CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Gabinete do Vereador Antonio Goulart

Ofício nº **257** /2014-AG.
51° GV

São Paulo, 09 de abril de 2014.

PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO – MOBILIDADE UBANA
TRANSPORTE COLETIVO POR FRETAMENTO

Nobre Relator.

Com os meus cordiais cumprimentos, consulto V. Exa. sobre o tratamento a ser dado ao transporte coletivo por fretamento, no Plano Diretor em análise, tendo em vista as considerações do Transfretur que seguem em anexo.

O assunto foi encaminhado no ano passado à consideração da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, segundo informa o Sindicato interessado, na expectativa de que o transporte coletivo de passageiros por fretamento constasse do substitutivo oferecido pela Relatoria como sistema específico à exemplo do hidroviário, cicloviário etc , o que não ocorreu.

Atenciosamente,
ANTONIO GOULART
VEREADOR
psd

AG/ncs - RAP 15.920-G

Ao Excelentíssimo Senhor Vereador **Nabil Bonduki**
Relator do Projeto de Lei nº 688/13 - Plano Diretor
Em mãos.

C/C : Vereador José Police Neto – Líder do PSD

TRANSFRETUR

PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO

Propostas Setor de Transporte de Passageiros Coletivo Privado

Considerações iniciais:

1. O serviço de transporte de passageiros é um instrumento de desenvolvimento urbano e de integração entre os cidadãos; de distribuição de renda, de acesso a serviços diversos; de educação; de acesso a cultura e ao lazer e da formação cidadã de cada um dos indivíduos, desde que seja, acessível, de qualidade e que possibilite a todos alternativas e opções de tipos de deslocamentos.

2. Não se discute a prioridade ao *transporte coletivo público* este deve receber dedicação maior dos poderes públicos não só em regulação, em operação, como em recursos. É papel do poder público oferecer à população um transporte de passageiros digno e eficiente.

3. Fora do transporte coletivo não há salvação. O crescimento e incentivo ao transporte individual somente gerarão maior ineficiência ao transporte coletivo.

4. São Paulo é uma das maiores cidades do mundo com 11 milhões de habitantes e um PIP *per capta* invejável. Como várias cidades, sua população tem raízes de várias partes do mundo que confirmam que a diversidade é uma das suas principais características.

Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros Por Fretamento e Para Turismo de São Paulo e Região
Rua Marquês de Itú, nº 95-1º andar – cjs. A/B, Vila Buarque - São Paulo – SP – CEP 01223-001.
Fone: (0**11) 3331-8022 – Fax: (0**11) 3331-8766 – E-mail: sxtetur.sp@transfretur.org.br
Site: www.transfretur.org.br
Filiado a FRESP

TRANSFRETUR

5. Numa cidade complexa como São Paulo existem várias necessidades de transporte de passageiros, muitas delas, são e devem ser atendidas pelo transporte coletivo público, daí vem sua prioridade inquestionável.

   Entretanto, outras necessidades diversas não precisam ser atendidas pelo serviço público, mas podem ser pelo serviço de *transporte coletivo privado*, conhecido por popularmente por fretamento.

6. Cerca de 1.200 empresas de todos os setores da economia e localizadas em toda a Região Metropolitana de São Paulo contratam este serviço pagando mais caro do que o transporte coletivo público. Fazem isso por vários motivos que podem ser resumidos em necessidades e exigências diferentes das oferecidas do coletivo público. Necessidade e exigências diferentes que o *transporte coletivo privado* pode oferecer.

7. Chegando ao cidadão, suas necessidades não atendidas ele utilizará o próprio veículo ou buscará outras alternativas nada coletivas. O serviço de fretamento é coletivo e, de acordo com a última pesquisa O/D é uma realidade para 340.000 viagens por dia na Região Metropolitana de São Paulo.

8. Não se trata unicamente do número de viagens, mas sim da capacidade do sistema de retirar carros das vias públicas oferecendo um serviço diferente. Esta é sua vocação. O serviço de transporte coletivo privado organizado, o Fretamento, pode atender a demanda não atendida sem provocar conflito com o transporte público retirando carros das ruas.

