



PROGRAMA  
CIDADES  
SUSTENTÁVEIS

# Programa Cidades Sustentáveis



[www.cidadessustentaveis.org.br](http://www.cidadessustentaveis.org.br)

Foto: Por gelinh. Flickr Creative Commons



PROGRAMA  
CIDADES  
SUSTENTÁVEIS

## Realização

INSTITUTO  
**ETHOS**

O Instituto Ethos de Empresas e Responsabilidade Social é uma organização sem fins lucrativos, caracterizada como Oscip (organização da sociedade civil de interesse público). Sua missão é mobilizar, sensibilizar e ajudar as empresas a gerir seus negócios de forma socialmente responsável, tornando-as parceiras na construção de uma sociedade justa e sustentável.

**REDE** NOSSA  
**SAOPAULO**

A Rede Nossa São Paulo foi lançada em 15 de maio de 2007 e sua missão é mobilizar diversos segmentos da sociedade para, em parceria com instituições públicas e privadas, construir e se comprometer com uma agenda e um conjunto de metas, e articular ações visando a uma cidade de São Paulo justa e sustentável. Apartidário e inter-religioso, é apoiado por cerca de 700 organizações e milhares de cidadãos.



Rede Social Brasileira  
por Cidades Justas e  
**Sustentáveis**

A Rede Social Brasileira por Cidades Justas e Sustentáveis foi lançada em 08 de julho de 2008 e sua missão é comprometer a sociedade e sucessivos governos com comportamentos éticos e com o desenvolvimento justo e sustentável de suas cidades.

[www.cidadessustentaveis.org.br](http://www.cidadessustentaveis.org.br)



## Política Nacional de Mobilidade Urbana Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012

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;



## Política Nacional de Mobilidade Urbana Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012

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

- 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;



## Política Nacional de Mobilidade Urbana Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012

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** Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012

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;



## Política Nacional de Mobilidade Urbana Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012

Art. 24 – Inciso: XI – 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 integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, **no prazo máximo de 3 (três) anos** da vigência desta Lei.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, **ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana** até que atendam à exigência desta Lei.



## A) PLATAFORMA CIDADES SUSTENTÁVEIS - Agenda

### Melhor Mobilidade, Menos Tráfego

Promover a mobilidade sustentável, reconhecendo a interdependência entre os transportes, a saúde, o ambiente e o direito à cidade

- Reduzir a necessidade de utilização do transporte individual motorizado e promover meios de transportes coletivos acessíveis a todos, a preços módicos;
- Aumentar a parcela de viagens realizadas em transportes públicos, a pé ou de bicicleta;
- Desenvolver e manter uma boa infraestrutura para locomoção de pedestres e pessoas com deficiências, com calçadas e travessias adequadas;
- Acelerar a transição para veículos menos poluentes;
- Reduzir o impacto dos transportes sobre o ambiente e a saúde pública;
- Desenvolver um plano de mobilidade urbana integrado e sustentável.





## B) INDICADORES

### Melhor Mobilidade, Menos Tráfego

- ✓ **Frota de ônibus com acessibilidade para pessoas com deficiência:** % da frota de ônibus com acessibilidade para pessoas com deficiência.
- ✓ **Orçamento do Município destinado a transporte público:** % sobre o total da área de transporte.
- ✓ **Índice de Congestionamentos:** Média anual dos congestionamentos nos dias úteis, em km, nos horários de pico.
- ✓ **Corredores exclusivos de ônibus:** % de quilômetros da rede de corredores exclusivos de ônibus sobre o total de extensão em km de vias da cidade.
- ✓ **Divisão modal:** Distribuição percentual da média diária dos deslocamentos: a pé, por transporte coletivo e por transporte individual (carros, taxis, motos, ônibus, bicicletas).
- ✓ **Ciclovias exclusivas\*:** % de km de ciclovias permanentes sobre o total de km de vias da cidade.

\*Ciclovias devem ser definidas como infraestrutura voltada unicamente a ciclistas, não devendo abarcar as vias acessíveis a ciclistas e a outras formas de transporte simultaneamente.



## B) INDICADORES

### Melhor Mobilidade, Menos Tráfego

- ✓ **Mortes com motocicleta:** Número de mortes de ocupantes de motocicleta, por 10 mil habitantes.
- ✓ **Mortes por atropelamento:** Número de mortes por atropelamentos, por 10 mil habitantes.
- ✓ **Mortes com bicicleta:** Número de mortes de ocupantes de bicicleta, por 10 mil habitantes.
- ✓ **Mortes com automóvel:** Número de mortes de ocupantes de automóveis e caminhonetes por 10 mil habitantes.
- ✓ **Mortes no trânsito:** Número de mortes em acidentes de trânsito, por 10 mil habitantes, por local de moradia da vítima.
- ✓ **Acidentes de trânsito:** Número total de acidentes de trânsito por 10 mil habitantes.
- ✓ **Atropelamentos:** Número total de atropelamentos por 10 mil habitantes.



