE URBANA

Art. 21. O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar:

- I - a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;
- II - a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;
- III - a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e
- IV - a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.

Art. 22. Consideram-se atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana:

- I - planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei;
- II - avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;
- III - implantar a política tarifária;
- IV - dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;
- V - estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;
- VI - garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários; e
- VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

Emissões de CO₂ evitadas
5,2
milhões de toneladas

Pessoas atendidas
9 bilhões

Tempo economizado
1,7 bilhão de horas

Vidas salvas
1.922

Investimento levantado em dólares
8,3 bilhões

Fonte:WRI


UNOESC
Fazendo parte de sua vida


POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

III - a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e

IV - a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.



Contador de bicicletas na Avenida Faria Lima, SP


UNOESC
Fazendo parte de sua vida



Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

- I - os serviços de transporte público coletivo;
- II - a circulação viária;
- III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;
- IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;
- VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;
- VII - os polos geradores de viagens;
- VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;
- IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;
- X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e
- XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 6 (seis) anos da entrada em vigor desta Lei. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.406, de 26/12/2016)*



UNOESC
Fazendo parte de sua vida



**POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA
CONSTITUIÇÃO FEDERAL (ARTIGO 21)
O ARTIGO 21 DEFINE COMPETÊNCIAS DA UNIÃO:**

XVI – exercer a classificação, para efeito indicativo, de diversões públicas e de programas de rádio e televisão;

XVII – conceder anistia;

XVIII – planejar e promover a defesa permanente contra as calamidades públicas, especialmente as secas e as inundações;

XIX – instituir sistema nacional de gerenciamento de recursos hídricos e definir critérios de outorga de direitos de seu uso;

XX – instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos;

XXI – estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação;

XXII – executar os serviços de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras;

XXIII – explorar os serviços e instalações nucleares de qualquer natureza e exercer monopólio estatal sobre a pesquisa, a lavra, o enriquecimento e reprocessamento, a industrialização e o comércio de minérios nucleares e seus derivados, atendidos os seguintes princípios e condições:



UNOESC
Fazendo parte de sua vida



POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA
ESTATUTO DA CIDADE (ARTIGO 2)

VII – integra o e complementaridade entre as atividades urbanas e rurais, tendo em vista o desenvolvimento socioecon mico do Município e do território sob sua área de influência;

VIII – ado o de padrões de produ o e consumo de bens e serviços e de expansão urbana compatíveis com os limites da sustentabilidade ambiental, social e econ mica do Município e do território sob sua área de influência;

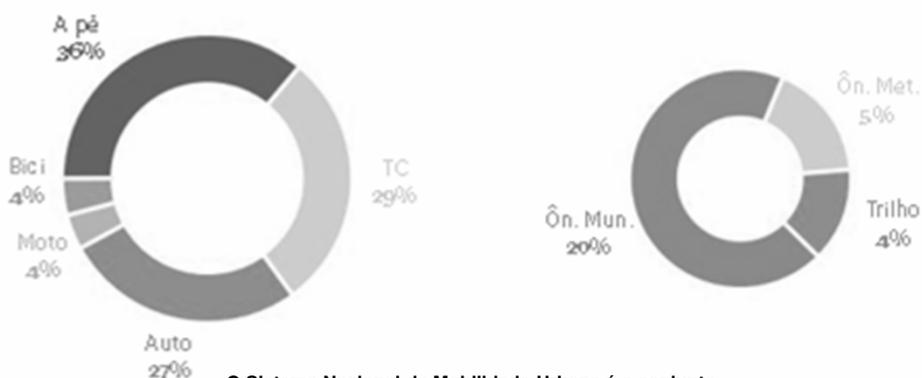
IX – justa distribui o dos benefícios e  nus decorrentes do processo de urbaniza o;

X – adequa o dos instrumentos de política econ mica, tributária e financeira e dos gastos públicos aos objetivos do desenvolvimento urbano, de modo a privilegiar os investimentos geradores de bem-estar geral e a frui o dos bens pelos diferentes segmentos sociais;



PREMISSAS

DESLOCAMENTO NO BRASIL

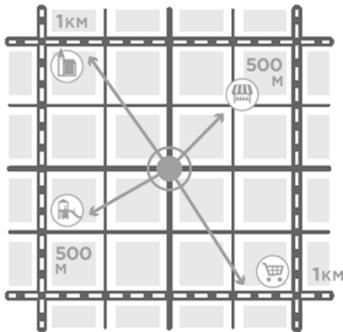


O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana   o conjunto organizado e coordenador dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no município.




POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA
CIDADES SEGURAS
WRI BRASIL

O P.M.U deve definir:
 Quais são os pontos de interesse da cidade;
 Onde estão os pontos de ORIGEM e DESTINO de Pessoas e Cargas;
 Como se dá o acesso a esses pontos de interesse;
 Quais são as rotas acessíveis.

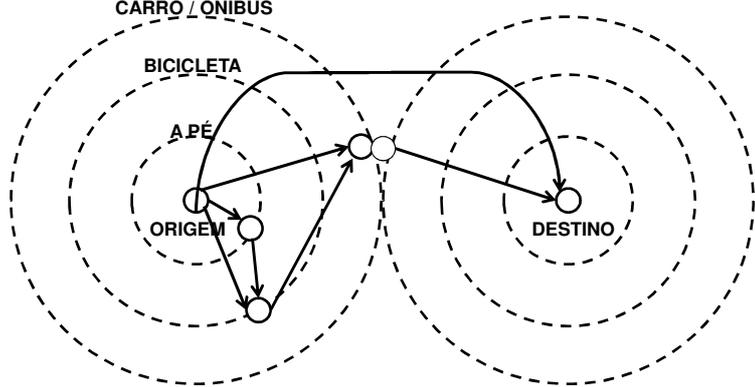

UNOESC
Fazendo parte de sua vida


PREMISSAS

CARRO / ÔNIBUS

BICICLETA

A PÉ



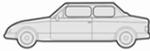
ORIGEM **DESTINO**

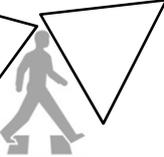
LEVAR AO DESTINO OU
TRAZER O DESTINO?


UNOESC
Fazendo parte de sua vida



MOBILIDADE = ORIGEM E DESTINO


+

+




É possível integrar o sistema tarifário Estadual, Municipal, Público e Privado?




PREMISSAS – INTEGRAÇÃO ENTRE OS MEIOS DE TRANSPORTE




PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO – PREFEITURA DE SÃO PAULO

ORIENTAR O CRESCIMENTO DA CIDADE NAS PROXIMIDADES DO TRANSPORTE PÚBLICO

Para reduzir a necessidade de grandes deslocamentos diários e aprimorar a qualidade de vida, o Plano Diretor orienta a ocupação da cidade em torno dos eixos de Desenvolvimento Urbano, criando o aproveitamento do solo nas proximidades às linhas de transporte coletivo de média e alta capacidade (metrô, trem, comboios de ônibus, metrô leve) e criando o eixo para vincular o adensamento habitacional e comercial ao transporte coletivo e a qualificação e ampliação dos espaços públicos e da oferta de serviços e equipamentos urbanos e sociais, de modo a fazer de São Paulo uma cidade mais humana.

- PROMOVER ADENSAMENTO HABITACIONAL E DE ATIVIDADES URBANAS AO LONGO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO
- QUALIFICAR CENTRALIDADES EXISTENTES E ESTIMULAR A CRIAÇÃO DE NOVAS CENTRALIDADES
- AMPLIAR A OFERTA DE HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL E EQUIPAMENTOS URBANOS E SOCIAIS NAS PROXIMIDADES DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO
- QUALIFICAR A VIDA URBANA COM AMPLIAÇÃO DAS CALÇADAS E ESTÍMULO AO COMÉRCIO, SERVIÇOS E EQUIPAMENTOS URBANOS E SOCIAIS VOLTADOS PARA A RUA
- DESTIMULAR VAGAS DE GARAGEM, MAS QUE A VAGA DE GARAGEM POR UNIDADE HABITACIONAL E A VAGA PARA UM DE URSO NÃO RESIDENCIAIS SEJAM CONSIDERADAS COMPLEMENTARES

ESSE O plano

ÁREAS DE INFLUÊNCIA

Tram, Metrô, Metrô Leve, Vagões de Ônibus, Metrô Interurbano, Trens, Trens Suburbanos, Trens de Alta Velocidade, Trens de Média Velocidade

