



PREMISSAS





PREMISSAS





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 espremem 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



Soluções sustentáveis de logística são determinantes para o nível de mobilidade e de qualidade de vida nas cidades



PREMISSAS



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



PREMISSAS

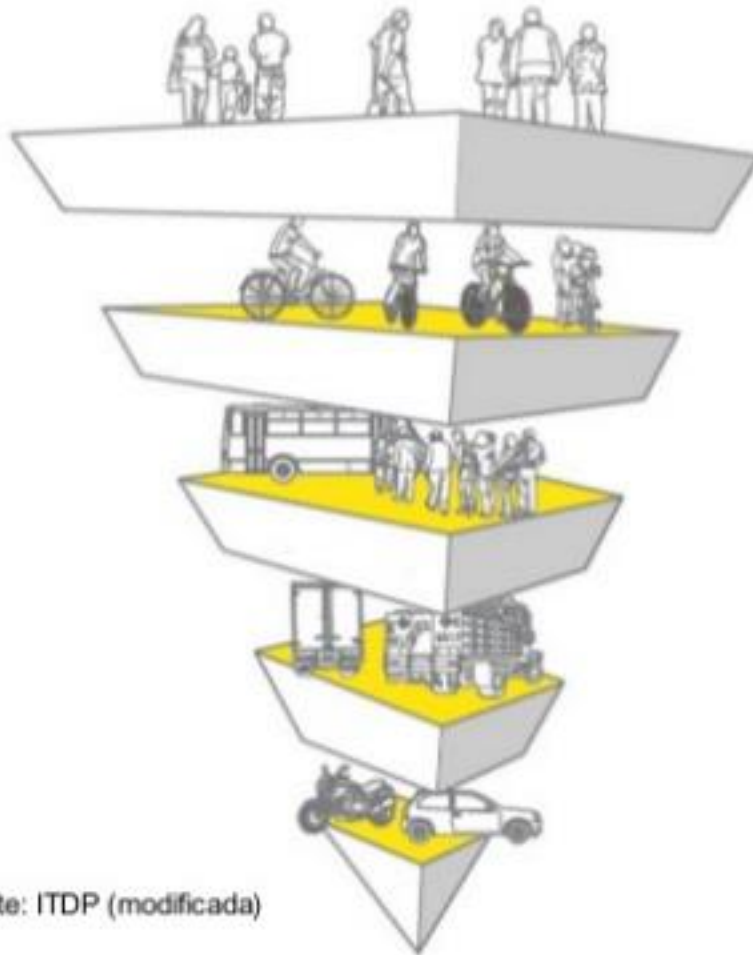
Realidade Brasileira





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



PREMISSAS



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



PREMISSAS



**Tipo de deslocamento nas
cidades influencia qualidade
de vida da população**



PROJETO AMAR *Rechal* *Deodoro*

PROPOSTA PARA MOBILIDADE URBANA DA RUA MARECHAL DEODORO

PROPOSTA PARA MOBILIDADE URBANA DA RUA MARECHAL DEODORO



Trânsito.

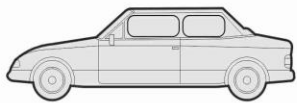


Grande quantidade de pedestres diariamente na calçada.



Enchentes

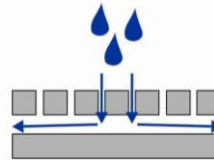




PROIBIR ESTACIONAR



CALÇADA ACESSÍVEL



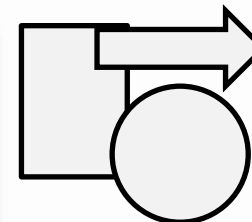
PISO ANTI-ENCHENTE



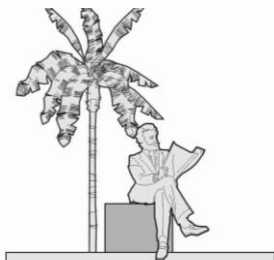
LOMBOFAIXAS



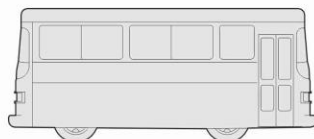
ORGANIZAR FIAÇÃO



ORGANIZAR PUBLICIDADE



BOULEVARDS



CIRCULAR ELÉTRICO



COLETA DE LIXO RECICLADO

PROTEÇÃO DO SOL E CHUVA



MOBILIDADE = ORIGEM E DESTINO



Marechal “HOJE”

Organizada, com Mobilidade e Acessibilidade.

Referência nacional.



MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE - RUAS E BOULEVARDS.

Eduardo Ronchetti
ARQUITETURA

Carros estacionados em ambos os lados da via.
Calçadas estreitas e sem acessibilidade.



Marechal “HOJE”

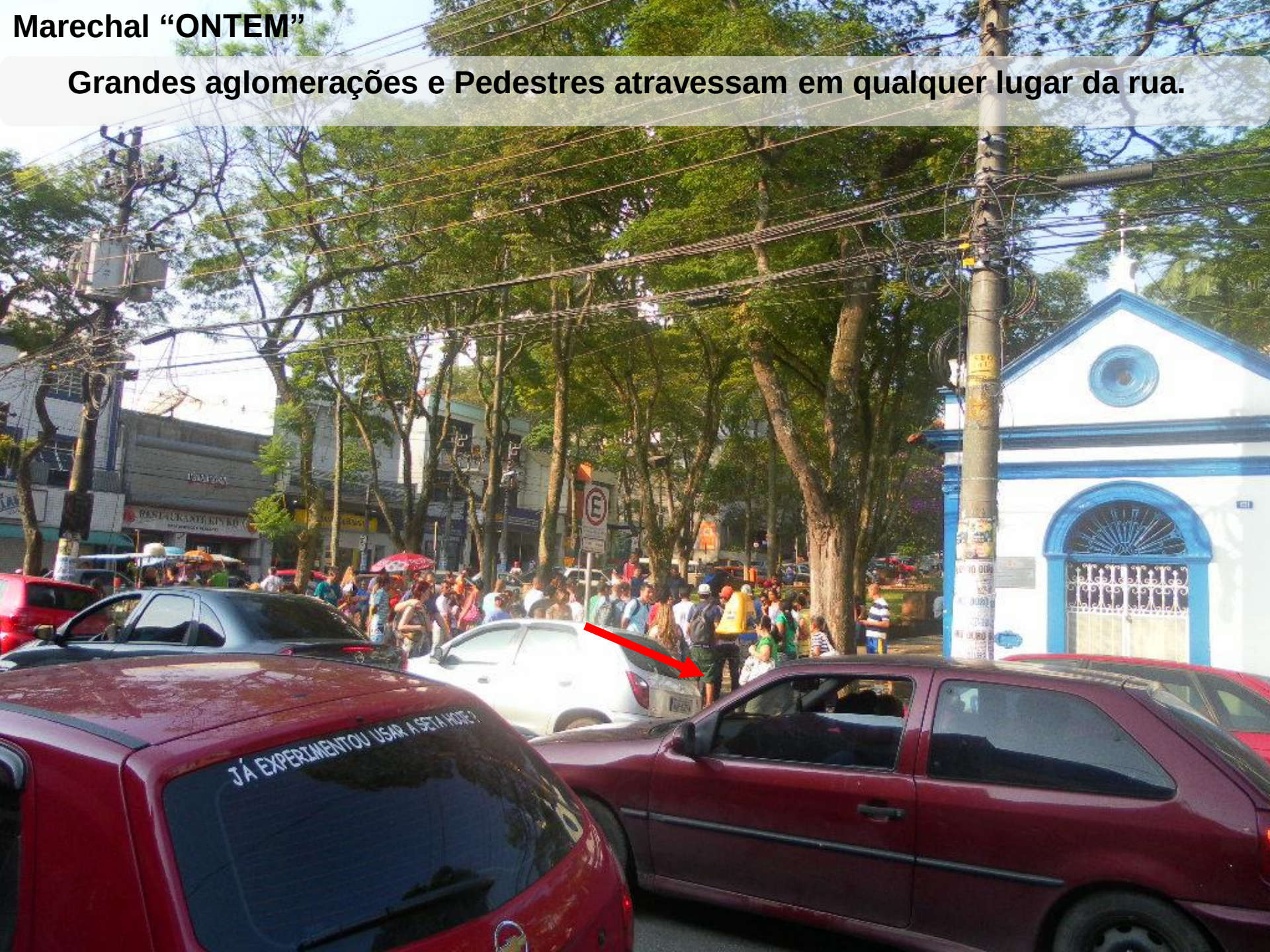
Proibir estacionamento.

Alargamento das calçadas e adaptação de acessibilidade.



