

PIU TERMINAL CAMPO LIMPO

Autor	Opinião	Proposta	Contribuição	Justificativa	Trecho Comentado	Resposta São Paulo Urbanismo
Marilia Ventura	concordo-com-ressalvas	alteracao	Os terminais de ônibus devem considerar na concepção tecnologias sustentáveis de construção e de eficiência energética e utilização de água. Assim como a exploração comercial de seu terreno e entorno, deve exigir das construções a eficiência energética tal como geração própria de energia elétrica e térmica através das tecnologias existentes no mercado como a cogeração de energia, energia solar, climatização de ambientes a gás natural, aquecimento de água (cont...)	(...) através da combinação solar-gás natural, tratamento de água e esgoto. JUSTIFICATIVA: Oportunidade de contribuição ambiental do terminal e seu entorno com o aproveitamento da Intervenção Urbanística proposta, transformando o espaço em ilhas de sustentabilidade ao trazer o uso eficiente de água e energia, capaz de auxiliar a cidade no processo de transformação ambiental tão necessário atualmente.	Motivação	Parâmetros de eficiência energética, assim como demais parâmetros de sustentabilidade das edificações, poderão ser exigidos dos empreendimentos que venham resultar das concessões efetivadas através da Lei 16.211/2015.

PIU TERMINAL CAPELINHA

Autor	Opinião	Proposta	Contribuição	Justificativa	Trecho Comentado	Resposta São Paulo Urbanismo
Ana Paula Carvalho	concordo-com-ressalvas	alteracao	Os terminais de ônibus devem considerar na concepção tecnologias sustentáveis de construção e de eficiência energética e utilização de água. Assim como a exploração comercial de seu terreno e entorno, deve exigir das construções a eficiência energética tal como geração própria de energia elétrica e térmica através das tecnologias existentes no mercado como a cogeração de energia, energia solar, climatização de ambientes a gás natural, aquecimento de água através da combinação solar-gás natural,	Oportunidade de contribuição ambiental do terminal e seu entorno com o aproveitamento da Intervenção Urbanística proposta, transformando o espaço em Ilhas de Sustentabilidade ao trazer o uso eficiente de água e energia, capaz de auxiliar a cidade no processo de transformação ambiental tão necessário atualmente.	Motivação	Parâmetros de eficiência energética, assim como demais parâmetros de sustentabilidade das edificações, poderão ser exigidos dos empreendimentos que venham resultar das concessões efetivadas através da Lei 16.211/2015 .

PIU TERMINAL PRINCESA ISABEL

Autor	Opinião	Proposta	Contribuição	Justificativa	Trecho Comentado	Resposta São Paulo Urbanismo
Lucian De Paula	concordo	alteração do regramento urbanístico		Em estímulo ao adensamento na área, o Coeficiente Mínimo de Aproveitamento em toda a área do PIU deveria ser 3. E deveria haver acréscimo de pelo menos 50% no Coeficiente de Aproveitamento Máximo caso essa área fosse destinada para HIS ou programa de Aluguel Social	Quadro normativo	Os Projetos de Intervenção Urbana desenvolvidos no âmbito das concessões regidas pela Lei 16.211/2015 deverão, em princípio, observar os parâmetros de parcelamento, uso e ocupação do solo previstos na lei de Zoneamento, bem como demais regramentos estabelecidos na legislação urbanística vigente. Nesse cenário, são passíveis de aplicação benefícios urbanísticos já previstos em lei. O Quadro 2 da Lei 16.050/2014, que instituiu o Plano Diretor Estratégico vigente, autoriza o aumento do coeficiente de aproveitamento máximo para empreendimentos de habitação de interesse social (EHIS) e empreendimentos de habitação de mercado popular (EHMP) quando situados em ZEU, ou seja, acréscimo de 50% no CA de EHIS e de 25% no de EHMP. É importante destacar que a orientação jurídica da Procuradoria Geral do Município assentou que a intervenção urbanística no entorno dos terminais não pode se confundir com a exploração dos imóveis dos terminais de ônibus. De acordo com a Lei Municipal nº 16.402, de 22 de março de 2016, e o Decreto nº 57.378, de 13 de outubro de 2016, os terminais classificam-se na subcategoria de uso INFRA-1, devendo ser consideradas, portanto, as disposições pertinentes a tal classificação na lei e regumanetação vigentes, ou em outros normativos que venham a substituí-las.
Juliana Tiemi Tamanaha	concordo-com-ressalvas	amplicação do Programa de Interesse Público	No Caderno de Referência, na parte do Programa de Intervenção precisa melhorar muito. Incluir: alargamento das calçadas, medidas de desenho urbano para acalmamento de tráfego, redução da velocidade máxima para 30 km/h no entorno imediato do terminal, plano de arborização por TODA a área (não somente algumas ruas, compatibilizado com outras intervenções da infraestrutura verde do município), estudo de fluxos de pedestres para embasar o alargamento das calçadas.	Há uma proposta ousada de captação de recurso privado através da construção no entorno do Terminal, mas a proposta que rebate em melhorias de interesse público é muito pequena. O alto tráfego de pedestres no entorno de terminais de ônibus requer melhores condições nas calçadas e isto não vai impactar negativamente no empreendimento, já que qualquer negócio que se abra no entorno dependerá do terminal.	Quadro normativo	As condições para a implementação dos parâmetros de acessibilidade de pedestres e de circulação veicular no entorno dos terminais, referentes às disposições contidas no Código de Obras e Edificações (Lei n. 16.642/2017) e na Lei Federal n. 13.146/2015, serão estudadas em detalhe nas etapas subsequentes de desenvolvimento dos projetos.

