

MOBILIDADE URBANA

avanços e desafios da gestão



pddua

PLANO DIRETOR DE
DESENVOLVIMENTO
URBANO AMBIENTAL

COMPONENTES DE UM PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO E AMBIENTAL:



ESTRATÉGICA



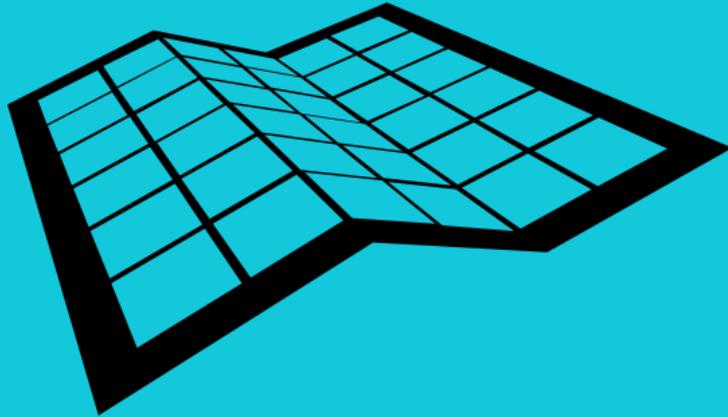
REGULADORA



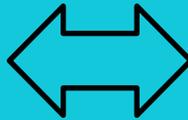
ESTRATÉGIA



REGRA



PROMOVER O ADENSAMENTO DO EIXO X.



PREVER PARÂMETROS COMPATÍVEIS COM O ADENSAMENTO.

OBJETIVO: qualificar a circulação e o transporte urbano, proporcionando os deslocamentos na cidade e atendendo às distintas necessidades da população.



I – **prioridade ao transporte coletivo, aos pedestres e às bicicletas;**



II – **redução das distâncias a percorrer, tempos de viagem, custos operacionais, necessidades de deslocamento, consumo energético e impacto ambiental;**



III – **capacitação da malha viária, dos sistemas de transporte, das tecnologias veiculares, dos sistemas operacionais de tráfego e dos equipamentos de apoio – a implantação de centros de transbordo /transferência cargas;**



IV – **Plano de Transporte Urbano Integrado, compatível com esta Lei Complementar, integrado à Região Metropolitana;**



V – **resguardo de setores urbanos à mobilidade local;**



VI – **estímulo à implantação de garagens e estacionamentos com vistas à reconquista dos logradouros públicos como espaços abertos para interação social e circulação veicular.**



VII – **racionalização do transporte coletivo de passageiros, buscando evitar a sobreposição de sistemas, privilegiando sempre o mais econômico e menos poluente;**



VIII – **desenvolvimento de sistema de transporte coletivo de passageiros por via fluvial, aproveitando as potencialidades regionais.**

DIRETRIZES PARA AS POLÍTICAS PÚBLICAS DE CIÊNCIA, TECNOLOGIA E INOVAÇÃO EM PORTO ALEGRE 2015-2017



1.7.1 Promover a **ampliação do transporte hidroviário** a partir da integração de diversos modais, realizando a implantação em etapas no eixo Norte/Sul inclusive com convênios com o Estado, integrando com os demais municípios da Região Metropolitana;



1.7.2 Fomentar ações que visem uma cidade sustentável através de **incentivos ao transporte não motorizado**. Expandir as **ciclovias** e pontos de aluguel de bicicletas;



1.7.3 Incentivar a **implantação de meios de transporte de alta capacidade, com integração urbana e metropolitana**, garantindo melhor qualidade do sistema de transporte coletivo;



1.7.4 Estimular e desenvolver **programas e ações de acessibilidade universal** que digam respeito ao **pedestre e ao ciclista**, visando uma sociedade sustentável, com segurança e disponibilidade de espaço físico adequado;



1.7.5 Garantir a **transversalidade na avaliação, execução e fiscalização** de projetos públicos e privados considerando a mobilidade urbana;



1.7.6 **Atualizar o plano municipal de mobilidade urbana** observando o disposto na política nacional de mobilidade urbana e considerando pesquisa origem-destino atualizada;



1.7.7 **Priorizar o transporte público coletivo**;



1.7.8 **Adotar fontes alternativas de energia limpa nas frotas**, com vistas à redução da emissão de poluentes atmosféricos;



1.7.9 Promover **campanha permanente pela redução da circulação de veículos particulares** em áreas críticas de poluição e congestionamento e incentivo ao uso do transporte público coletivo e modais alternativos;



1.7.10 Promover a **disponibilidade de informações** sobre a circulação do transporte público de forma a facilitar o desenvolvimento e **uso de aplicativos**.

Prioridade ao transporte coletivo, aos pedestres e às bicicletas.



Redução das distâncias a percorrer.



Capacitação da malha viária.



Plano de Transporte Urbano Integrado Metropolitano.



Mobilidade local.



Garagens e estacion. / reconquista logradouros públicos.



Racionalização do transporte coletivo de passageiros.



Transporte coletivo de passageiros por via fluvial.



Ampliação do transporte hidroviário.



Incentivos ao transporte não motorizado/ciclovias.



Implantação de meios de transporte de alta capacidade.



Desenvolver programas e ações de acessibilidade universal.



Garantir transversalidade na avaliação/execução/fiscalização.



Atualizar o plano municipal de mobilidade urbana.



Priorizar o transporte público coletivo.



