

**Plano de Mobilidade Urbana  
Sustentável (PMUS)**

**ANÁLISE INTEGRADA**

**RESULTADOS DO PRODUTO 3:  
DIAGNÓSTICO**



Rio de Janeiro

Junho 2016

## Índice

1.	Apresentação.....	3
2.	Análise integrada – Resultados do Produto 3: Diagnóstico.....	3
2.1	Elevada participação do transporte coletivo no total de viagens no município.....	3
2.1.1	Déficit de oferta frente à demanda por transporte cicloviário nas Áreas de Planejamento 3 e 5 .....	3
2.1.2	Acessibilidade deficiente dos aglomerados subnormais e empreendimentos Minha Casa Minha Vida.....	4
2.1.3	Descompasso entre potencial construtivo e capacidade de suporte da rede de transporte.....	4
2.1.4	Deslocamentos urbanos condicionados pelas barreiras físicas da cidade.....	4
2.1.5	Microacessibilidade como objeto prioritário de projetos de mobilidade.....	4
2.1.6	Pendularidade dos deslocamentos.....	5
2.1.7	Ampliação da integração física e tarifária entre os modos de transporte urbano.....	5
2.1.8	Desenvolvimento urbano potencial junto às estações de transporte coletivo.....	5
2.1.9	Necessária implantação de uma política de cargas ampla e integrada .....	6
2.1.10	Ampliação da acessibilidade às centralidades.....	6
2.1.11	Qualificação operacional de terminais de transporte coletivo .....	6
2.1.12	Desequilíbrio na destinação dos espaços de circulação .....	6
2.1.13	Descontinuidade da malha viária .....	7
2.1.14	Aumento de frota circulante e conseqüente poluição atmosférica .....	7
3.	Detalhamento das Diretrizes/Programas/Ações .....	8

## **1. APRESENTAÇÃO**

A etapa de diagnóstico do PMUS destacou temas relevantes na análise da mobilidade na Cidade do Rio de Janeiro, os quais encaminharam propostas específicas para a fase de prognóstico do Plano. Este Produto consiste em uma entrega intermediária entre o Produto 3: Diagnóstico e o Produto 4: Prognóstico, para apresentar as conclusões resultantes do Diagnóstico e fazer a conexão com as ações propostas no Prognóstico, consolidando assim uma análise integrada dos problemas da cidade quanto ao tema da mobilidade para proposição de ações de impactos sistêmicos.

As conclusões do diagnóstico são apresentadas no Capítulo 2 deste produto. Além disso, são apresentados no Capítulo 3 os grupos de ações (detalhadas no Produto 4: Prognóstico) que foram elencados de modo a enfrentar os desafios da mobilidade verificados no município.

## **2. ANÁLISE INTEGRADA – RESULTADOS DO PRODUTO 3: DIAGNÓSTICO**

### **2.1 Elevada participação do transporte coletivo no total de viagens no município**

A alta participação do transporte coletivo (47%) no total de viagens ocorridas no município, com destaque para o modo ônibus (37%), indicou ampla utilização do sistema de transporte sob gestão municipal. Tal aspecto encaminhou as seguintes propostas para o horizonte de dez anos do PMUS:

- Ampliação da Rede Estrutural de Transportes Coletivos (nas tecnologias BRS, BRT, VLT, Metrô, Trem, Hidroviário);
- Melhoria da especialização e hierarquização dos serviços de passageiros por ônibus;
- Ampliação de serviços e melhoria da qualidade do sistema.

#### **2.1.1 Déficit de oferta frente à demanda por transporte cicloviário nas Áreas de Planejamento 3 e 5**

O Diagnóstico evidenciou a alta demanda de deslocamentos por bicicletas na AP-5 (índice de mobilidade TNM=0,77) e na AP-3 (índice de mobilidade TNM=0,64), ainda que atualmente a oferta de rede cicloviária se concentre na Zona Sul (índice de mobilidade TNM=0,40) e Centro (índice de mobilidade TNM=0,45). Assim, as deficiências verificadas na rede cicloviária levaram às seguintes proposições:

- Ampliação da oferta de ciclovias e equipamentos cicloviários com foco na AP5 e na AP3;
- Estabelecer articulação entre hierarquia viária e infraestrutura cicloviária para encaminhar o desenho dos espaços de circulação;
- Estabelecer as conexões entre subsistemas de ciclovias e entre os mesmos e a Rede Estrutural de Transporte Público;
- Estabelecer as conexões entre os subsistemas de ciclovias e os grandes polos institucionais (educação, cultura, turismo e administração pública), de comércio e serviços;
- Promover a requalificação da rede e sistemas de ciclovias existentes, com programas de manutenção e recuperação de infraestruturas.

### **2.1.2 Acessibilidade deficiente dos aglomerados subnormais e empreendimentos Minha Casa Minha Vida**

Os problemas de acessibilidade verificados nos aglomerados subnormais e empreendimentos Minha Casa Minha Vida, considerando a área de influência da rede estrutural de transportes de 2016 e as linhas de ônibus da cidade, deram ênfase às seguintes propostas:

- Ampliação e requalificação dos sistemas alimentadores, auxiliares e complementares em função de novos assentamentos;
- Indicação de estudos específicos para melhorar a acessibilidade em áreas de relevo e ocupação desfavoráveis aos modos tradicionais de transporte coletivo.

### **2.1.3 Descompasso entre potencial construtivo e capacidade de suporte da rede de transporte**

A identificação de regiões com alto potencial construtivo (principalmente nas AP-4 e AP-5), com insuficiência de atendimento pelos sistemas de transportes e com ou operação inadequada, indicou os seguintes itens do prognóstico:

- Proposição ou ampliação de corredores exclusivos para estruturação da demanda gerada por novas áreas ocupáveis e/ou adensáveis na cidade;
- Aproximação entre as políticas de uso do solo e de mobilidade no planejamento municipal.

### **2.1.4 Deslocamentos urbanos condicionados pelas barreiras físicas da cidade**

As diversas barreiras urbanas relacionadas às grandes vias estruturais (Linha Vermelha, Linha Amarela, Av. das Américas, Av. Brasil) ou à geografia da cidade (morros, florestas, lagoas) dificultam a conexão espacial da cidade e condicionam os deslocamentos no meio urbano carioca. Assim, foram encaminhadas as seguintes ações:

- Proposição de novos elementos de transposição às barreiras observadas na cidade, tendo em vista a paisagem urbana, os diferentes modais de transporte e as formas de circulação na cidade;
- Alterar o paradigma das travessias de pedestres e ciclistas implantadas na cidade sobre linhas ferroviárias e avenidas, especialmente passarelas estreitas e sem acessibilidade universal, de modo que se tornem trajetos agradáveis e seguros para os usuários;
- Quando possível, prever travessias em estruturas que permitam usos diversos, como comércio, serviços e equipamentos públicos, de modo a garantir a segurança, a manutenção e a viabilidade financeira dos empreendimentos.