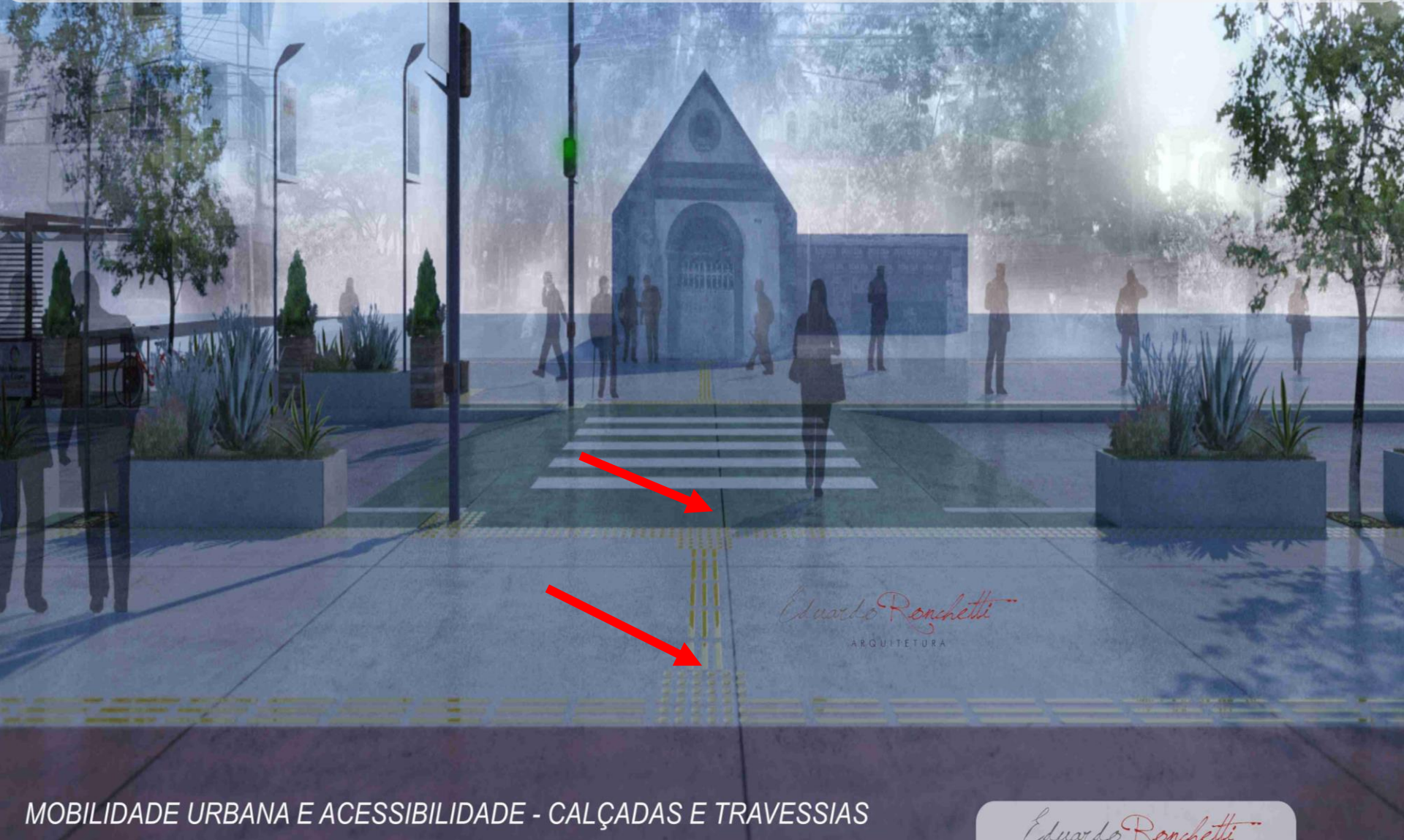
Marechal "ONTEM"

Grandes aglomerações e Pedestres atravessam em qualquer lugar da rua.



LOMBOFAIXAS

Calçadas 100% acessíveis.



Fiação aérea desorganizada. Problemas estéticos e funcionais.
Publicidade desorganizada.



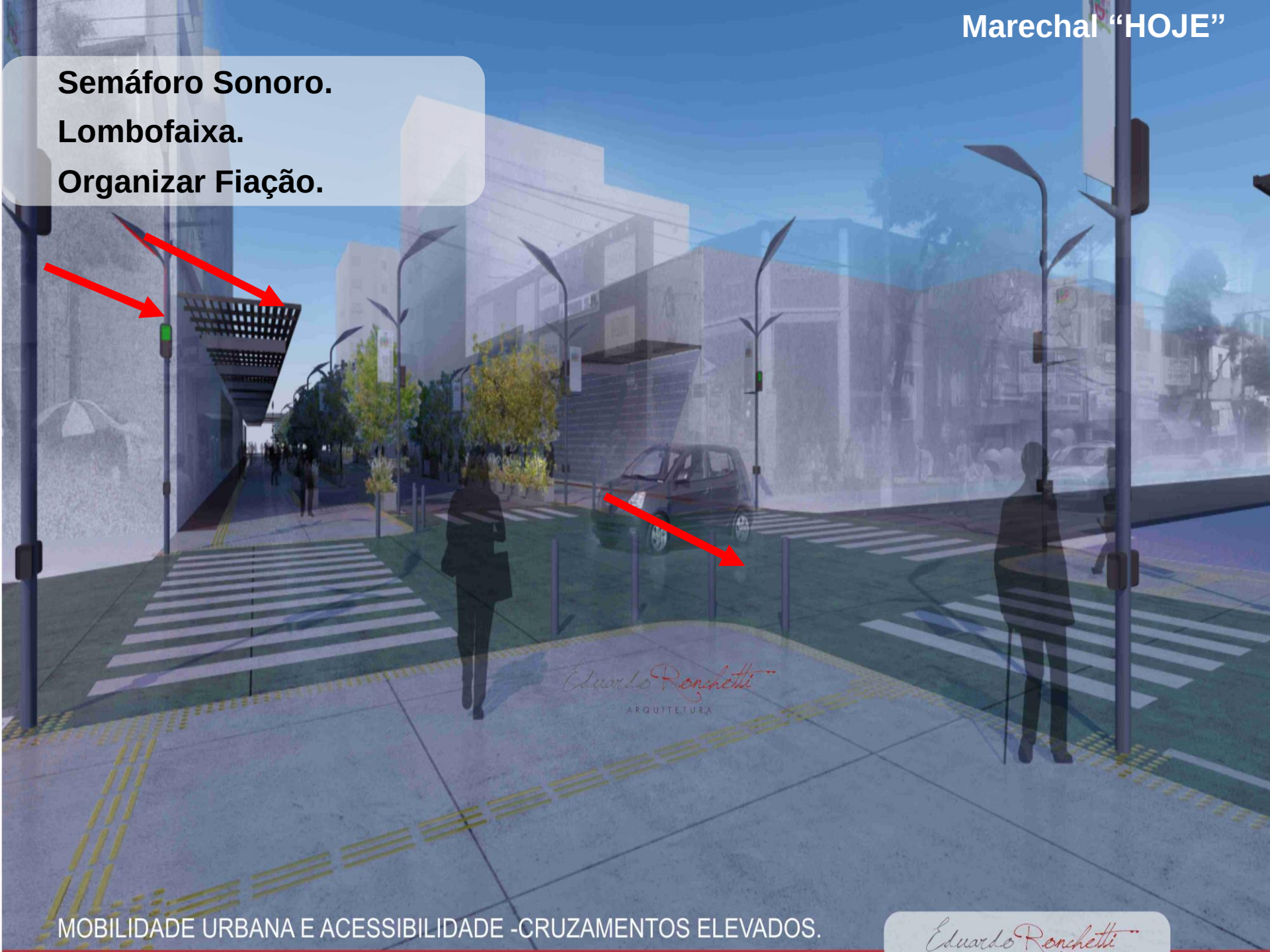
Organizar Fiação aérea e Proteção do Sol e Chuva.
Vagas para carga e descarga.



**BOULEVARDS: Valorizar espaço público – Adote um Boulevard.
Organizar Publicidade.**



Semáforo Sonoro.
Lombofaixa.
Organizar Fiação.



Eduardo Ronchetti
ARQUITETURA

Árvores e Paisagismo.
Faixa de acesso às lojas.
Organizar Fiação.



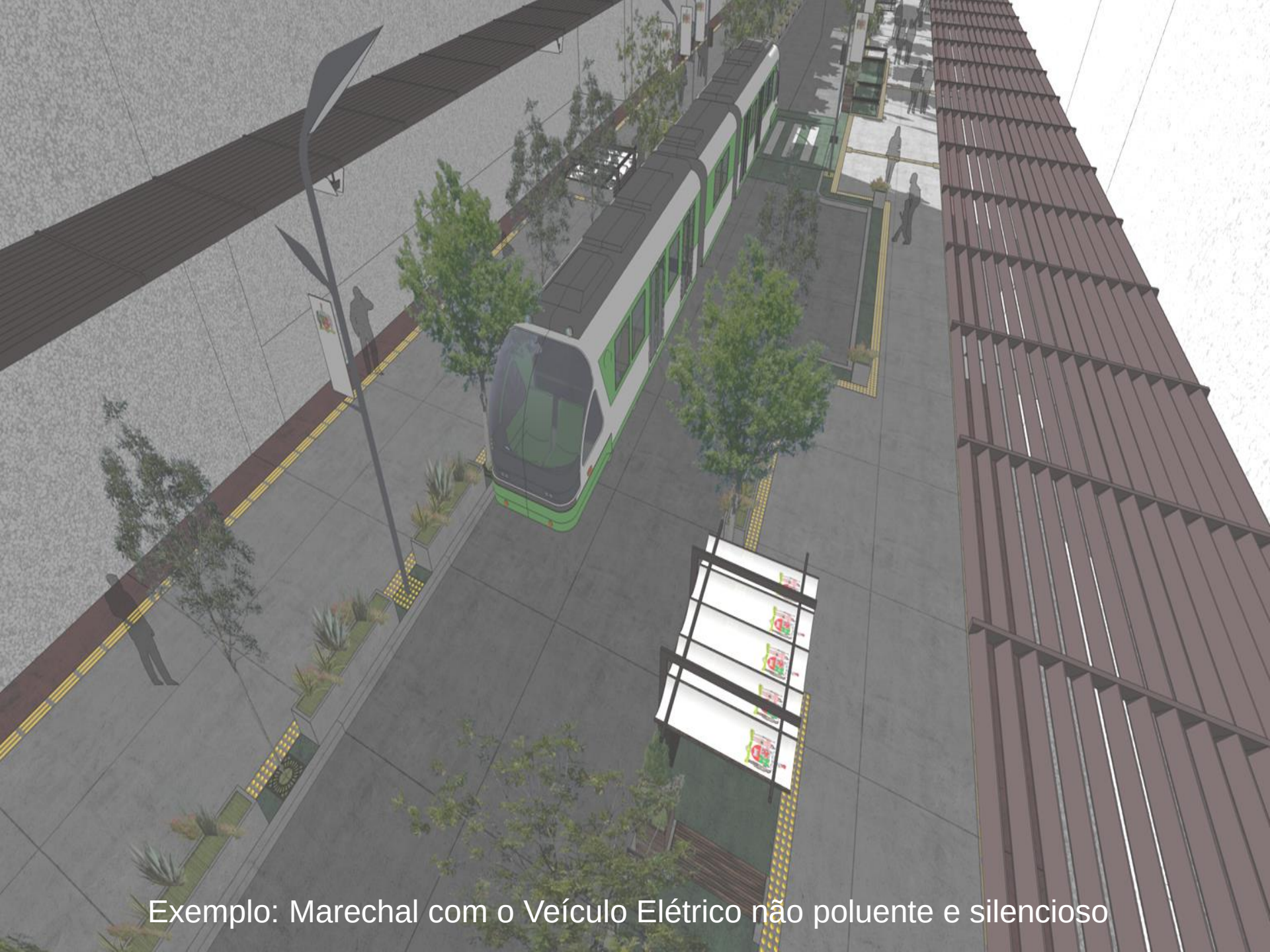




Exemplo: Estacionamentos Verticais



Exemplo: Veículo Elétrico não poluente e silencioso



Exemplo: Marechal com o Veículo Elétrico não poluente e silencioso



VANTAGENS do projeto AMARECHAL



Principal Característica

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



PROJETO AMAR *Recha* *Deodoro*

COMO FAZER?