PIU TERMINAL PRINCESA ISABEL

Autor	Opinião	Proposta	Contribuição	Justificativa	Trecho Comentado	Resposta São Paulo Urbanismo
Lucian De Paula	concordo	alteração do regramento urbanístico		Visando racionalização da infraestrutura viária, evitando a sobrecarga, propõe-se a cobrança de Outorga Onerosa, no mesmo valor cobrado para o lote, para a construção do metro quadrado dedicado à vaga de estacionamento de carros, excetuando vagas de deficiente físico. A região central deve ter total prioridade da mobilidade ativa e do transporte coletivo, e ativamente desincentivar a utilização do carro particular individual.	Quadro normativo	Os Projetos de Intervenção Urbana desenvolvidos no âmbito das concessões regidas pela Lei 16.211/2015 deverão, em princípio, observar os parâmetros de parcelamento, uso e ocupação do solo previstos na lei de Zoneamento, bem como demais regramentos estabelecidos na legislação urbanística vigente. Nesse cenário, sobre este tema em particular, as condições de oferta de vagas de garagem em empreendimentos privados são disciplinadas pela Lei 16.402/2016, que trata do Parcelamento, Uso e ocupação do solo no Município de São Paulo, e na Lei nº 16.642 de 09 de maio de 2017, o Código de Obras e Edificações do Município de São Paulo.
Lucian De Paula	concordo	subsídios para elaboração do PIU		Além do DOT é preciso reforçar o seguimento da lei nº 12.587/2012, a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que estabelece claramente que a prioridade da mobilidade ativa nas intervenções do território, seguida pelo transporte coletivo, em detrimento do transporte individual motorizado que deve ser desincentivado. Os mesmos princípios são reforçados pelo PlanMobSP/2015 e nenhuma das duas legislações é citada no PIU como ordenador da intervenção.	Motivação	A elaboração dos PIUs para o entorno dos terminais de ônibus, nos termos do Artigo 6º da Lei nº 16.211/2015 que rege a concessão desse equipamento à iniciativa privada, está pautada por diretrizes e prioridades estabelecidas na Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014 (Plano Diretor Estratégico), tendo por objetivo: I - a elevação da qualidade do ambiente urbano, por meio da preservação dos recursos naturais e da proteção do patrimônio histórico, artístico, cultural, urbanístico, arqueológico e paisagístico; II - a racionalização do uso da infraestrutura instalada, em particular a do sistema viário e de transportes, evitando sua sobrecarga ou ociosidade; III - a promoção da eficiência, em termos sociais, ambientais, urbanísticos e econômicos, dos investimentos; IV - o estímulo ao adensamento de áreas já dotadas de serviços, infraestrutura e equipamentos, de forma a otimizar o aproveitamento da capacidade instalada e reduzir custos; V - a adequação da urbanização às necessidades decorrentes de novas tecnologias e modos de vida. Tais objetivos convergem com os princípios expressos dos instrumentos destacados na manifestação.
Juliana Tiemi Tamanaha	concordo-com-ressalvas	esclarecimentos	Na verdade é uma questão: a intervenção da concessionária no raio de 600m será mediante desapropriação/desafetação? Que tipo de mecanismo viabilizará este empreendimento associado? Há respaldo legal?	Até hoje não se conseguiu fazer isso em estações de metrô. A prefeitura vai conseguir?	Quadro normativo	Ao final do processo de desenvolvimento do Projeto de Intervenção Urbana, a municipalidade terá um plano urbanístico integrado para área, pactuado com a população, onde, eventualmente, estarão identificados imóveis passíveis de melhor aproveitamento para finalidades de interesse público. A Lei 16.211/2015, em sua redação atual, prevê intervenções no âmbito de 600 m de raio dos terminais de ônibus como ônus da concessão, ou seja, como possíveis obrigações a serem impostas às concessionárias. Como consequência, o parceiro privado apenas poderá obter receitas da exploração do terreno onde está localizado o terminal. A exploração de imóveis no entorno do equipamento está condicionada à aprovação do PL 367/2017, que altera a Lei 16.211/2015. Caso o projeto de lei venha a ser aprovado, os imóveis no entorno a serem explorados pelos futuros concessionários serão indicados previamente à contratação.
Vanessa Silva	concordo	esclarecimentos		Segurança e logística do terminal será de total responsabilidade da empresa vencedora?	Objeto	Conforme previsto na Lei 16.211/2015, caberá à futura concessionária "realizar a exploração, administração, manutenção e conservação de terminais de ônibus". A atividade de vigilância, por se caracterizar como um serviço de conservação do terminal, será prevista no contrato de concessão como uma das responsabilidades da futura concessionária. Quanto à operação do terminal, serão avaliados quais dos serviços assim classificados continuarão sob gestão da SPTrans, e quais, por se caracterizarem como serviços de apoio à operação, serão atribuídos como responsabilidade da futura concessionária. Os deveres e responsabilidades da futura concessionária serão definidos em detalhes no caderno de encargos anexo ao edital de licitação.