## C) BOAS PRÁTICAS

### Melhor Mobilidade, Menos Tráfego

**Rio Branco** é uma cidade exemplo de como a vontade política e investimentos corretamente direcionados podem favorecer o uso da **bicicleta com segurança**. Com a **priorização da bicicleta** na cidade e a instalação de infraestruturas alternativas, seu uso **como meio de transporte** foi facilitado e ampliado para toda a população, que se apropriou da cidade, ocupando os espaços públicos: ruas, praças, parques.



Cidade: Rio Branco  
País: Brasil  
População: 305 mil

Cerca de **160 km de vias “cicláveis”** projetadas

Mais de **100 km** já em **funcionamento**

Principal uso da bicicleta é como meio de transporte

**Intervenções para todos os modais:** programa de acessibilidade de pedestres; ruas de convivência; “vias cicláveis”; sistema integrado de transporte coletivo



## C) BOAS PRÁTICAS

### Melhor Mobilidade, Menos Tráfego

**Curitiba** pode ser considerada uma das pioneiras na **instalação de corredores inteligentes** para o transporte público e no uso dos veículos **Bus Rapid Transit (BRT)**, modelo de serviço de baixo custo, utilizado por mais de 2 milhões de pessoas por dia. O ponto mais original da estratégia é a **otimização e a integração da eficiência e produtividade dos transportes, ocupação do solo e desenvolvimento da habitação.**



Cidade: Curitiba  
País: Brasil  
População: 1.8 milhões

**200 km de ciclovias**

**385 linhas de ônibus e 29 terminais**

**351 estações “tubo”**

O sucesso do sistema público de transporte tem influenciado os bons resultados na **qualidade do ar local**

**O tráfego de automóveis diminuiu em 30%**



## C) BOAS PRÁTICAS

### Melhor Mobilidade, Menos Tráfego

Diferenciada da maioria das cidades brasileiras, **Uberlândia** é exemplo graças à criação de leis e órgãos de fiscalização em acessibilidade. Em 2000, foi instituído, na Prefeitura Municipal, o **Núcleo de Acessibilidade**. Após sua criação, todas as **obras de uso coletivo** passaram a ser vistoriadas, também, em relação à acessibilidade da construção, garantindo o direito de ir e vir a todos os cidadãos.



Cidade: Uberlândia  
País: Brasil  
População: 604 mil

Primeira cidade do Brasil a ter **100% de transporte público acessível**

**300 vagas de estacionamento** para idosos e pessoas com deficiência

Mais de 70 mil pessoas beneficiadas com as adaptações de toda a cidade

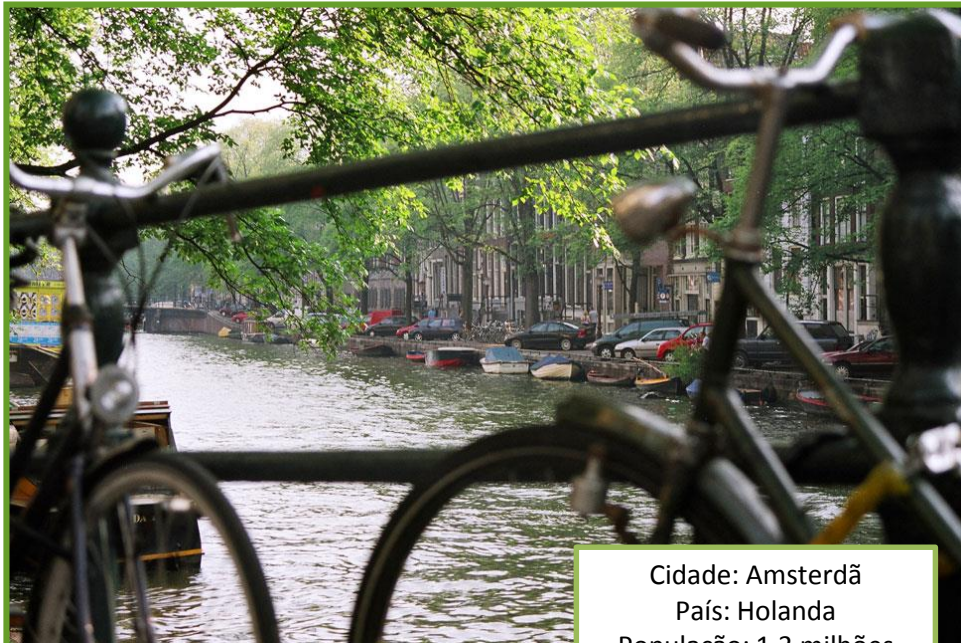
Cerca de 10 mil pessoas com deficiência foram inseridas no mercado de trabalho



## C) BOAS PRÁTICAS

### Melhor Mobilidade, Menos Tráfego

O planejamento de **Amsterdã** foi realizado de forma a **manter a qualidade de vida na cidade**. A elaboração do **plano local de mobilidade** se deu a partir da **integração das secretarias** de transportes, habitação e meio ambiente.



