

## Relatório Semestral de execução Jan-Jun 2020 – Plano de Segurança Viária do Município de São Paulo

### **1. Contextualização: o Plano de Segurança Viária do Município de São Paulo**

O Plano de Segurança Viária do Município de São Paulo (anexo único do Decreto Municipal nº 58.717/2019) ([https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/plano\\_de\\_segurana\\_viaria\\_pmsp\\_2019\\_web\\_1558984227.pdf](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/plano_de_segurana_viaria_pmsp_2019_web_1558984227.pdf)) tem por objetivo primordial ser o documento norteador das políticas públicas de segurança viária do Município. É uma peça de planejamento público que visa organizar e integrar ações da Prefeitura para redução do número de mortes na cidade.

O documento se insere no contexto global da Década de Ação para Segurança Global no Trânsito da Organização das Nações Unidas e da Agenda 2030 de Desenvolvimento Sustentável, adotada na 70ª Assembleia Geral da ONU, que tem por uma de suas metas proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos.

No âmbito nacional, o documento se pauta na Lei Federal nº 13.614/2018, que institui o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito, objetivando reduzir à metade o índice nacional de mortos por grupo de veículos e o índice nacional de mortos por grupos de habitantes até 2028.

O documento está estruturado da seguinte forma:

- Capítulo 1: Introdução (Visão Zero e Sistemas Seguros)
- Capítulo 2 – Diagnóstico
  - 2A – Panorama dos acidentes
  - 2B – Diagnóstico da cultura e comportamento
  - 2C – Diagnóstico de cada eixo de atuação
    - Eixo I – Gestão da Segurança Viária
    - Eixo II – Mobilidade Urbana, Desenho de Ruas e Engenharia
    - Eixo III – Regulamentação e Fiscalização
    - Eixo IV – Gestão das Velocidades
    - Eixo V – Atendimento e Cuidado Pós Acidente
    - Eixo VI – Comunicação, Educação e Capacitação
- Capítulo 3 - Plano de Ação

O capítulo 1 estipula as bases conceituas do plano, Visão Zero e Sistemas Seguros, conceitos internacionalmente reconhecidos que estão sendo positivados como diretriz das políticas públicas de segurança viária e mobilidade da Prefeitura de São Paulo. De acordo com esses conceitos, nenhuma morte no trânsito é aceitável e a segurança viária, em especial a dos usuários vulneráveis, deve ser a prioridade das ações públicas.

O capítulo 2 consiste em amplo e detalhado diagnóstico da segurança viária da cidade, desde dados gerais de mortes e acidentes, até o diagnóstico de processos internos da Prefeitura, como os fluxos de procedimentos para elaboração de desenhos viários.

O capítulo 3 é o plano de ação, que cria as obrigações para os órgãos da Prefeitura de. O capítulo está estruturado da seguinte forma:



Inicialmente é traçada a Visão de Futuro do plano: “Transformar São Paulo em uma das cidades com o trânsito mais seguro do mundo”.

Posteriormente são traçados os objetivos gerais, alinhados com as recomendações da Organização Mundial da Saúde a respeito do tema:

- Promover um trânsito mais seguro e reduzir o número de mortes e lesões no trânsito;
- Alinhar os diversos atores responsáveis pela segurança viária em torno de metas comuns e uma visão compartilhada;
- Qualificar e utilizar os dados disponíveis para orientar a tomada de decisão, de forma transparente;
- Garantir que projetos e obras viárias priorizem a segurança de todos os usuários da via, principalmente dos usuários vulneráveis;
- Garantir a oferta de opções de mobilidade sustentáveis, seguras e saudáveis;

- Promover a segurança de todos os usuários da via por meio da ampliação da fiscalização efetiva das normas de trânsito e da percepção de sua eficácia pela população;
- Ampliar a utilização de veículos seguros e fomentar o debate nacional sobre a necessidade de adoção de tecnologias seguras;
- Garantir o atendimento e o cuidado pós-acidente de acordo com as melhores práticas;
- Investir em comunicação, educação e capacitação de forma contínua e integrada com as ações de engenharia e fiscalização.

Em seguida, são traçadas as metas para 2028. Para cada meta, há um marcador temporal para 2020:

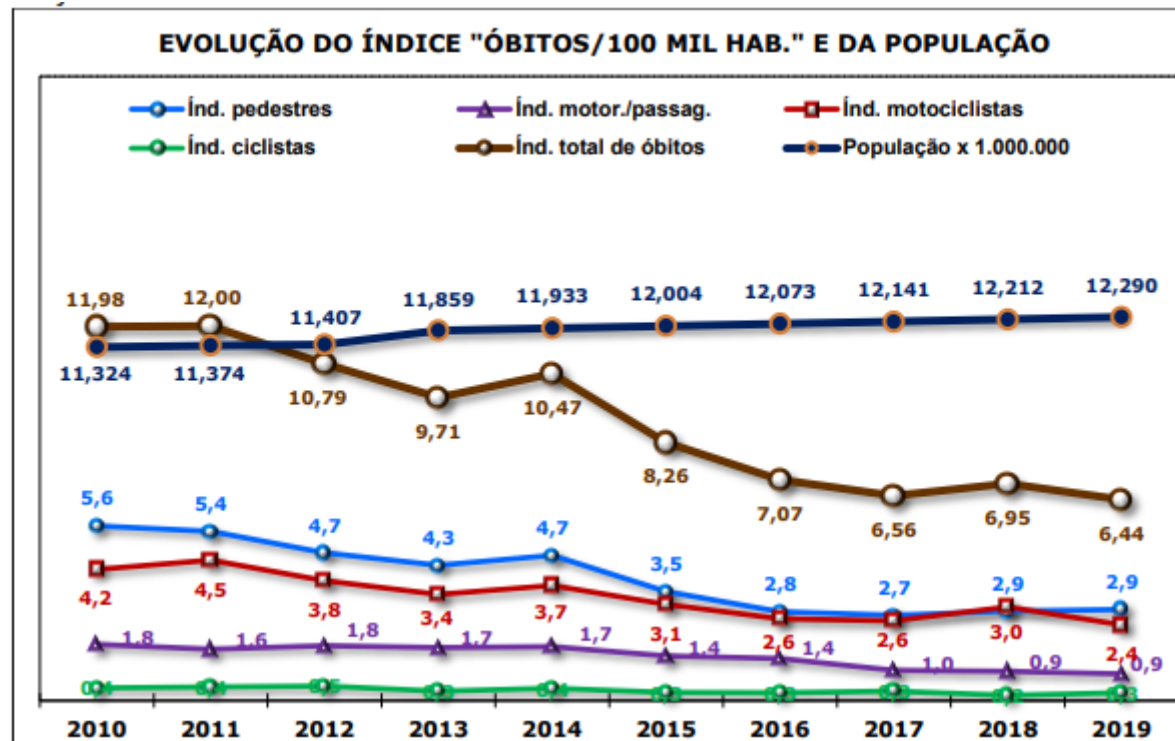
- Reduzir o índice de mortes no trânsito para valor igual ou inferior a 3 a cada 100 mil habitantes até 2028 (2020: 6 mortes / 100 mil hab)
- Reduzir em 50% o número de mortes de pedestres e ciclistas e aumentar em X% o percentual de participação dos modos ativos de mobilidade (2020: 10%)
- Reduzir em 50% o número de mortes de motociclistas (2020: 10%)
- Reduzir o número de mortes decorrentes de ocorrências com envolvimento dos ônibus do STCUP em 50% até 2028 (2020: 10%)
- Excesso de velocidade: reduzir em 80% o número de veículos que trafegam acima da velocidade máxima permitida (2020: 20%)
- Atingir 95% de uso de cinto de segurança nos bancos dianteiro e traseiro e de dispositivos de retenção para crianças (2020: 50%)
- Manter acima de 99% o uso de capacete por motociclistas e garupas

Então, para cada eixo de atuação, são definidas as diretrizes e estratégias de atuação, bem como um conjunto de entregas para o biênio 2019/2020.

## **2. Acompanhamento das metas globais:**

### **a. Reduzir o índice de mortes no trânsito para valor igual ou inferior a 3 a cada 100 mil habitantes até 2028 (2020: 6 mortes / 100 mil hab)**

Em 2019, a cidade de São Paulo alcançou o menor índice de mortes no trânsito: 6,44 mortes a cada 100 mil habitantes (791 pessoas morreram em acidentes de trânsito na capital no ano). Trata-se do menor número de óbitos da série histórica registrada pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), desde a década de 70, e representa uma redução de 42% nas mortes no trânsito desde o início da Década de Ação em Segurança Viária (2011).



**b. Reduzir em 50% o número de mortes de pedestres e ciclistas<sup>1</sup>(2020: 10%)**

O valor base da meta foi o do ano de 2018: 368 mortes de pedestres e ciclistas. Na comparação entre 2018 e 2019, houve aumento de 2,8% do número de morte de pedestres (349 x 359) e houve 12 vítimas ciclistas a mais (19 x 31). Ao todo, ocorreram 368 mortes de pedestres e ciclistas em 2018 e 390 em 2019 (aumento de 5,9%).