### **2.1.5 Microacessibilidade como objeto prioritário de projetos de mobilidade**

O diagnóstico evidenciou a necessidade de requalificação da microacessibilidade nas diferentes regiões da cidade, sobretudo junto às estações do Sistema Estrutural de Transportes (alta e média capacidade). Assim, foram propostas ações com o objetivo de qualificar o acesso às estações, mas também incentivar os deslocamentos não motorizados nos bairros:

- Definição de programas de intervenção urbanística para melhoria e adequação das aproximações das estações da Rede Estrutural de Transportes, tendo em vista os usos peatonais e cicloviários, e as normas de acessibilidade universal vigentes.

#### **2.1.6 Pendularidade dos deslocamentos**

Foi verificada a predominância de movimentos pendulares motivados por trabalho e educação das Zonas Oeste e Norte para as Zonas Sul e Centro da cidade, que sobrecarregam os sistemas de transporte e tornam sua operação ineficiente e desequilibrada. Para tal, são indicadas:

- Ampliação da oferta, capacidade e qualidade dos modais e serviços existentes em direção ao Centro e a Zona Sul;
- Políticas de desenvolvimento econômico nas zonas Oeste e Norte para ampliação da oferta de empregos, unidades educacionais e serviços que dinamizem e fortaleçam os centros regionais já existentes nessas áreas e aumentem a atração de viagens fora do Centro e da Zona Sul, diminuindo o desequilíbrio no uso da rede de transporte nos horários de pico.

#### **2.1.7 Ampliação da integração física e tarifária entre os modos de transporte urbano**

A carência de integração tarifária plena entre modais e as características físicas dos espaços de conexão entre sistemas foram temas de destaque no diagnóstico, tendo em vista a diversidade de cartões de transporte disponíveis (e suas opções limitadas de tarifa integrada) e as condições em que os usuários fazem seus trajetos entre os pontos de acesso aos veículos de transporte coletivo. Dessa maneira, indicou-se:

- Revisão e ampliação do modelo de integração tarifária do Sistema de Transporte Público e Coletivo; com a articulação das diferentes instituições responsáveis pelos transportes metropolitanos;
- Programa de adequação física dos polos de integração, especialmente junto às estações da SuperVia e nas conexões de linhas alimentadoras a estações de BRT.

#### **2.1.8 Desenvolvimento urbano potencial junto às estações de transporte coletivo**

O baixo aproveitamento atual do uso do solo verificado no entorno de muitas estações da Rede Estrutural de Transportes, inclusive nos polos de integração, evidenciou o potencial pouco explorado na cidade do fomento ao desenvolvimento urbano ancorado pelo transporte coletivo. Assim, recomendam-se:

- Requalificação das conexões da Rede Estrutural de Transportes, permitindo melhor e maior acessibilidade nos espaços de integração intermodal;
- Projetos de dinamização urbana no entorno das estações da Rede Estrutural de Transportes, especialmente nos polos de integração, a partir da implantação de projetos integrados que incluam equipamentos públicos, habitação social, comércio e serviços;
- Utilização de metodologias de TOD (*Transit Oriented Development* – Desenvolvimento Orientado pelo Transporte Público) na elaboração de projetos de dinamização urbana junto aos polos de transporte;

- Uso do espaço aéreo das estações para implantação de edifícios com usos diversos, como habitação social, equipamentos públicos sociais (creches, escolas, hospitais), escritórios, call centers, universidades, entre outros.

#### **2.1.9 Necessária implantação de uma política de cargas ampla e integrada**

Verificou-se que a política de transporte de mercadorias na cidade é voltada atualmente apenas à restrição da circulação de veículos de cargas, insuficiente para garantir a eficiência do sistema de logística municipal. Recomenda-se, dessa forma:

- Desenvolvimento de um programa específico de gestão da logística urbana, com participação de todos os atores envolvidos e articulada às diretrizes e ações do Plano Estadual de Logística de Cargas - PELC, incluindo regulamentação da implantação de terminais logísticos, definição de uma política consistente de carga/descarga e estudo de soluções e medidas alternativas (tecnológicas e operacionais).

#### **2.1.10 Ampliação da acessibilidade às centralidades**

Alguns dos Centros de Alcance da cidade não são atendidos plenamente pela Rede Estrutural de Transporte, devendo ser objeto de projetos de implantação de novas infraestruturas de conexão.

- Requalificação e ampliação da Rede Estrutural de Transporte em direção aos novos Centros de Alcance da Cidade, definidos pelo Plano Diretor e LUOS.

#### **2.1.11 Qualificação operacional de terminais de transporte coletivo**

Falta de adequação dos terminais urbanos a infraestrutura necessária ao seu bom desempenho e funcionamento.

- Desenvolvimento de um programa de requalificação e localização (realocação) de terminais urbanos, tratando de forma integrada as suas aproximações (estrutura viária e áreas de influência).

#### **2.1.12 Desequilíbrio na destinação dos espaços de circulação**

O diagnóstico do sistema viário indicou a necessidade de adequação da hierarquia viária a novos conceitos e novos usos do espaço público, mobilidade e circulação urbana.

- Desenvolvimento de estudo viário e funcional que estabeleça nova hierarquia e critérios para uso público dos logradouros, com foco no uso integrado e democrático do espaço público de modo a garantir áreas seguras, eficientes e confortáveis para todas as formas de deslocamento, especialmente as não motorizadas e os modos coletivos;
- Implantação de Projetos Aprovados de Alinhamentos Prioritários, com foco num desenho urbano que favoreça o uso integrado do espaço público através de conceitos como Rua Completa.

### **2.1.13 Descontinuidade da malha viária**

Foram verificadas no diagnóstico parcelamentos que não se conectam à malha viária da cidade em sua totalidade, sobretudo no que se refere à contiguidade de vizinhanças, produzindo traçados urbanos inconclusos e desconexos, com prejuízos à macrocirculação da cidade. Recomenda-se, dessa maneira:

- Desenvolvimento de um programa de estruturação urbana, estabelecendo as conexões, ligações e complementações viárias necessárias ao bom desempenho da plena mobilidade da cidade e do sistema de transportes.

### **2.1.14 Aumento de frota circulante e conseqüente poluição atmosférica**

O crescimento da frota de veículos automotores e do consumo de combustíveis fósseis ocorridos nos últimos anos levou a um aumento da poluição atmosférica na cidade (gases tóxicos, carbono, material particulado), diminuindo a qualidade de vida na cidade. Propõe-se, assim:

- Desenvolvimento de um programa de educação ambiental que articule conceitos oriundos da educação urbana e da educação para o trânsito, e incentive o uso sistemático de transporte público;
- Racionalização do Sistema Público de Transportes, de forma a orientar a oferta e reduzir a ociosidade no sistema, reduzindo também as emissões de gases;
- Implantar gradativamente novas tecnologias e o uso de combustíveis menos poluentes no Sistema Público de Transportes.