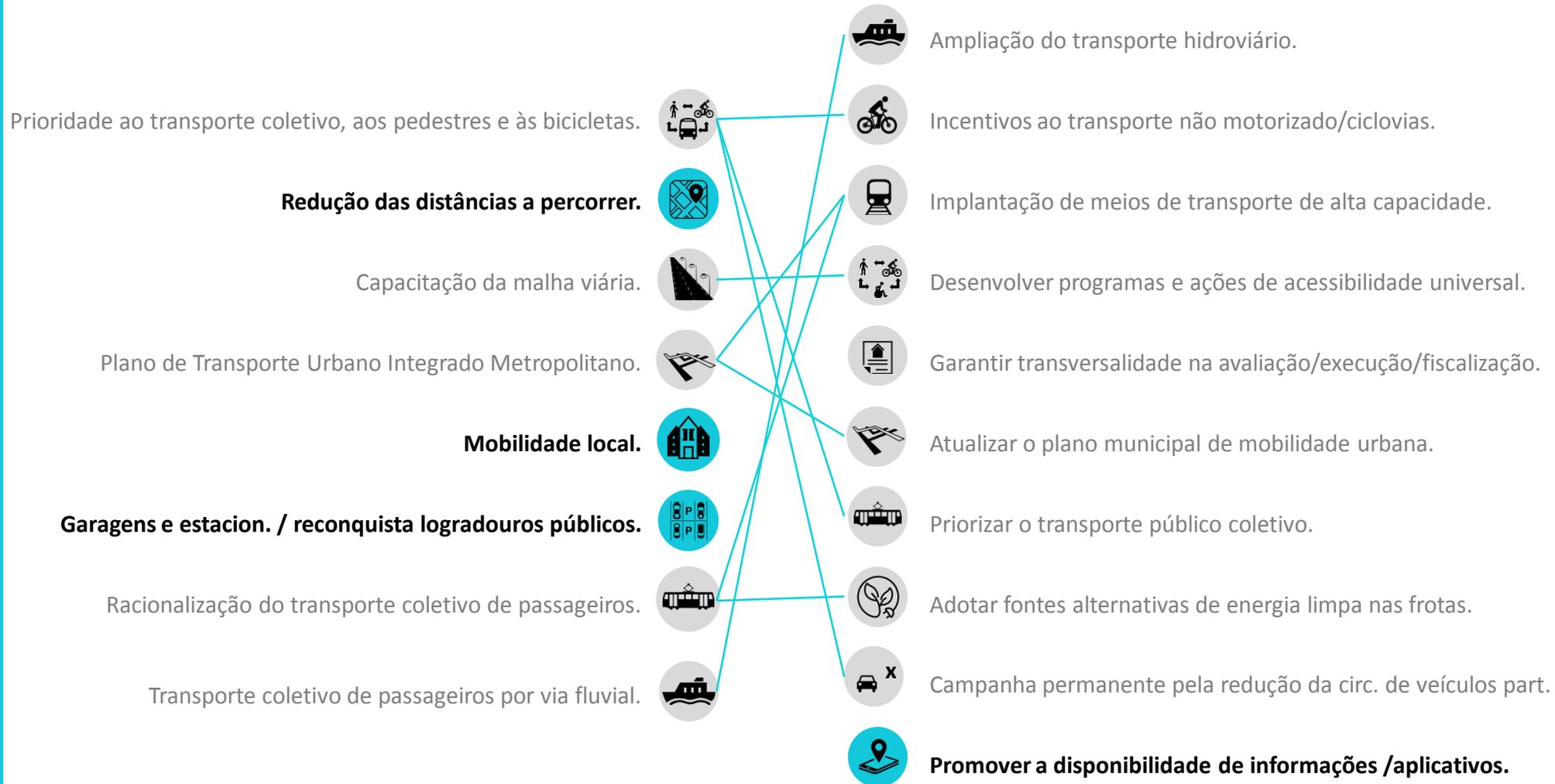
Adotar fontes alternativas de energia limpa nas frotas.



Campanha permanente pela redução da circ. de veículos part.

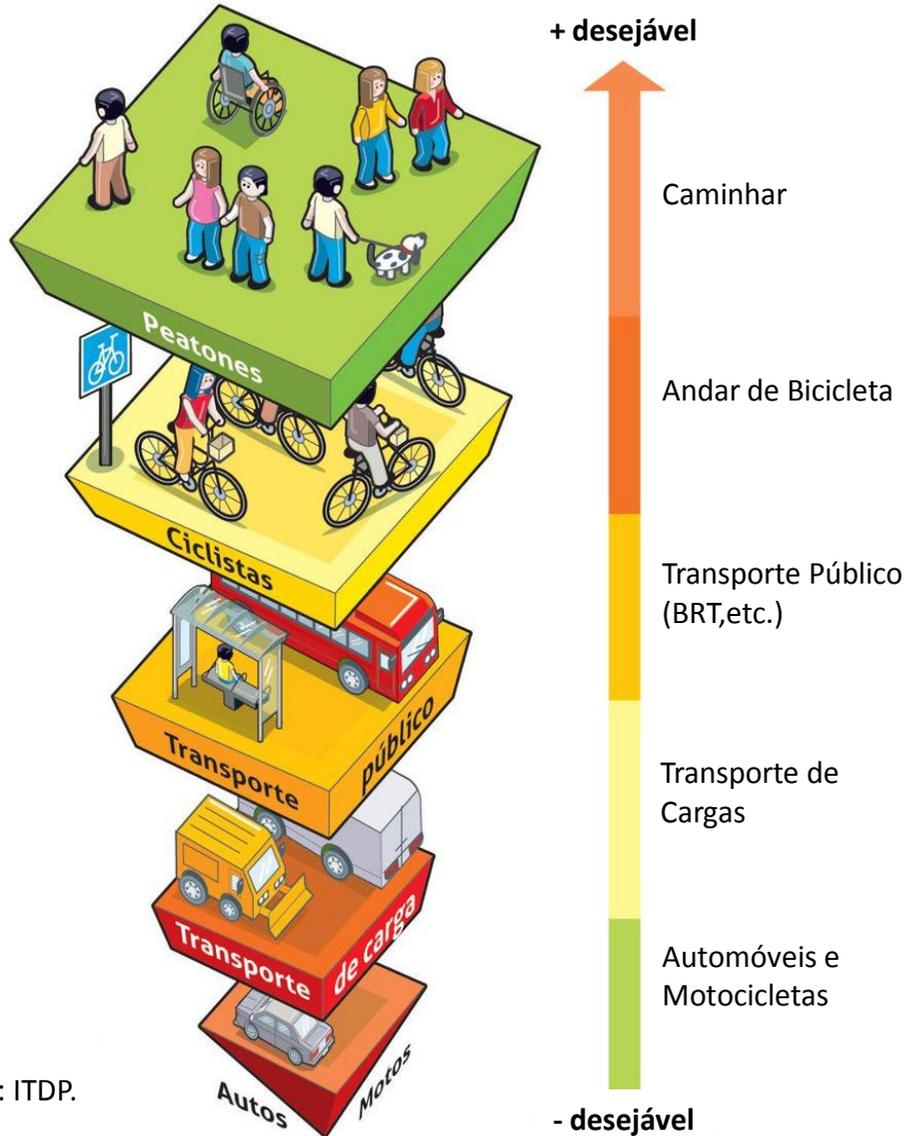


Promover a disponibilidade de informações /aplicativos.