PIU TERMINAL PRINCESA ISABEL

Autor	Opinião	Proposta	Contribuição	Justificativa	Trecho Comentado	Resposta São Paulo Urbanismo
Vanessa Silva	concordo	esclarecimentos		Para agregar receita ao terminal poderá ser cobrada alguma taxa das empresas que operam dentro do terminal?	Motivação	Conforme estabelece a Lei 16.211/2015, a concessionária não poderá cobrar qualquer espécie de tarifa, preço público e/ou taxa de embarque/desembarque dos usuários, dos passageiros dos terminais ou das empresas concessionárias do serviço público de transporte de passageiros por ônibus do Município de São Paulo.
Vanessa Silva	concordo	esclarecimentos		1-Para mudança na rede estrutural de transporte, haverá mudanças de linhas de ônibus na região? 2- Atualmente o entorno deste terminal enfrenta gargalos e problemas de sinalização, haverá um trabalho conjunto com a CET para melhoria de fluxo no entorno?	Perímetro de adesão do PIU Terminal Princesa Isabel	Eventuais alterações de linhas de ônibus são da competência da São Paulo Transporte, para fins de implantação do PlanMobSP/2015. O desenvolvimento do PIU específico de cada terminal contará com equipe intersecretarial da Prefeitura, integrada também por técnicos da CET.
Centro Gaspar Garcia de Direitos Humanos Ciclocidade Cidadeapé Greenpeace Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor - Idec Instituto de Arquitetos do Brasil - São Paulo (IABsp) Instituto Pólis LabCidade (USP) Napplac (USP)		complementação do programa de interesse público	<p>1. Quanto ao programa de interesse público</p> <p>O conteúdo do “Programa de Interesse Público” apresentado não contempla de forma suficiente o escopo mínimo estabelecido pelo Decreto Municipal 56.901/2016, para esta a primeira fase de consulta pública, especialmente em relação ao artigo segundo, a saber: “Art. 2º Deverão preceder o processo de elaboração do PIU, no mínimo: (...)</p> <p>II – programa de interesse público da futura intervenção, considerando a sua diretriz urbanística, viabilidade da transformação, impacto ambiental ou de vizinhança esperado, possibilidade de adensamento construtivo e populacional para a área e o modo de gestão democrática da intervenção proposta.”</p> <p>Sobre a futura intervenção e suas diretrizes urbanísticas não são apresentadas informações relacionadas à “viabilidade da transformação” e o modo de gestão democrática da intervenção proposta”. Em relação ao impacto ambiental ou de vizinhança esperado, bem como possibilidade de adensamento construtivo e populacional para a área se faz necessário apresentar, em cada caso, a proposta considerando todas as informações sobre a articulação com os demais projetos colocalizados para a área e os respectivos impactos. Espera-se que dessa forma o poder público possa fornecer à consulta pública as bases necessárias para que se faça uma avaliação pública sobre as prioridades que devem constar no programa de interesse público de cada uma das propostas de projeto de intervenção urbana, uma vez que este é o objeto da consulta pública em causa.</p> <p>Tampouco foram apresentadas informações relativas a possíveis benefícios ao interesse público com a concessão do terminal, no que se refere à melhoria do serviço de transporte urbano de passageiro ou possível perda de espaço destinado ao uso das funções do terminal e, portanto, qualidade para o funcionamento da sua atividade fim. Entende-se, todavia, que esses elementos são matéria a serem objeto de análise da primeira fase da consulta pública conforme prevê o Decreto Municipal 56.901/2016.</p>			As propostas apresentadas no item Programa de Interesse Público foram transcritas dos Cadernos de Propostas dos Planos Regionais das Subprefeituras. Trata-se dos últimos estudos urbanísticos abrangentes desenvolvidos pela Prefeitura Municipal de São Paulo, consolidados em propostas de intervenção organizadas em 380 Perímetros de Ação que compõem a Rede de Estruturação Local de cada Prefeitura Regional, abrangendo os temas de habitação, saneamento, drenagem, áreas verdes, mobilidade e equipamentos sociais. Desta forma, os Planos Regionais foram o ponto de partida escolhido para a estruturação dos programas de interesse público integrantes dos Projetos de Intervenção Urbana. É importante destacar que, ao final dos estudos, todos os elementos pertinentes aos PIU de cada terminal estarão plenamente contemplados, de modo a viabilizar não só a qualificação do equipamento público, mas também a transformação urbanística do entorno, nos termos definidos em lei.