### 3. DETALHAMENTO DAS DIRETRIZES/PROGRAMAS/AÇÕES

A partir das conclusões obtidas no Diagnóstico foram definidas as políticas relacionadas à mobilidade, com detalhamento das diretrizes relativas a cada política, programas e finalmente ações resultantes. Essas ações foram melhor detalhadas e exemplificadas no Produto 4: Prognóstico.

A tabela a seguir apresenta as políticas elencadas para o projeto, relacionadas à mobilidade. A Tabela 2 apresenta as diretrizes definidas por política e a Tabela 3 apresenta o detalhamento das ações.

**Tabela 1: Políticas relacionadas à mobilidade**

Política	
I	DA POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA
II	DA POLÍTICA ESTRUTURAL DE TRANSPORTE NÃO-MOTORIZADO
III	DA POLÍTICA ESTRUTURAL DE TRANSPORTE PÚBLICO
IV	DA POLÍTICA DE LOGÍSTICA, DISTRIBUIÇÃO E GUARDA DE CARGAS URBANAS
V	DA POLÍTICA TRANSVERSAL DE MEIO AMBIENTE E REDUÇÃO DE IMPACTOS
VI	DA POLÍTICA TRANSVERSAL DE CRESCIMENTO URBANO, USO E OCUPAÇÃO DO SOLO
VII	DA POLÍTICA TRANSVERSAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

**Tabela 2: Diretrizes definidas para as políticas elencadas**

	Diretrizes
DA POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA	Garantir espaço para as estruturas de mobilidade nos futuros projetos urbanos
	Promover Gestão da Demanda, desincentivando o uso dos transportes individuais motorizados por meio de medidas que restrinjam o estacionamento de automóveis particulares por cobrança monetária ou proibição legal
	Difundir conceitos de segurança viária aos motoristas de automóvel
	Implantação de Projetos Integradores
	Redução do número de acidentes de trânsito

	Diretrizes
DA POLÍTICA ESTRUTURAL DE TRANSPORTE NÃO-MOTORIZADO	Qualificar as rotas de chegada a pé e por bicicleta às estações de transporte coletivo , com atenção à acessibilidade universal
	Garantir travessias apropriadas para pedestres e ciclistas sobre linhas ferroviárias e vias expressas, de modo que sejam trajetos agradáveis e seguros para os usuários
	Promover o remodelamento paulatino da cidade existente, de modo a atingir os atributos desejados de conforto e segurança para os deslocamentos a pé
	Realizar manutenção e recuperação de infraestruturas cicloviárias existentes.
	Incentivar os deslocamentos por bicicleta na cidade destinando espaço seguro para sua circulação e equipamentos de apoio
	Desenvolvimento de um sistema de sinalização para deslocamentos não-motorizados
	Prover segurança aos deslocamentos não-motorizados
	Implantar políticas públicas de comunicação e eventos para o fomento ao uso dos modais não-motorizados
DA POLÍTICA ESTRUTURAL DE TRANSPORTE PÚBLICO	Melhoria nas práticas de integração física e intermodalidade
	Requalificação e racionalização da rede de transporte coletivo existente
	Ampliação de serviços e melhoria da qualidade do sistema de transporte coletivo

	Diretrizes
DA POLÍTICA DE LOGÍSTICA, DISTRIBUIÇÃO E GUARDA DE CARGAS URBANAS	<p>Organizar plano que integre todas as políticas de logística no município</p>
DA POLÍTICA TRANSVERSAL DE MEIO AMBIENTE E REDUÇÃO DE IMPACTOS	<p>Reduzir o impacto ambiental associado ao transporte coletivo</p> <p>Reduzir o impacto ambiental associado ao transporte motorizado individual</p> <p>Desenvolvimento de um programa de educação ambiental que articule conceitos oriundos da mobilidade consciente</p> <p>Reduzir o impacto ambiental das atividades de entrega de logística urbana</p>
DA POLÍTICA TRANSVERSAL DE CRESCIMENTO URBANO, USO E OCUPAÇÃO DO SOLO	<p>Integrar as ações de planejamento urbano com o planejamento da mobilidade.</p> <p>Equilibrar o padrão de ocupação futuro da cidade do ponto de vista da mobilidade urbana e dos aspectos socioambientais, segundo o conceito de Cidades Compactas.</p> <p>Destinar o espaço adequado aos eixos viários estruturantes, aos transportes não motorizados (ciclovias e vias de pedestres) e corredores de transporte coletivo nos futuros parcelamentos de solo urbano</p>

	Diretrizes
	Aproveitar o potencial e readequar os usos dos terminais de transporte coletivo.
DA POLÍTICA TRANSVERSAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO	Desenvolver economicamente as áreas menos favorecidas da cidade equilibrando a demanda por deslocamentos.

**Tabela 3: Políticas, diretrizes, programas e ações relacionadas à mobilidade**

Política	Diretrizes	Programas	Ações
<p><b>I</b></p> <p><b>DA POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA</b></p>	<p>Garantir espaço para as estruturas de mobilidade nos futuros projetos urbanos</p>	<p>Programa de Alinhamento Viário</p>	<p>Revisar a Lei de Alinhamento Viário do município para incluir os alargamentos ou reserva de faixas não edificantes necessários à implantação de estruturas de mobilidade, tanto nas áreas já ocupadas da cidade quanto nas glebas ainda não urbanizadas.</p> <p>Promover desenho urbano que favoreça o uso democrático do espaço público, com destinação de espaços seguros e confortáveis para pedestres e ciclistas nas vias.</p> <p>Implantar projetos de alinhamento viário aprovados e prioritários.</p>
	<p>Promover Gestão da Demanda, desincentivando o uso dos transportes individuais motorizados por meio de medidas que restrinjam o estacionamento de automóveis particulares por cobrança monetária ou proibição legal.</p>	<p>Programa de reorganização, gestão e planejamento de estacionamentos</p>	<p>Definir áreas de maior circulação de automóveis para serem objeto de projetos de gestão de vagas de estacionamentos.</p> <p>Desenvolver regulamentação acerca da disponibilidade, tempo de permanência e tarifação de estacionamentos públicos e privados, nas áreas de maior circulação de automóveis particulares definidas pela prefeitura.</p> <p>Promover campanhas de divulgação sobre as medidas de reorganização dos estacionamentos e devidos esclarecimentos junto à população.</p> <p>Implantar vagas <i>park and ride</i> ('estacione e embarque', em tradução livre) junto às estações e terminais de BRT, Metrô e SuperVia e estações de transporte hidroviário.</p>
	<p>Difundir conceitos de segurança viária aos</p>	<p>Programa de educação sobre segurança viária para motoristas</p>	<p>Realizar parcerias com empresas, instituições, indústrias, escolas e universidades para que haja divulgação e incentivo à presença dos cidadãos nos eventos sobre segurança viária</p>