ESTRATÉGIAS E DIRETRIZES QUE DEVEM SER PENSADAS NAS DIFERENTES ESCALAS DO ESPAÇO URBANO.

ESCALAS	CIDADE	INTERBAIRROS	BAIRRO	RUA
ELEMENTOS				
TRANSPORTE COLETIVO DE QUALIDADE				
MOBILIDADE NÃO MOTORIZADA				
GESTÃO DO USO DO AUTOMÓVEL				
USO MISTO E EDIFÍCIOS EFICIENTES				
CENTROS DE BAIRRO E PISOS TÉRREOS ATIVOS				
ESPAÇOS PÚBLICOS E RECURSOS NATURAIS				
PARTICIPAÇÃO E IDENTIDADE COMUNITÁRIA				



Hierarquização dos modos de locomoção **mais saudáveis e com menor emissão de CO₂ no topo.**

Por consequência representa também a **prioridade de circulação** que os veículos devem ter nas ruas, em termos de **importância para a mobilidade**, bem como a **prioridade** que devem receber no **planejamento urbano.**

Fonte: ITDP.

Caminhar é o único modo de transporte indispensável à população das cidades, pois está presente em qualquer **viagem curta**, bem como no **início e término das viagens** que utilizam **veículos automotores**.



Prefeitura Municipal de Porto Alegre

REPUBLICAÇÃO
LEI COMPLEMENTAR Nº 678, DE 22 DE AGOSTO DE 2011.

Institui o Plano Diretor de Acessibilidade de
Porto Alegre.

O PREFEITO MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE

Faço saber que a Câmara Municipal aprovou e eu, no uso das atribuições que me confere o inciso II do artigo 94 da Lei Orgânica do Município, sanciono a seguinte Lei Complementar:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Fica instituído, nos termos desta Lei Complementar, o Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre, que se constitui de normas gerais e critérios básicos destinados a promover a acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

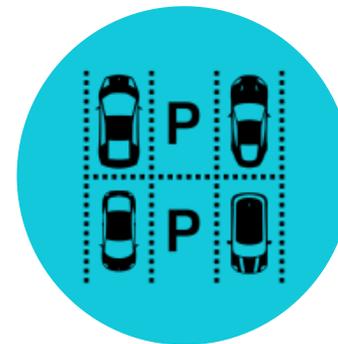
Onde está a previsão destas **estratégias** na **componente reguladora** do plano diretor?



II – **redução das distâncias a percorrer**, tempos de viagem, custos operacionais, necessidades de deslocamento, consumo energético e impacto ambiental;



V – resguardo de setores urbanos à **mobilidade local**;



VI – estímulo à **implantação de garagens e estacionamentos com vistas à reconquista dos logradouros públicos** como espaços abertos para interação social e circulação veicular.

QUE PARÂMETROS/REGRAS PODEM CONTRIBUIR PARA ESTAS ESTRATÉGIAS?

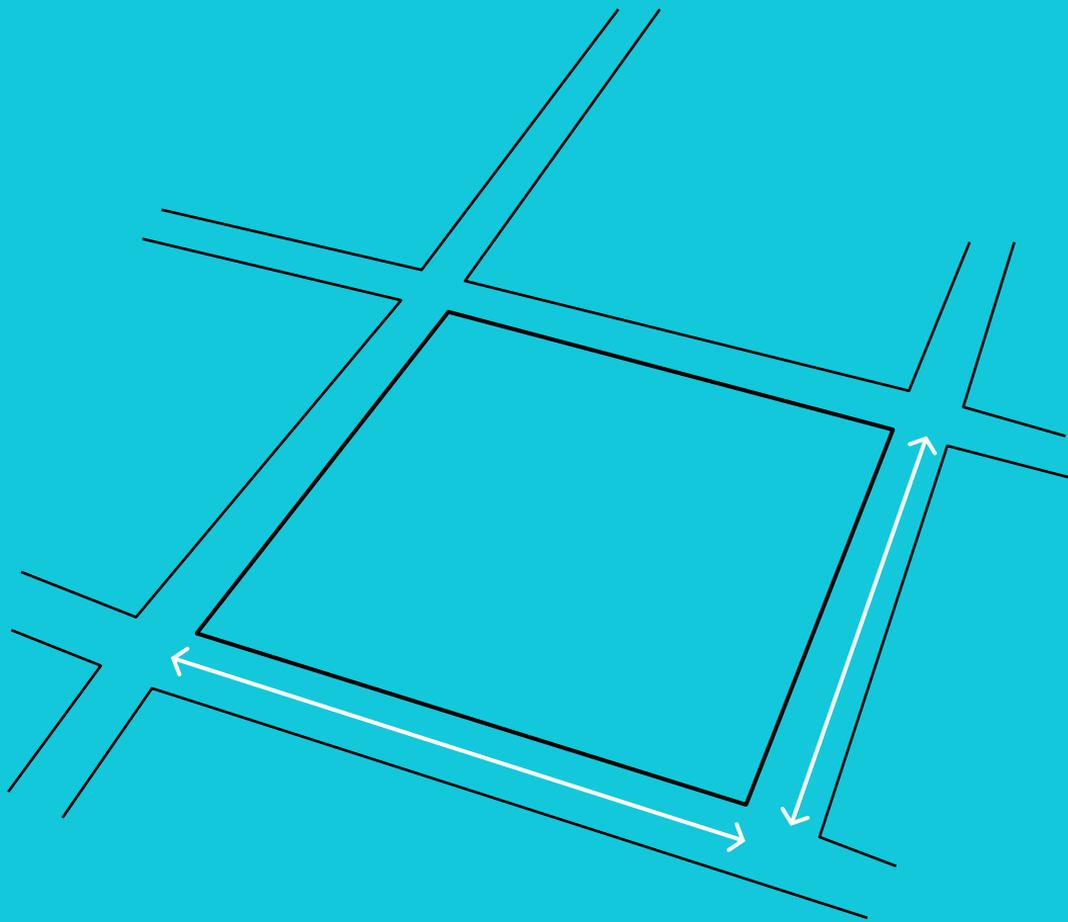
O QUE ESTAS ESTRATÉGIAS TÊM EM COMUM?