9. Baseado em regras claras e com foco no cidadão que se utiliza do transporte individual é possível atender a uma demanda que não é prioridade para o serviço coletivo público.

10. O serviço de transporte de passageiro por Fretamento é, dos serviços coletivos, o que mais se aproxima das "supostas" qualidades do automóvel.

11. Esta aptidão de atender outras necessidades de transporte é uma característica única do serviço coletivo privado, que exerce papel importante e significativo na economia de nossa cidade, tanto o é que a Lei Federal 12.587/12 que estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana prevê em seu Artigo 11 que o serviço coletivo privado é parte integrante desta política:

> *"Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei."*

12. Se a lei maior aborda a importância e inclui o serviço de transporte de passageiros coletivo privado na Política Nacional de Mobilidade Urbana o nosso Plano Diretor Estratégico não pode se omitir, mesmo sob o argumento de garantir a prioridade ao transporte coletivo público. Mais uma vez, esta não é uma premissa a ser discutida, mas reafirmada: a prioridade é o transporte coletivo público, mas o coletivo privado deve ser considerado, estudado, aprimorado e ter sua importância também em destaque no Plano Diretor Estratégico.

13. Chega a causar estranheza, por exemplo, que o PDE em discussão dedique uma parte, a *Seção IV – Da Estrutura do Sistema Hidroviário* a um sistema de transporte que se supõe seja coletivo, mas que é incipiente para não dizer inexistente em nossa cidade. Em contrapartida, ao serviço coletivo privado, que existe e já atende a uma parcela da população, não é dado igual tratamento.

14. Esta ausência viola o artigo 11º da Lei 12.587 transcrito acima. O serviço coletivo privado, o Fretamento, é um dos integrantes do sistema de transporte coletivo disposto no inciso II do art. 176 da proposta de PDE em discussão. Esse mesmo sistema encontra-se definido no artigo 3º da Lei Federal 12.587/12 (abaixo), portanto ele deve ser contemplado na Lei Municipal:

> *"Art. 3° **O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana** é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.*
>
> *§ 1° São modos de transporte urbano:*
> *I - **motorizados**; e*
> *II - não motorizados.*
>
> *§ 2° **Os serviços de transporte urbano são classificados**:*
>
> *I - quanto ao objeto:*
> *a) de passageiros;*
> *b) de cargas;*
> *II - quanto à característica do serviço:*
> *a) **coletivo**;*
> *b) individual;*
> *III - quanto à natureza do serviço:*
> *a) público;*
> *b) **privado**."*

15. Não basta ter uma regulamentação específica para o fretamento conforme preconiza o art. 179, I do PDE em discussão. É necessário que os princípios e diretrizes para o ordenamento do serviço de fretamento (que poderá ser feito por lei própria) estejam elencados no Plano Diretor Estratégico ora em discussão, em consonância com o que preconiza a Lei Federal 12.587/12. O Plano Estratégico somente será legal e terá sucesso na área da mobilidade se definir previamente essas diretrizes para todos os envolvidos no sistema de transporte coletivo (público e privado).

16. Alguns princípios da Lei Federal de Mobilidade (art. 5º) também não foram contemplados ao deixar de engajar o serviço de transporte coletivo privado no Plano Diretor Estratégico:

> *"Art. 5° 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."*

17. O serviço de fretamento é um forte agente de mobilidade e pode melhorar as condições da população de acesso a mobilidade. Esse é um dos objetivos da Política Nacional de Mobilidade, razão pela qual a lei do PDE deve contemplar explicitamente quais os mecanismos que devem ser favorecidos para que se atinja esse objetivo, conforme Art. 7º da Lei 12.587/12:

> *"Art. 7° 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."*

18. A Diretriz da Política Tarifária contemplada na Política Nacional de Mobilidade determina em seu artigo 8º a integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades o que também não foi contemplado no Plano Diretor Estratégico em discussão:

> *"Art. 8° A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:*
> *I - promoção da equidade no acesso aos serviços;*
> *II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;*

III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;
IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;
V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;
VI - modicidade da tarifa para o usuário;
VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;
VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; e
IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo."