FONTE: <http://gestãourbana.prefeitura.sp.gov.br> **Lei Municipal número 16.050/2014**

UNOESC
Fazendo parte de seu voto

PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO – PREFEITURA DE SÃO PAULO

SUBPREFEITURA PENHA

- Limite subprefeitura
- Município de São Paulo
- Região metropolitana
- Hidrografia
- Zona Rural
- Referência das vias principais
- Legradouro
- Estação de trem existente
- Estação de metrô existente
- Terminal de ônibus existente
- Área de Proteção e Recuperação Ambiental
- Operação Urbana em Curso (MP Art. 302 da Lei 10.250/04)
- Macrorrede de Estruturação Metropolitana

Zonas

- ZEPAM Zona Especial de Preservação Ambiental
- ZEP Zona Especial de Preservação
- ZPDS Zona de Preservação e Desenvolvimento Sustentável
- ZPA Zona de Recuperação Ambiental
- ZES-1 Zona Especial de Interesse Social 1
- ZES-2 Zona Especial de Interesse Social 2
- ZES-3 Zona Especial de Interesse Social 3
- ZES-4 Zona Especial de Interesse Social 4
- ZES-5 Zona Especial de Interesse Social 5
- ZER Zona Exclusivamente Residencial
- ZPR Zona Predominantemente Residencial
- ZM Zona Mista
- ZEPCC Zona Especial de Preservação Cultural
- ZC Zona de Centralidade
- ZCOV Zona corredor
- ZOE Zona de Ocupação Especial
- ZPI Zona Predominantemente Industrial
- ZDE Zona de Desenvolvimento Econômico
- ZEU Zona Eixo de Transformação Urbana
- ZEUP Zona Eixo de Transformação Urbana Prevista

FONTE: <http://gestãourbana.prefeitura.sp.gov.br> **Lei Municipal número 16.050/2014**

UNOESC
Fazendo parte de seu voto

PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO – PREFEITURA DE SÃO PAULO

REORGANIZAR AS DINÂMICAS METROPOLITANAS

Para melhorar a distribuição da oferta de trabalho e modernizar serviços e estruturas de apoio às empresas localizadas nos diversos municípios que compõem a Região Metropolitana de São Paulo, o Plano Diretor estabelece como estratégia o território que conecta essas localidades, com foco na criação de estruturas metropolitanas. Nesse caso, surgem áreas de ecologia de sistemas de infraestrutura que permitem o deslocamento de pessoas e produtos, como ferrovias, avenidas estruturais e rodovias – e também os rios – o Plano Diretor propõe que sejam implementados projetos de intervenção urbana para promover a reorganização urbana necessária e reorganizar as dinâmicas metropolitanas.

- ARTICULAR OS MOVIMENTOS DA METRÓPOLE COM ARCOS TERRESTRES ESTRATÉGICOS PARA REGULAR AS DINÂMICAS
- MELHORAR A QUALIDADE DE VIDA COM PROJETOS URBANOS
- INDICAR ESTRATÉGIAS PARA ENFRENTAR ÁREAS SUBUTILIZADAS
- DAR INCENTIVOS URBANÍSTICOS E FISCALIS PARA LEVAR EMPREGO AOS PERIFÉRIOS DE INCENTIVO AO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

ESSE É O NOVO PLANO

GRANDES TRANSFORMAÇÕES DEVERÃO SER ORIENTADAS POR PROJETOS

Na Memória de Estruturação Metropolitana, maiores urbanizações poderão ser realizadas por meio de Operações Urbanas Consorciadas (OUC), Áreas de Intervenção Urbana (AIU), Consórcios Urbanísticos e Áreas de Intervenção Local (AIL) de modo planejado, com objetivos de qualificar a infraestrutura física da cidade. Para isso, deverá ser adotado um Projeto de Intervenção Urbana (PIU), com propostas:

- URBANÍSTICAS**
 - Estruturação do Projeto de Intervenção Urbana (PIU) com regras e bases
 - Captação de investimentos de uso e ocupação do solo (quartos agrícolas)
- SOCIAIS**
 - Adequamento das necessidades habitacionais
 - Instalação de Equipamentos Urbanos e Sociais
- AMBIENTAIS**
 - Soluções para áreas de risco e com solos contaminados
 - Intervenções para melhorar as condições ambientais e paisagísticas
- ECONÔMICAS-INDUSTRIAIS**
 - Fomento da atividade econômica das intervenções urbanas
 - Estratégias de financiamento
- CENTRO METROPOLITANO**
 - Maximização da participação e controle social
 - Instrumentos para monitoramento e avaliação de ação

PRazos
Deverão ser encaminhados projetos de lei para implementar projetos de Intervenção Urbana (PIU) nos seguintes regimes de OUCs de:

- 2024 ARCO TAMANDARÉ
- 2024 ARCO TIETE
- 2027 ARCO JURUBUTUBA
- 2028 ARCO PINHEIROS

GERAÇÃO DE EMPREGOS PRÓXIMOS À MORADIA

Para ampliar a oferta de empregos nos permitidos locais industriais e comerciais, serão criados incentivos para instalação de usos nos terrenos:

- Concessão de Aproveitamento Máximo + 4
- Isenção de cobrança de Outorga Onerosa

FONTE: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br> **UNOESC** Lei Municipal número 16.050/2014
Fazendo parte de seu voto

PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO – PREFEITURA DE SÃO PAULO

PROMOVER O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DA CIDADE

Para reduzir as desigualdades socioeconômicas, o Plano Diretor defende o desenvolvimento de centralidades urbanas polares e lineares, desconcentrando e multiplicando a oferta de empregos por toda a cidade. Para isso, são criadas zonas, parques tecnológicos, parques e pólos de incentivo ao desenvolvimento econômico em diferentes regiões da cidade, cada qual com estratégias específicas, como incentivos urbanísticos e fiscais ou ampliação e qualificação de redes de infraestrutura. O plano principal é promover uma distribuição das atividades produtivas na cidade.

- DISTRIBUIR EGUALMENTE A OFERTA DE EMPREGO NA CIDADE, COM POLOS ESTRATÉGICOS DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO
- PROTEGER ÁREAS INDUSTRIAIS EXISTENTES E CRIAR NOVAS ÁREAS APTAS A ATRAIR INVESTIMENTO EM ATIVIDADES PRODUTIVAS
- POTENCIALIZAR A CAPACIDADE CRIATIVA E O CONHECIMENTO CIENTÍFICO E TECNOLÓGICO, COM POLOS DE ECONOMIA CRIATIVA E PARQUES TECNOLÓGICOS
- PROMOVER A INFRAESTRUTURA NECESSÁRIA AO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

ESSE É O NOVO PLANO

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

O Plano Diretor define a criação de áreas estratégicas para ampliar a oferta de emprego de forma desconcentrada na cidade:

- Parques de Incentivo ao Desenvolvimento Econômico
- Parques Tecnológicos
- Pólos de Economia Criativa
- Pólos Estratégicos de Desenvolvimento Econômico
- Comidades Rurais e Lineares
- Pólo de Desenvolvimento Rural