Como fazer? Primeira Opção: Iniciativa Pública

AV. PAULISTA



Como fazer? Segunda Opção: Iniciativa Privada

RUA OSCAR FREIRE





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**



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).



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.



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



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. [\(Artigo acrescido pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação\)](#)



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).



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.



Fonte:WRI



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



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)*



POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA
CONSTITUIÇÃO FEDERAL (ARTIGO 21)
O ARTIGO 21 DEFINE COMPETENCIAS 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:



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

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

VIII – adoção de padrões de produção e consumo de bens e serviços e de expansão urbana compatíveis com os limites da sustentabilidade ambiental, social e econômica do Município e do território sob sua área de influência;

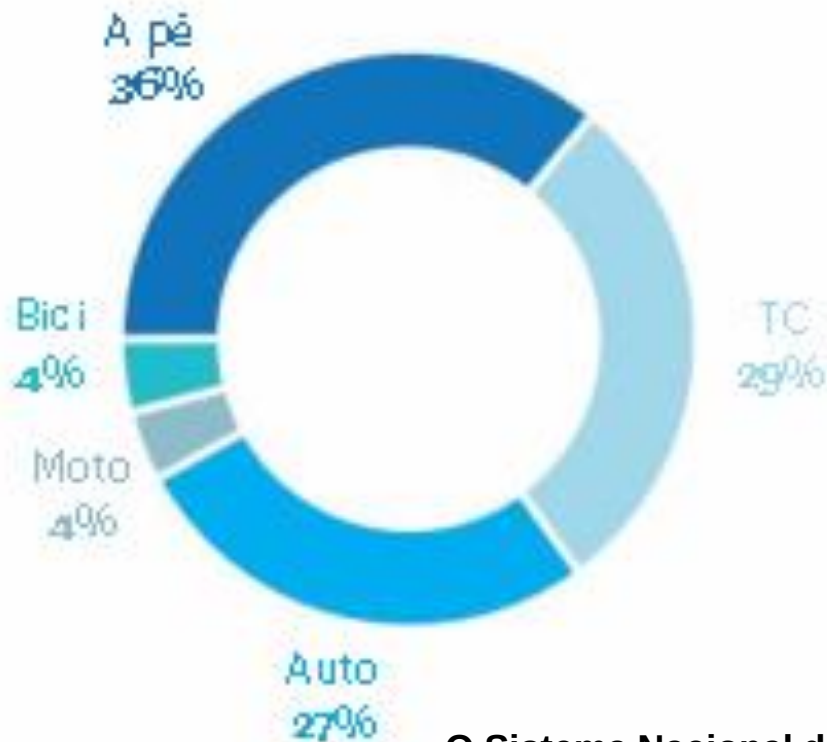
IX – justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização;

X – adequação dos instrumentos de política econômica, 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 fruição dos bens pelos diferentes segmentos sociais;



PREMISSAS

DESLOCAMENTO NO BRASIL



O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é 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

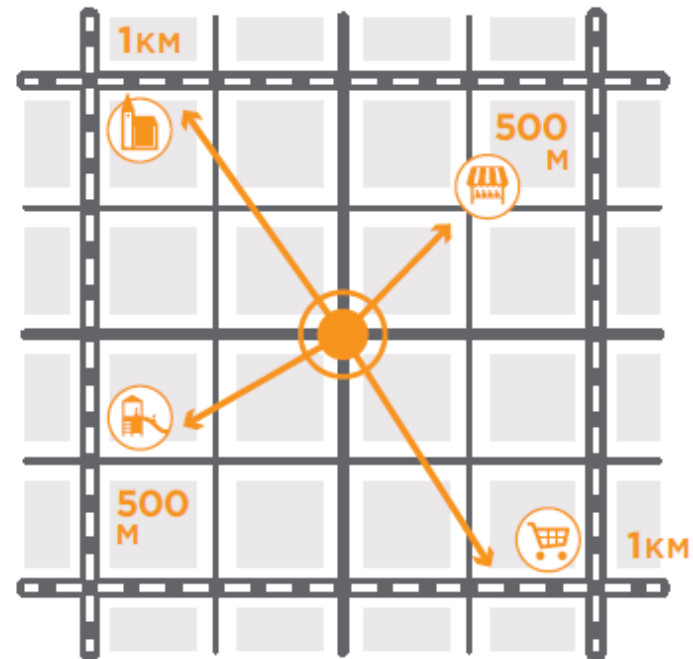
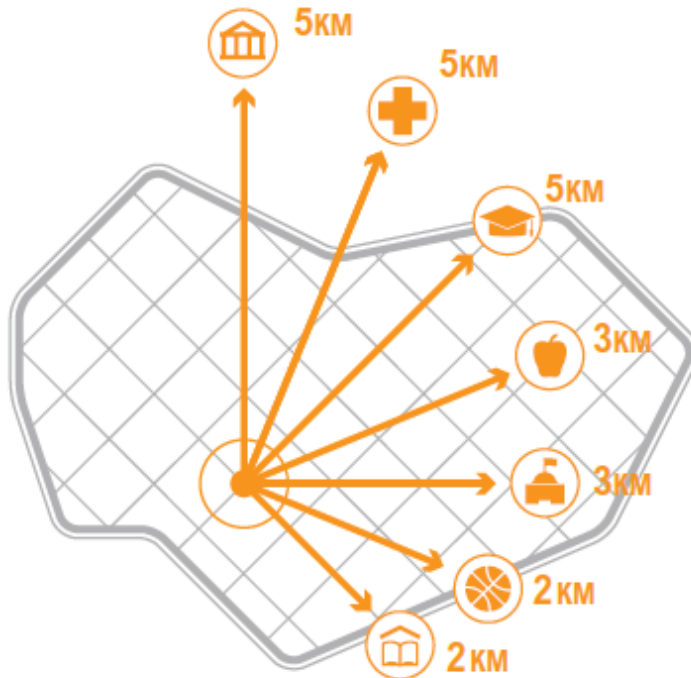
O P.M.U deve definir:

Quais são os pontos de interesse da cidade;

Onde estão os pontos de ORIGEM e DESTINO de Pessoas e Cargas;

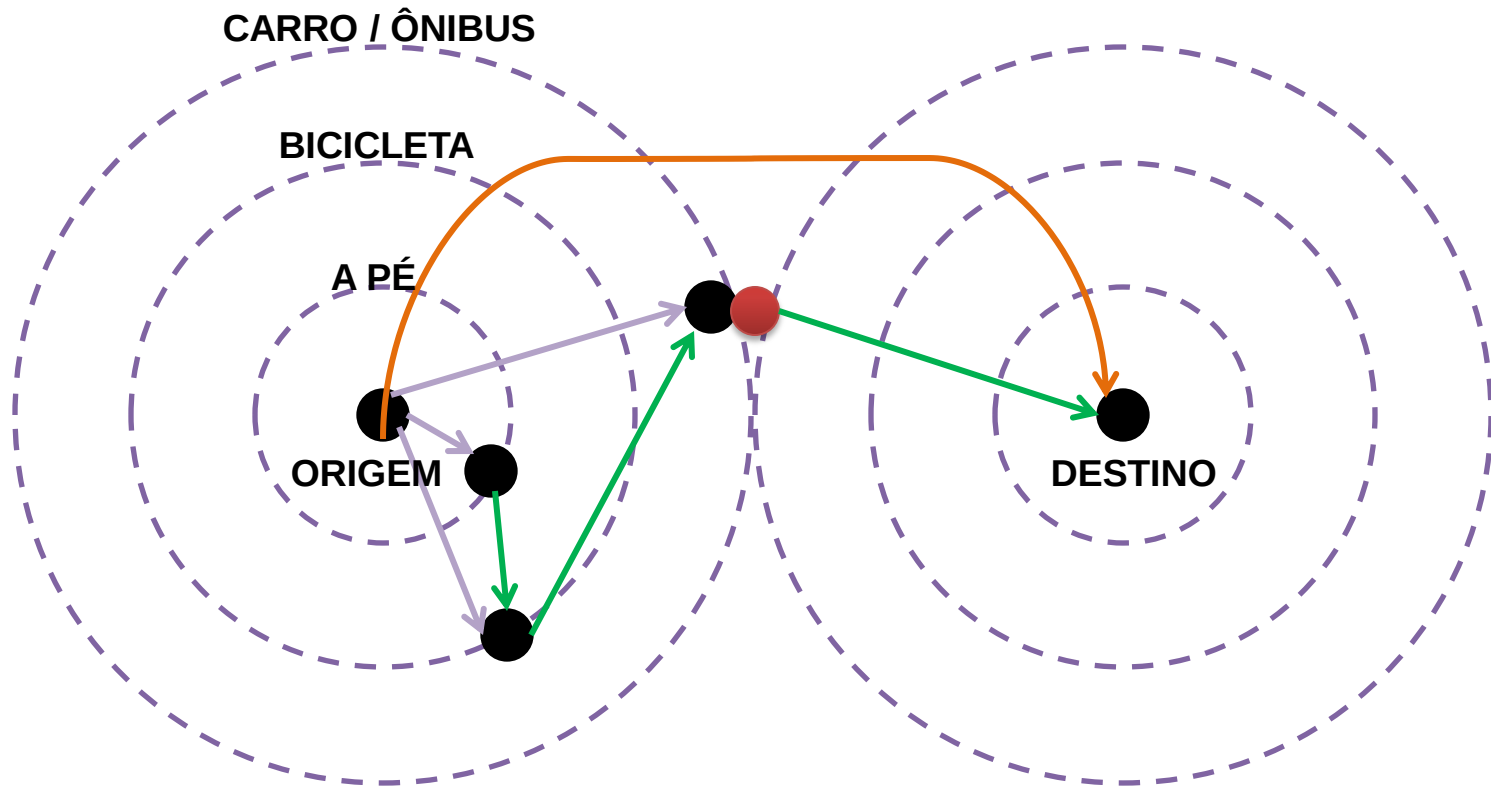
Como se dá o acesso a esses pontos de interesse;

Quais são as rotas acessíveis.