Inserir no Plano Diretor Estratégico o serviço de transporte de passageiros coletivo privado é oferecer a população alternativa de transporte sem qualquer ônus para o poder público.

A seguir nossas propostas (destacadas em vermelho) para o Plano Diretor Estratégico.

Na expectativa de sermos atendidos, desde já agradecemos.

Jorge Miguel dos Santos
Diretor Executivo

Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros Por Fretamento e Para Turismo de São Paulo e Região
Rua Marquês de Itú, nº 95-1º andar – cjs. A/B, Vila Buarque - São Paulo – SP – CEP 01223-001.
Fone: (0**11) 3331-8022 – Fax: (0**11) 3331-8766 – E-mail: secretaria@transfretur.org.br
Site: www.transfretur.org.br
Filiado a FRESP

Estruturação urbana e mobilidade: sistema de mobilidade e suas ações prioritárias (artigos 175 a 199) (artigos 175 a 199)

Capítulo V – Da Estruturação do Sistema de Mobilidade

Art. 175. O sistema de mobilidade é definido pelo conjunto de serviços, equipamentos, infraestruturas e instalações operacionais necessárias à ampla mobilidade de pessoas e deslocamento de cargas pelo território municipal.

Art. 176. São componentes do Sistema de Mobilidade:

I – sistema viário;
II – sistemas de transporte coletivo;
O transporte de passageiros por fretamento é um sistema de transporte coletivo de passageiros o que difere é sua natureza que é privada.
III – sistema de circulação de pedestres;
IV – sistema cicloviário;
V – sistema hidroviário;
VI – sistema de abastecimento e logística.

Seção I – Da Estruturação do Sistema Viário

Art. 177. O sistema viário é definido pelo conjunto de infraestruturas necessárias para a circulação de pessoas e cargas.

Art. 178. São componentes do Sistema Viário:

§ 1º. As vias estruturais, classificadas em 3 (três) níveis, conforme Mapa n. 09 anexo:
I – as vias de nível 1 (N1) são aquelas utilizadas como ligação entre o Município de São Paulo, os demais municípios do Estado de São Paulo e demais estados da Federação;
II – as vias de nível 2 (N2) são aquelas não incluídas no nível anterior utilizadas como ligação entre os municípios da Região Metropolitana de São Paulo e com as vias de nível 1;
III – as vias de nível 3 (N3) são aquelas não incluídas nos níveis anteriores utilizadas como ligação entre distritos, bairros e centralidades do Município de São Paulo.
§ 2º. As vias não estruturais, classificadas como:
I – coletoras, com função de ligação entre as vias locais e as vias estruturais;
II – locais, com função predominante de proporcionar o acesso aos imóveis lindeiros, não classificadas como coletoras ou estruturais;
III – ciclovias;
IV – de circulação de pedestres.

§ 3º. As vias que vierem a ser abertas ou que forem objeto de alargamento pelo Poder Público a partir da vigência desta lei poderão ser classificadas pela Câmara Técnica de Legislação Urbanística – CTLU, após análise da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET.

Art. 179. O Município regulamentará através de instrumentos específicos:

I – a circulação e o estacionamento de veículos privados e de transporte fretado nas vias;
II – o serviço de táxis;
III – o serviços de motofrete;
IV – a abertura de rotas de ciclismo e similares;
V – a circulação e presença de cargas perigosas;
VI – a utilização e manutenção dos passeios públicos e das vias de pedestres;
VII – a instalação de mobiliário urbano nos passeios públicos e vias de pedestres;
VIII – a realização de atividades e a implantação e funcionamento de estabelecimentos geradores de tráfego, por transporte coletivo ou individual, de pessoas ou de cargas.

§ 1º. O estacionamento de veículos e a implantação de pontos de táxi somente serão permitidos nas vias locais, coletoras e nas vias estruturais de Nível 3, desde que:

I – seja respeitada a prioridade para o transporte público coletivo **e privado coletivo** para a fluidez de tráfego geral registrado no uso das vias coletoras e estruturais de Nível 3;
II – seja garantida a segurança e o acesso das pessoas aos lotes lindeiros.