**c. Reduzir em 50% o número de mortes de motociclistas (2020: 10%)**

<sup>1</sup> A meta prevista no Plano de Segurança Viária é composta pela redução de mortes de pedestres e ciclistas e também pelo aumento percentual na participação dos modos ativos na matriz de mobilidade da cidade. Essa segunda parte da meta foi publicada com valor indeterminado (X%), à medida que à época de publicação do documento os microdados da Pesquisa Origem Destino do Metrô não estavam disponíveis. A definição desse percentual está em fase de desenvolvimento e estudos no âmbito do desenvolvimento do Plano de Ações Climáticas da Prefeitura, que está em elaboração.

O valor base da meta foi o do ano de 2018: 366 mortes de motociclistas. Na comparação entre 2018 e 2019, houve redução de 18,8% do número de morte de motociclistas: 366 x 297.

**d. Reduzir o número de mortes decorrentes de ocorrências com envolvimento dos ônibus do STCUP em 50% até 2028 (2020: 10%)**

O valor base da meta foi o do ano de 2018: 106 mortes decorrentes de acidentes com envolvimento de ônibus do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros (STCUP), que são os ônibus do sistema de transportes público municipal. Na comparação entre 2018 e 2019, houve redução de 24,5% de mortes decorrentes de acidentes com envolvimento de ônibus municipais, de 106 para 80.

**e. Reduzir em 80% o número de veículos que trafegam acima da velocidade máxima permitida (2020: 20%)**

O indicador principal previsto para essa meta ainda está em fase de construção, pois se baseia na velocidade média de diferentes trechos entre dois equipamentos de fiscalização. Sua construção depende ainda do término do cumprimento dos procedimentos estipulados pela portaria 186/SMT/GAB/2018 que trata do processo de uso e abertura dos dados dos equipamentos de fiscalização eletrônica de trânsito do Município de São Paulo, que está em desenvolvimento e é, inclusive, uma das ações previstas no plano. A proposta é definir um conjunto de trechos e horários para que sejam calculadas as velocidades médias dos veículos que passaram pelos dois pontos de medição, a partir dos registros dos equipamentos de fiscalização eletrônica existentes na cidade. O indicador calculará o percentual de veículos, cuja velocidade média excedeu o limite de velocidade regulamentado no trecho.

Para definição da meta, foi utilizado como valor-base provisório o do Relatório de Dados Técnicos realizado no segundo semestre de 2018 pela *Johns Hopkins International Injury Research Unit* (JH-IIRU). A pesquisa não calcula a velocidade média, mas por se tratar de medição feita com equipamento de fiscalização móvel e sem identificação, ela tende a melhor medir a real velocidade praticada pelos veículos, pois, diferente dos equipamentos de fiscalização, os condutores tendem a não diminuir a velocidade no ponto fiscalizado. Deste modo, tomando como base a informação da pesquisa de que 14% dos veículos excedem as velocidades limites (2018), a meta proposta de reduzir em 80% levaria São Paulo ao índice de 2,8% de veículos trafegando acima da velocidade até 2028.

O último dado disponível proveniente dessa pesquisa é relativo ao primeiro semestre de 2019 (rodada 8 da pesquisa). Nessa rodada, houve diminuição geral do percentual de veículos trafegando acima da velocidade máxima permitida de 14 para 11%, o que representa uma redução de 21,4% de veículos acima da velocidade máxima permitida. Entre os veículos, destaca-se a diminuição do número de motociclistas flagrados acima da velocidade, de 43% para 34%, o que representa redução de 20,9% veículos.

**f. Atingir 95% de uso de cinto de segurança no banco dianteiro, traseiro e de dispositivos de retenção para crianças**

Os indicadores se referenciam na pesquisa anual realizada pela CET “Uso do Cinto de Segurança”, pesquisa observacional que verifica o quanto os motoristas e passageiros estão fazendo uso do cinto de segurança e cadeirinhas por crianças. Em 2019, os índices de uso dos dispositivos foram:

- Uso de cinto de segurança por motorista: 98,1%
- Uso de cinto de segurança por passageiro no banco dianteiro: 95,1%
- Uso de cinto de segurança no banco traseiro: 35,7%
- Uso de dispositivos de retenção para crianças: 51,9%

**g. Manter acima de 99% o uso de capacete por motociclistas e garupas**

Os indicadores se referenciam em pesquisa anual realizada pela CET relativa ao uso de capacete por motociclistas, pesquisa observacional que verifica o quanto os condutores e garupas estão fazendo uso do dispositivo. Em 2019, os índices de uso foram:

- Uso de capacete por motociclistas: 99,99%
- Uso de capacete por acompanhante (“garupa”): 100%

**3. Acompanhamento das ações**

Ao todo, o plano prevê a implantação de 80 ações no biênio 2019/2020. Abaixo, segue tabela com a descrição da ação, seu objetivo e seu *status* de implantação.

Conforme previsão do artigo 6º, parágrafo único, inciso V, do decreto de instituição do plano (Decreto 58.717/2019), compete ao Grupo Deliberativo do Comitê Permanente de Segurança Viária promover eventuais repactuações do Plano de Segurança Viária. Desse modo, o Comitê deliberou pela substituição das seguintes ações:

- “Remodelar os Relatórios de Investigação de Fatais (RIFs) a luz dos conceitos de Visão Zero e Sistemas Seguros” por “Padronizar os relatórios de acidentes entre CET e SPTrans (IATs e PRAT).
- “Desenvolver botons para distribuição aos 60 mil operadores do STCUP” por “Implantação de adesivos nos pontos cegos dos ônibus”;
- “Implantar curso continuado de capacitação sobre mobilidade urbana, Visão Zero e Sistemas Seguros, voltado aos servidores da PMSP e aberto ao público” por “Ofertar curso de capacitação sobre Visão Zero e Sistema Seguros aos órgãos envolvidos com a Segurança Viária da Prefeitura de São Paulo e Governo do Estado de São Paulo”.
- “Implantar cadastro de prestadores de serviços de capacitação aos motoristas do STCUP” por “Implantação da Universidade Cooperativa SPTrans”.

- “Implantar displays de velocidade em pontos de fiscalização estratégicos” por “Contratar empresa para auditar eficiência dos equipamentos eletrônicos de fiscalização”;
- “Realizar estudo de benchmarking sobre a governança do sistema viário”, que fora inicialmente pensada para ser insumo à elaboração do Manual de Desenho Urbano, mas que mostrou desnecessária ao longo do desenvolvimento do documento, por “Implantar sistema de cadastro único de informações geográficas de intervenções no sistema viário”.
- “Promover estudo para entender as relações entre os diferentes bancos de dados da CET: SAT; Central CET; IAT e RIFs” por “Implantar ferramenta de cálculo de custo- efetividade de ações de segurança viária”, tendo em vista a nova ação se mostrar mais relevante à gestão da segurança viária no contexto atual.
- “Iniciar o processo de implantação de câmeras de monitoramento em ambulâncias” por “Implantar tecnologia embarcada nas ambulâncias”, tendo em vista a ação inicial não poder ser implantada por um conjunto de razões, em especial questionamentos em relação à privacidade dos pacientes, bem como pela nova ação trazer benefícios ao atendimento pela consequente modernização e potencial melhoria do tempo de atendimento pelas ambulâncias.

O Comitê deliberou também pela:

- Adição da seguinte ação: "Implantar projetos de alargamento de calçadas em 100 pontos, diminuindo a distância percorrida pelo pedestre para travessia" e
- Exclusão da seguinte ação: “Ajustar a estrutura de formação inicial dos agentes de trânsito da CET, com a inclusão transversal dos conceitos modernos de mobilidade, Visão Zero e Sistemas Seguros”, tendo em vista não haver mais perspectiva de realização de concurso público para agentes de trânsito no curto ou médio prazo, tornando a ação inócua.