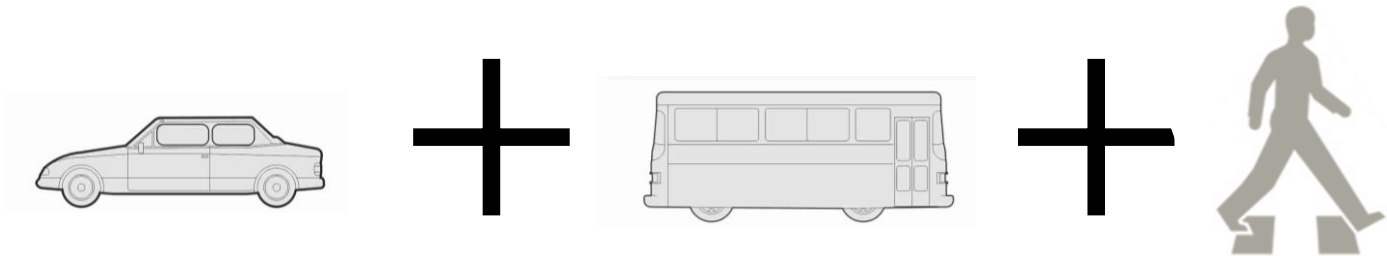
PREMISSAS



LEVAR AO DESTINO OU
TRAZER O DESTINO?



MOBILIDADE = ORIGEM E DESTINO

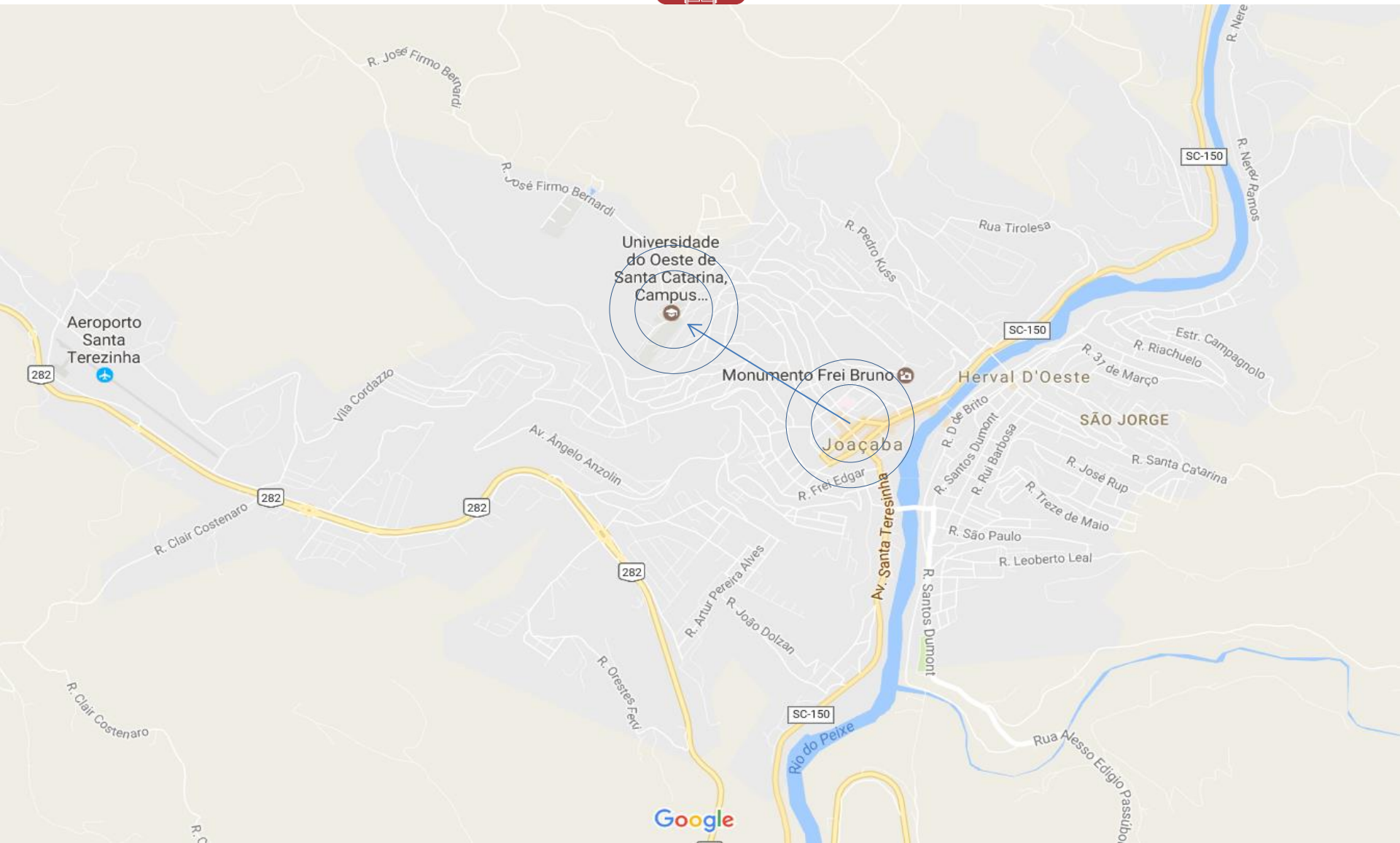


É possível integrar o sistema tarifário Estadual, Municipal, Público e Privado?

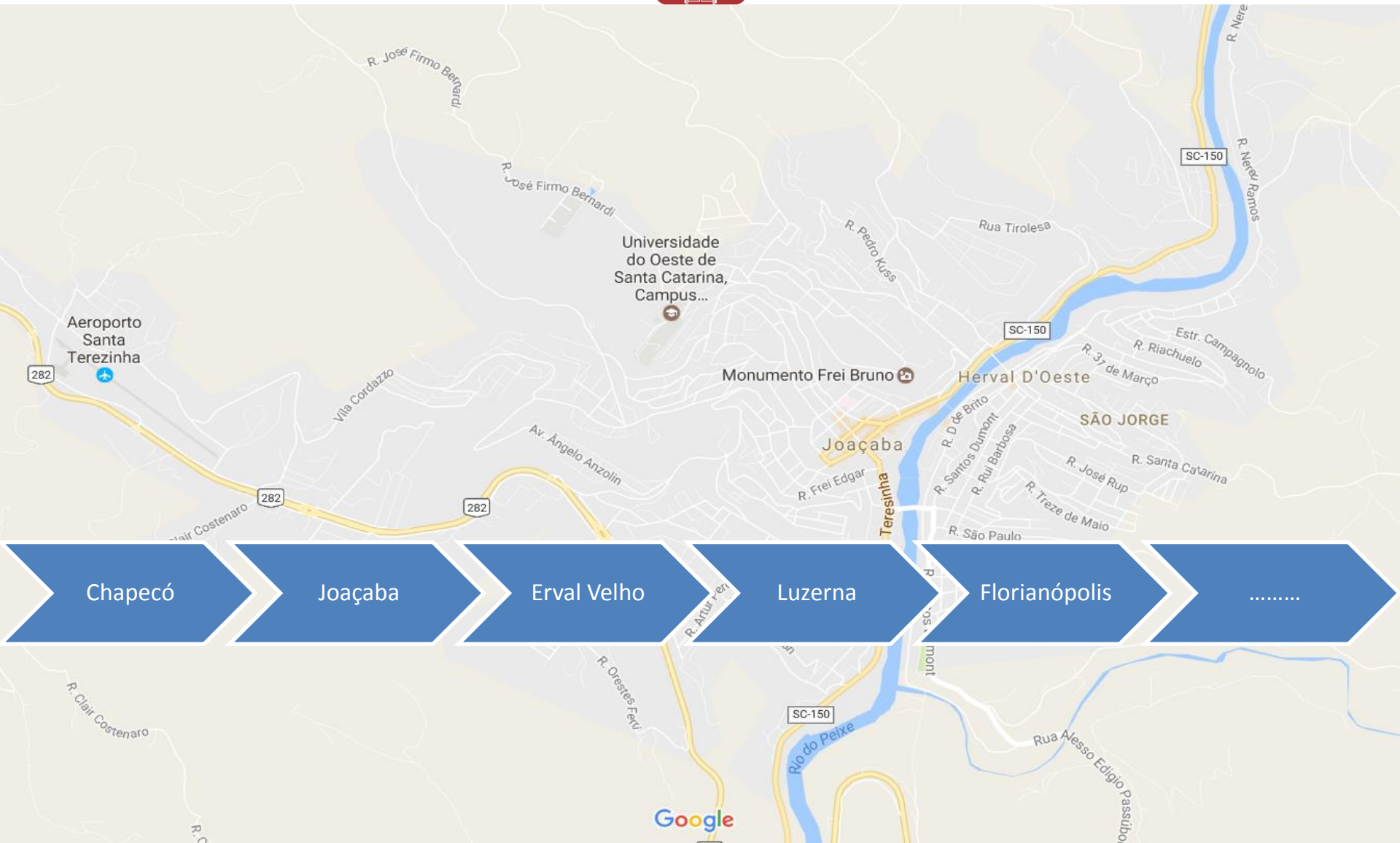


PREMISSAS – INTEGRAÇÃO ENTRE OS MEIOS DE TRANSPORTE





Google



Chapecó

Joaçaba

Erval Velho

Luzerna

Florianópolis

.....