§ 2º. Ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas e bicicletários somente poderão utilizar-se das vias estruturais quando consideradas as condições de segurança necessárias em função da velocidade e volume de tráfego de cada via.

§ 3º. O passeio, como parte integrante da via pública, e as vias de pedestre destinam-se exclusivamente à circulação dos pedestres.

§ 4º. A orientação do tráfego de passagem somente será permitida nas vias coletoras e estruturais.

Art. 180. A instalação, reforma e ampliação de aeródromos e heliportos ficará condicionada à apresentação de Estudo e Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA.
Parágrafo único. A instalação e operação de helipontos fica condicionada à apresentação do Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança – EIV-RIV.

Art. 181. O Município buscará alternativas para a desativação da aviação de asa fixa no Campo de Marte.

Seção II – Da Estruturação do Sistema de Transporte Público Coletivo

Art. 182. O sistema de transporte público coletivo é composto pelo conjunto de modos e serviços que realizam o serviço de transporte de passageiros acessível a toda a população, com itinerários e preços fixados pelo poder público.

Art. 183. São componentes do Sistema de Transporte Público Coletivo:

I – veículos que realizam o serviço de transporte público coletivo;
II – estações, pontos de parada e terminais de integração e transbordo;
III – vias, segregadas ou não;
IV – pátios de manutenção e estacionamento;
V – instalações e edificações de apoio ao sistema.

O Plano Diretor Estratégico considera a Estruturação do Sistema Hidroviário, mas não o Sistema de Transporte Coletivo Privado de passageiros, daí a sugestão:

Seção II a – Da Estruturação do Sistema de Transporte Coletivo Privado

Art. 182a. O sistema de transporte coletivo privado é composto pelo conjunto de modos e serviços que realizam o serviço de transporte de passageiros não aberto ao público, sem fixação de itinerários e preços pelo poder público.

Art. 183. São componentes do Sistema de Transporte Coletivo Privado:

I – veículos que realizam o serviço de transporte coletivo privado;
II – estações, pontos de parada e terminais de integração e transbordo autorizados;
III – vias, não segregadas ou segregadas autorizadas;
IV – pátios de manutenção e estacionamento;
V – instalações e edificações de apoio ao sistema.

Seção III – Da Estruturação do Sistema Cicloviário

Art. 184. O sistema cicloviário é caracterizado por um sistema de mobilidade não motorizado e definido pelo conjunto de infraestruturas necessárias para a circulação segura dos ciclistas e incentivo ao uso da bicicleta.

Art. 185. São componentes do sistema cicloviário:

I – ciclovias;
II – ciclofaixas
III – ciclorotas;

IV – bicicletários e demais equipamentos urbanos de suporte.

Seção IV – Da Estruturação do Sistema Hidroviário

Art. 186. O Sistema Hidroviário é definido pelo conjunto de componentes necessários para realização do serviço de transporte de cargas e passageiros por vias navegáveis.

Art. 187. São componentes do Sistema Hidroviário:
I – canais e lagos navegáveis;
II – barragens móveis e eclusas;

III – portos fluviais e lacustres e terminais de integração e transbordo;
IV – orla dos canais e lagos navegáveis;
V – embarcações;
VI – instalações e edificações de apoio ao sistema.

Seção V – Da Estruturação do Sistema de Abastecimento e Logística

Art. 188. O Sistema de Abastecimento e Logística é composto pelo conjunto de sistemas, instalações e equipamentos que dão suporte ao transporte, armazenamento e distribuição, associado a iniciativas públicas e privadas de gestão dos fluxos de cargas.

Art. 189. São componentes do Sistema Abastecimento e Logística:

I – sistema viário de interesse do transporte de carga;
II – vias e sistemas exclusivos de distribuição de cargas, incluindo dutovias e ferrovias segregadas;
III – plataformas e terminais logísticos;
IV – centros de armazenamento, transbordo e distribuição;
V – veículos de transporte de carga;
VI – pátios de manutenção e estacionamento;
VII – instalações e edificações de apoio ao sistema.