Ação	Status de Implantação	Descrição	Objetivo
<p>Instituir instância interna à CET de coordenação das ações de segurança viária</p>	<p>Em fase de debates quanto às formas de fortalecer o tema da segurança viária na CET.</p>	<p>Processo de análise e proposição de fortalecimento das ações de segurança no trânsito na estrutura institucional da CET</p>	<p>Tornar a Segurança Viária prioridade em todas as áreas da CET</p>
<p>Realizar estudo de benchmarking sobre a governança do sistema viário. Ação substituída por Implantar sistema de cadastro único de informações geográficas de intervenções no sistema viário.</p>	<p>Em fase de contratação para desenvolvimento do sistema</p>	<p>Trata-se do desenvolvimento de sistema que permita um cadastro único de intervenções no sistema viário pelos diferentes órgãos que realizam tais intervenções (municipais, estaduais e federais)</p>	<p>Promover a melhoria da gestão do sistema viário municipal, promovendo maior alinhamento e racionalidade dos processos de promoção de intervenções no município</p>
<p>Revisar o Plano Emergencial de Calçadas (PEC), expandindo a quantidade de passeios sob responsabilidade da PMSP</p>	<p>Publicado o Decreto Municipal 58.845/2019, contendo o novo Plano Emergencial de Calçadas</p>	<p>Trata-se da elaboração de novo Plano Emergencial de calçadas, expandindo a quantidade de calçadas sob responsabilidade da Prefeitura</p>	<p>Atualizar o Plano Emergencial de calçadas anterior, aumentando as responsabilidades da Prefeitura sobre a manutenção de mais calçadas na cidade.</p>



<p><b>Criar instância de deliberação e aprovação de projetos relativos a obras viárias</b></p>	<p><b>O projeto está em fase de elaboração. Inicialmente, foi realizado mapeamento do processo de implantação de projetos viários pelos diferentes órgãos da Prefeitura. Então, foi desenvolvida proposta de redesenho dos fluxos procedimentos com a previsão de criação da instância de deliberação conjunta, chamada GRAPROVIAS. Em fase de apresentação interna da proposta ao nível estratégico das diferentes entidades envolvidas para promoção dos ajustes necessários e posterior elaboração da norma.</b></p>	<p><b>Trata-se do processo de mapeamento dos fluxos de procedimento para elaboração de projetos e implementação de obras viárias na cidade para posterior desenho do fluxo desejado e criação de estrutura organizacional da Prefeitura que otimize o processo</b></p>	<p><b>Promover maior alinhamento entre os órgãos da Prefeitura e agilizar o processo de desenvolvimento de projetos e implantação de obras viárias</b></p>
<p><b>Propor alteração da legislação do FMDT para que se crie vinculação de parte dos recursos do fundo a ações específicas de segurança viária</b></p>	<p><b>Elaborada minuta contendo proposta de alteração do Decreto 43.399/2008, que dispõe sobre o Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito. Em fase de discussão interna sobre a proposta inicial.</b></p>	<p><b>Trata-se da elaboração de proposta de nova legislação do Fundo de Desenvolvimento de Trânsito</b></p>	<p><b>Promover o fortalecimento institucional do financiamento das políticas públicas de segurança viária</b></p>

<p><b>Propor ao Governo do Estado de São Paulo a celebração de parceria para instituição de metas conjuntas de segurança viária que não fazem parte da governabilidade do poder público municipal</b></p>	<p><b>Esta ação foi unificada à ação "Propor a celebração de convênio entre CET e Polícia Civil para a CET acessar o Registro Digital de ocorrências (RDO) da Pol. Civil e GDL (Pol. Científica)". Foi desenvolvida minuta de convênio a ser celebrada entre o município e o Infosiga do Governo do Estado de São Paulo, com o objetivo de unificar os bancos de dados municipais e estaduais e promover a análise de dados conjunta entre os dois entes federativos. Em fase final de tramitação para assinatura.</b></p>	<p><b>Trata-se da celebração de parceria com o Governo do Estado de São Paulo para pactuação conjunta de metas de redução de mortes decorrentes de acidentes de trânsito na Cidade de São Paulo</b></p>	<p><b>Promover o fortalecimento do alinhamento institucional interfederativo para alcance das metas de redução de mortes decorrentes dos acidentes de trânsito na cidade de São Paulo</b></p>
<p><b>Realizar pesquisa para mapeamento e aprofundamento dos perfis de motociclistas que trafegam no município</b></p>	<p><b>Foi definido escopo da pesquisa. Em fase de desenvolvimento detalhado da proposta pela equipe de pesquisa do Centro de Educação da CET (CETET).</b></p>	<p><b>Trata-se da realização de pesquisa que consiga melhor mapear o perfil de motociclistas que trafegam na cidade de São Paulo. Questões como residência, km percorridos, gostos, perfil da viagem, etc. deverão ser contemplados na pesquisa</b></p>	<p><b>Aprofundar o conjunto de informações disponíveis sobre os motociclistas que trafegam na cidade, de modo melhor delinear as ações voltadas a esse tipo de usuário</b></p>

**Instituir o observatório de segurança viária da Cidade de São Paulo**

**Tendo em vista as limitações impostas pela situação atual do município (suspensão de atividades pela pandemia por COVID-19 e posterior início do período eleitoral), optou-se, como definição da entrega, a incrementação do Portal GeoSampa da Prefeitura de São Paulo com mais dados abertos de mobilidade, bem como a disponibilização desses dados em sítio eletrônico próprio da SMT junto a um guia / glossário para os dados disponibilizados, para além de um local para publicação de estudos e demais notícias relacionadas à segurança viária em São Paulo. O observatório conterà também ferramenta de mapa contendo as infraestruturas de mobilidade existentes na cidade e aquelas previstas pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes. Dessa forma, tal sítio eletrônico será a primeira versão do Observatório de Mobilidade.**

**Disponibilização de portal que reúna diferentes conteúdos sobre a segurança viária na cidade de São Paulo, desde dados sobre os acidentes até produções que tratem do tema.**

**Incentivar a produção de informações acerca dos acidentes de trânsito, suas causas e relações com outros temas, bem como a divulgação de informações sobre a segurança viária na cidade. Integrar em um portal dados, notícias e conteúdos técnicos sobre segurança viária**

<p><b>Inserir no relatório de acidentes de trânsito da CET a discriminação dos ônibus do STCUP geridos pela SPTrans</b></p>	<p><b>O relatório padrão de acidentes e mortes no trânsito da CET referente a 2019 foi publicado. Está em elaboração o relatório em sua nova versão, que consolida dados oriundos do cruzamento de dados entre CET, SPTrans e DTP, bem como entre CET e Secretaria da Saúde. Nesta nova versão do relatório, constará a discriminação dos ônibus geridos pela SPTrans</b></p>	<p><b>Trata-se de Ação associada à integração da base de dados de frota do STCUP ao banco de dados de acidentes de trânsito (SAT). A integração de bases permitirá a identificação dos ônibus da SPTrans nos dados de acidentes de trânsito envolvendo ônibus, o que permitirá análises desses acidentes no relatório anual elaborado pela CET</b></p>	<p><b>Executar e divulgar análises específicas sobre os acidentes envolvendo ônibus do transporte público municipal (SPTrans)</b></p>
<p><b>Inserir no relatório de acidentes de trânsito da CET a discriminação dos transportes diferenciados (táxi, transporte escolar, fretamento)</b></p>	<p><b>O relatório padrão de acidentes e mortes no trânsito da CET referente a 2019 foi publicado. Está em elaboração o relatório em sua nova versão, que consolida dados oriundos do cruzamento de dados entre CET, SPTrans e DTP, bem como entre CET e Secretaria da Saúde. Nesta nova versão do relatório, constará a discriminação dos transportes diferenciados</b></p>	<p><b>Trata-se de Ação associada à integração da base de dados de frota dos transportes diferenciados fiscalizados pelo DTP (táxis, motofrete, carga a frete, fretado, transporte escolar) ao banco de dados de acidentes de trânsito (SAT). A integração de bases permitirá a identificação desses modais específicos nos dados de acidentes de trânsito envolvendo automóveis, motocicletas e ônibus, o que permitirá análises desses acidentes no relatório anual elaborado pela CET.</b></p>	<p><b>Executar e divulgar análises específicas sobre os acidentes envolvendo motofretistas, transporte de carga, transporte escolar, táxis e ônibus fretados.</b></p>

<p><b>Integrar o SAT ao cadastro de frota dos ônibus do STCUP, de modo a gerar a discriminação automatizada dos ônibus da SPTrans</b></p>	<p><b>A integração entre o Sistema de Acidentes de Trânsito (SAT) da CET e o cadastro de frota foi concluída, de modo que o próximo relatório anual de acidentes da CET possa ter a discriminação dos ônibus do Sistema municipal (STCUP).</b></p>	<p><b>Integração do banco de dados contendo informações dos veículos pertencentes ao STCUP (ônibus da SPTrans), em especial a placa dos veículos, ao banco de dados de acidentes da CET (SAT), permitindo a fácil identificação desses ônibus no universo de acidentes envolvendo ônibus (que podem ser privados ou do sistema de transporte público estadual).</b></p>	<p><b>Permitir análises específicas dos acidentes envolvendo ônibus da SPTrans, o que contribuirá para a formulação de políticas públicas de segurança viária, juntamente com essa empresa, com o objetivo de evitar tais acidentes</b></p>
<p><b>Integrar o SAT ao cadastro de frota dos transportes diferenciados, de modo a gerar a discriminação automatizada dos transportes diferenciados</b></p>	<p><b>Finalizada a integração. Foi implantada rotina de fornecimento de dados do cadastro de frota dos transportes diferenciados, de modo a verificar, no Sistema de Acidentes de Trânsito (SAT), se o veículo envolvido era um transporte diferenciado</b></p>	<p><b>Integração do banco de dados contendo informações dos veículos pertencentes aos transportes diferenciados fiscalizados pelo DTP (táxis, motofrete, carga a frete, transporte escolar, transporte fretado), em especial a placa dos veículos, ao banco de dados de acidentes da CET (SAT), permitindo a fácil identificação desses modais específicos no universo de acidentes envolvendo automóveis, motocicletas e ônibus.</b></p>	<p><b>Permitir análises específicas dos acidentes envolvendo transportes diferenciados fiscalizados pelo DTP (táxis, motofrete, carga a frete, transporte escolar, transporte fretado), o que contribuirá para a formulação de políticas públicas de segurança viária com o objetivo de evitar acidentes envolvendo esses modais específicos</b></p>