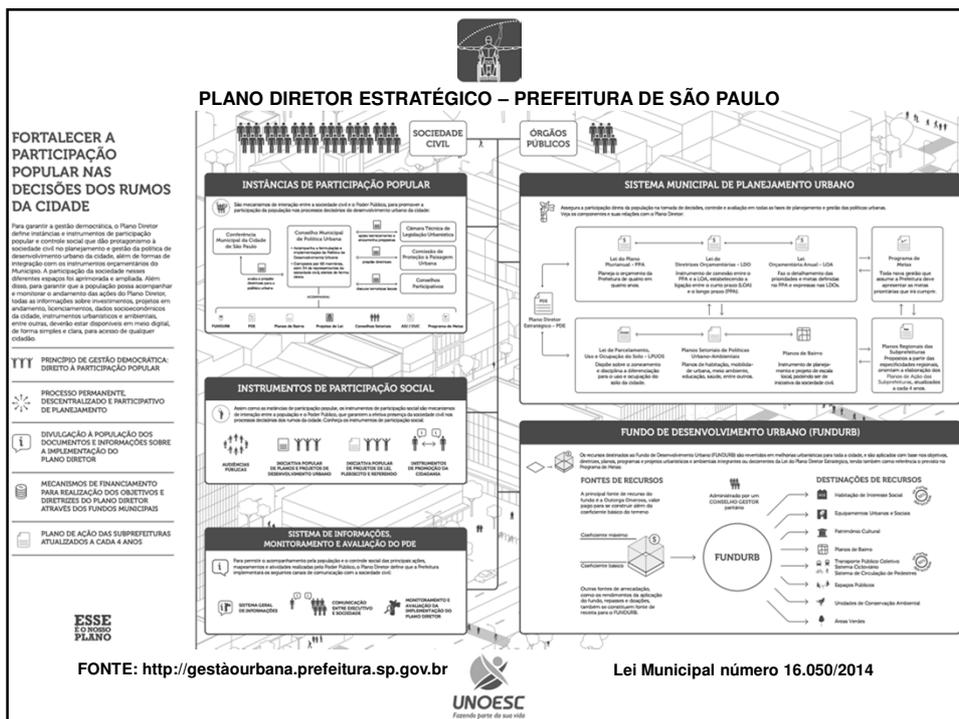
E também define o estabelecimento de zonas para proteção das áreas industriais em funcionamento, a estrutura e modernização e expansão de atividades compatíveis com as novas condições ambientais e produtivas do Município:

- Zona Predominantemente Industrial (ZPI)
- Zona de Desenvolvimento Econômico (ZDE)

APROXIMAR EMPREGO E MORADIA

Situação atual: Emprego concentrado na área central
Situação proposta: Distribuição dos empregos de forma mais homogênea

FONTE: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br> **UNOESC** Lei Municipal número 16.050/2014
Fazendo parte de seu voto





**PLANO DE MOBILIDADE URBANA
PASSOS PARA ELABORAR O PLANO**

CONTEXTO

O conceito de mobilidade urbana evoluiu ao longo das últimas décadas. Antes centrado no transporte individual motorizado, hoje o planejamento da mobilidade deve atender, prioritariamente, as necessidades das pessoas com foco em modos alternativos e coletivos de transporte. Esta abordagem busca promover uma visão de cidade integrada a partir de diferentes olhares que envolvem políticas setoriais e aspectos ambientais, sociais e econômicos.

O novo conceito está traduzido na Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), que estabelece objetivos e diretrizes para a construção de cidades mais conectadas e sustentáveis. Nesse sentido, a Lei 12.587/12 é especialmente importante por conferir ao Plano de Mobilidade Urbana o papel de instrumento de efetivação da PNMU no âmbito municipal. De acordo com a legislação, o Plano de Mobilidade deve ser integrado ao Plano Diretor, incorporando os novos princípios de uma mobilidade mais sustentável.



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA
PASSOS PARA ELABORAR O PLANO**

**A PARTICIPAÇÃO AMPLA DA SOCIEDADE É FUNDAMENTAL
PARA O SUCESSO DO PLANO DE MOBILIDADE**





PLANO DE MOBILIDADE URBANA
PASSOS PARA ELABORAR O PLANO

1 PREPARAÇÃO

Mobilizar e preparar bem:
Providencie as primeiras medidas do processo de construção do Plano de Mobilidade.
Estabeleça a base política e organizativa da condução dos trabalhos.

Criação e empoderamento de comissões e grupos de trabalho.
O Sucesso da C.P.A. (Comissão Permanente de Acessibilidade na cidade de São Paulo deve-se muito ao fato dela ter um caráter DELIBERATIVO e não apenas consultivo.

2 DEFINIÇÃO DO ESCOPO

Focar, organizar e viabilizar:
Conheça as expectativas da população para melhor definir os objetivos a serem alcançados pelo Plano de Mobilidade e para formular as estratégias de atuação.

METAS, MAPAS E MUITOS NÚMEROS



PLANO DE MOBILIDADE URBANA
PASSOS PARA ELABORAR O PLANO

3 PROCEDIMENTOS GERENCIAIS

Planejar e formalizar:

Formalize as cooperações técnicas e institucionais e desenvolva o termo de referência e o plano de trabalho.

3.1 COOPERAÇÃO PARA ELABORAÇÃO

A cooperação com entidades públicas e privadas, detentoras de atribuições legais e experiência em assuntos técnicos e de gestão, pode ser necessária no processo de construção do Plano de Mobilidade. As parcerias devem qualificar o trabalho e facilitar as condições de elaboração.