PIU TERMINAL PRINCESA ISABEL

Autor	Opinião	Proposta	Contribuição	Justificativa	Trecho Comentado	Resposta São Paulo Urbanismo
<p>Centro Gaspar Garcia de Direitos Humanos Ciclocidade Cidadeapé Greenpeace Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor - Idec Instituto de Arquitetos do Brasil - São Paulo (IABsp) Instituto Pólis LabCidade (USP) Napplac (USP)</p>		<p>esclarecimentos face alterações introduzidas pelo PL 367/2017</p>	<p>2. Quanto aos Projetos de Intervenção de Urbana (PIUs) em relação à operação dos Terminais: Pelos documentos apresentados não está claro se, caso o PL 367 seja aprovado na Câmara, haverá possibilidade de exploração econômica das áreas de abrangência dos três Projetos de Intervenção Urbana ora em consulta pública. Neste caso, entende-se que se houver o interesse público de exploração econômica das áreas de abrangência dos referidos três PIUs, a presente consulta pública deverá realizada novamente. Isso porque, na primeira fase de consulta pública é seu escopo e propósito: i) esclarecer o interesse público da exploração comercial da área; ii) caracterizar a relação entre a exploração comercial e as áreas dedicadas para tal finalidade, apontando ainda quais áreas são privadas ou públicas e com que fim cada uma delas é empregada no referente programa de interesse público do PIU; III) demonstrar como as contrapartidas do futuro concessionário, em nível de viabilidade das transformações, atendem o interesse público. Vale também destacar que caso haja qualquer processo de Manifestação de Interesse Privado-MIP com relação ao objeto destes três Terminais, que ora são apresentados como os elementos essenciais dos PIUs, sejam MIPs que tenham sido ou venham a ser apresentadas essas propostas devem ser objeto da primeira etapa de consulta pública, permitindo que a MIPs seja discutida em todos os seus termos e garantindo a isonomia do projeto, conforme trata o artigo oitavo do Decreto Municipal 56.901/2016. “Art. 8º A SP-Urbanismo poderá iniciar a elaboração de PIU a partir de requerimento apresentado por meio de Manifestação de Interesse Privado -MIP, instruído com os elementos constantes do artigo 3º, observada a realização da consulta pública de que trata o § 1º do artigo 2º, ambos deste decreto.” Em relação à operação dos Terminais falta a definição entre as funções assumidas pela futura concessionária do terminal, pelas concessionárias do transporte coletivo municipal, pela SPTrans e SPUrbanismo. Os documentos publicados até agora não mencionam as atribuições públicas de cada um dos órgãos competentes e quem será o responsável pela operação dos terminais após a concessão ou quem coordenará a operação interna: horários de saída, fiscalização das concessionárias de ônibus, pontos de embarque, entre outras funções. Também não se esclarece quem fará o planejamento da nova organização física dos terminais, plataformas, travessias de pedestres, localização dos pontos de embarque, entradas, acessos, áreas técnicas e áreas comerciais. Assim, não fica claro como ou por quem será garantido que a exploração comercial não prejudicará na operação do terminal, tampouco são apontadas quais são as áreas mínimas para garantir o bom funcionamento do terminal ou a que áreas e para quais usos deverá ser alocado o potencial construtivo adicional. Entende-se que essas matérias são objeto e escopo da primeira fase da consulta pública uma vez que trata das diretrizes básicas do programa de interesse pública da futura intervenção.</p>			<p>As disposições do PL 367/17, incluída a previsão de exploração econômica de áreas do entorno dos terminais, serão aplicáveis às futuras concessões de terminais somente se o projeto de lei for aprovado e sancionado previamente à realização dos procedimentos licitatórios. É importante destacar que os PIU ora em discussão não são os previstos no art. 8º do Decreto nº 56.901/16, que têm por pressuposto a indicação, pela iniciativa privada, de porções do território do Município de São Paulo a serem estudados. Desta forma, os elementos de conformação submetidos à consulta para elaboração do PIU foram considerados suficientes a desencadear o processo participativo referente ao desenvolvimento das propostas. Todas as etapas do processo participativo terão ampla possibilidade de intervenção de todos os interessados. Os direitos e responsabilidades da futura concessionária e as atribuições de cada um dos órgãos competentes no âmbito da concessão estarão previstos no Edital de Concessão dos Terminais de Ônibus. Detalhes sobre as atividades de administração, manutenção e conservação e apoio à operação a serem desempenhadas pela futura concessionária, assim como regras para que a exploração comercial não interfira negativamente na operação dos terminais, são questões que serão contempladas nos anexos dos Editais de Concessão.</p>