<p>"Promover estudo para entender as relações entre os diferentes bancos de dados da CET: SAT; Central CET; IAT e RIFs". Ação substituída por "Implantar ferramenta de cálculo de custo-efetividade de ações de segurança viária".</p>	<p>Em fase de desenvolvimento da ferramenta</p>	<p>Trata-se do desenvolvimento de modelos estatísticos que busquem aferir o custo-efetividade de diferentes tipos de ações sobre o sistema viário, tais como alargamento de calçadas; implantação de infraestruturas cicloviárias; mini-rotatórias; aumento do tempo semafórico, etc.</p>	<p>Fortalecer o entendimento sobre os impactos à segurança viária dos diferentes tipos de intervenção sobre o sistema viário</p>
<p>Implantar o IAT digital</p>	<p>Em andamento testes da integração do formulário digital do IAT com o sistema interno da CET</p>	<p>Trata-se da elaboração de ferramenta tecnológica que permita que os agentes de trânsito preencham as chamadas investigações de acidentes fatais de modo digital, não manual. As IATs são formulários preenchidos quando da ocorrência de um acidente de trânsito.</p>	<p>Diminuir o trabalho operacional dos agentes de trânsito, por meio do preenchimento digital dos IATs, bem como permitir a análise sistêmica dos dados.</p>
<p>Implantar a integração entre os dados da CET e da Saúde, de modo a qualificar as lesões decorrentes das ocorrências</p>	<p>Pareamento piloto realizado sobre os acidentes fatais. Em fase de desenvolvimento do pareamento dos acidentes não fatais por meio de códigos em "R". Em fase de busca de solução tecnológica de transferência dos códigos em "R" para plataforma a ser internalizada na Prefeitura.</p>	<p>Trata-se da integração entre os dados do Sistema de Acidentes de Trânsito da CET e bases de dados geridas pela Secretaria Municipal da Saúde</p>	<p>Ampliar os tipos de informações disponíveis acerca das vítimas dos acidentes de trânsito, em especial os tipos de lesões sofridas, os custos hospitalares gerados e o local de residência das vítimas</p>

**Propor a celebração de convênio entre CET e Polícia Civil para a CET acessar o Registro Digital de ocorrências (RDO) da Pol. Civil e GDL (Pol. Científica)**

**Essa ação está integrada à ação "Propor ao Governo do Estado de São Paulo a celebração de parceria para instituição de metas conjuntas de segurança viária que não fazem parte da governabilidade do poder público municipal", de modo que um único convênio entre Prefeitura e Governo do Estado possa abarcar a questão da convergência entre os bancos de dados municipais e estaduais (CET e INFOSIGA) e a análise conjunta de dados entre os dois entes federativos. Com essa convergência, o acesso pela CET ao RDO e GDL passou a ser desnecessário. Em fase final de tramitação para assinatura do convênio**

**A ação inicialmente previa a celebração de convênio entre CET e Polícia Civil para a CET acessar o Registro Digital de ocorrências (RDO) da Pol. Civil e GDL (Pol. Científica). Porém, ao invés da celebração de convênio específicos, está em tramitação a celebração de convênio diretamente junto ao INFOSIGA do Governo do Estado, que já possui em andamento rotinas automatizadas de coleta de dados oriundos das políticas estaduais para consolidação de bancos de dados de acidentes e mortes no trânsito**

**Automatizar e agilizar o processo de sistematização dos dados de acidentes de trânsito pela CET.**

<p><b>Implantar rotinas para a contagem de volumes de pedestres de modo continuado</b></p>	<p><b>São duas frentes de trabalho. A primeira é realização de contagens de pedestre automatizadas. Nessa frente, foi realizada pesquisa de equipamentos existentes para realizar contagem automática do volume de pedestres, que está em fase de preparação para realização de testes. A segunda frente é a implantação de rotina de contagem manuais de pedestres, que se encontra em fase final da definição de 20 locais para realizar contagem com contadores manuais.</b></p>	<p><b>Trata-se da implantação de rotinas para a contagem de volumes de pedestres de modo continuado</b></p>	<p><b>Coletar volumes de pedestres continuamente de modo a subsidiar o planejamento da mobilidade da cidade voltada a pedestres</b></p>
<p><b>Incluir os dados do Sistema de Acidentes de Trânsito no Geosampa</b></p>	<p><b>A inclusão dos dados foi concluída e estão disponíveis no Geosampa</b></p>	<p><b>Inclusão de camada contendo o banco de dados de acidentes de trânsito produzido pela CET (SAT) na plataforma aberta de dados georreferenciados da Prefeitura de São Paulo - GeoSampa</b></p>	<p><b>Permitir que a sociedade, a academia e empreendedores possam obter os dados de acidentes de trânsito ocorridos na cidade de São Paulo e, com isso, possam desenvolver estudos e soluções que possam contribuir para a redução de mortes e acidentes no trânsito de São Paulo. Ademais, tal iniciativa também contribui para a promoção da transparência ativa no município de São Paulo.</b></p>



<p><b>Aprimorar os controles da SPTrans referentes aos acidentes em terminais de ônibus</b></p>	<p><b>Novo procedimento administrativo e modelo de relatório elaborado. O procedimento foi aplicado inicialmente ao Terminal Grajaú, para o qual foi elaborado relatório de risco de acidentes com proposição das melhorias necessárias.</b></p>	<p><b>Trata-se da implantação de novo procedimento administrativo da SPTrans que consiste na emissão, quando da ocorrência de acidente em terminal, de relatório técnico pelo PRAT que aprofunde a análise das causas do acidente naquele terminal. Atualmente, quando há acidente crítico, o PRAT já vai ao local e emite um relatório, porém não com o objetivo de analisar as causas. O relatório proposto será mais profundo e analítico.</b></p>	<p><b>Aprimorar o conjunto de informações disponíveis sobre acidentes em terminais que possa subsidiar a implantação de medidas corretivas.</b></p>
<p><b>Incrementar a plataforma de dados abertos de acidentes de trânsito, expandindo os dados disponíveis com a série histórica existente</b></p>	<p><b>Foi incluída na plataforma os dados relativos ao ano de 2018, complementando a série histórica desde 2015. Optou-se pela não inclusão dos dados de anos anteriores a 2015 pela diferença de metodologia na contabilização das mortes no trânsito, o que gera alta probabilidade de análises distorcidas.</b></p>	<p><b>Trata-se da inclusão dos dados de acidentes de trânsito relativos ao ano de 2018 na plataforma de dados abertos do Vida Segura (<a href="https://vidasegura.cetsp.com.br/plataforma/#!/login">https://vidasegura.cetsp.com.br/plataforma/#!/login</a>).</b></p>	<p><b>Permitir a análise atualizada dos dados de acidentes de trânsito pela sociedade civil.</b></p>
<p><b>Atualizar a plataforma digital de dados abertos dos acidentes de trânsito trimestralmente</b></p>	<p><b>Plataforma atualizada com dados até o dezembro de 2019</b></p>	<p><b>Trata-se da implantação de rotina de atualização da plataforma de dados abertos dos acidentes de trânsito.</b></p>	<p><b>Disponibilizar com maior tempestividade dos dados de acidentes de trânsito à sociedade civil.</b></p>

**Promover a abertura dos dados de volume e velocidade dos equipamentos de fiscalização**

**Ao longo do segundo semestre de 2019, foi conduzido um concurso de projetos para seleção de uma startup para desenvolvimento de API (Application Programming Interface) para a abertura desses dados (com a devida proteção de todos os dados sensíveis/pessoais). Tal seleção se deu ao longo do mês de novembro/2019. A API foi desenvolvida em dezembro de 2019. Tendo em vista a situação atual do município (suspensão de diversas atividades em decorrência da pandemia por COVID-19), o lançamento da abertura dos dados ficará para o segundo semestre de 2020.**