Política	Diretrizes	Programas	Ações
	motoristas de automóvel		<p>Promover palestras na cidade ministradas próximo ou no local de trabalho da população, apresentando dados sobre segurança no trânsito e os impactos individuais e coletivos dos automóveis e motocicletas sobre o trânsito e a cidade, além de ensinar aos participantes como se comportar nas ruas de modo a incentivar um trânsito mais cordial.</p> <p>Promover campanhas com orientações de boa conduta e comportamento no trânsito em outdoors e busdoors</p>
	Implantação de Projetos Integradores	Implantação de Ruas Completas	<p>Estudo e identificação de áreas em que haja necessidade e potencial de implantação de Ruas Completas, especialmente recomendadas em vias com função de passagem ou conexão entre bairros e que apresentem grande movimento de pedestres, ciclistas e veículos particulares, além de ruas com conflitos entre alto volume de veículos e alta densidade populacional</p> <p>Priorizar o modelo de Ruas Completas nos logradouros que serão alargados tendo em vista os Projetos de Alinhamento Viário que forem executados no município</p> <p>Propor projetos para que as Ruas Completas contenham espaços adequados para o trânsito de bicicletas, ofereçam condições adequadas ao transporte público e privado, permitam deslocamentos a pé mais confortáveis e seguros, e criem áreas de convivência para as pessoas, democratizando a destinação dos espaços de circulação</p> <p>Elaborar desenho apropriado nos cruzamentos, com extensões de calçadas e outros instrumentos de geometria viária tendo em vista a segurança dos deslocamentos, especialmente dos não motorizados</p>

Política		Diretrizes	Programas	Ações
		Redução do número de acidentes de trânsito	Programa de educação sobre segurança viária para motoristas profissionais	Implantar intervenções como corredor de ônibus, ciclovia, arborização, calçadas contínuas (lombofaixas), redução da área de asfalto, alargamento de calçadas, estreitamento de faixas de veículos, ampliação da área de pedestres, redução da velocidade potencial de veículos, redução na quantidade de vagas de estacionamento de veículos particulares, previsão de área de carga e descarga ou vagas de idoso e deficiente, adequação de esquinas em diagonal, etc.
				Promover cursos e workshops para motoristas profissionais
				Distribuir cartilhas com informações apresentadas no curso, que devem conter informações claras, com ilustrações e dados que provoquem a reflexão e promovam a conscientização sobre a direção defensiva. Além disso, elas podem encorajá-los a ajudar os demais usuários nas vias quando necessário, para que assim seja promovido um trânsito mais humanizado.
II	DA POLÍTICA ESTRUTURAL DE TRANSPORTE NÃO-MOTORIZADO	Qualificar as rotas de chegada a pé e por bicicleta às estações de transporte coletivo, com atenção à acessibilidade universal	Programa de requalificação de calçadas, vias cicláveis, vias de tráfego geral e equipamentos nas aproximações das estações da Rede Estrutural de Transportes.	Estabelecer parceria com empresas de logística, operadoras e garagens dos transportes públicos da cidade
				Tratar os passeios em um raio de 600 m das estações
				Tratar o sistema viário de acesso das bicicletas em um raio de 1.500 m das estações e prever equipamentos para guarda de bicicletas.
		Garantir travessias apropriadas para pedestres e ciclistas sobre linhas	Programa de implantação e tratamento de travessias em desnível	Tratar o sistema viário de acesso de ônibus alimentadores às estações de média e alta capacidade (correção de geometrias, redução de velocidades, reorganização da circulação).
				Realizar estudo para levantar e intervir nos pontos críticos de travessia das diversas linhas ferroviárias e vias expressas da cidade.
				Implantar travessias em estruturas que permitam usos diversos (quando possível), como comércio, serviços e equipamentos públicos.

Política	Diretrizes	Programas	Ações
	ferroviárias e vias expressas, de modo que sejam trajetos agradáveis e seguros para os usuários		Adequar passarelas estreitas e sem acessibilidade universal.
	Promover o remodelamento paulatino da cidade existente, de modo a atingir os atributos desejados de conforto e segurança para os deslocamentos a pé	Programa de calçadas com foco na mobilidade e acessibilidade universal (ABNT 9050)	Elaborar política urbana de recuperação e implantação de espaço para calçadas associadas a projetos viários focados em pedestres e ciclistas, como rampas de acesso, <i>curb extension</i> , redução dos espaços destinados ao estacionamento, etc.
			Promover estudos para viabilização financeira das intervenções em calçadas (PPPs, Contribuição de Melhoria etc.)
			Recuperar calçadas existentes e implantar calçadas com espaço apropriado ao passeio em novos projetos urbanos, conforme indicações na NBR 9050/2004.
	Realizar manutenção e recuperação de infraestruturas cicloviárias existentes.	Programa de requalificação da rede de ciclovias existentes	Elaborar programas de manutenção e recuperação dos 64 km de infraestruturas cicloviárias existentes, incluindo pavimentos, iluminação, sombreamento e sinalização
			Estabelecer conexões entre os subsistemas de ciclovias e os grandes polos institucionais (educação, cultura, turismo e administração pública), de comércio e serviços
			Estabelecer conexões entre subsistemas de ciclovias e a Rede Estrutural de Transporte Público
Programa de Integração das iniciativas cicloviárias		Articular hierarquia viária e infraestrutura cicloviária para encaminhar o desenho dos espaços de circulação	
Levantar iniciativas já existentes para bicicleta (incluindo Plano Diretor Cicloviário Municipal - em elaboração - e o Plano de Ações do GT Ciclovias da SMAC) e alinhamento destas com os novos projetos			

Política	Diretrizes	Programas	Ações
			Consolidar todas as diretrizes e encaminhar os programas previstos no âmbito do transporte por bicicleta, como o Plano Diretor Cicloviário Municipal e o Plano de Ações do GT Ciclovias da SMAC, com o respectivo acompanhamento e fiscalização.
	Incentivar os deslocamentos por bicicleta na cidade destinando espaço seguro para sua circulação e equipamentos de apoio	Programa de Ampliação da oferta de infraestruturas cicloviárias	Implantar 355 km de novas infraestruturas cicloviárias
Priorizar as áreas das AP5 e na AP3 na ampliação da rede			
Ampliar a rede de BikeRio, tendo como prioridade as AP5 e AP3			
Programa de Ampliação da oferta de equipamentos cicloviários		Construir e gerenciar Pontos de Apoio aos Ciclistas	
		Implantar canaletas para bicicletas em escadas de estações de transporte	
		Instalar bicicletários e paraciclos em pontos próximos aos grandes polos atratores de viagens – estações e terminais, escolas, universidades, supermercados, entidades públicas, shopping centers, edifícios comerciais, etc.	
Programa de Implantação de Vestiários para ciclistas	Criar política de incentivo à implantação de vestiários para ciclistas em edifícios comerciais, órgãos públicos e instituições educacionais, por meio de alterações no Código de Obras e Edificações – COE da cidade		
	Criar parcerias com o setor privados e outros instrumentos, inclusive incentivos fiscais, para o fomento à implantação de vestiários em edifícios		
Desenvolvimento de um sistema de sinalização para deslocamentos não-motorizados	Programa de implantação de sinalização ( <i>wayfinding</i> ), placas e <i>Fingerpost</i> para pedestres	Implantar totens informativos com mapas e referências urbanas em pontos de interesse, como centro da cidade, parques, faculdades, atrações turísticas, locais de comércio e locais de maior movimento de pedestres, e em pontos de tomada de decisão de rota	
		Ressaltar a identidade de cada espaço para que cada local possa ser reconhecido por suas próprias características	