Cidade: Amsterdã  
País: Holanda  
População: 1.3 milhões

Crédito: by Fernando Stankuns Flickr Creative Commons

Houve uma **categorização das ruas**, de forma a **selecionar os meios de transporte** a serem utilizados nas diferentes vias, de acordo com sua infraestrutura e função no território.

**33% das viagens são feitas por carro**

**36% por transporte público**

**27% por bicicletas**

**4% a pé**

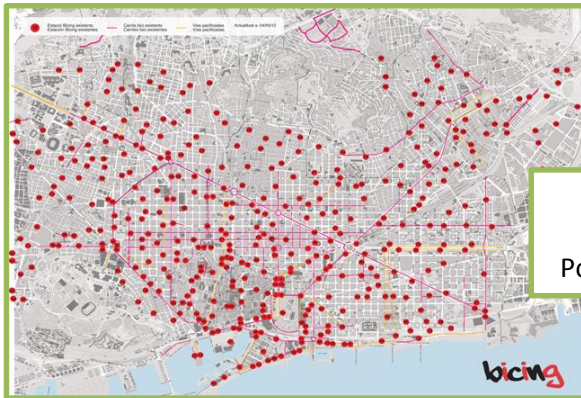
**58% da população faz uso da bicicleta diariamente**



## C) BOAS PRÁTICAS

### Melhor Mobilidade, Menos Tráfego

O **Pacto da Mobilidade de Barcelona** surgiu em 1998 como ferramenta baseada na **consulta à população** e na **participação**. O objetivo era construir juntos o modelo de mobilidade desejado para a Grande Barcelona.



Cidade: Barcelona  
País: Espanha  
População: 1.6 milhões

Crédito: Bicing / Què és bicing?  
(www.bicing.cat)



Crédito: by yisris, Flickr Creative Commons

**Integração de todos os sistemas públicos de transportes**, com mesmo preço e permissão de transferências gratuitas

**Extensa rede de ciclovias** associada ao serviço **Bicing** (sistema de estações automáticas de aluguel de bicicletas)

**Pontos de recarregamento de veículos elétricos**

**2008: Mais de 6.000 bicicletas em cerca de 400 estações**



## C) BOAS PRÁTICAS

### Melhor Mobilidade, Menos Tráfego

O **Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Lyon** combinou uma **série de objetivos** - incluindo a **redução do tráfego** automóvel, o desenvolvimento do **transporte público**, o estímulo à locomoção de **bicicleta** e **a pé**, a redução do número de acidentes e da poluição - além de promover a **igualdade social** e a **redistribuição do espaço** urbano.

Cidade: Lyon  
País: França  
População: 1.7 milhões



Implantação do **Lyon Vélo'v**  
(sistema de bicicletas de livre acesso)

A **inserção de Tramways**, nas ruas com **trânsito intenso**, apresentou-se como alternativa para a **renovação de áreas** urbanas degradadas, a **redução o tráfego** rodoviário e a **devolução do espaço público** aos ciclistas e pedestres





## C) BOAS PRÁTICAS

### Melhor Mobilidade, Menos Tráfego

**Bogotá** se tornou uma cidade mais segura e saudável com maior integração social e econômica pela viabilização do **transporte sustentável**. Foi contruída uma grande rede de **ciclovias**, que se estende por toda a cidade. E há, também, o **TransMilenio**, um sistema rápido e acessível de ônibus, que conta com numerosas estações.



Cidade: Bogotá  
País: Colômbia  
População: 7 milhões

### Programa “**Domingo sem Carro**”\*

\*vias públicas como parques abertos para a prática de esportes e lazer

### **Redução de 40% do tráfego** de automóveis

#### **Ciclovias:**

- 2010: **366,23 km** de ciclovias exclusivas
- Aumento de 5 vezes no uso de bicicletas
- Bicicletas como meio de transporte em 54% das casas

#### **TransMilenio:**

- Operação de **84 km** de via troncal
- 2010: **114 estações** em operação



## C) BOAS PRÁTICAS

### Melhor Mobilidade, Menos Tráfego

**Copenhague** é conhecida por sua cultura da bicicleta, meio de transporte que é bastante inserido na rotina da cidade. A cidade reconhece sua importância desde o início do século passado, tem o objetivo de ser considerada a melhor cidade do mundo para ciclistas em 2015. Para que isso se concretize, a cidade elaborou políticas, planos, programas e projetos que incentivaram o uso de bicicletas nos últimos anos.