**Trata-se da abertura dos dados capturados pelos equipamentos de fiscalização eletrônica (ou radares). Esses equipamentos registram grande parte dos veículos que trafegam na região, sendo possível obter informações sobre velocidade e volume de veículos, origem e destino de viagens (agregando informações de vários equipamentos), prevalência de infrações, entre outras.**

**Os dados poderão permitir a elaboração de análises e cruzamentos de dados pela sociedade civil e pelos órgãos públicos. Para o planejamento das políticas públicas de segurança viária, destacam-se os dados sobre volumes e sobre as velocidades operacionais praticadas nas vias.**

<p><b>Operacionalizar análises de dados sobre os dados oriundos do transporte via aplicativos (OTTCs)</b></p>	<p><b>Foi elaborado levantamento de requisitos para elaboração de sistema de informação que permita a gestão dos dados, bem como definida a estratégia quanto aos mecanismos de desenvolvimento do sistema. Em fase de preparação da infraestrutura para desenvolvimento a partir de protocolo de sigilo para acesso às bases de dados primárias.</b></p>	<p><b>Trata-se da implantação de rotina de análise dos dados oriundos do transporte via aplicativos (OTTCs)</b></p>	<p><b>Em sentido amplo, a ação visa expandir o conjunto de informações disponível sobre o transporte via aplicativos de modo a permitir melhor tomada de decisão sobre essa política pública. Especificamente em relação à segurança viária, pretende-se analisar a participação e padrão de envolvimento de veículos que realizam serviços de transporte via aplicativo nos acidentes da cidade.</b></p>
<p><b>Implantar rotinas de atualização multisetorial do Mapa Digital da Cidade</b></p>	<p><b>O procedimento administrativo de atualização do Mapa Digital da Cidade foi implantado e está em operação. Até o momento mais de 1000 solicitações para edições foram feitas utilizando o sistema.</b></p>	<p><b>Trata-se de procedimento administrativo de atualização do Mapa Digital da Cidade de modo simultâneo entre os órgãos da Prefeitura.</b></p>	<p><b>Agilizar o processo de atualização do Mapa Digital da Cidade, mantendo-o constantemente atualizado, com o intuito de permitir que a ferramenta possa ser utilizada pelos projetistas da Prefeitura com maior precisão e adequação</b></p>

**Implantar a metodologia padrão da OMS no PRAT da SPTrans**

Conforme recomendação da Organização Mundial da Saúde (OMS), e a partir do cruzamento das informações da SPTrans e da CET, a contabilização dos acidentes de trânsito feita pela SPTrans passou a utilizar o critério de considerar a morte como decorrente do acidente de trânsito se ocorrida em até 30 dias da data do acidente. O cruzamento das informações entre as duas empresas está permitindo que a SPTrans tenha conhecimento da praticamente totalidade de acidentes ocorridos na cidade, uma vez que a origem dos dados são agora não só as notificações das empresas de ônibus e verificações da própria SPTrans, como também os boletins de ocorrência da Polícia Civil do Estado de São Paulo e os registros de morte no Instituto Médico Legal (IML), uma vez que os dados trabalhados pela CET partem dessas fontes.

**Trata-se da implantação da metodologia padrão de registro do acidente de trânsito no PRAT da SPTrans**

**Unificar as metodologias utilizadas por CET e SPTrans, seguindo as recomendações internacionais sobre o registro dos acidentes de trânsito**

**Remodelar os Relatórios de Investigação de Fatais (RIFs) a luz dos conceitos de Visão Zero e Sistemas Seguros. Ação substituída por "padronizar os relatórios de acidentes entre CET e SPTrans (IATs e PRAT)**

**Em fase de análise comparativa dos formulários existentes para definição de uma estrutura de formulário conjunta.**

**Trata-se da definição de um formulário conjunto de análise de acidentes de trânsito entre CET e SPTrans, em especial as Investigações de Acidentes de Trânsito, preenchidos pelos agentes de trânsito da CET, e os formulários preenchidos pelos técnicos da SPTrans quando da ocorrência de um acidente envolvendo ônibus do sistema**

**Evitar retrabalho e construir uma base de dados conjunta, com campos fechados preenchidos por ambas as empresas**

<p><b>Desenvolver estudo sobre a participação dos ônibus do STCUP nos acidentes e que culmine em propostas de ações.</b></p>	<p><b>Em fase de definição de relatório e fluxo de procedimentos padronizado entre Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes, Companhia de Engenharia de Tráfego e São Paulo Transportes para acolhimento e tratamento dos relatórios de causalidade de acidente demandados pelas empresas operadoras do sistema de ônibus que implantem a ISO 39.001.</b></p>	<p><b>À medida que os novos contratos de prestação dos serviços de transporte coletivo preveem a obrigação de que todas as empresas operadoras do sistema implantem a ISO 39001, adotou-se como estratégia a parametrização de relatórios de diagnóstico de causalidade dos acidentes ocorridos a serem desenvolvidos pelas empresas e entregues à SPTrans. Assim, todos os relatórios de análise de causas dos acidentes e de riscos de novos acidentes a serem entregues à SPTrans e CET deverá seguir o mesmo padrão. Desse modo, essa ação, ao invés de um único estudo global, foi convertida na operacionalização do tratamento de estudos específicos para cada acidente ocorrido. A ação prevê a implantação de fluxos de procedimento conjuntos entre SMT; CET e SPTrans para tratamento das demandas provenientes de cada relatório.</b></p>	<p><b>Subsidiar a implantação de ações específicas voltadas à redução de acidentes com envolvimento dos ônibus do STCUP</b></p>
--	---	--	---

<p><b>Publicar o Manual de Desenho Urbano</b></p>	<p>Findas as fases de pesquisa de legislação existente, definição da estrutura, rodadas de reuniões com os diversos órgãos da Prefeitura envolvidos e elaboração da versão do manual para consulta pública, em fase de elaboração das análises enviadas pela sociedade pós consulta pública.</p>	<p>Trata-se da elaboração de norma técnica que estabeleça parâmetros para o desenvolvimento de projetos e implantação de obras no espaço viário, instituído pela Portaria PREF nº 787/2018. O manual será de observância obrigatória por todos os atores que desenvolvam projetos e/ou implantem obras desta natureza no município de São Paulo, sejam particulares ou órgãos integrantes da Administração Pública Municipal direta e indireta, devendo levar em consideração as melhores práticas sobre o tema, nacionais ou internacionais.</p>	<p>Promover a uniformização de parâmetros de desenho viário entre os diferentes órgãos que atuam na Cidade de São Paulo, agilizando os processos de desenvolvimento de projeto e garantindo a implantação de parâmetros seguros.</p>
<p><b>Requalificar calçadas - 1.500.000 m<sup>2</sup></b></p>	<p>Requalificadas 715 mil metros quadrados de calçada</p>	<p>Trata-se da requalificação de 1,5 milhão de metros quadrados de calçada na cidade, com foco na promoção da acessibilidade universal</p>	<p>Aumentar a segurança dos pedestres e incentivar os deslocamentos a pé na cidade.</p>

<p><b>Implantar 5 áreas de acalmamento de tráfego</b></p>	<p><b>Áreas Calmas de São Miguel Paulista, Santana, Lapa de Cima e Lapa de Baixo com obras iniciadas. Área Calma do Centro Histórico com projetos finalizados.</b></p>	<p><b>Trata-se da implantação de obras e sinalização com vistas ao acalmamento do tráfego de regiões da cidade. Estas áreas são definidas pela correlação entre concentração de atropelamentos e volume significativo de pedestres. A intervenção envolve: fixação da velocidade máxima regulamentada em 30 km/h; alterações de geometria das vias, incluindo a implantação de medidas de moderação de tráfego, como estreitamentos, lombadas e faixas elevadas; adequação da sinalização viária vertical e horizontal; melhoria das calçadas; reordenamento de fluxos; adequação e implantação de semáforos; instalação de novos equipamentos de fiscalização; eventuais intervenções que estimulem a apropriação dos espaços públicos pela comunidade local;</b></p>	<p><b>A implantação de áreas de acalmamento de tráfego tem por objetivo contribuir para a melhoria da segurança de todos os usuários, em especial pedestres e ciclistas, por meio de um conjunto de medidas em áreas previamente delimitadas.</b></p>
---	--	--	---



**Implantar 4 Projetos de  
Segurança Viária em  
Rotas Escolares**

**Rota Escolar do Jardim Ângela teve implantação finalizada em outubro de 2019. Rota Escolar Segura de Itaquera parcialmente implantada e com projetos finalizados. Rota Escolar Segura do Pari em obras e Rota Escolar Segura do Parque São Rafael em fase final de desenvolvimento de projeto.**

**Trata-se de realização de obras e implantação de sinalização para acalmar o tráfego das regiões objetivo das intervenções. As ações envolvem diminuição da velocidade dos veículos; implantação de elementos de moderação de tráfego; sinalização e iluminação de locais de travessia; construção de ilhas de refúgio de apoio à travessia; semaforização de cruzamentos; implantação de infraestrutura cicloviária, etc.**