Google



PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO – PREFEITURA DE SÃO PAULO

ASSEGURAR O DIREITO À MORADIA DIGNA PARA QUEM PRECISA

Para enfrentar a falta de moradia adequada e bem localizada na cidade, o Plano Diretor duplicou a área demarcada como Zona Especial de Interesse Social (ZEIS), voltada à produção de moradia social, com foco no atendimento à população com renda familiar de até 3 salários mínimos. Além de definir fonte mínima e permanente de recursos para investimento em Habitação de Interesse Social, o Plano Diretor também criou a Cota de Solidariedade, mecanismo de contrapartida à construção de grandes empreendimentos que define a destinação do correspondente a 10% de sua área para promoção de moradia social, com objetivo de construir uma cidade mais equilibrada e plural.

 IMPLEMENTAR A POLÍTICA HABITACIONAL

 REDUZIR O DÉFICIT HABITACIONAL COM A DUPLICAÇÃO DA ÁREA DEMARCADA COMO ZEIS PARA PRODUÇÃO DE MORADIA POPULAR

 PRIORIZAR A POPULAÇÃO COM RENDA DE ATÉ 3 SALÁRIOS MÍNIMOS

 PROMOVER A REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA DOS ASSENTAMENTOS PRECÁRIOS

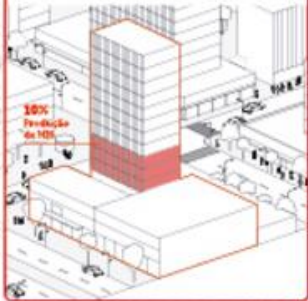
 GARANTIR FONTES DE RECURSOS PERMANENTES

 DEFINIR DIRETRIZES PARA O PLANO MUNICIPAL DE HABITAÇÃO - PMH

**ESSE
É O NOVO
PLANO**

COTA DE SOLIDARIEDADE

- Todo empreendimento maior que 20.000m² deve doar o correspondente a 10% de sua área construída para produção de HIS ou aquisição de terrenos
- Como contrapartida, estes 10% não serão considerados área computável



ZEIS 1



Áreas caracterizadas por presença de áreas de interesse regional, destinadas predominantemente por propósito de habitação

ZEIS 2



Áreas caracterizadas por grande diversidade de usos e atividades, destinadas à habitação

ZEIS 3



Áreas com edificações e infra-estrutura, destinadas à habitação, especialmente em regiões de interesse social

ZEIS 4



Áreas caracterizadas por grande diversidade de usos e atividades, destinadas à habitação, especialmente em regiões de interesse social

ZEIS 5



Áreas de interesse social, destinadas à habitação, especialmente em regiões de interesse social

FONTE DE RECURSOS

 No mínimo 30% dos recursos

FUNDIÁRIA
Mínimo de 30% dos recursos destinados à aquisição de terrenos bem localizados para promoção de moradia social e subsídio para programas habitacionais

 No mínimo 25% dos recursos

OPERAÇÕES URBANAS CONSÓRCIADAS (OUC) e ÁREA DE INTERVENÇÃO URBANA (AIU)
Mínimo de 25% dos recursos destinados à promoção de habitação de interesse social, especialmente para aquisição de glebas e lotes

FONTE: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br>

Lei Municipal número 16.050/2014



PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO – PREFEITURA DE SÃO PAULO

MELHORAR A MOBILIDADE URBANA

A construção de uma cidade mais equilibrada passa pela reversão do atual modelo de mobilidade, no qual o uso do automóvel individual tem grande destaque. O Plano Diretor trata a mobilidade urbana a partir da integração e articulação entre diferentes meios de transporte. Estabelece recursos mínimos e permanentes para ampliar a rede e qualificar o transporte público e os meios de transporte não-motorizados (sistema cicloviário e de circulação de pedestres), menos poluentes. Reconhece, ainda, novos componentes do sistema de mobilidade urbana (sistema de logística, hidroviário e compartilhamento de automóveis) para estruturação de uma matriz de deslocamentos mais abrangente, eficiente e ambientalmente equilibrada.



PRIORIZAR O TRANSPORTE PÚBLICO, CICLOVIÁRIO E A CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES:
NO MÍNIMO DOS RECURSOS FUNDURB



QUALIFICAR AS CONDIÇÕES DE MOBILIDADE E A INTEGRAÇÃO ENTRE OS MEIOS DE TRANSPORTE



DEESTIMULAR O USO DO TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO



REDUZIR O TEMPO DE VIAGEM DA POPULAÇÃO



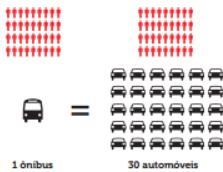
ELABORAR O PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE E DE INFRAESTRUTURA AEREOVIÁRIA



ESTIMULAR O COMPARTILHAMENTO DE AUTOMÓVEIS PARA REDUZIR O NÚMERO DE VEÍCULOS EM CIRCULAÇÃO

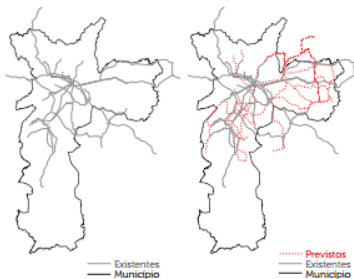
**ESSE
É O NOSSO
PLANO**

PRIORIDADE AO TRANSPORTE PÚBLICO



AMPLIAÇÃO DA REDE DE MOBILIDADE URBANA NA CIDADE

Rede de corredores de ônibus, metrô e trem



VIÁRIO

- Vias estruturais
- Vias não estruturais (coletoras, locais, cicloviárias e circulação pedestres)

LOGÍSTICA

- Vias, dutovias e ferrovias segregadas
- Plataformas e terminais
- Centros de armazenamento e distribuição

HIDROVIÁRIO

- Rios, represas, canais e lagos navegáveis
- Barragens móveis e eclusas
- Portos, terminais, embarcações
- Órta dos canais

INFRAESTRUTURA AEREOVIÁRIA

- Helipontos
- Aeroportos
- Aeroportos

TRANSPORTE PÚBLICO

- Estações, pontos e terminais
- Vias

CICLOVIÁRIO

- Cicloviárias
- Ciclofaixas
- Ciclorrotas
- Biciclovias
- Sinalização

PEDESTRE

- Calçadas
- Calçadões
- Faixas e lombafaixas
- Transposições e passadeiras
- Sinalização

FONTE: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br>

Lei Municipal número 16.050/2014



PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO – PREFEITURA DE SÃO PAULO

QUALIFICAR A VIDA URBANA DOS BAIRROS

Para garantir a preservação da qualidade de vida nos núcleos dos bairros, o Plano Diretor define limites máximos de altura e adensamento construtivo nessas áreas, controlando a verticalização dispersa e a pulverização de grandes empreendimentos. Para promover a melhoria da qualidade de vida, o Plano Diretor define a estruturação de uma rede de centralidades, com oferta de equipamentos urbanos e sociais, prevê a ampliação das áreas verdes e espaços livres da cidade, além de definir instrumentos de planejamento e projeto urbano de escala local, a serem formulados em conjunto com a sociedade.



INCENTIVAR A FACHADA ATIVA



AMPLIAR A REDE DE EQUIPAMENTOS URBANOS E SOCIAIS: EDUCAÇÃO, SAÚDE, ESPORTES, CULTURA, ASSISTÊNCIA SOCIAL E SEGURANÇA ALIMENTAR