PIU TERMINAL PRINCESA ISABEL

Autor	Opinião	Proposta	Contribuição	Justificativa	Trecho Comentado	Resposta São Paulo Urbanismo
<p>Centro Gaspar Garcia de Direitos Humanos Ciclocidade Cidadeapé Greenpeace Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor - Idec Instituto de Arquitetos do Brasil - São Paulo (IABsp) Instituto Pólis LabCidade (USP) Napplac (USP)</p>		<p>sugestões de encaminhamento para as etapas subsequentes das consultas públicas</p>	<p>3.Quanto ao processo e à participação Para promover a gestão democrática propõe-se que sejam detalhadas as formas de consulta pública nas diferentes etapas do processo, tal como preconiza o artigo segundo do decreto do PIU. Isto é, discriminar como as Instâncias como os Conselhos Participativos das Prefeituras Regionais, Conselho Municipal de Trânsito e Transporte (CMTT) e o Conselho Municipal de Política Urbana (CMPU) irão exercer a sua atribuição ativa perante o processo. Reuniões conjuntas entre essas entidades com foco no objeto em causa seriam, por exemplo, muito produtiva para integrar os diferentes aspectos setoriais envolvidos na proposta. Para além desses fóruns representativos, visando incorporar as necessárias contribuições na população local e da sociedade não organizada, por exemplo, além de canais de consulta pública online seria importante promover atividades presenciais como oficinas e audiências públicas para cada região onde são propostas os PIUs dos Terminais. Assim o processo de consulta pública seria qualificado e incrementado com as contribuições de sugestões e críticas da população, podendo então cumprir seu objetivo de cotejar o programa dos PIUs propostos em relação ao interesse público de sua realização.</p>			<p>O processo de participação dos interessados deverá contar com o máximo de informações e contribuições de toda população. A metodologia da participação será definida no momento da autorização do prosseguimento dos estudos, a ser realizada pela Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento.</p>
<p>Centro Gaspar Garcia de Direitos Humanos Ciclocidade Cidadeapé Greenpeace Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor - Idec Instituto de Arquitetos do Brasil - São Paulo (IABsp) Instituto Pólis LabCidade (USP) Napplac (USP)</p>		<p>esclarecimentos/ contribuições</p>	<p>Propostas para informação ao usuário Os terminais são áreas importantes de integração e possuem intensa circulação de usuários de ônibus, além disso são uma área edificada ampla, sobre a qual a SPTrans e a prefeitura tem um controle mais direto e mais simples que no restante da rede de ônibus. Portanto é fundamental que se aproveite esta oportunidade para se disponibilizar ampla informação aos usuários em respeito ao artigo 14º da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Então com base no espaço disponível e na legislação disponível propomos que os terminais tenham por padrão informações ao usuário clara, gratuita e acessível sobre: - Mapa dos itinerários, horários, tarifas dos serviços e interação com outros modais; - Compilado dos horários de saída das linhas do terminal; - Seus direitos e responsabilidades; - Direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e - Padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, definidos pelo contrato de concessão e legislação vigente; - Meios para reclamações e contato com a empresa gestora e respectivos prazos de resposta.</p>			<p>Os Projetos de Intervenção Urbana são desenvolvidos por equipes técnicas, coordenadas pela São Paulo Urbanismo, da qual participam ou na qual colaboram técnicos dos órgãos cujas competências estejam relacionadas ao projeto em questão. Neste caso, as áreas de planejamento, operação e projeto da SPTrans e da CET integram e integrarão o projeto em todas as etapas de seu desenvolvimento. As sugestões de encaminhamento, as propostas de complementação de conteúdo e as solicitações de fundamentação das proposições de intervenção apresentadas em caráter inicial, respaldadas pelos Planos Regionais das então subprefeituras regionais, são passíveis de acolhimento e serão consideradas nas etapas subsequentes de desenvolvimento dos projetos.</p>