CAMINHABILIDADE

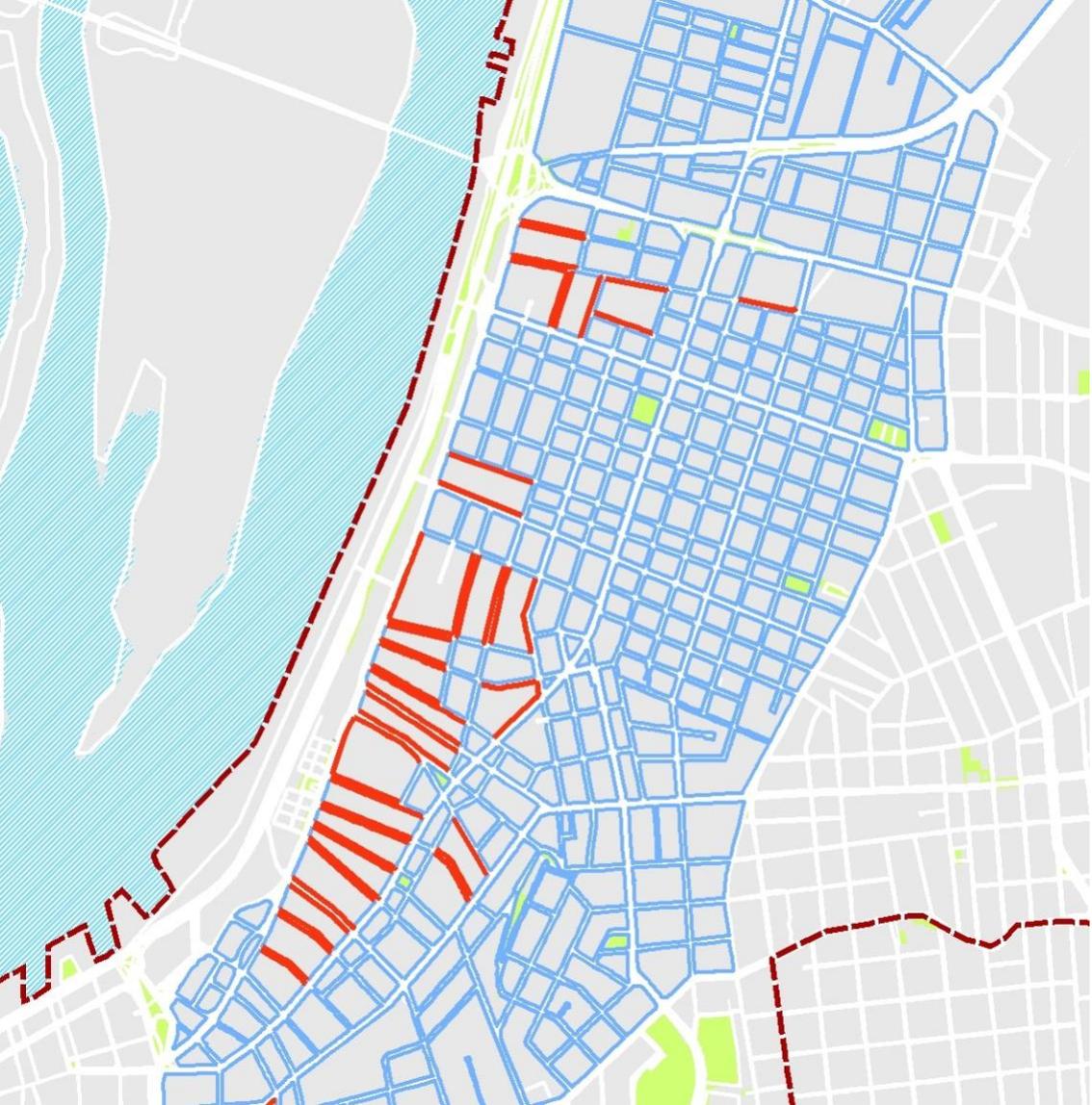
- **SEGURANÇA**
- **MANUTENÇÃO E CONFORTO DOS CAMINHOS**
- **DIVERSIDADE DE ATIVIDADES**
- **DISTÂNCIAS A SEREM PERCORRIDAS**



4º Distrito como local de Inovação PLENA!



DIMENSÕES MÁXIMAS DE QUADRAS.



Legenda:

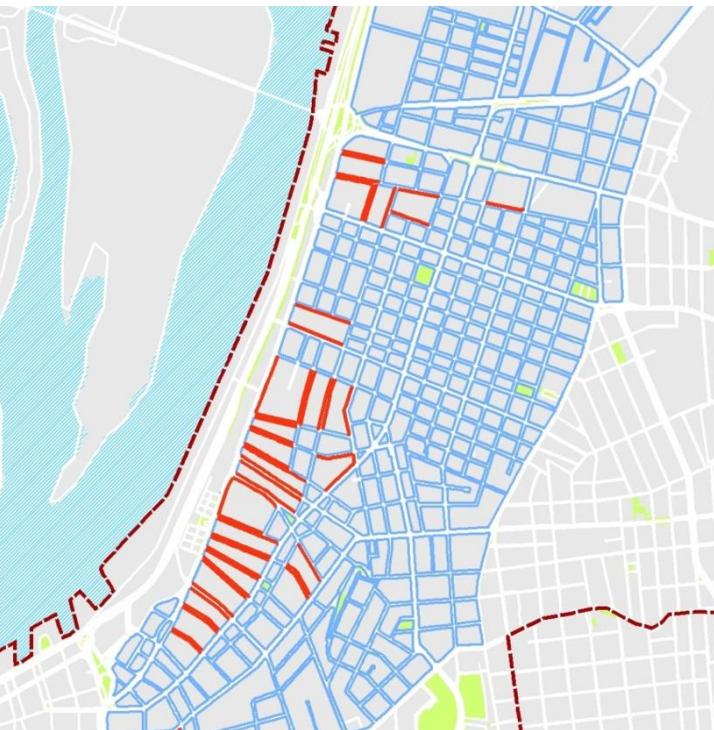
 Limite da Área de Análise

QUADRAS

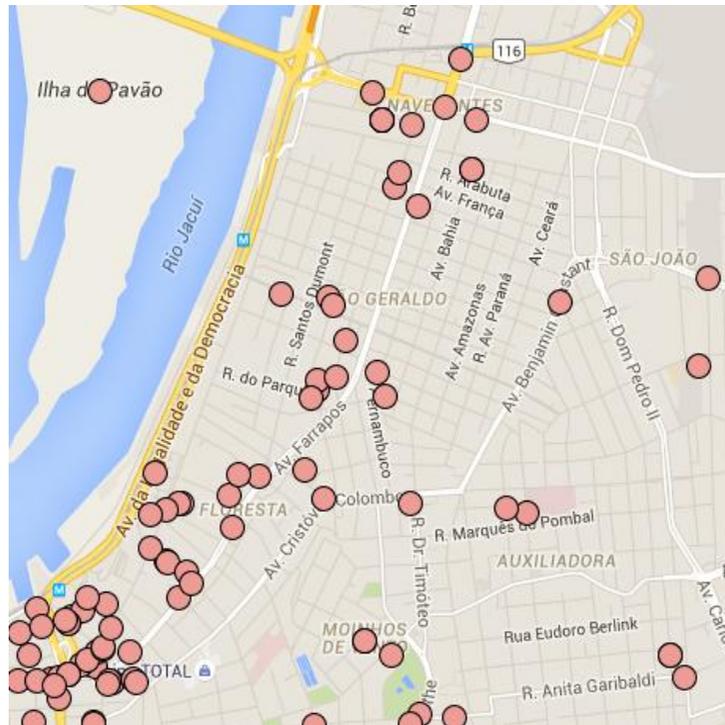
 DENTRO DO PADRÃO

 DEMASIADAMENTE LONGAS

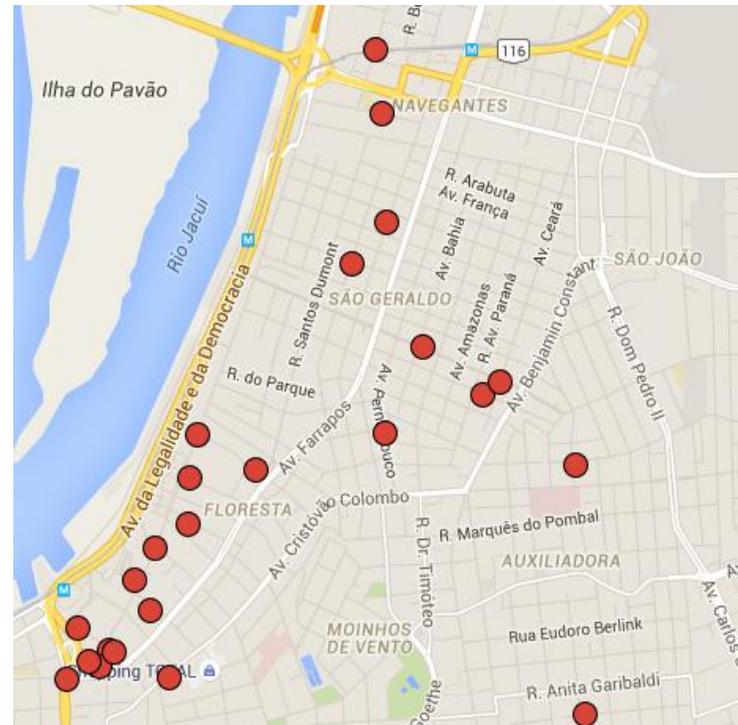
Definição de quadras demasiadamente longas conforme análise de caminhabilidade.



QUADRAS LONGAS



AGRESSÃO



ARMAS DE FOGO



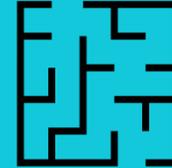
**DIMENSÕES MÁXIMAS A SEREM PERCORRIDAS PARA
ACESSO A EQUIPAMENTOS DE ALCANCE LOCAL.**



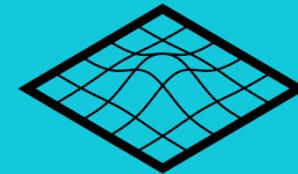
**DURANTE ALGUM TEMPO SE
TRABALHAVA COM RAIOS DE ALCANCE
DE EQUIPAMENTOS.**

ESTE PARÂMETRO SE MOSTRA INSUFICIENTE POIS NEM SEMPRE REPRESENTA A REALIDADE DO ALCANCE DO EQUIPAMENTOS, POIS DESCONSIDERA:

AS ÁREAS REALMENTE POSSÍVEIS DE PERCORRER.