ELABORAR OS PLANOS REGIONAIS DAS SUBPREFEITURAS E PLANOS DE BAIRRO DE FORMA PARTICIPATIVA

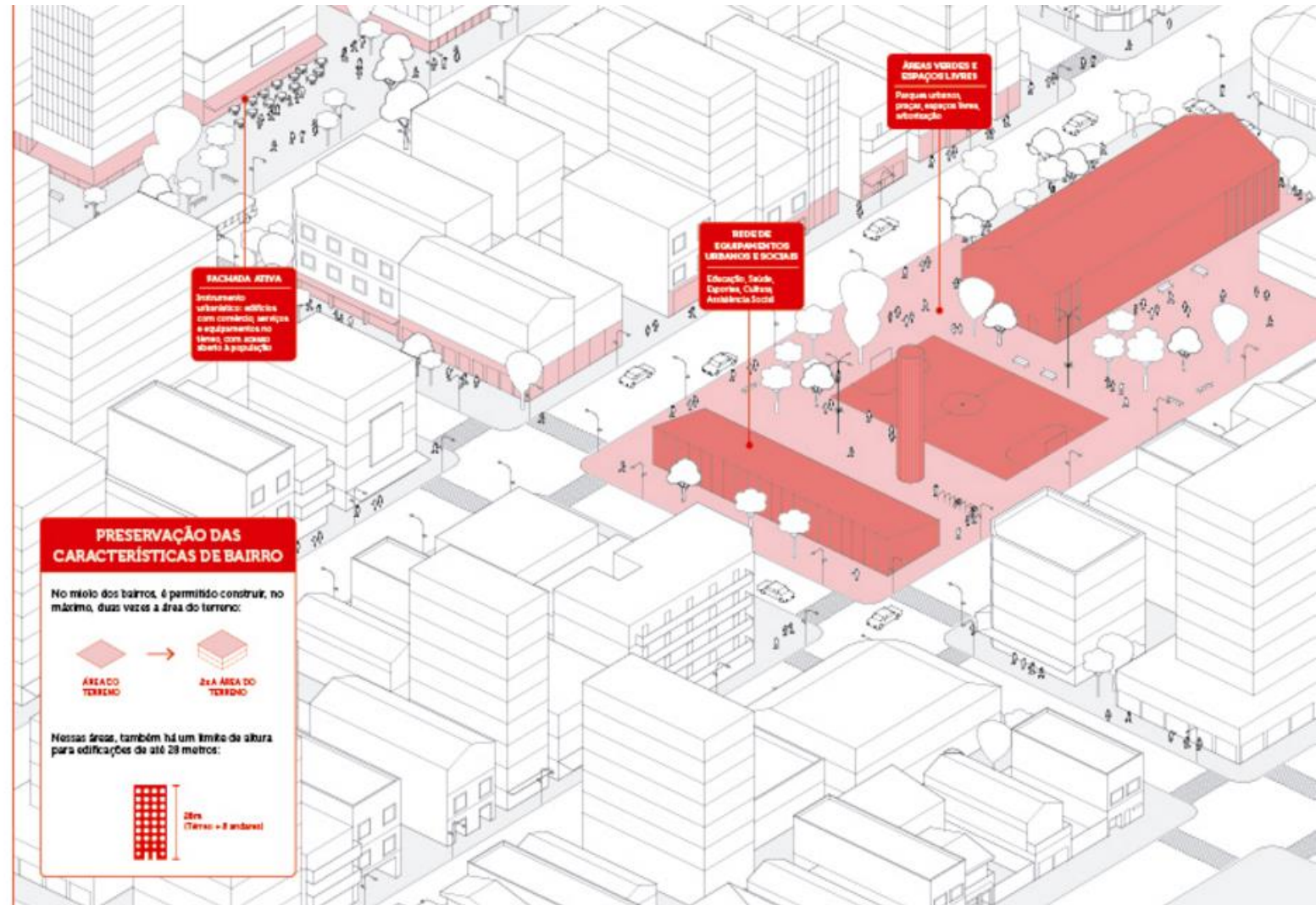


AMPLIAR A QUANTIDADE DE PARQUES NA CIDADE: 167 PARQUES PROPOSTOS



ACABAR COM A EXIGÊNCIA DO NÚMERO MÍNIMO DE VAGAS DE AUTOMÓVEIS

**ESSE
É O NOSSO
PLANO**



FONTE: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br>



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 aproximar emprego e moradia, o Plano Diretor organiza a ocupação da cidade através dos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana, otimizando o aproveitamento do solo nas áreas próximas à rede de transporte coletivo de média e alta capacidade (metrô, trem, corredores de ônibus). Instrumentos foram criados para vincular o adensamento habitacional e construtivo ao longo destes eixos à 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

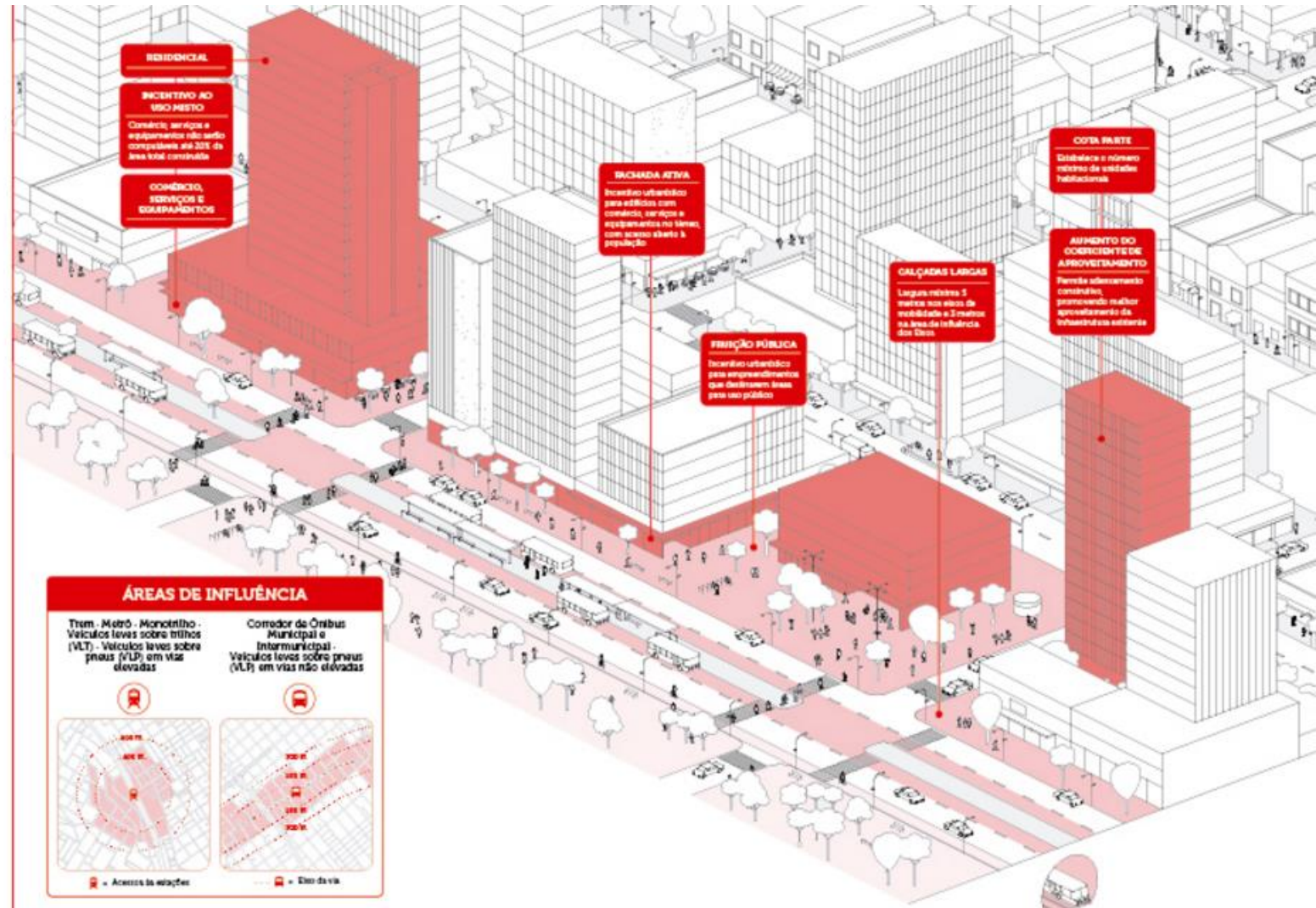
QUALIFICAR CENTRALIDADES EXISTENTES E ESTIMULAR A CRIAÇÃO DE NOVAS CENTRALIDADES

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

DESESTIMULAR VAGAS DE GARAGEM: MAIS QUE 1 VAGA DE GARAGEM POR UNIDADE HABITACIONAL E 1 VAGA PARA 70M² DE USOS NÃO RESIDENCIAIS SERÃO CONSIDERADAS COMPUTÁVEIS

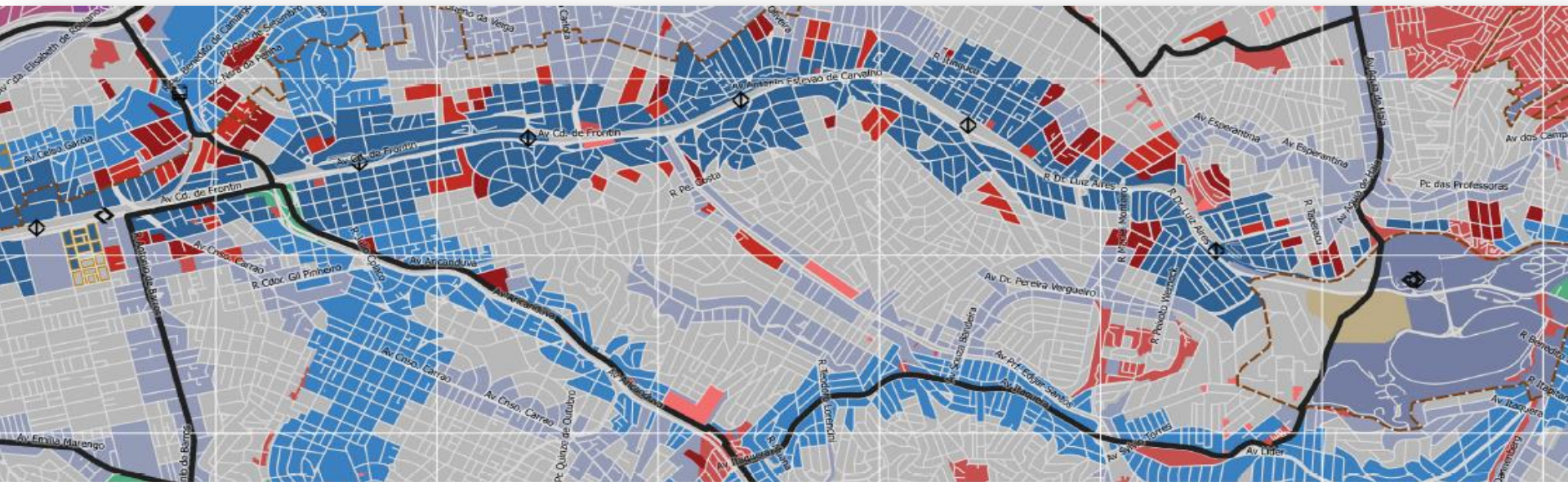
ESSE É O NOSSO PLANO



FONTE: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br>



PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO – PREFEITURA DE SÃO PAULO



SUBPREFEITURA PENHA

- Limite subprefeitura
- Município de São Paulo
- Região metropolitana
- Hidrografia
- Zona Rural
- Referência das vias principais
- Logradouro
- Rodovanel
- Estação de trem existente
- Estação de metrô existente
- Terminal de ônibus existente
- Área de Proteção e Recuperação Ambiental
- Operação Urbana em Curso (ver Art. 382 da Lei 16.050/14)
- Macroárea de Estruturação Metropolitana

Zonas

- ZEPAM
Zona Especial de Preservação Ambiental
- ZEP
Zona Especial de Preservação
- ZPDS
Zona de Preservação e Desenvolvimento Sustentável
- ZRA
Zona de Recuperação Ambiental
- ZEIS-1
Zona Especial de Interesse Social 1
- ZEIS-2
Zona Especial de Interesse Social 2
- ZEIS-3
Zona Especial de Interesse Social 3
- ZEIS-4
Zona Especial de Interesse Social 4
- ZEIS-5
Zona Especial de Interesse Social 5

- ZER
Zona Exclusivamente Residencial
- ZPR
Zona Predominantemente Residencial
- ZM
Zona Mista
- ZEPEC
Zona Especial de Preservação Cultural
- ZC
Zona de Centralidade
- ZCorr
Zona corredor
- ZOE
Zona de Ocupação Especial
- ZPI
Zona Predominantemente Industrial
- ZDE
Zona de Desenvolvimento Econômico

- ZEUE
Zona Eixo de Transformação Urbana
- ZEUP
Zona Eixo de Transformação Urbana Previsto

0 0.25 0.50 1km

Base cartográfica: PNOP, Mapa Digital de São Paulo, 2004.
Projeção UTM28S, Datum horizontal SADC89.
Elaboração: Prefeitura do Município de São Paulo,
Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano.