Política	Diretrizes	Programas	Ações
			Incorporar um sistema abrangente e integrado de comunicação que inclua GPS, conectividade WEB e tecnologia para smartphones
			Implantar placas que indiquem a direção e o sentido de edifícios e locais de referência da cidade por meio de setas com informações claras e sem obstruir o passeio
			Implantar placas direcionais no início, nas junções de caminhos e em pontos em que tomadas de decisão são necessárias
	Prover segurança aos deslocamentos não-motorizados	Programa de implantação de calçadas contínuas	Implantar calçadas contínuas em intersecções críticas, com geometria viária que garanta acessibilidade universal
			Por meio de campanhas de educação, reforçar o conceito de que os cruzamentos são áreas preferenciais para os mais vulneráveis, cabendo aos veículos motorizados diminuir a velocidade
		Programa de implantação de Zonas 30	Identificar as áreas mais recomendadas para a implantação de Zonas 30 (áreas predominantemente residenciais, centros de bairro com grande fluxo de pedestres e pontos de atração, ou em zonas predominantemente comerciais)
			Fixar a velocidade máxima das vias identificadas de forma compatível ao uso prioritário do espaço público pelos transportes não motorizados
	Implantar intervenções como <i>Road Diets</i> (estreitamento de caixa viária), extensão de calçadas nos cruzamentos, mudança de faixa de rolamento, chicanes, etc., como estratégia de redução de velocidade de veículos automotores		
	Equilibrar a oferta de vagas e espaços para a circulação de pedestres em áreas de comércio		
	Implantar políticas públicas de comunicação e eventos para o	Programa de Educação sobre segurança viária para pedestres	Utilizar regularmente mídias diversas na divulgação de ações educativas direcionadas aos pedestres, com destaque par pôsteres nos veículos e no pontos de espera de transporte público, ações nos cruzamentos críticos da cidade e nos eventos de incentivo aos deslocamentos a pé

Política	Diretrizes	Programas	Ações
	fomento ao uso dos modais não-motorizados	Programa de incentivo à mobilidade a pé	Divulgar vídeos institucionais com mensagens claras e diretas sobre as vantagens dos deslocamentos a pé (mídia televisiva, rádio, site da prefeitura e redes sociais)
			Criar um logotipo e um slogan forte para a campanha
			Divulgar as mensagens nos eventos de motivação a serem realizados pela cidade
		Programa de Grupos de Caminhada	Promover grupos de caminhada em comunidades que tenham potencial de mudança de comportamento ou onde é necessário sensibilizar a população para o tema
			Divulgar os Grupos de Caminhada por meio de panfletos e anúncios em escolas, universidades, locais de trabalho, e redes sociais
			Realizar parcerias com as secretarias de transporte, turismo, meio ambiente e grupos comunitários
		Programa de Ruas de Lazer	Realizar estudo e levantamento de novas vias podem ser incluídas no programa existente na cidade.
			Promover atividades como aulas de dança, aulas de ioga, paredes de escaladas, jogos, caminhadas e pedaladas coletivas
			Realizar parcerias com estabelecimentos locais, secretarias de saúde, transportes, turismo, cultura e grupos comunitários
			Assegurar a presença de organizadores e eventuais gestores de tráfego nos eventos
		Programa de Educação sobre segurança viária para ciclistas e incentivo à mobilidade consciente por bicicleta	Promover campanhas educativas em mídias como TV e rádio e nas redes sociais
			Distribuir, nos eventos de motivação, cartilhas com explicações sobre as leis de trânsito de forma lúdica

Política		Diretrizes	Programas	Ações
III	DA POLÍTICA ESTRUTURAL DE TRANSPORTE PÚBLICO			Disponibilizar instrutores nas ciclovias para que os ciclistas, iniciantes ou não, tirem suas dúvidas, recebam dicas e sejam orientados com relação a postura que devem possuir no trânsito
				Promover grupos de pedaladas pela cidade organizados por órgãos não governamentais, com presença de instrutores que os orientem com dicas de como se comportar no trânsito
		Melhoria nas práticas de integração física e intermodalidade	Programa de melhoria nas práticas de integração tarifária e intermodalidade	Revisar e ampliar o modelo de integração tarifária do Sistema de Transporte Público e Coletivo, inclusive com os transportes metropolitanos
				Adequar fisicamente os polos de integração, especialmente junto às estações da SuperVia e nas conexões de linhas alimentadoras a estações de BRT
		Requalificação e racionalização da rede de transporte coletivo existente	Programa de Gestão Operacional integrada dos sistemas de transporte coletivo	Criar uma comissão responsável pela coordenação dos sistemas de transporte
			Programa de racionalização do Sistema Coletivo de Transportes	Realizar estudo e fornecer orientação da oferta de modo a reduzir a ociosidade no sistema
		Promover melhoria da especialização e hierarquização dos serviços de passageiros por ônibus		
		Analisar e propor o remanejamento de pontos de parada		
		Continuidade e eventuais revisões da reorganização das linhas de ônibus		
		Programa de iniciativas no espaço interno dos terminais de transporte coletivo	Conceber terminais considerando aspectos arquitetônicos como qualidade, alto desempenho, durabilidade e impacto positivo no entorno.	
			Conceber os espaços de circulação e de permanência no interior dos terminais de transporte coletivo considerando a disponibilização de espaços comerciais e serviços.	

Política	Diretrizes	Programas	Ações
	Ampliação de serviços e melhoria da qualidade do sistema de transporte coletivo		Destinar espaços privilegiados para implantação de equipamentos sociais como creches, postos de saúde, praças de atendimento de serviços públicos ao cidadão (procedimentos para obtenção de carteira de identidade, seguro-desemprego, inscrição em programas sociais, Detran, Justiça Eleitoral, Juizado de Pequenas Causas, etc.).
		Programa de requalificação e localização (realocação) de terminais urbanos	<p>Propor o remanejamento de terminais localizados em áreas inadequadas e implantação de novos terminais em locais necessários.</p> <p>Prover a requalificação física e funcional (fluxos) internos dos terminais de ônibus</p>
		Programa de ampliação da rede alimentadora de transportes (ônibus)	<p>Ampliar e requalificar os sistemas alimentadores, auxiliares e complementares em função de novos assentamentos</p> <p>Ampliar a capilaridade de ônibus, para alimentação dos sistemas de transporte estruturantes, especialmente novos BRTs na AP4, TransBrasil e trem na AP5</p>
		Programa de ampliação da Rede Estrutural de Transportes Coletivos na tecnologia BRT	<p>Implantar os seguintes corredores prioritários de BRT : <b>RESULTADO DAS SIMULAÇÕES</b></p> <p>Propor ou ampliar corredores exclusivos para estruturação da demanda gerada por novas áreas ocupáveis e/ou adensáveis na cidade</p> <p>Ampliar a oferta, capacidade e qualidade dos modais e serviços existentes em direção ao Centro e à Zona Sul por concentrarem polos de atração de viagens (empregos)</p>
		Programa de ampliação da Rede Estrutural de Transportes Coletivos na tecnologia BRS	<p>Criar corredores prioritários de BRS</p> <p>Prever faixas exclusivas para operação do transporte coletivo na implantação das Ruas Completas</p> <p>Ampliar serviços e melhoria da qualidade do sistema de transporte coletivo</p>