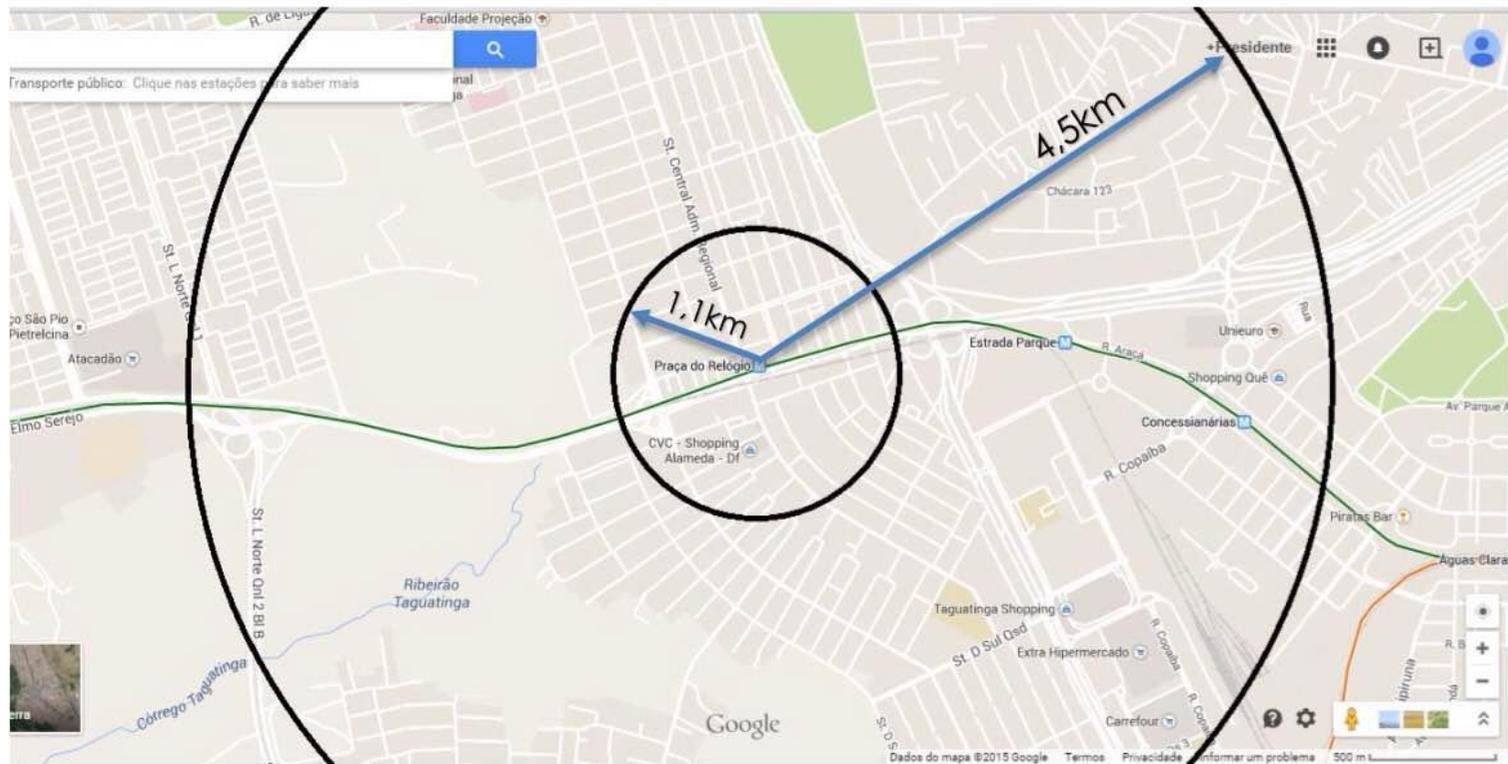


A TOPOGRAFIA COMO FATOR DE DIFICULDADE NO PERCURSO.



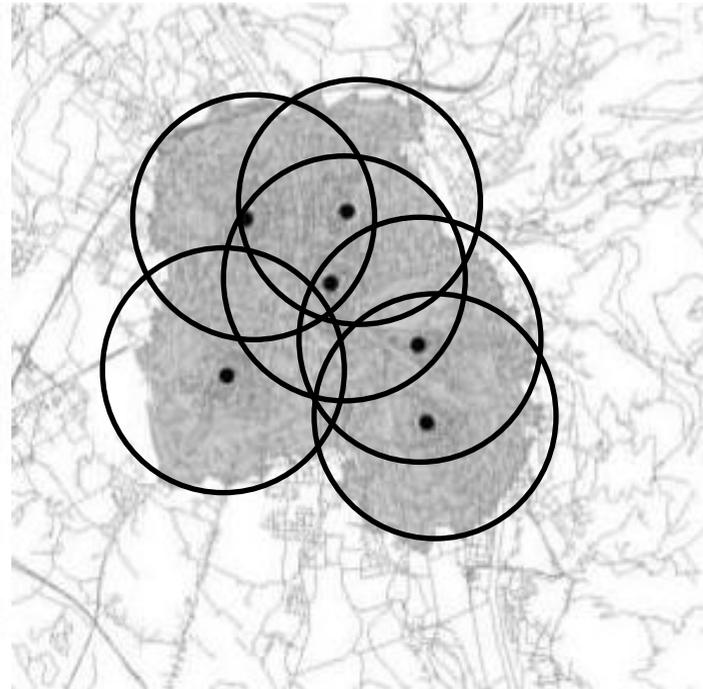
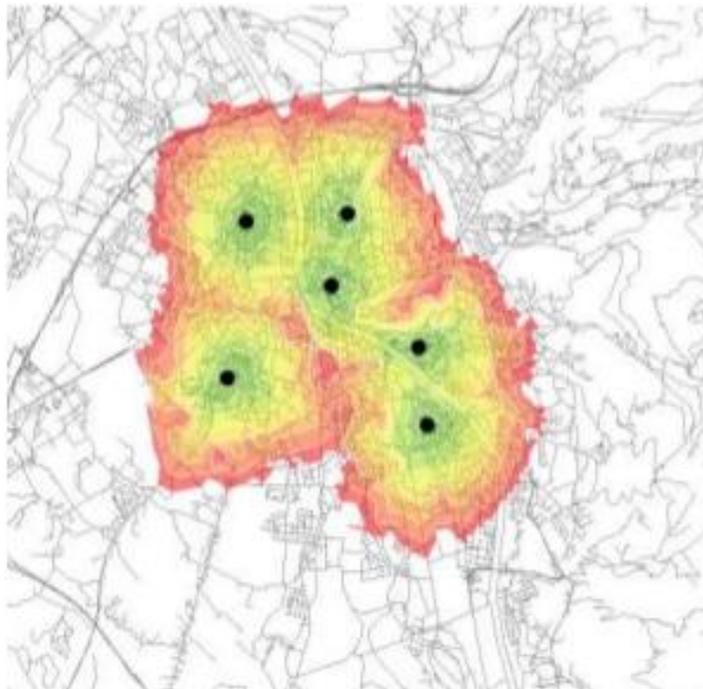
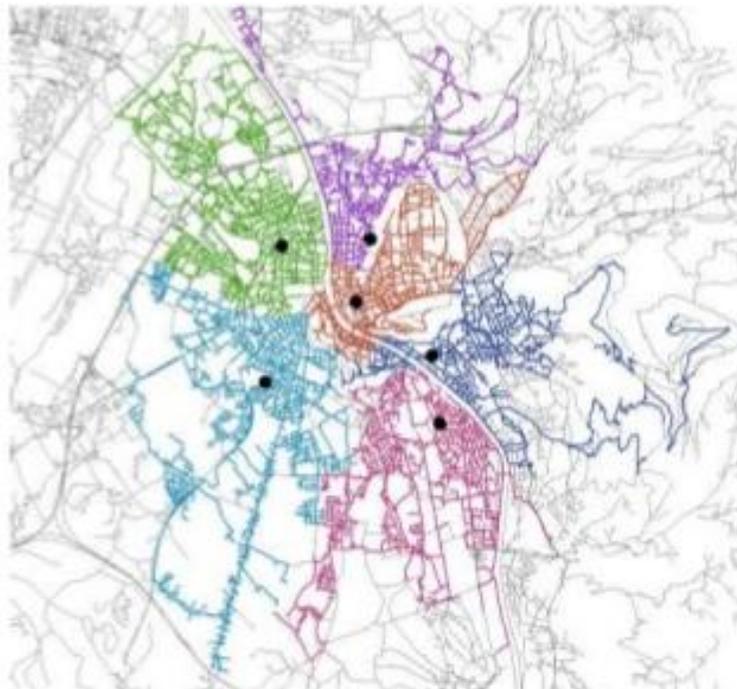
OUTRAS BARREIRAS QUE EXISTAM PARA O DESLOCAMENTO DO ESPAÇO.