Definir como se dará a relação Público – Privado no Município.



PLANO DE MOBILIDADE URBANA
PASSOS PARA ELABORAR O PLANO

4 ELABORAÇÃO

Fazer e legitimar o Plano de Mobilidade:

Desenvolva o trabalho técnico de diagnóstico, prognóstico e propostas do Plano de Mobilidade, com a participação de vários setores e equipes.

4.1 CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

Atividade essencial para os bons resultados do Plano de Mobilidade, inclui a coleta e a análise de dados e informações demográficas, socioeconômicas e de transporte; a elaboração de levantamentos, mapas, apropriação de estudos existentes e conhecimento de problemas e demandas de uso do solo e de mobilidade. Convém que as análises sejam segmentadas segundo temáticas urbanas, numa visão de integração com os sistemas de mobilidade.

.....





PLANO DE MOBILIDADE URBANA
PASSOS PARA ELABORAR O PLANO

5 APROVAÇÃO

Revisar, apresentar e instituir:

Verifique, aprove junto à sociedade e institua o Plano de Mobilidade Urbana.

5.1 VERIFICAÇÃO DA QUALIDADE

Para assegurar a qualidade e a coerência do documento técnico final, é necessária uma revisão detalhada do Plano de Mobilidade. A colaboração de revisores externos experientes contribui para a credibilidade do processo e para a inclusão de ajustes e melhorias finais.



PLANO DE MOBILIDADE URBANA
PASSOS PARA ELABORAR O PLANO

6 IMPLEMENTAÇÃO

Projetar, implementar e monitorar:

Execute as ações prioritárias de curto prazo, conforme o programa de ação estabelecido, para que o Plano de Mobilidade não entre em descrédito junto à população.

6.1 COOPERAÇÃO PARA IMPLEMENTAÇÃO

Para viabilização e implementação do Plano de Mobilidade, o município pode adotar protocolos de intenções, convênios e contratos, com clara atribuição e formalização das responsabilidades para assegurar a transparência e o cumprimento de todos os requisitos necessários.





PLANO DE MOBILIDADE URBANA
PASSOS PARA ELABORAR O PLANO

7 AVALIAÇÃO E REVISÃO

Revisar e atualizar:

Mantenha revisões e atualizações periódicas do Plano de Mobilidade, em função do dinamismo das transformações urbanas e surgimento de novas soluções e tecnologias.

7.1 AVALIAÇÃO DAS PROPOSTAS E AÇÕES

Por meio dos indicadores, é possível avaliar o êxito ou o insucesso das ações implementadas quanto ao alcance das metas e objetivos estabelecidos pelo Plano de Mobilidade. O processo de elaboração e execução das propostas também deve ser analisado de forma crítica.

.....



ELEMENTOS-CHAVE DO PROJETO URBANO

Construir cidades mais seguras para pedestres e ciclistas não significa apenas melhorar as vias. O desenho urbano tem um papel importante na criação de um ambiente seguro para a realização de viagens. As cidades podem promover uma urbanização que permita que mais pessoas usem o transporte coletivo, caminhem e andem de bicicleta, além de limitar viagens motorizadas desnecessárias.





Pequim, China

Projeto urbano que reduz a necessidade de viagens veiculares e promove velocidades mais seguras
Desenvolver o uso misto do solo, quadras menores, atividades ao ar livre e serviços públicos próximos para reduzir a exposição a acidentes de trânsito através de menos viagens veiculares.



Medellín, Colômbia

Medidas de moderação do tráfego que reduzem a velocidade dos veículos ou permitem travessias mais seguras
Integração de medidas comprovadas, como lombadas, chicanas, estreitamento de vias, ilhas de refúgio, rotatórias, vias compartilhadas e outras medidas de desenho viário que podem reforçar a segurança.