Política		Diretrizes	Programas	Ações
				<p>Propor ou ampliar corredores exclusivos para estruturação da demanda gerada por novas áreas ocupáveis e/ou adensáveis na cidade</p> <p>Ampliar a oferta, capacidade e qualidade dos modais e serviços existentes em direção ao Centro e à Zona Sul por concentrarem polos de atração de viagens (empregos)</p>
			Programa de ampliação da Rede Estrutural de Transportes Coletivos na tecnologia VLT	Implantar as linhas prioritárias de VLT definidas no Prognóstico.
			Programa de ampliação da Rede Estrutural de Transportes Coletivos na tecnologia Metrô	Implantar as seguintes linhas prioritárias de Metrô definidas no Prognóstico.
			Programa de ampliação da Rede Estrutural de Transportes Coletivos na tecnologia Trem	Implantar as seguintes linhas prioritárias de Trem definidas no Prognóstico.
			Programa de ampliação da Rede Estrutural de Transportes Coletivos Hidroviários	Implantar as seguintes linhas prioritárias de Transporte Hidroviário definidas no Prognóstico.
			Programa de melhorias operacionais nos sistemas de aviso ao usuário	Adotar uso de aplicativos para dispositivos móveis na divulgação de avisos aos usuários
			IV	DA POLÍTICA DE LOGÍSTICA, DISTRIBUIÇÃO E GUARDA DE CARGAS URBANAS

Política	Diretrizes	Programas	Ações
		Programa de revisão da política de restrição da circulação de veículos de carga e descarga	<p>Revisar os horários e polígonos de restrição da regulamentação atual, por meio de um estudo de micrologística que identifique as áreas e horários prioritários para restrição de circulação e operação de veículos de carga.</p> <p>Estudar a possibilidade de permissão de circulação de VUC's nos polígonos de restrição de cargas.</p>
		Programa de fortalecimento da regulamentação e fiscalização do estacionamento de veículos de carga	<p>Reforçar a proibição do estacionamento de veículos que não tenham a permissão de fazer entregas e coletas (veículos de passeio), com implantação de sinalização orientativa clara e de fácil visualização.</p> <p>Elaborar um plano de fiscalização efetivo e eficiente do uso das vagas destinadas à carga e descarga, com uso de tecnologias adequadas e treinamento de pessoal capacitado.</p> <p>Implantar um sistema de agendamento de horário para utilização de vagas de carga/descarga em áreas com muita procura e pouca oferta de espaço, que possa ser acessado em um website por meio de computadores pessoais ou celulares.</p>
		Programa de revisão da oferta e localização dos pontos destinados a carga e descarga existentes	<p>Identificar áreas com carência de vagas para operação de carga e descarga.</p> <p>Implantar vagas específicas para carga e descarga de mercadorias nas áreas identificadas com carência de espaço disponível, incluindo a definição da área física da vaga de acordo com o tamanho dos veículos de carga, tempo de permanência e métodos de cobrança e de fiscalização.</p> <p>Criar zonas especiais para carga/descarga nos períodos fora do pico.</p> <p>Criar instrumentos legais (código de obras e edificações) que garantam a reserva de vagas internas na implantação de estabelecimentos com intensa movimentação de cargas.</p>

Política	Diretrizes	Programas	Ações	
				Implantar vagas específicas para descarga em locais de maior concentração de estabelecimentos comerciais e pólos atratores de demanda por mercadorias, preferencialmente em vagas com recuo em relação ao meio-fio.
				Implantar plataformas de parada próximas aos locais de entrega, com provisão de infraestrutura adequada para o traslado e descarga dos produtos até o destino final, por meio de meios não motorizados ou carrinhos com tração elétrica.
				Demarcação de vagas especiais para paradas junto ao meio-fio em vias locais com pouca circulação de tráfego.
			Programa de implantação de soluções de entrega para o último quilômetro	Adotar plataformas de parada para caminhões em locais próximos a centros comerciais com grande quantidade de estabelecimentos ao redor, com provisão de infraestrutura adequada para o transbordo para meios não motorizados (carrinhos de mão, bicicletas e triciclos) ou carrinhos com tração elétrica para entrega até o destino final.
				Treinar pessoal especializado para dar assistência no encaminhamento das mercadorias da plataforma de transbordo até o seu destino final.
			Programa de incentivo a operações de carga e descarga noturnas	Relizar um projeto piloto de operações de carga e descarga noturnas, em região a ser determinada e em parceria com transportadoras, operadores logísticos e varejistas voluntários.
			Programa de definição de um sistema viário preferencial para transporte de cargas - SVPTC	Mapear as vias que compõem o sistema viário para transporte de cargas (SVTC) atual, com definição de um conjunto de rotas obrigatórias ou aconselháveis para veículos de transporte de cargas.

Política	Diretrizes	Programas	Ações
			<p data-bbox="1173 316 2054 730">Executar melhorias nas vias levantadas do SVPTC, incluindo: adequação de geometria viária (revisões de largura de faixas, raios de curva, superelevação), tratamento de restrições físicas ao tráfego de cargas (levantamento e plano de eliminação de gabaritos verticais), recuperação de pavimento de acordo com avaliação do seu estado físico, adequação de sinalização horizontal e vertical de forma a melhorar a segurança nas interseções e a informar aos motoristas que eles se encontram em uma via com características especiais, adequação de programação semafórica de forma a priorizar as vias do SVPTC para que permaneçam o menor tempo possível no tráfego e instalação de equipamentos de monitoramento/fiscalização do tráfego, com definição de tecnologia a ser utilizada e levantamento de locais para instalação desses equipamentos.</p> <p data-bbox="1173 794 2054 959">Definir um plano de manutenção periódica das vias que compõem o SVPTC para que se mantenham em bom estado de conservação, tenham capacidade suficiente para tráfego de veículos pesados, disponham de boa visibilidade e as pontes ou outras obras de arte tenham capacidade de suportar tráfego pesado.</p> <p data-bbox="752 1082 1088 1182">Programa de adequação da sinalização para o tráfego de cargas</p> <p data-bbox="1173 986 2054 1082">Implantar sinalização clara e precisa sobre a permissão de circulação de veículos de carga (janelas horárias de carga e descarga, peso e dimensão de veículos) e regulamentos pertinentes.</p> <p data-bbox="1173 1114 2054 1273">Implantar sinalização que oriente os motoristas sobre as rotas recomendadas para o transporte de mercadorias (SVPTC) e em direção a bolsões de estacionamento e principais áreas industriais, sobre vias não adequadas aos seus veículos (vias estreitas, por exemplo), além de informações sobre as condições de estacionamento na via.</p>