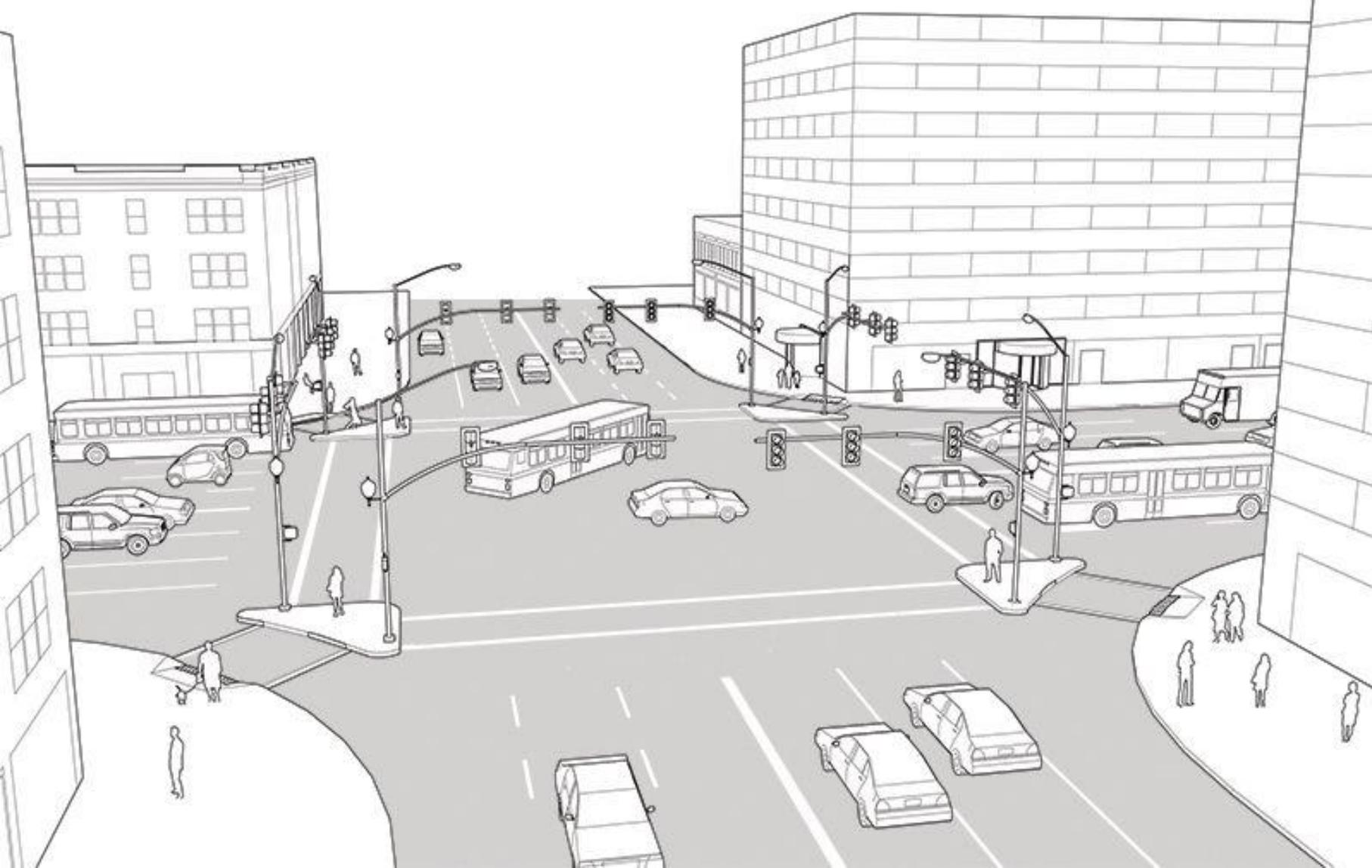


Modo de deslocamento	Velocidade Média	Distância percorrida em 15 min.	Área de acesso
A pé	4,5 km/h	1,125 km	4 km ²
Bicicleta	18 km/h	4,5 km	64 km ²

PARÂMETROS PARA LOCALIZAÇÃO DE EQUIPAMENTOS



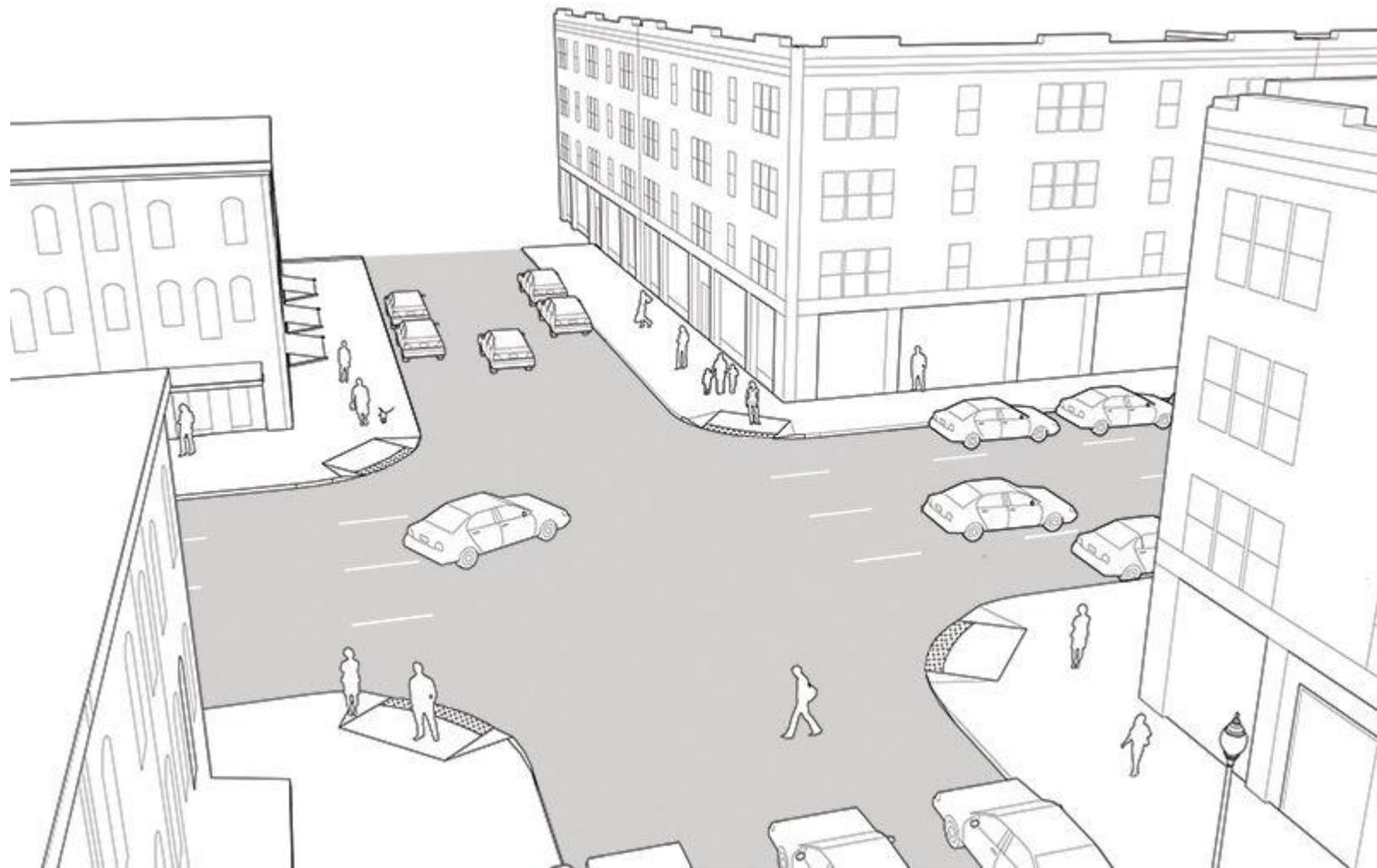
**OUTRAS ESTRATÉGIAS PARA QUALIFICAÇÃO
DO ESPAÇO DE CIRCULAÇÃO PARA PEDESTRES:**