**Aumentar a segurança viária nos caminhos mais utilizados pelos estudantes nas zonas escolares, com prioridade aos modos de transporte ativo (a pé e de bicicleta).**

**Implantar 10 Territórios Educadores**

**Projeto-piloto implantado no Campo Limpo, em nov/18. Os Territórios Brasilândia, Cidade Tiradentes, Pedreira, Capão Redondo, Jardim Ângela, São Rafael e Iguatemi com projetos prontos, tanto os de segurança viária, quanto os de trilhas e estações educadoras. Os projetos estão em fase de análise quanto ao mecanismo de implantação de cada um. Territórios Itaim Paulista, Grajaú e Lajeado estão em fase final de desenvolvimento de projetos, tanto de segurança viária, quanto de trilhas e estações educadoras. A licitação para implantação das trilhas e estações educadoras estão em fase de pesquisa de preço da licitação por SMDU/SP Urbanismo**

**Projeto que envolve intervenções de moderação de tráfego associadas a implantação de estações educadoras (mobiliário urbano voltado ao estímulo de determinados aspectos do desenvolvimento motor e cognitivo de crianças na primeira infância) em 10 distritos prioritários da cidade, com base em indicadores de vulnerabilidade socioeconômica e na proporção da população infantil em relação à população total.**

**São objetivos a serem alcançados com o programa: (a) redução do número de acidentes de trânsito na região, em especial os atropelamentos; (b) tornar o ambiente mais propício ao desenvolvimento cognitivo e motor de crianças na primeira infância, de acordo com os trajetos prioritários casa-escola das crianças que residem na abrangência do Território.**

**Implantar 5 requalificações integradas em corredores de transporte**

**Vias Seguras da Belmira Marin e Estrada de Itapecerica com obras iniciadas por meio das obras de requalificação de calçadas. Via Segura da Av. Raimundo Pereira de Magalhães, Marechal Tito e Senador Teotônio Vilella com projetos finalizados e em fase de contratação de obras.**

**As requalificações integradas em corredores de transporte têm como premissa a integração entre diferentes órgãos no desenvolvimento dos projetos e implantação das obras (SMT, CET, SPTrans, SMDU, SP Urbanismo, SIURB e SP SP Obras), na operação da via (CET, SPTrans, CPTran, GCM) e na integração com ações educacionais e de comunicação. As intervenções são realizadas em corredores de transporte com alto volume de acidentes e incluem: implantação de projetos de sinalização; adequação da geometria da via; adequação de ciclos semafóricos e tempos de travessia; reforço de fiscalização eletrônica; sinalização de advertência; reforço de pessoal operacional e ação policial contra alcoolemia.**

**Atuação para redução de mortes em grandes avenidas da cidade que ao longo dos anos se mantêm entre as com maiores índices de mortes.**

<p><b>Implantar intervenções de segurança em pontos críticos de travessia de pedestres</b></p>	<p><b>Foram elaborados projetos que contemplam 49 pontos, entre meios de quadra e cruzamentos, *(lista descrita ao fim do documento) espalhados pelas seguintes vias: Av. Engenheiro Armando de Arruda Pereira; Av. Inajar de Souza; Av. Ricardo Jafet; Av. Tancredo Neves; Av. Almirante Delamare; Av. Miguel Conejo, Av. João Paulo I, Av. General Ataliba Leonel, Av. Marquês de São Vicente, Av. Ermano Marqueei e Av. Padre Arlindo Vieira. Os projetos de segurança viária foram incorporados aos projetos de novas conexões cicloviárias, de modo que ambas as frentes sejam implantadas conjuntamente.</b></p>	<p><b>Trata-se da implantação de projetos de readequação de infraestrutura em pontos críticos de acidentes de trânsito. Os pontos serão tratados junto à implantação de novas infraestruturas cicloviárias. Desse modo, quando da implantação da nova infraestrutura cicloviária, ao mesmo tempo são corrigidos os pontos de risco de acidentes.</b></p>	<p><b>Ajustar a infraestrutura de pontos com alto volume de acidentes, de modo a reduzir o risco nesses pontos</b></p>
--	--	--	--

<p><b>Adequar os tempos e ciclos semaforicos para priorização do pedestre em 17 vias (Programa Operacional de Segurança)</b></p>	<p>Em 2019, as 10 vias que passaram pela readequação dos tempos e ciclos semaforicos foram: Parada Pinto, Guapira, Itaberaba, Vila Ema, Nª Sª do Sabará, Giovanni Gronchi, Salim Farah Maluf, Alcântara Machado, Nordestina, Consolação. Em 2020, receberam os ajustes outras 7 vias: Av. São João, Av. Paula Ferreira, Av. Ragheb Chohfi, Av. Yervan Kissajikian, Av. Guarapiranga, Av. Imperador e Av. Carlos Lacerda.</p>	<p>Trata-se da ampliação de tempo semaforico para travessia do pedestre.</p>	<p>Aumentar a segurança da travessia dos pedestres, em especial dos idosos, reduzindo o risco de atropelamentos.</p>
<p><b>Mapear a rede estrutural de vias de uso de pedestres</b></p>	<p>Com base nas 8 hierarquias classificadas no trabalho de priorização de áreas, tendo por unidade territorial as Zonas OD 2007, foram elaborados mapas temáticos com o objetivo de escolher áreas piloto para análise e definição de parâmetros que visam subsidiar a elaboração da Rede Estrutural de Mobilidade a Pé, considerando principalmente o volume de pedestres e a largura das calçadas.</p>	<p>Elaborar as diretrizes, critérios e parâmetros para o desenvolvimento da Rede Prioritária de Mobilidade a Pé no Município.</p>	<p>Estabelecer uma rede de mobilidade a pé, conectado com os sistemas de transporte coletivo que seja uma referência nas tomadas de decisão em relação aos investimentos voltados à priorização das ações de priorização do modo a pé.</p>

<p><b>Implantar 173,35 km de infraestruturas cicloviárias</b></p>	<p>Até a primeira quinzena de julho de 2020, foram implantados 9 km de novas ciclofaixas/ciclovias e aproximadamente 35 km (***) lista ao fim deste documento) estão em obras ou início iminente de obras.</p> <p>Adicionalmente, no dia 11/07, foi lançado o edital de Concorrência nº 001/SMT/2020 com o objetivo de contratar a construção de 20 km de ciclovias (infraestruturas segregadas em canteiro ou calçadas). (**Ao fim deste documento, constam as listas de infraestruturas entregues, em obras e contempladas no edital citado)</p>	<p>Trata-se da implantação de 173 km de infraestruturas cicloviárias dedicadas, seja ciclofaixa ou ciclovias.</p>	<p>Melhorar a conectividade da rede cicloviária, ofertando infraestrutura segura aos ciclistas e estimulando o uso da bicicleta. Conseqüentemente, reduzir o número de mortes e lesões graves de ciclistas e dos demais usuários da via</p>
<p><b>Implantar a pista local na Marginal Pinheiros</b></p>	<p>Em fase de desenvolvimento do projeto funcional.</p>	<p>Trata-se da implantação de pista local na Marginal Pinheiros sentido Interlagos</p>	<p>Redução do número de mortes decorrentes de acidentes na Marginal Pinheiros</p>
<p><b>Elaborar novo Termo de Referência para contratação de recapeamento de vias, que inclua requalificação das calçadas, lombadas e travessias elevadas</b></p>	<p>Ação não iniciada</p>	<p>Trata-se de inclusão, quando da elaboração de novo termo de referência de recapeamento de vias, de novos elementos de moderação de tráfego, em especial lombadas e travessia elevadas</p>	<p>Permitir que, quando da realização de recapeamento de vias, sejam implantados elementos de moderação de tráfego</p>

<p><b>Propor a revisão da legislação atinente aos polos de geradores de tráfego, em conformidade à estratégia de atuação explicitada acima</b></p>	<p>Foi elaborada minuta de projeto de lei pela CET. Em fase de discussão e validação interna da minuta.</p>	<p>Trata-se da revisão da legislação que rege a implantação de medidas mitigadoras de polos geradores.</p>	<p>Fortalecer a necessidade de implantar mitigações voltadas à mobilidade ativa e transporte público, bem como corrigir problemas processuais decorrentes da legislação atual.</p>
<p><b>Instituir regulamentação sobre a prestação de serviços de entregas com motocicleta prestados por empresas que operam com aplicativos</b></p>	<p>Em fase de elaboração da minuta de Decreto.</p>	<p>Trata-se da publicação de Decreto regulamentador da prestação de serviço de motofrete via plataforma tecnológica na cidade de São Paulo, de modo a permitir a fiscalização sobre esse tipo de serviço.</p>	<p>Promover maior controle da Administração Pública sobre o serviço com vistas à redução de acidentes envolvendo motociclistas</p>
<p><b>Implantar a Defesa de Autuação Digital</b></p>	<p>A Defesa de Autuação Digital foi implantada. Foram analisadas 18.232 Defesas de Autuação via WEB de jan a out/19.</p> <p>O programa está em constante aprimoramento para melhorias com relação à análise das defesas e emissão de relatórios para gestão quantitativa e produtiva.</p>	<p>A Defesa de Autuação Digital é a disponibilização de canal eletrônico por meio do qual o cidadão pode entrar com o pedido de defesa prévia quando do recebimento de uma notificação de infração de trânsito.</p>	<p>Promover a desburocratização do serviço, agilizando o processo tanto para o munícipe, quanto para o DSV, de modo a promover maior agilidade do sistema fiscalizatório pós cometimento da infração, tornando-o mais eficiente e com maior capacidade de promover a dissuasão dos comportamentos de trânsito inadequados.</p>