Política	Diretrizes	Programas	Ações
			<p data-bbox="1173 296 2056 395">Elaborar um plano de conservação, manutenção periódica e atualização para a sinalização implantada, de forma que permaneça sempre coerente, visível e em boas condições, sendo corrigida quando houver necessidade.</p> <p data-bbox="1173 432 2056 531">Criar um Departamento de Transporte de Carga, contendo áreas destinadas ao acompanhamento das diferentes esferas do transporte de cargas dentro do município.</p> <p data-bbox="1173 579 2056 818">Elaborar e implementar um Plano de Gestão e Operação do Transporte de Cargas (PGOTG), baseado em estudos da logística urbana do município. O Plano será concebido por meio da cooperação dos vários atores envolvidos no transporte de cargas e coordenado pelo Departamento do Transporte de Carga. O PGOTG conterá estratégias de gestão e monitoramento de todos os aspectos do transporte de cargas, como fiscalização, sistema viário, vagas de estacionamento, sinalização, polos geradores, etc.</p> <p data-bbox="1173 890 2056 1098">Implantar um centro de controle operacional de cargas no município, de forma a acompanhar os fluxos no município, e alcançar o desenvolvimento e a operação de sistemas computacionais para processamento de dados cadastrais e informações gerenciais e de monitoria do Plano de Gestão e Operação do Transporte de Cargas, com o uso de recursos de microinformática e do sistema de informações georreferenciadas.</p> <p data-bbox="1173 1145 2056 1241">Estabelecer uma equipe técnica encarregada do Plano de Gestão e Operação do Transporte de Cargas, que deve ser regulamente treinada e capacitada.</p>

Política	Diretrizes	Programas	Ações
			Integrar o planejamento da logística municipal à política metropolitana, por meio do Plano de Gestão e Operação do Transporte de Cargas, com participação de todos os atores envolvidos e articulado às diretrizes e ações do Plano Estadual de Logística de Cargas - PELC.
			<p>Implantar ITS no centro de controle operacional do Departamento de Transporte de Carga, com inclusão de sistemas computadorizados de navegação e controle do tráfego, sistema de reservas de janelas de operação para o planejamento da chegada de veículos a locais com grandes fluxos de tráfego, entre outros.</p> <p>Controlar o acesso automático de veículos a regiões predefinidas, com o uso de baias ou pilares retráteis ou uso de cartões magnéticos de forma que o acesso seja liberado com a identificação da matrícula.</p>
			Estabelecer parcerias para a qualidade da distribuição urbana de mercadorias, disponibilizando um fórum para que sejam agrupadas as melhores práticas nos domínios de meio ambiente, economia, segurança e eficiência na distribuição.
			Implantação de centros de distribuição próximos às áreas comerciais, em locais permitidos de acordo com o zoneamento vigente, para concentrar as cargas e realizar o <i>cross-docking</i> .
			Implantar um sistema de agendamento semelhante ao Sistema de Gerenciamento de Tráfego de Caminhões da CODESP (Companhia Docas do Estado de São Paulo) para o Porto do Rio.
			<p>Reposicionar o Portão 24 para um novo portão 30 à altura do antigo armazém 30, demolido, para melhoria do fluxo rodoviário.</p> <p>Provisão de infraestrutura viária adequada para permitir o acesso fácil da Av. Brasil ao Portão 30.</p>

Política		Diretrizes	Programas	Ações
			Programa de regulamentação da alocação de contêineres no Porto do Rio	Realizar um estudo para o levantamento e regulamentação de áreas no entorno do porto mais adequadas para o armazenamento de contêineres vazios, considerando também outros usos que podem ser atribuídos às áreas livres da região, como habitação por exemplo, de forma a ponderar os impactos dos diferentes possíveis usos na circulação viária local.
V	<b>DA POLÍTICA TRANSVERSAL DE MEIO AMBIENTE E REDUÇÃO DE IMPACTOS</b>	Reduzir o impacto ambiental associado ao transporte coletivo	Programa de redução de emissões de poluentes no transporte coletivo	Implantar gradativamente novas tecnologias e combustíveis menos poluentes no Sistema Público de Transportes Regular e fiscalizar os índices de emissões nos veículos, por meio de vistorias anuais.
		Reduzir o impacto ambiental associado ao transporte motorizado individual	Programa de redução de emissões de poluentes por veículos motorizados individuais	Incentivar o uso de novas tecnologias e combustíveis menos poluentes nos automóveis e motocicletas Regular e fiscalizar os índices de emissões nos veículos, por meio de vistorias anuais.
		Desenvolvimento de um programa de educação ambiental que articule conceitos oriundos da mobilidade consciente	Programa de educação socioambiental	Integrar a secretaria do meio ambiente com a secretaria de transportes para a definição de ações com o objetivo de conscientização da população com relação à poluição atmosférica e aos impactos dos deslocamentos ao ambiente urbano.
		Reduzir o impacto ambiental das atividades de entrega de logística urbana	Programa de redução de emissões de poluentes no transporte de carga	Regular e fiscalizar os índices de emissões nos veículos, por meio de vistorias anuais. Definir áreas de baixa emissão (ou emissão zero), na qual só podem circular veículos de carga que atendam determinados critérios de baixa emissão, a critério da prefeitura. Estudar possibilidades de incentivo ao uso de veículos não motorizados (carrinhos de mão, bicicletas e triciclos) na entrega de mercadorias.

Política		Diretrizes	Programas	Ações
VI	<b>DA POLÍTICA TRANSVERSAL DE CRESCIMENTO URBANO, USO E OCUPAÇÃO DO SOLO</b>	Integrar as ações de planejamento urbano com o planejamento da mobilidade.	Programa de revisão dos parâmetros urbanísticos	Revisar a legislação urbanística atual com foco nas estratégias para direcionamento do desenvolvimento urbano junto às redes e polos de transporte.
				Corrigir os altos índices de aproveitamento (IAT's) dispersos em zonas fora da área de influência dos corredores de transporte coletivo existentes e propostos pelo PMUS.
			Programa de ações para estruturação urbana	Identificar as oportunidades de intervenção no sistema de mobilidade que contribuam para as diretrizes de ocupação estabelecidas na política urbana definida pelo Plano Diretor e nos Planos de Estruturação Urbana - PEUs da cidade do Rio de Janeiro.
				Identificar as políticas de uso e ocupação do solo definidas para a cidade e que estejam propostas de forma reversa aos objetivos do PMUS-Rio.
				Elaborar nova hierarquia viária e perfis viários baseados nas centralidades definidas pelo artigo 57 da LUOS (Projeto de Lei Complementar PLC 33/2013).
				Estabelecer as conexões, ligações e complementações viárias necessárias ao bom desempenho da plena mobilidade da cidade e do sistema de transportes.
	Realizar estudos específicos para melhorar a acessibilidade em áreas de relevo e ocupação desfavoráveis aos modos tradicionais de transporte coletivo			
Programa de dinamização de áreas de influência do transporte coletivo	Definir PEUs em que poderá ocorrer adensamento atrelado ao aumento da capacidade de suporte de transportes, de modo a articular o uso do solo, a oferta de serviços públicos, as intervenções físicas e a densidade de empregos e residentes com o acesso às redes de mobilidade.			