PIU TERMINAL PRINCESA ISABEL

Autor	Opinião	Proposta	Contribuição	Justificativa	Trecho Comentado	Resposta São Paulo Urbanismo
<p>Centro Gaspar Garcia de Direitos Humanos Ciclocidade Cidadeapé Greenpeace Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor - Idec Instituto de Arquitetos do Brasil - São Paulo (IABsp) Instituto Pólis LabCidade (USP) Napplac (USP)</p>		<p>contribuições para desenvolvimento do projeto</p>	<p>Propostas para pedestres Acessibilidade Interna A infraestrutura interna deve priorizar a acessibilidade e o conforto dos usuários de ônibus que acessam o terminal, respeitando a caminhabilidade e objetividade nos caminhos dos pedestres. Para isso, deve-se: - Implantar faixas de travessias em ambas as extremidades das plataformas em analogia ao exposto na Nota Técnica 226 da Companhia de Engenharia de Tráfego sobre pontos de ônibus em corredores; - Priorizar a implantação de Lombofaixas nos pontos de travessias internas; - Garantir o cumprimento da Lei Brasileira da Inclusão - Lei Federal 13.146/2016, realizando a instalação de piso podotátil e trilha direcional dentro dos terminais, completando as conexões com lombofaixas, e o fornecimento de todas as informações ao usuário em braile ou audíveis;Acessibilidade externa - Esclarecer melhor as propostas viárias que se propõe a "requalificar rua..". Propomos que seja previsto mudanças viárias em parceria com a CET, com maior clareza, garantindo conforto e segurança, com geometrias viárias que desfavoreçam velocidades incompatíveis à segurança dos pedestres. - A CET já está trabalhando em melhorias viárias próximo a vias de ônibus e os trabalhos precisam ser articulados entre si; Assegurar o disposto no Decreto Passeio Livre (45.904/2005) como dimensionamento e reforma das calçadas e mobiliário urbano; - Realizar a sinalização vertical, horizontal e semafórica nas áreas de influência de mobilidade a pé com faixas de travessia de pedestres e programação semafórica que priorize a travessia e velocidades baixas; - Realizar a arborização e iluminação adequadas à escala humana no entorno de terminais e paradas; - Garantir o cumprimento da Lei Brasileira da Inclusão - Lei Federal 13.146/2016, realizando o rebaixamento de calçadas, a instalação de piso podotátil e trilha direcional para os terminais, e de painéis de informação em braile ou audíveis; - Demonstrar os estudos que os justificam a escolha das ruas mencionadas nas PIUs a serem melhoradas; - Demonstrar mais claramente como se dará o processo onde a empresa vencedora da concorrência pública realizará investimentos nestas áreas, inclusive com as desapropriações previstas nos PIUs, e as ações correlatas com CET e Secretaria Municipal de Prefeituras Regionais;</p>			<p>Os Projetos de Intervenção Urbana são desenvolvidos por equipes técnicas, coordenadas pela São Paulo Urbanismo, da qual participam ou na qual colaboram técnicos dos órgãos cujas competências estejam relacionadas ao projeto em questão. Neste caso, as áreas de planejamento, operação e projeto da SPTrans e da CET integram e integrarão o projeto em todas as etapas de seu desenvolvimento. As sugestões de encaminhamento, as propostas de complementação de conteúdo e as solicitações de fundamentação das proposições de intervenção apresentadas em caráter inicial, respaldadas pelos Planos Regionais das então subprefeituras regionais, são passíveis de acolhimento e serão consideradas nas etapas subsequentes de desenvolvimento dos projetos.</p>