<p><b>Implantar a JARI digital</b></p>	<p>O julgamento realizado pela JARI é feito de modo digital. Foi realizado pregão para contratação do sistema que vai permitir a interpolação de recurso de forma digital. Em fase de julgamento das propostas e análise pelo Tribunal de Contas do Município de recurso impetrado junto ao órgão.</p>	<p>Trata-se da implantação de mecanismo que permita que o munícipe possa entrar com recurso na JARI digitalmente</p>	<p>Aumentar a eficiência do sistema processual de infrações, de modo a reduzir o tempo total entre o cometimento da infração e o recebimento da penalização, com o objetivo de aumentar a eficácia do efeito pedagógico dissuasivo de comportamentos de trânsito inadequados</p>
<p><b>Implantar o cadastro de veículos isentos do rodízio municipal</b></p>	<p>Foi realizado pregão para contratação do sistema que vai permitir a implantação do cadastro. Em fase de julgamento das propostas e análise pelo Tribunal de Contas do Município de recurso impetrado junto ao órgão.</p>	<p>Trata-se da implantação de cadastro dos veículos isentos do rodízio municipal, de modo que, quando o equipamento de fiscalização eletrônica identificar e registrar o cometimento de infrações desses veículos, tais infrações sejam automaticamente canceladas.</p>	<p>A ação visa reduzir a quantidade de recursos impetrados à JARI, os quais podem ser evitados à medida que os veículos são por força legal isentos do rodízio municipal. Desse modo, busca-se aumentar a eficiência do sistema processual de infrações, de modo a reduzir o tempo total entre o cometimento da infração e o recebimento da penalização, com o objetivo de aumentar a eficácia do efeito pedagógico dissuasivo de comportamentos de trânsito inadequados</p>



<p><b>Implantar a regulamentação de rotas de cargas excedentes</b></p>	<p><b>Publicada portaria DSV.SMT/GAB Nº82 atualizando a regulamentação sobre o tema e atualizando as rotas</b></p>	<p><b>Trata-se da revisão da regulamentação sobre o transporte de cargas excedentes, atualizando as rotas em que é permitido o tráfego desse tipo de veículo de carga</b></p>	<p><b>Reduzir o risco de acidentes com envolvimento de caminhões que transportam cargas excedentes</b></p>
<p><b>Implantar regulamentação acerca da idade máxima de frotas de caminhão</b></p>	<p><b>Levantamento dos veículos cadastrados no sistema SUAE - 2018 e 2019 concluído com identificação dos grupos de excepcionalidades e idade da sua frota. O resultado será a publicação de portaria SMT com limitação da idade da frota para alguns segmentos</b></p>	<p><b>Trata-se de regulamentação para limitação da idade da frota de caminhões que necessitam acessar áreas e vias com restrição ao seu trânsito, com grande adensamento e com potencial de conflitos e riscos de acidentes.</b></p>	<p><b>Reduzir o potencial de acidentes removendo caminhões antigos, que possam trazer situações de risco, como falhas mecânicas e quebras. Além da redução de emissão de gases poluentes (CO, CO2, NOX) e material particulado.</b></p>

<p><b>Implantar restrição de circulação de motocicleta nas pistas expressas das marginais, quando da existência de pistas locais</b></p>	<p><b>Considerando a estrutura atual das marginais, o único trecho que ainda permitia a circulação de motociclistas na pista expressa e era possível a proibição era a pista expressa da Marginal Pinheiros sentido Castelo Branco (na Marginal Tietê a proibição já é aplicada em ambos os sentidos, e na Marginal Pinheiros sentido Interlagos, ainda faz-se necessária a implantação de pista local em vários trechos para que a proibição seja possível). A proibição foi 100% implantada na pista expressa da Marginal Pinheiros sentido Castello Branco, de modo que o projeto foi concluído</b></p>	<p><b>O projeto consistiu na implantação da sinalização necessária à proibição integral de tráfego de motociclistas na pista expressa da Marginal Pinheiros sentido Castelo Branco (sentido em que a proibição é possível devido à extensa continuidade da pista local), restringindo a circulação desse tipo de veículo na pista local da via.</b></p>	<p><b>O principal objetivo da ação é reduzir o número de acidentes e mortes de motociclistas, tendo sido a Marginal Pinheiros a via da cidade com maior número de morte de motociclistas.</b></p>
--	--	---	---

<p><b>Implantar Central de Monitoramento que permita a gestão remota dos equipamentos de fiscalização</b></p>	<p><b>Ação não foi contemplada na versão final do Termo de Referência da Licitação de Radares, visto envolver sistemas de informatização não disponíveis à época. Essa ação será contemplada no Termo de Referência de contratação de Sistema de gestão, banco de dados e eficiência dos equipamentos eletrônicos de fiscalização, que encontra-se em tramitação na SMT/ Divisão Administrativa.</b></p>	<p><b>Implantar uma central de monitoramento dos equipamentos que permita gestão mais eficiente dos equipamentos.</b></p>	<p><b>Gerar informações em tempo real sobre os equipamentos, tais como conhecimento sobre os que estão ativos ou inativos, controle ágil de fluxos de tráfego e cometimento de infrações, bem como outras informações necessárias; de modo a diminuir o tempo de resposta às ocorrências relativas aos equipamentos, monitorando assim de forma mais eficiente a gestão da segurança viária.</b></p>
<p><b>Instituir plataforma com mecanismo para os cidadãos indicarem locais em que são necessários novos equipamentos de fiscalização</b></p>	<p><b>Ação concluída. A plataforma foi desenvolvida e disponibilizada à população por meio do link <a href="https://vidasegura.prefeitura.sp.gov.br/plataforma/#!/login">https://vidasegura.prefeitura.sp.gov.br/plataforma/#!/login</a> (plataforma de dados abertos do Vida Segura) em fevereiro de 2019</b></p>	<p><b>O projeto consiste na disponibilização de plataforma digital aos cidadãos para que eles indiquem no mapa locais em que entendam necessitar de um equipamento de fiscalização eletrônica para a melhoria da segurança viária</b></p>	<p><b>O objetivo é mapear pontos indicados pela população como subsídio à expansão do número de equipamentos previstos no plano, ao mesmo tempo fortalecer junto à população o fato de que os equipamentos são essenciais à segurança viária da cidade</b></p>

<p><b>Expandir os pontos de fiscalização eletrônica, por meio de equipamentos intrusivos e não intrusivos (de 955 para 1.127)</b></p>	<p><b>Edital de licitação publicado em 19/12/19 - por meio do qual seriam assinados novos contratos para gestão da fiscalização eletrônica na cidade e feita a expansão. O TCM suspendeu o chamamento e apresentou questionamentos que estão em processo de análise e resposta pela SMT.</b></p>	<p><b>Trata-se do remanejamento e expansão dos equipamentos de fiscalização eletrônica existentes na cidade.</b></p>	<p><b>Promover a redução de mortes e lesões graves no trânsito em pontos da cidade que se identifique a necessidade de controle de velocidade reforçado, ou seja, em que se verifique exercício de excesso de velocidade pelos condutores e que tenha acidentalidade elevada</b></p>
<p><b>Expandir os pontos de fiscalização eletrônica por meio de barreiras eletrônicas (de 161 para 285)</b></p>	<p><b>Edital de licitação publicado em 19/12/19 - por meio do qual seriam assinados novos contratos para gestão da fiscalização eletrônica na cidade e feita a expansão. O TCM suspendeu o chamamento e apresentou questionamentos que estão em processo de análise e resposta pela SMT. .</b></p>	<p><b>Trata-se do remanejamento e expansão das barreiras eletrônicas existentes na cidade. A meta inicialmente proposta de 285 barreiras eletrônicas totais na cidade não poderá ser efetivada, pois foram feitos novos estudos pela CET.</b></p>	<p><b>Promover a redução de atropelamentos em pontos da cidade que se identifique a necessidade de controle de velocidade reforçado</b></p>
<p><b>Implementar mecanismo de alerta imediato de tráfego de veículos irregulares</b></p>	<p><b>Ação concluída. O mecanismo foi implementado (Sistema Detecta, por meio do qual o Comando de Policiamento de Trânsito da Polícia Militar - CPTRAN recebe a informação em menos de 4 segundos da passagem do veículo)</b></p>	<p><b>Trata-se de convênio com a Polícia Militar para disparo de mensagem automática quando um equipamento de fiscalização eletrônica identifica a passagem de um veículo previamente cadastrado como em situação irregular. A mensagem é direcionada ao órgão em 4 de segundos contados da passagem do veículo irregular</b></p>	<p><b>Promover agilidade e eficácia nas ações fiscalizatórias da Polícia Militar</b></p>