Política	Diretrizes	Programas	Ações
			<p>Adequar fisicamente os espaços públicos, incluindo espaços de circulação e equipamentos públicos, ao incremento de residentes e atividades econômicas nas porções da cidade que forem objeto de adensamento vinculado à ampliação de acessibilidade.</p> <p>Aplicar os instrumentos urbanísticos previstos pelo Estatuto da Cidade (Lei 10.257 de 10 de julho de 2001) nos PEUs, com destaque para a instituição de zonas especiais de interesse social, o parcelamento, edificação ou utilização compulsórios, o direito de superfície, o direito de preempção, a outorga onerosa do direito de construir e de alteração de uso, o consórcio imobiliário e operações urbanas consorciadas.</p> <p>Incluir no Plano Diretor Municipal as centralidades potenciais vinculadas às estruturas de transporte coletivo propostas pelo PMUS, com diretrizes para seu desenvolvimento, elaboradas de forma participativa e transparente com a população, como novos Centros de Alcance.</p> <p>Utilizar o instrumento urbanístico das Operações Urbanas Consorciadas e elaboração de Estudos de Impacto de Vizinhança - EIV como oportunidades de reflexão e mudança socioespacial, conduzidas de maneira democrática e transparente.</p> <p>Divulgar para a sociedade civil os estudos vinculados às operações urbanas, por meio dos diversos canais de participação e transparência existentes (audiências públicas, oficinas com a população, planejamento participativo), bem como garantir a participação ativa do Conselho Municipal de Política Urbana nas ações de planejamento municipal.</p> <p>Implantação de metodologias de TOD (Transit Oriented Development – Desenvolvimento Orientado pelo Transporte Público) na elaboração de projetos de dinamização urbana junto aos polos de transporte</p> <p>Melhorar urbanisticamente o entorno das linhas da Supervia.</p>

Política	Diretrizes	Programas	Ações
	Equilibrar o padrão de ocupação futuro da cidade do ponto de vista da mobilidade urbana e dos aspectos socioambientais, segundo o conceito de Cidades Compactas.	Programa de fomento à habitação social articulado à política de mobilidade urbana	<p>Definir áreas de interesse social nos perímetros das áreas de intervenção urbana, articuladas ao Plano Municipal de Habitação, incluindo unidades habitacionais para projetos de aluguel social.</p> <p>Permitir o aumento de potencial construtivo condicionado à diversificação das tipologias, metragem, usos e padrões de acabamento das unidades em um mesmo empreendimento, segundo proporção definida pela administração municipal, como medidas de equilíbrio para a geração e atração de viagens em cada bairro</p> <p>Restrição do número máximo de vagas de garagem por unidade em áreas de influência das infraestruturas de transporte coletivo, permitindo inclusive que parte dos apartamentos não tenha vaga de estacionamento.</p>
		Programa de incentivo aos usos mistos do solo e a características edilícias que promovam os transportes não motorizados	<p>Incluir parâmetros específicos no código municipal de obras e de tributos, no que diz respeito às características edilícias das áreas de intervenção urbana, como por exemplo: incentivos / exigência de área mínima destinada a comércio no térreo de edifícios comerciais ou residenciais; aumento de área de passeio na testada do lote com recuo coberto sob projeção dos andares superiores construídos sobre pilotis; criação de passagens livres para pedestres no térreo de edifícios comerciais e definição de estoque potencial de construção adicional equilibrando a criação de áreas comerciais e residenciais.</p> <p>Criar incentivos fiscais para promoção dos tipos de usos não residenciais, por meio de reduções de alíquotas nos tributos ou taxas municipais (ISS, IPTU, alvarás, licença de funcionamento) e estaduais (ICMS) para as atividades específicas que forem definidas como prioritárias ou estratégicas em cada região do município.</p>

Política	Diretrizes	Programas	Ações
	Destinar o espaço adequado aos eixos viários estruturantes, aos transportes não motorizados (ciclovias e vias de pedestres) e corredores de transporte coletivo nos futuros parcelamentos de solo urbano	Programa de elaboração de diretrizes viárias em novos parcelamentos de solo	Revisar a Lei Municipal de Parcelamento do Solo para que os parâmetros para novos loteamentos incluam dispositivos que qualifiquem o desenho viário dos futuros bairros, com limites para tamanho de quarteirões (faces de quadra menores que 150 metros), requisitos mínimos para calçadas e travessias, obrigatoriedade de implantação de ciclovias e respeito à plena conexão dos novos bairros com o entorno.
	Aproveitar o potencial e readequar os usos dos terminais de transporte coletivo.	Programa de dinamização do entorno dos terminais de transporte coletivo	<p>Executar Operações Urbanas visando o adensamento de residentes e empregos na área de influência dos terminais de transporte coletivo.</p> <p>Definir perímetros de requalificação urbanística nas áreas de intervenção urbana dos terminais de transporte coletivo, por meio da qualificação de calçadas, acessibilidade universal, vegetação para sombreamento de caminhos e travessias semaforizadas para pedestres.</p> <p>Delimitar Zonas Especiais de Interesse Social nas proximidades dos terminais de transporte coletivo, de modo a garantir a inclusão de populações de baixa renda no acesso direto à acessibilidade proporcionada pelo transporte coletivo, com atenuação de processos de valorização imobiliária..</p>
		Programa de iniciativas no espaço aéreo dos terminais de transporte coletivo	Fazer uso do espaço aéreo dos terminais para edificações variadas, como universidades, edifícios de escritórios, órgãos da administração direta ou indireta, centros de compras, equipamentos sociais e culturais, edifícios de habitação social (inclusive aluguel social), com possível utilização de instrumentos jurídicos adequados, como concessão, PPP ou direito de superfície.

Política		Diretrizes	Programas	Ações
			Programa de requalificação da acessibilidade aos terminais urbanos	Requalificar as aproximações (estrutura viária e áreas de influência) dos terminais urbanos de forma integrada.
VI I	DA POLÍTICA TRANSVERSAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO	Desenvolver economicamente as áreas menos favorecidas da cidade equilibrando a demanda por deslocamentos.	Programa de desenvolvimento econômico na AP 5	Ampliar a oferta de empregos, unidades educacionais, serviços, equipamentos públicos e sociais que dinamizem e fortaleçam os centros regionais já existentes na Zona Oeste e aumentem a atração de viagens fora do Centro e da Zona Sul
			Programa de desenvolvimento econômico na AP 3	Ampliação da oferta de empregos, unidades educacionais, serviços, equipamentos públicos e sociais que dinamizem e fortaleçam os centros regionais já existentes na Zona Norte e aumentem a atração de viagens fora do Centro e da Zona Sul