Cidade: Copenhague  
País: Dinamarca  
População: 530 mil

**67% das viagens são feitas: a pé, de bicicleta ou de transporte público**

50% dos moradores utilizam a bicicleta para viagens casa-trabalho ou casa-escola

Em 2010:

**346 km de ciclovias (0,64m/hab)**

**23 km de ciclofaixas (0,04m/hab)**

**42 km de ciclovias verdes (0,08m/hab)**



## C) BOAS PRÁTICAS

### Melhor Mobilidade, Menos Tráfego

**Sevilla** inseriu um sistema alternativo de transporte.

Foi implantada uma **infraestrutura de ciclovias nas grandes ruas e avenidas**, onde a diferença de velocidade entre veículo motorizado e bicicleta é considerável. Em **áreas residenciais** e ruas do **centro histórico** tem se adotado por uma **política de coexistência** nas vias, com a **diminuição da velocidade dos veículos** motorizados.



Cidade: Sevilla  
País: Espanha  
População: 703 mil

Foi criado, também, um **serviço público de bicicletas** pioneiro na Espanha, o SEVICI.

Aproximadamente 20% das viagens de bicicleta são feitas com bicicletas do SEVICI

Entre 2006 e 2008, **teve um aumento de 670% no uso diário da bicicleta**



# PROGRAMA CIDADES SUSTENTÁVEIS

## Realização



Rede Social Brasileira  
por Cidades Justas e  
Sustentáveis

INSTITUTO  
ETHOS

AVINA



## Apoio

## Apoio de mídia



## Parceiros



## Patrocinadores





PROGRAMA  
CIDADES  
SUSTENTÁVEIS

### ***SAIBA COMO VOCÊ PODE APOIAR, PARTICIPAR E DIVULGAR***

Todos(as) – cidadãos, empresas, mídia e poder público – podem participar do Programa Cidades Sustentáveis e ajudar a comprometer o maior número de partidos políticos, candidatos(as) e prefeitos(as) com o desenvolvimento urbano sustentável. Para isso, é importante que eles assinem a Carta Compromisso.


Promova o lançamento do Programa Cidades Sustentáveis na sua cidade, a partir de eventos, debates com candidatos sobre o tema, divulgando a campanha “Eu Voto Sustentável”.

Você também pode estimular seus familiares, amigos e colegas de trabalho a valorizarem a iniciativa e votarem em candidatos comprometidos com o Programa Cidades Sustentáveis.

Acompanhe o Programa Cidades Sustentáveis nas redes sociais e na mídia.



As informações completas com dicas e sugestões de participação estão no endereço [www.cidadessustentaveis.org.br/participacao](http://www.cidadessustentaveis.org.br/participacao). Lá você encontra também todos os materiais de divulgação ([www.cidadessustentaveis.org.br/divulgacao](http://www.cidadessustentaveis.org.br/divulgacao)).

 **Mobilize, compartilhe e divulgue!**

[www.cidadessustentaveis.org.br](http://www.cidadessustentaveis.org.br)



PROGRAMA  
**CIDADES  
SUSTENTÁVEIS**



[www.cidadessustentaveis.org.br/facebook](http://www.cidadessustentaveis.org.br/facebook)



[www.cidadessustentaveis.org.br/googlemais](http://www.cidadessustentaveis.org.br/googlemais)



[www.cidadessustentaveis.org.br/twitter](http://www.cidadessustentaveis.org.br/twitter)



[www.cidadessustentaveis.org.br/youtube](http://www.cidadessustentaveis.org.br/youtube)

[www.cidadessustentaveis.org.br](http://www.cidadessustentaveis.org.br)



PROGRAMA  
**CIDADES  
SUSTENTÁVEIS**

Contato

[contato@cidadessustentaveis.org.br](mailto:contato@cidadessustentaveis.org.br)

Telefone: (11) 3894-2400

**Maurício Broinizi Pereira**

[mauricio@isps.org.br](mailto:mauricio@isps.org.br)

**[www.cidadessustentaveis.org.br](http://www.cidadessustentaveis.org.br)**

[www.sustainablecities.org.br](http://www.sustainablecities.org.br)

[www.ciudadessustentables.com](http://www.ciudadessustentables.com)

[www.cidadessustentaveis.org.br](http://www.cidadessustentaveis.org.br)