Capítulo VI – Das Ações Prioritárias no Sistema de Mobilidade

Art. 190. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no sistema de Mobilidade devem ser orientados para os seguintes objetivos:

I – melhoria das condições de mobilidade da população, com conforto, segurança e modicidade, em especial dos grupos de baixa renda e de mobilidade reduzida;
II – melhoria das condições de circulação das cargas;
III – redução dos acidentes de trânsito, emissões de poluentes, poluição sonora e deterioração do patrimônio edificado, entre outras externalidades negativas associadas à mobilidade;

IV – aumento da participação do transporte público coletivo e não-motorizado na divisão modal;
– homogeneização das condições de macro acessibilidade entre diferentes regiões do município;
VI – redução do tempo de viagem dos munícipes.

Art. 191. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no sistema de Mobilidade devem ser orientados segundo as seguintes diretrizes:

I – priorizar o transporte público coletivo, **privado coletivo** e os modos não motorizados em relação aos meios individuais motorizados;
II – complementar, ajustar e melhorar o sistema viário estrutural;
III – complementar, ajustar e melhorar o sistema de transporte público coletivo;
IIIa – complementar, ajustar e melhorar o sistema de transporte privado coletivo;
IV – complementar, ajustar e melhorar o sistema cicloviário;
V – promover o maior aproveitamento em áreas com boa oferta de transporte público coletivo por meio da sua articulação com a regulação do uso e ocupação do solo;
VI – promover o uso mais eficiente dos meios de transporte com o incentivo das tecnologias de menor impacto ambiental;
VII – elevar o patamar tecnológico e melhorar os desempenhos técnicos e operacionais do sistema de transporte público coletivo;
VIII – promover ampla participação de setores da sociedade civil em todas as fases do planejamento e gestão da mobilidade urbana;
IX – diminuir o desequilíbrio existente na apropriação do espaço utilizado para a mobilidade urbana entre as diferentes classes sociais, favorecendo os modos coletivos que atendam a maioria da população, sobretudo os extratos populacionais mais vulneráveis;
X – promover integração física, operacional e tarifária dos diferentes modos de transporte que operam no Município, reforçando o caráter de rede única com alcance metropolitano e macrometropolitano;
XI – adaptar o sistema viário de maneira a considerar os modos de transporte público coletivo e não motorizados, bem como as diferentes configurações urbanas do entorno;
XII – aumentar a confiabilidade, conforto, segurança e qualidade dos veículos empregados no sistema de transporte público coletivo;
XIII – melhorar as condições de circulação dos veículos do sistema de transporte público coletivo, com aumento da velocidade;
XIV – promover a integração entre os sistemas de transporte público coletivo, **privado coletivo** e os não motorizados;
XV – articular as diferentes políticas e ações, abrangendo os três entes federados e seus respectivos órgãos técnicos;
XVI – melhoria da ligação das áreas periféricas com os diversos subcentros do Município;
XVII – promover os modos não motorizados como meio de transporte urbano, em especial o uso de bicicletas;
XVIII – estabelecer instrumentos de controle da oferta de vagas de estacionamento em áreas públicas e privadas;

XIX – melhoria do sistema de abastecimento e logística, de modo a aumentar a sua eficiência, reduzindo custos e tempos.

Seção I – Do Plano Municipal de Mobilidade Urbana

Art. 192. A Prefeitura elaborará o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, de acordo com os prazos e determinações estabelecidas pela legislação federal que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, bem como dos objetivos e diretrizes dos artigos 190 e 191 desta lei.
Parágrafo único. O Plano Municipal de Mobilidade Urbana é uma ação prioritária do Sistema de Mobilidade e deverá conter, no mínimo:

I – análise sobre as condições de acessibilidade e mobilidade existentes no Município e na metrópole a fim de identificar os diferentes tipos de demandas urbanas, sociais, econômicas e ambientais que deverão nortear a formulação das propostas;
II – ações para a ampliação e aprimoramento do sistema de transporte público coletivo no Município, considerando todos os seus componentes: infraestrutura viária, terminais e estações, sistemas de monitoramento remoto, material rodante, entre outros;
III – modelo institucional para o planejamento da mobilidade, promovendo maior integração entre as esferas municipal e estadual, tanto no âmbito da formulação de políticas setoriais como na esfera do desenvolvimento técnico dos trabalhos;
IV – programa para o gerenciamento dos estacionamentos no Município com controle de estacionamento nas vias públicas, limitação de estacionamentos nas áreas centrais, implantação de estacionamentos públicos associados com o sistema de transporte público coletivo, centralidades urbanas e rodovias;
V – estratégias tarifárias para melhorar as condições de mobilidade da população, em especial de baixa renda;
VI – ações para garantir a acessibilidade universal aos serviços, equipamentos e infraestruturas de transporte público coletivo com adequações das calçadas, travessias e acessos às edificações;
VII – intervenções para complementação, adequação e melhoria do sistema viário estrutural necessárias para favorecer a circulação de transportes coletivos e promover ligações mais eficientes entre os bairros e centralidades;
VIII – sistema de monitoramento integrado e remoto dos componentes do sistema mobilidade urbana;
IX – estratégias para a configuração do sistema de circulação de carga no Município, abrangendo as esferas de gestão, regulamentação e infraestrutura e definição do sistema viário de interesse do transporte de carga;
X – intervenções para a implantação do sistema cicloviário integrado ao sistema de transporte público coletivo de alta e média capacidade;
XI – ações para implantação de políticas de controle de modos poluentes e menos eficientes de transporte;
XII – identificação do o sistema viário de interesse do transporte público coletivo **e do privado coletivo**.

Seção II – Das Ações Prioritárias no Sistema Viário

Art. 193. As ações prioritárias no sistema de Viário, conforme Mapa n. 10 anexo, são:

I – complementar as vias estruturais do Município;
II – implantar ajustes pontuais nas vias estruturais do Município;
III – alargar e melhorar as vias estruturais do Município;
IV – modernizar a rede semafórica, considerando o enterramento das redes aéreas, e aprimorar a sinalização vertical e horizontal em todo o Sistema Viário;
V – padronizar, readequar e garantir acessibilidade dos passeios públicos em rotas com maior trânsito de pedestres.
§ 1°. O sistema viário estrutural e não estrutural poderá receber adaptações que promovam o compartilhamento adequado do espaço das vias entre diferentes modos de circulação, motorizados e não motorizados, garantidas as condições de segurança.
§ 2°. Nas vias do sistema viário estrutural, existente ou planejado, dotadas de 3 (três) ou mais faixas de rolamento na mesma pista, 1 (uma) faixa deverá ser destinada para a circulação exclusiva de transporte público coletivo.
§ 3°. Os melhoramentos viários referentes ao Apoio Norte e ao Apoio Sul à Marginal do Rio Tietê deverão priorizar a instalação de rede de transporte público coletivo de alta ou média capacidade.

Seção III – Das Ações Prioritárias no Sistema de Transporte Público Coletivo

Art. 194. As ações prioritárias no sistema de transporte público coletivo são:

I – implantar novos corredores, conforme Mapa n. 11, incluindo:
a) viabilização de estrutura viária adequada em eixos de transporte ou em vias que concentrem linhas de ônibus;
b) execução de obras em toda a extensão dos eixos selecionados com vistas à ampliação da capacidade nas interseções semaforizadas e das vias com faixas segregadas ou exclusivas;
c) elaboração de planos semafóricos e de comunicação com controladores para viabilizar a fluidez no trânsito com priorização para o transporte público coletivo;
d) elaboração de projeto operacional adequando a oferta dos corredores à demanda social e urbana;
II – implantar terminais, estações de transferência e conexões, preferencialmente, nas localizações que:
a) apresentarem os maiores volumes de transferência entre linhas nos horários de pico;
b) tiverem cruzamentos significativos entre corredores de ônibus existentes ou a implantar;
c) forem mais adequadas para a otimização do desempenho operacional do corredor;
III – requalificar corredores, terminais e estações de transferência de ônibus municipais existentes, incluindo:
a) ações de restauração, operação e melhoria do desempenho das infraestruturas existentes;
b) adequação à demanda por meio de incremento na capacidade de transporte;