<p>Centro Gaspar Garcia de Direitos Humanos Ciclocidade Cidadeapé Greenpeace Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor - Idec Instituto de Arquitetos do Brasil - São Paulo (IABsp) Instituto Pólis LabCidade (USP) Napplac (USP)</p>			<p>Propostas para ciclistas Considerando o potencial dos terminais de ônibus para promover a intermodalidade, propõe-se: - Incluir a construção ou instalação de bicicletários na proposta de edital, com funcionamento 24h/dia ou, pelo menos, no mesmo horário de operação do terminal em que estiver instalado; - Incluir na proposta o programa de bicicletas compartilhadas públicas visando atender a primeira e a última viagem, integrando as bicicletas às estações de transporte de média e alta capacidade e permitindo, inclusive, que usuários possam pernoitar com a bicicleta em suas residências; - Elaborar para o PIU um planejamento Cicloviário específico levando em conta a importância do terminal como ponto de intermodalidade da rede de transporte público e rede cicloviária da cidade, demonstrando com mais clareza a necessidade das infraestruturas na região;</p>			<p>Os Projetos de Intervenção Urbana são desenvolvidos por equipes técnicas, coordenadas pela São Paulo Urbanismo, da qual participam ou na qual colaboram técnicos dos órgãos cujas competências estejam relacionadas ao projeto em questão. Neste caso, as áreas de planejamento, operação e projeto da SPTrans e da CET integram e integrarão o projeto em todas as etapas de seu desenvolvimento. As sugestões de encaminhamento, as propostas de complementação de conteúdo e as solicitações de fundamentação das proposições de intervenção apresentadas em caráter inicial, respaldadas pelos Planos Regionais das então subprefeituras regionais, são passíveis de acolhimento e serão consideradas nas etapas subsequentes de desenvolvimento dos projetos.</p>

PIU TERMINAL PRINCESA ISABEL

Autor	Opinião	Proposta	Contribuição	Justificativa	Trecho Comentado	Resposta São Paulo Urbanismo
<p>Centro Gaspar Garcia de Direitos Humanos Ciclocidade Cidadeapé Greenpeace Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor - Idec Instituto de Arquitetos do Brasil - São Paulo (IABsp) Instituto Pólis LabCidade (USP) Napplac (USP)</p>			<p>Outras propostas</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se houver instalação de estacionamento de veículos no local, condicionar o pagamento do estacionamento à compra de bilhete único, para incitar os motoristas a comprar o bilhete e assim estimular a intermodalidade. - Aproveitar o terreno e cobertura dos terminais para a instalação de placas solares capazes de gerar energia para o funcionamento do Terminal. - Concentrar a revitalização e ampliação das calçadas que dão acesso ao terminal em conjunto com o plantio de árvores. 			<p>Os Projetos de Intervenção Urbana são desenvolvidos por equipes técnicas, coordenadas pela São Paulo Urbanismo, da qual participam ou na qual colaboram técnicos dos órgãos cujas competências estejam relacionadas ao projeto em questão. Neste caso, as áreas de planejamento, operação e projeto da SPTrans e da CET integram e integrarão o projeto em todas as etapas de seu desenvolvimento.</p> <p>As sugestões de encaminhamento, as propostas de complementação de conteúdo e as solicitações de fundamentação das proposições de intervenção apresentadas em caráter inicial, respaldadas pelos Planos Regionais das então subprefeituras regionais, são passíveis de acolhimento e serão consideradas nas etapas subsequentes de desenvolvimento dos projetos.</p>