Cidade do México, México

Vias arteriais que garantem condições mais seguras para todos os seus usuários
Melhorar as vias arteriais para garantir a segurança para todos os usuários através da redução de distâncias de travessia, adoção de fases semafóricas para pedestres, instalação de ilhas de refúgio e canteiros centrais, movimentos seguros de conversão e alinhamento de faixas. Projetos



Rio de Janeiro, Brasil

Uma rede de infraestrutura conectada e especialmente projetada para bicicletas
Projetar vias acessíveis e próprias para bicicletas, que incluam redes de ciclofaixas ou ciclovias conectadas. Prestar atenção especial à redução de conflitos entre ciclistas e veículos nas interseções, especialmente os que envolvem movimentos de conversões.





Istambul, Turquia



Ahmedabad, Índia

Instalações seguras para pedestres e acesso a espaços públicos

Prover espaço de qualidade para pedestres nas calçadas e no ambiente viário, assim como acesso a parques, praças, escolas e a outros espaços públicos importantes. Projetar esses espaços para que sejam atraentes para os pedestres.

Acesso seguro a corredores, estações e pontos de embarque do transporte coletivo

Melhorar o acesso ao transporte coletivo, evitando parcialmente as barreiras físicas. Criar um ambiente de integração seguro.



BOX 1.2 | OS CINCO Ds E PRINCÍPIOS PARA O DESENVOLVIMENTO ORIENTADO AO TRANSPORTE

Uma estrutura de forma urbana que reduza as viagens de carro e estimule andar a pé e de bicicleta é descrita com "5Ds": *densidade*, *diversidade*, *desenho* (projeto), *acessibilidade ao destino* e *distância ao transporte coletivo* (Ewing e Cervero, 2010). A *densidade* refere-se à população, ao número de unidades habitacionais ou à quantidade de espaço comercial por hectare e densidade construída. A *diversidade* é uma medida da mistura de usos do solo, com base na premissa de que é mais provável que as pessoas andem a pé em áreas com uma mistura de lojas, escritórios e moradias do que em bairros suburbanos de uso único. A terceira dimensão, o *desenho*, alude à qualidade do ambiente para pedestres, número de árvores nas vias,

presença de mobiliário urbano, etc. A *acessibilidade ao destino* diz respeito à possibilidade ou à comodidade de acesso a diferentes destinos de viagem, como grandes centros de comércio e de trabalho, a partir de um ponto de origem. O último fator, a *distância ao transporte coletivo*, aborda a proximidade do transporte coletivo para que diferentes destinos possam ser alcançados. Segundo diversos estudos, as pessoas tendem a realizar mais viagens a pé ou por transporte coletivo e a dirigir menos em áreas com melhor infraestrutura para pedestres, com calçadas mais largas, mais paradas de transporte coletivo e com uma boa combinação das características que definem os 5Ds.

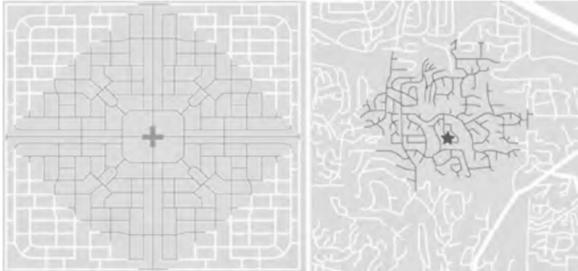
A EMBARQ Brasil publicou em 2014 o Manual DOTS Cidades, onde são apresentadas 28 estratégias para a criação de comunidades urbanas orientadas ao transporte sustentável. As estratégias são aplicadas em quatro escalas - cidade, interbairros, bairro e rua - para cada um dos sete elementos fundamentais relacionados à mobilidade. São eles: (1) Transporte coletivo de qualidade, (2) Mobilidade não motorizada, (3) Gestão do uso do automóvel, (4) Uso misto e edifícios eficientes, (5) Centros de bairro e pisos térreos ativos, (6) Espaços públicos e recursos naturais e (7) Participação e identidade comunitária. O Manual DOTS Cidades consolida conceitos e práticas do Brasil e de cidades da América Latina.





2.2 CONECTIVIDADE

A conectividade se refere à menor distância entre pontos e à densidade de conexões em uma malha viária. Uma malha altamente conectada tem várias ligações curtas, muitas interseções e um número reduzido de vias sem saída. Na medida em que a conectividade aumenta, as distâncias percorridas diminuem e as opções de rotas aumentam, permitindo viagens mais diretas entre destinos e criando maior acessibilidade (Victoria Transport Policy Institute, 2012). Tudo isso reduz a necessidade de viajar de carro e aumenta a atração para andar a pé e de bicicleta.