FONTE: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br>



Lei Municipal número 16.050/2014



DEFINIR INCENTIVOS URBANÍSTICOS E FISCAIS PARA LEVAR EMPREGO AOS PERÍMETROS DE INCENTIVO AO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

- Coeficiente de Aproveitamento Máximo = 4
- Isenção de cobrança de Outorga Onerosa

Lei Municipal número 16.050/2014



PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO – PREFEITURA DE SÃO PAULO

PROMOVER O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DA CIDADE

Para reduzir as desigualdades socioterritoriais, o Plano Diretor defende o fortalecimento de centralidades urbanas polares e lineares, desconcentrando e multiplicando a oferta de emprego por toda a cidade. Para isso, são criadas zonas, parques tecnológicos, perímetros e polos 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 objetivo principal é promover uma distribuição das atividades produtivas na cidade.

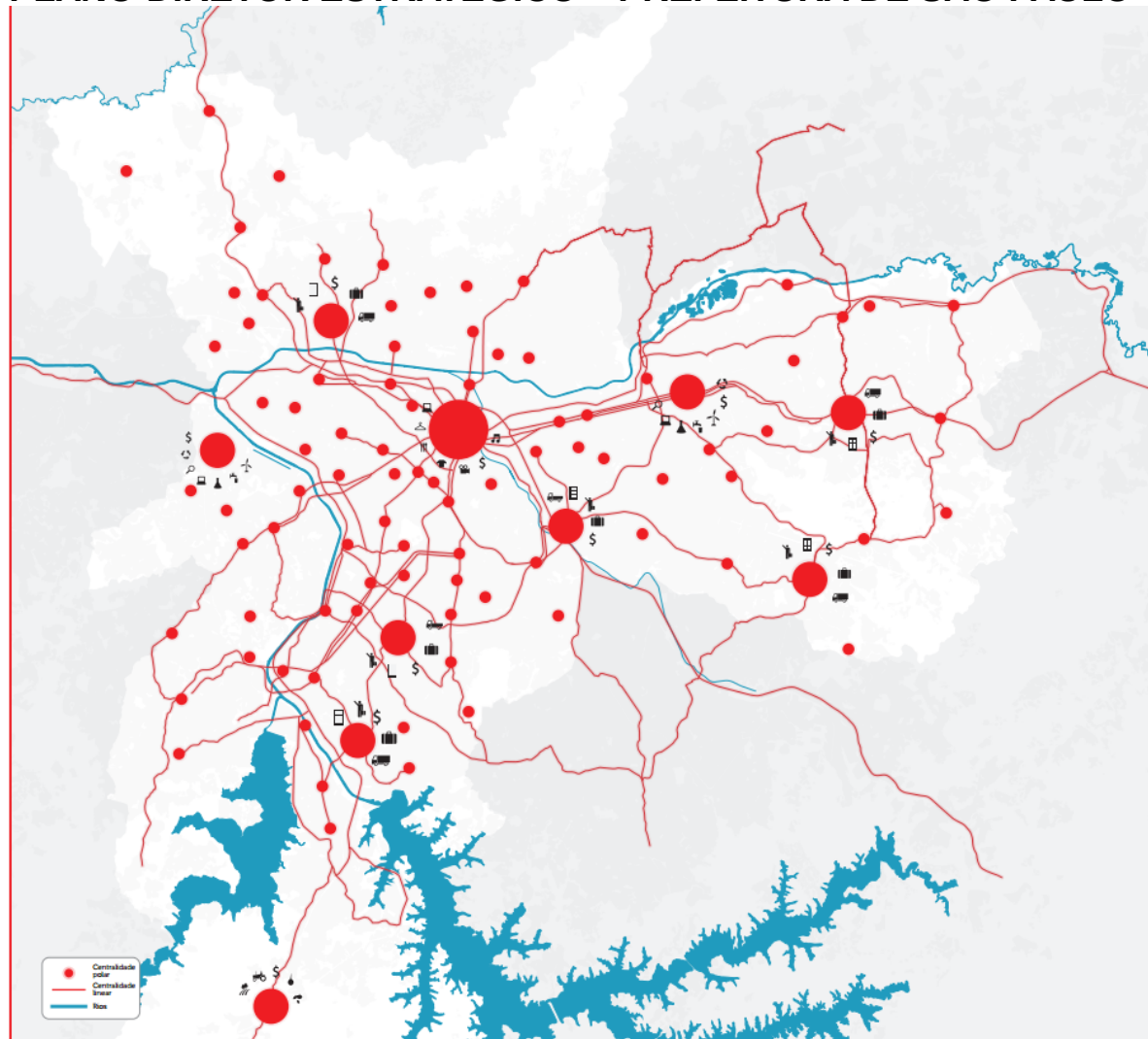
 DISTRIBUIR EQUITATIVAMENTE A OFERTA DE EMPREGO NA CIDADE, COM POLOS ESTRATÉGICOS DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

 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 NOSSO
PLANO**



DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

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

- Perímetros de Incentivo ao Desenvolvimento Econômico
- Parques Tecnológicos
- Polos de Economia Criativa
- Polos Estratégicos de Desenvolvimento Econômico
- Centralidades Polares e Lineares
- Polo de Desenvolvimento Rural

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

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

APROXIMAR EMPREGO E MORADIA



FONTE: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br>

Lei Municipal número 16.050/2014



PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO – PREFEITURA DE SÃO PAULO

INCORPORAR A AGENDA AMBIENTAL AO DESENVOLVIMENTO DA CIDADE

A dimensão ambiental desempenha papel fundamental na estruturação e ordenação territorial do Plano Diretor, e é tema transversal aos sistemas e políticas setoriais da cidade. O Plano Diretor define uma área da cidade como Zona Rural com mecanismos efetivos para sua dinamização e proteção atrelados a fontes mínimas e permanentes de financiamento, além de promover a ampliação de zonas de proteção e preservação ambiental. Novos parques são propostos atrelados a um novo fundo municipal, criado especialmente com a finalidade de garantir a ampliação de áreas verdes e espaços livres na cidade.



AMPLIAR AS ÁREAS VERDES, COM 167 PARQUES PROPOSTOS



CONSERVAR E RECUPERAR O MEIO AMBIENTE E A PAISAGEM, COM A PROIBIÇÃO DE NOVOS PARCELAMENTOS PARA USOS URBANOS NA MACROÁREA DE CONTENÇÃO URBANA E USO SUSTENTÁVEL



CRIAR O POLO DE DESENVOLVIMENTO RURAL SUSTENTÁVEL



DEFINIR DIRETRIZES PARA O PLANO MUNICIPAL DE SANEAMENTO AMBIENTAL INTEGRADO

ESSE É O NOSSO PLANO

FUNDO MUNICIPAL DE PARQUES

Mecanismo para financiar a construção de parques em áreas definidas no Plano Diretor. Para cada real doado por cidadão ou empresa, a Prefeitura é obrigada a contribuir com a mesma quantia.



CIDADÃO ou INICIATIVA PRIVADA



PREFEITURA



FUNDO MUNICIPAL DE PARQUES

PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS AMBIENTAIS

Mecanismo que viabiliza a conservação de áreas que contribuem para manutenção da qualidade ambiental da cidade, remunerando os proprietários dessas áreas.



CONSERVAÇÃO



BENEFÍCIOS À SOCIEDADE



PREFEITURA



PAGAMENTO PELA CONSERVAÇÃO

PROPRIETÁRIO

DEFINIÇÃO DE ÁREAS PARA PROTEÇÃO AMBIENTAL

O Plano Diretor demarcou regiões da cidade que devem ser protegidas por prestarem importantes serviços ambientais de:



CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE



CONTROLE DE EROSIÃO



ATENUAÇÃO DE ILHAS DE CALOR



CONTROLE DE INUNDAÇÃO



PRODUÇÃO DE ÁGUA

Todo parque existente e planejado passa a ser uma Zona Especial de Proteção Ambiental (ZEPAM). Assim, impede-se que áreas particulares destinadas à implantação de futuros parques sejam apropriadas pelo mercado imobiliário.

PARQUES URBANOS

Áreas verdes na zona urbana com estruturas e equipamentos voltados ao lazer e à fruição.

PRAÇAS

Espços livres voltados à convivência e atividades de lazer.

ESPAÇOS LIVRES E ÁREAS VERDES

Sistema de espaços fundamentais para vida urbana, desempenhando o importante papel para biodiversidade, paisagem e práticas de lazer e sociabilidade.

SÍTIOS, CHACARAS E PROPRIEDADES AGRÍCOLAS

Propriedades localizadas na zona rural.

PARQUES LINEARES

Áreas verdes associadas aos cursos d'água.

ÁREAS DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE

Porções do território, protegidas nos termos da legislação federal específica, com função ambiental de preservar os recursos hídricos, a paisagem, a biodiversidade e assegurar o bem estar da população.

UNIDADES DE CONSERVAÇÃO DE PROTEÇÃO INTEGRAL

Instituídas pelo poder público, têm a finalidade de conservar o patrimônio natural permitindo apenas o uso indireto de seus recursos naturais por atividades humanas.

ZONA RURAL



Retorno da Zona Rural no Município de São Paulo, com nova concepção, multifuncional: área de produção do alimento e da água do abastecimento, do lazer e do ecoturismo. A Zona Rural tem os seguintes objetivos:



CONTENÇÃO DA EXPANSÃO URBANA



INCENTIVO A USOS SUSTENTÁVEIS E À AGRICULTURA ORGÂNICA



PRESERVAÇÃO DOS ECOSISTEMAS NATURAIS

FONTE: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br>

Lei Municipal número 16.050/2014



PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO – PREFEITURA DE SÃO PAULO

PRESERVAR O PATRIMÔNIO E VALORIZAR AS INICIATIVAS CULTURAIS

Para ampliar a proteção, articulação e dinamização de espaços culturais, afetivos e simbólicos, de grande importância para a memória, identidade e vida cultural dos paulistanos, o Plano Diretor define quatro tipos de Zonas Especiais de Preservação Cultural (ZEPEC), além de criar o Sistema Municipal de Patrimônio Cultural, os Polos de Economia Criativa e os Territórios de Interesse da Cultura e da Paisagem (TICP), que se articulam aos Planos Regionais e Planos de Bairro. Foram também incorporados instrumentos culturais para preservação de bens de interesse histórico, paisagístico, ambiental, social ou cultural da cidade.