Fonte:
<http://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/intersections/major-intersections/>



Fonte:
<http://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/intersections/major-intersections/>



Fonte:
<http://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/intersections/major-intersections/>



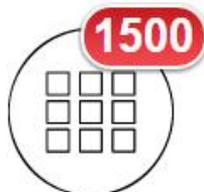
Fonte:
<http://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/intersections/major-intersections/>



Exemplos pelo mundo de transformações do espaço público, de automóveis para pedestres, visto pelo google streetview. A galeria irá crescer cada vez mais, com mais exemplos. Acompanhe!



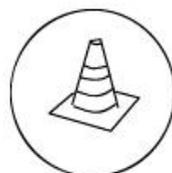
**MAPA
LOCALIZAÇÕES**



**GALERIA
(POR PAÍS)**



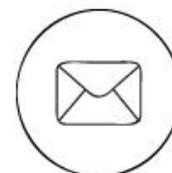
CIDADES



TEMÁTICO



FAVORITOS



COLABORE

1173 PT Sesimbra, Rua da Fortaleza, Portugal.



Estímulo à **implantação de garagens e estacionamentos com vistas à reconquista dos logradouros públicos** como espaços abertos para interação social e circulação veicular.

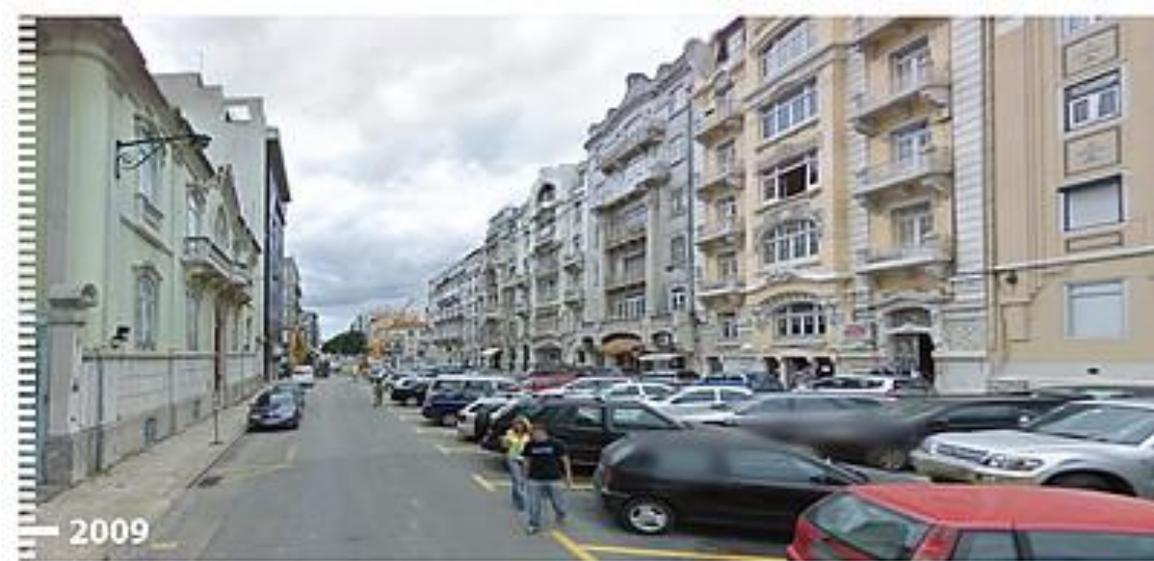
1173 PT Sesimbra, Rua da Fortaleza, Portugal.



Estímulo à **implantação de garagens e estacionamentos** com vistas à **reconquista dos logradouros públicos** como espaços abertos para interação social e circulação veicular.

Fonte: Plano Diretor (L.C. 434/99 atualizada a compilada até a L.C. 667/ 11, incluindo a L.C.646/10)

0154_PT_Lisboa_Av._Duque_de_Ávila, Portugal.



Estimular e desenvolver programas e ações de acessibilidade universal que digam respeito ao **pedestre e ao ciclista**, visando uma sociedade sustentável, com segurança e disponibilidade de espaço físico adequado.

0154_PT_Lisboa_Av._Duque_de_Ávila, Portugal.



Estimular e desenvolver programas e ações de acessibilidade universal que digam respeito ao **pedestre e ao ciclista**, visando uma sociedade sustentável, com segurança e disponibilidade de espaço físico adequado.

1294_ES_Barcelona,_Ronda_del_Guinardó,
Espanha.



1294_ES_Barcelona,_Ronda_del_Guinardó,
Espanha.



OBRIGADA!

;)

vaneska.henrique@smurb.prefpoa.com.br

3289-8633