Comparação entre áreas de pedestres em um raio de 800 metros em diferentes cenários de conectividade viária (rede compacta vs. subúrbio disperso)




Acesso restrito a veículos motorizados em determinados locais e horários visando uma maior utilização do espaço público por pedestres e ciclistas.

Tal solução pode ser adotada em áreas comerciais tornando-as mais agradáveis, com menor poluição sonora, visual e do ar e maior acessibilidade aos consumidores. Essa requalificação acaba por estimular o comércio local transformando vias em área de lazer. Alternativamente, esta medida pode ser adotada apenas em determinados horários ou dias da semana, como são os casos de vias que se transformam em ruas de lazer aos sábados, domingos e feriados.





Adoção de padrões para controle de poluentes, em locais e horários determinados, com a possibilidade de condicionamento da circulação e do acesso ao atingimento da meta estipulada.

A medida é prevista como forma de promover a sustentabilidade ambiental da mobilidade urbana, pois qualidade do ar está ligada ao volume de gases emitidos principalmente por veículos motorizados. Tal restrição pode ser aplicada, inclusive ao transporte público coletivo e de cargas, não apenas aos veículos particulares



Aplicação de tributos sobre modos e serviços, ou seja, cobrança aos usuários de automóveis pela infraestrutura utilizada.

Os custos de ampliação e manutenção das vias para os automóveis são muito altos para toda a população e a cobrança do pedágio urbano é um meio de diminuir a desigualdade e redistribuir tais custos de forma mais justa entre todos os usuários. A Lei afirma que tal receita deve ser aplicada exclusivamente no subsídio das tarifas e nas infraestruturas dos modos não motorizados e do transporte público coletivo.





Definição de faixas exclusivas para o transporte coletivo e para os modos não motorizados, como forma de distribuir de forma mais justa o uso do espaço físico das vias e privilegiar pedestres e ciclistas.

Um ônibus comum transporta em média a mesma quantidade de passageiros que 50 automóveis, o que justifica que os ônibus possuam um espaço exclusivo nas vias garantindo a fluidez de um número muito maior de passageiros com menor poluição do meio ambiente. A maior eficiência da operação do transporte coletivo, com o aumento da velocidade média, economia de tempo, combustível e outros insumos, diminui os custos da operação possibilitando redução de tarifa aos usuários. Os modos não motorizados de transporte favorecem a utilização do espaço urbano pelo cidadão.



Controle de áreas de estacionamento de uso público e privado.

A localização de estacionamentos públicos e privados deve ser estratégia de gestão da mobilidade. Por exemplo, estacionamentos gratuitos na periferia da cidade, nos locais onde haja terminais de transportes públicos, principalmente de grande capacidade, podem levar o usuário a percorrer a maior parte do seu trajeto utilizando o transporte público e evitar a circulação do transporte privado nas regiões mais congestionadas. Da mesma forma, o estacionamento deve ser intensamente onerado em regiões nas quais o poder público quer restringir a circulação.





Controle do uso e da operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, com prioridades ou restrições, em função da proposta de gestão do local.

O planejamento da circulação de cargas no espaço urbano deve ser integrado ao Sistema de Mobilidade Urbana. O poder público pode restringir horário ou local para a circulação, se isso sobrecarregar o sistema ou pode priorizar, por exemplo, o acesso do transporte de cargas com vistas ao abastecimento até em locais onde há restrição de veículos motorizados.



Convênios para combater o transporte ilegal de passageiros e convênios para transporte coletivo urbano em regiões de fronteira entre cidades gêmeas.

O transporte ilegal de passageiros é uma preocupação para os gestores da Mobilidade Urbana por questões como irregularidades na operação, falta de segurança, dentre outras. Por outro lado, o caso das cidades gêmeas traz peculiaridades que obrigam o Poder Público a tratar questões que extrapolam os limites do território nacional. É comum o cidadão de um município de fronteira ter de se deslocar diariamente para um país vizinho, pois trabalha na denominada “cidade gêmea”. A previsão de convênio para os dois casos fortalece a solução de ambas as questões na medida em que prevê a parceria entre os interessados.