INTEGRAR E ARTICULAR OS BENS CULTURAIS DO MUNICÍPIO

PROMOVER A PARTICIPAÇÃO POPULAR NA IDENTIFICAÇÃO, PROTEÇÃO E VALORIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL

INCENTIVAR A PRESERVAÇÃO DE BENS CULTURAIS ESTABELECENDO BENEFÍCIOS URBANÍSTICOS, COMO A TRANSFERÊNCIA DO POTENCIAL CONSTRUTIVO

ESSE É O NOSSO PLANO

ZONAS ESPECIAIS DE PRESERVAÇÃO CULTURAL - ZEPEC

Porções do território destinadas à preservação, valorização e proteção do patrimônio cultural. O Plano Diretor define 4 tipos de ZEPEC, como mostrado nas ilustrações acima e ao lado.

TERRITÓRIOS DE INTERESSE DA CULTURA E DA PAISAGEM – TICP



Áreas com espaços, atividades ou instituições culturais, elementos urbanos materiais, imateriais e de paisagem **significativos para memória e identidade da cidade**. Os primeiros TICPs já foram definidos no PDE, e outros podem ser criados.

BENS IMÓVEIS REPRESENTATIVOS (BIR)

Elementos construídos, e suas respectivas áreas, com valor histórico, arquitetônico, paisagístico, artístico, arqueológico e cultural, que tenham valor referencial para a comunidade.

ÁREAS DE URBANIZAÇÃO ESPECIAL (AUE)

Porções do território ou conjuntos urbanos com características singulares

ÁREAS DE PROTEÇÃO PAISAGÍSTICA (APPA)

Locais com características ambientais, naturais ou antropológicas significativas

ÁREA DE PROTEÇÃO CULTURAL (APC)

Imóveis de produção e criação cultural, espaços significativos para manutenção da identidade e memória



PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO – PREFEITURA DE SÃO PAULO

FORTALECER A PARTICIPAÇÃO POPULAR NAS DECISÕES DOS RUMOS DA CIDADE

Para garantir a gestão democrática, o Plano Diretor define instâncias e instrumentos de participação popular e controle social que dão protagonismo à sociedade civil no planejamento e gestão da política de desenvolvimento urbano da cidade, além de formas de integração com os instrumentos orçamentários do Município. A participação da sociedade nesses diferentes espaços foi aprimorada e ampliada. Além disso, para garantir que a população possa acompanhar e monitorar o andamento das ações do Plano Diretor, todas as informações sobre investimentos, projetos em andamento, licenciamentos, dados socioeconômicos da cidade, instrumentos urbanísticos e ambientais, entre outras, deverão estar disponíveis em meio digital, de forma simples e clara, para acesso de qualquer cidadão.

PRINCÍPIO DE GESTÃO DEMOCRÁTICA: DIREITO À PARTICIPAÇÃO POPULAR

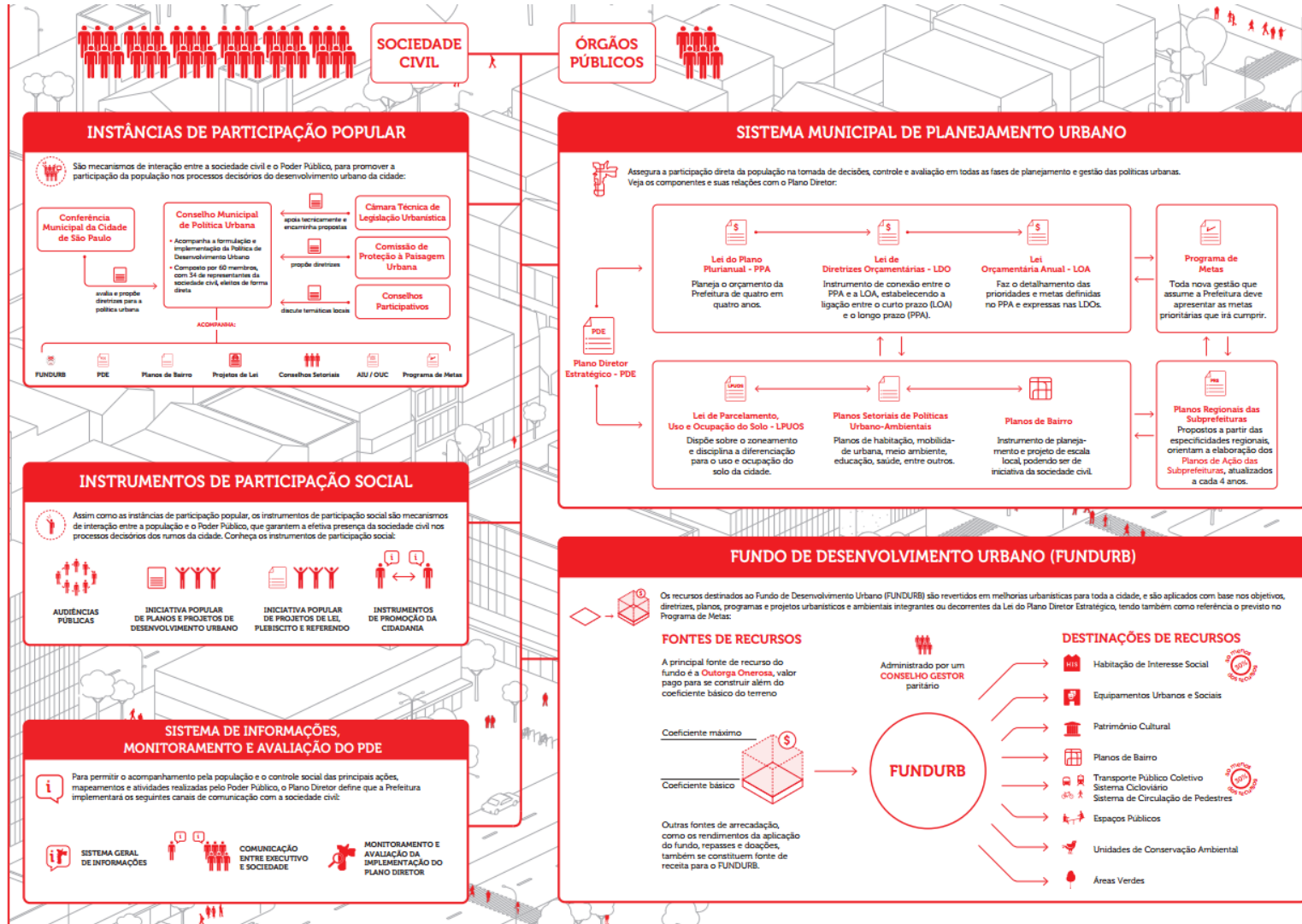
PROCESSO PERMANENTE, DESCENTRALIZADO E PARTICIPATIVO DE PLANEJAMENTO

DIVULGAÇÃO À POPULAÇÃO DOS DOCUMENTOS E INFORMAÇÕES SOBRE A IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO DIRETOR

MECANISMOS DE FINANCIAMENTO PARA REALIZAÇÃO DOS OBJETIVOS E DIRETRIZES DO PLANO DIRETOR ATRAVÉS DOS FUNDOS MUNICIPAIS

PLANO DE AÇÃO DAS SUBPREFEITURAS ATUALIZADOS A CADA 4 ANOS

ESSE
É O NOSSO
PLANO



FONTE: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br>

Lei Municipal número 16.050/2014



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



 **EMBARQ**
Brasil



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





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 semaforicas 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

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.



Ahmedabad, Índia

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,

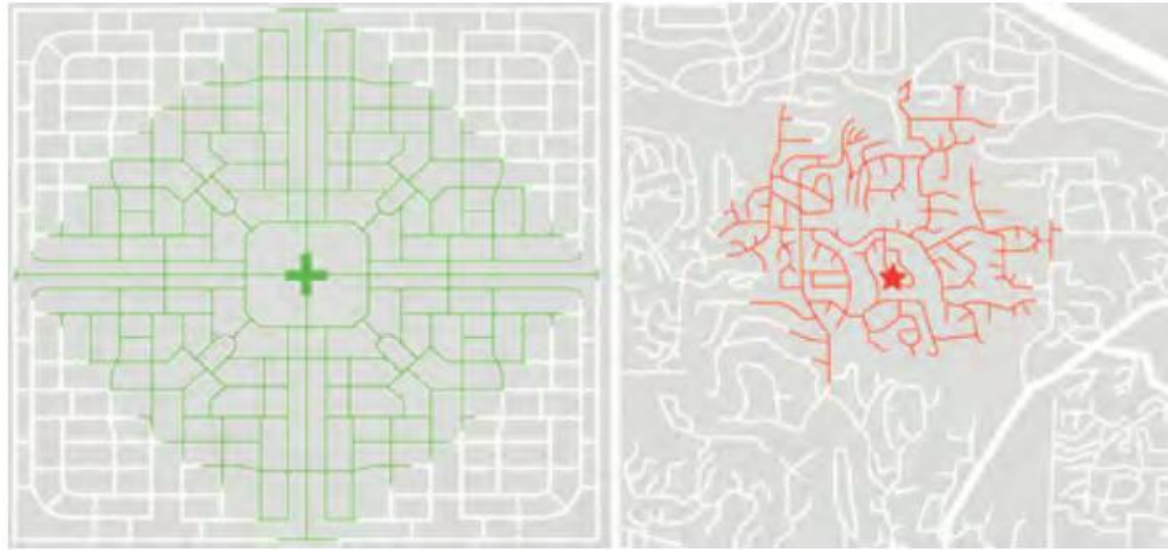
presença de mobiliário urbano, etc. A *acessibilidade ao destino* diz respeito à possibilidade ou à comodidade de acesso a diferentes destinos de viagem, como grandes centros de comércio e de trabalho, a partir de um ponto de origem. O último fator, a *distância ao transporte coletivo*, aborda a proximidade 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 transporte 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.