<p><b>Implantar displays de velocidade em pontos de fiscalização estratégicos. Ação substituída por: "Contratar empresa para auditar eficiência dos equipamentos eletrônicos de fiscalização"</b></p>	<p><b>Ação não foi contemplada na versão final do Termo de Referência da Licitação de Radares devido a especificidades técnicas limitantes à sua implementação.</b></p> <p><b>Em substituição, é proposta a seguinte ação: "Contratar empresa para auditar eficiência dos equipamentos eletrônicos de fiscalização". Em fase de elaboração de Termo de Referência de Sistema de gestão para contratação do serviço</b></p>	<p><b>Nova ação: Trata-se da contratação de empresa para serviço/plataforma de obtenção de dados e percentuais precisos de leitura de placas, por tipo de equipamento, empresa, local instalado, entre outros parâmetros, para fins de controle e gestão de eficiência exigidos no contrato de radares.</b></p>	<p><b>Nova ação: Garantir os melhores patamares de eficiência dos equipamentos eletrônicos de fiscalização, em conformidade com os contratos firmados.</b></p>
<p><b>Implantar equipamento de verificação de peso de veículos no minianel viário</b></p>	<p><b>Edital publicado em 19/12/19 - por meio do qual serão assinados novos contratos para gestão da fiscalização eletrônica na cidade e feita a implantação. Em 06/01/2020 o TCM suspendeu o chamamento para contratação até novo posicionamento.</b></p>	<p><b>Os equipamentos de verificação de peso serão implantados em 2 pontos na Marginal Tietê, por ser a via de maior fluxo de caminhões na cidade, bem como de acesso a grande parte das rodovias que conectam a Cidade de São Paulo</b></p>	<p><b>Promover maior eficácia da fiscalização sobre os caminhões que trafegam na cidade de São Paulo. O excesso de peso do veículo em desconformidade com a legislação é um dos principais fatores de risco à segurança viária por retardar o espaço percorrido pelo veículo quando da frenagem, bem como comprometer o estado de conservação da via.</b></p>

<p><b>Revisar o manual de fiscalização do transporte escolar para fortalecimento da fiscalização sobre os principais fatores de risco, em especial uso de cinto de segurança e uso de celular</b></p>	<p><b>Foi desenvolvida revisão dos procedimentos de fiscalização pela Gerência de Operações do Transporte Diferenciado em conjunto com a Assessoria Jurídica da SPTrans. Posteriormente, o departamento jurídico do DTP analisou os quesitos legais dos novos manuais. Para avaliar tecnicamente a viabilidade e outros quesitos de modificação de procedimento no DTP, foi publicada a Portaria nº 008/2020 SMT/DTP, que institui Comissão para analisar a proposta do novo Manual de Fiscalização do Transporte Público. A Comissão finalizou os trabalhos e a proposta definitiva foi encaminhada e está em análise pelo Gabinete do Diretor do DTP.</b></p>	<p><b>Trata-se da revisão do manual de fiscalização do transporte escolar, instrumento que permite a operacionalização da fiscalização do DTP sobre esse meio de transporte. O atual manual é regido pelas Portarias 292/2008, 157/2011 e 226/2012 - DTP.GAB e a ação se constitui na publicação de nova portaria atualizando e fortalecendo a fiscalização exercida pelo DTP, especialmente no que se refere aos fatores de risco à segurança viária traçados pela Organização Mundial da Saúde, o uso de cinto de segurança (principalmente pelas crianças) e uso de celular, que são, entre os fatores da OMS, aqueles passíveis de fiscalização pelo DTP.</b></p>	<p><b>A ação tem por objetivo final a diminuição de acidentes com envolvimento de veículos do transporte escolar e a maior proteção e segurança das crianças que trafegam nesses veículos. A revisão do manual intui o fortalecimento da fiscalização, que por sua vez, é um dos elementos essenciais de um sistema de segurança viária</b></p>
---	---	---	---

Revisar o manual de fiscalização do transporte via fretamento para fortalecimento da fiscalização sobre os principais fatores de risco

Foi desenvolvida revisão dos procedimentos de fiscalização pela Gerência de Operações do Transporte Diferenciado em conjunto com a Assessoria Jurídica da SPTrans. Posteriormente, o departamento jurídico do DTP analisou os quesitos legais dos novos manuais. Para avaliar tecnicamente a viabilidade e outros quesitos de modificação de procedimento no DTP, foi publicada a Portaria nº 008/2020 SMT/DTP, que institui Comissão para analisar a proposta do novo Manual de Fiscalização do Transporte Público. A Comissão finalizou os trabalhos e a proposta definitiva foi encaminhada e está em análise pelo Gabinete do Diretor do DTP.

Trata-se da revisão do manual de fiscalização do transporte via fretamento, instrumento que permite a operacionalização da fiscalização do DTP sobre esse meio de transporte. O atual manual é regido pela Portaria nº 292/2008 e 91/2010 - DTP.GAB, e a ação se constitui na publicação de nova portaria atualizando e fortalecendo a fiscalização exercida pelo DTP, especialmente no que se refere aos fatores de risco à segurança viária traçados pela Organização Mundial da Saúde, o uso de cinto de segurança e uso de celular, que são, entre os fatores da OMS, aqueles passíveis de fiscalização pelo DTP.

A ação tem por objetivo final a diminuição de acidentes com envolvimento de veículos que operam transporte de fretamento e a maior proteção e segurança dos usuários. A revisão do manual objetiva o fortalecimento da fiscalização, que por sua vez, é um dos elementos essenciais de um sistema de segurança viária.

**Revisar o manual de fiscalização do transporte via táxi para fortalecimento da fiscalização sobre os principais fatores de risco**

**Foi desenvolvida revisão dos procedimentos de fiscalização pela Gerência de Operações do Transporte Diferenciado em conjunto com a Assessoria Jurídica da SPTrans. Posteriormente, o departamento jurídico do DTP analisou os quesitos legais dos novos manuais. Para avaliar tecnicamente a viabilidade e outros quesitos de modificação de procedimento no DTP, foi publicada a Portaria nº 008/2020 SMT/DTP, que institui Comissão para analisar a proposta do novo Manual de Fiscalização do Transporte Público. A Comissão finalizou os trabalhos e a proposta definitiva foi encaminhada e está em análise pelo Gabinete do Diretor do DTP.**

**Trata-se da revisão do manual de fiscalização do transporte via taxi, instrumento que permite a operacionalização da fiscalização do DTP sobre esse meio de transporte. O atual manual é regido pela Portaria nº 292/2008, e a ação se constitui na publicação de nova portaria atualizando e fortalecendo a fiscalização exercida pelo DTP, especialmente no que se refere aos fatores de risco à segurança viária traçados pela Organização Mundial da Saúde, o uso de cinto de segurança e uso de celular, que são, entre os fatores da OMS, aqueles passíveis de fiscalização pelo DTP.**

**A ação tem por objetivo final a diminuição de acidentes com envolvimento de taxi e a maior proteção e segurança dos usuários. A revisão do manual objetiva o fortalecimento da fiscalização, que por sua vez, é um dos elementos essenciais de um sistema de segurança viária.**



<p><b>Instituir manual de fiscalização do transporte via aplicativos (OTTCs)</b></p>	<p><b>Foi solicitado ao DTP procedimentos de fiscalização pela Gerência de Operações do Transporte Diferenciado. Para avaliar tecnicamente a viabilidade e outros quesitos da construção de procedimentos no DTP, foi publicada a Portaria nº 008/2020 SMT/DTP, que institui Comissão para analisar a proposta do novo Manual de Fiscalização do Transporte Público. Em fase inicial de trabalho conjunto entre DTP e CMUV.</b></p>	<p><b>Trata-se da elaboração de manual de fiscalização pelo DTP a ser aplicado sobre o transporte individual de passageiros via aplicativos</b></p>	<p><b>A ação tem por objetivo final a diminuição de acidentes com envolvimento de veículos de aplicativos e a maior proteção e segurança dos usuários. O novo manual objetiva o fortalecimento da fiscalização, que por sua vez, é um dos elementos essenciais de um sistema de segurança viária.</b></p>
<p><b>Fazer os ajustes necessários na padronização das velocidades em 100% da cidade em acordo com a reclassificação viária.</b></p>	<p><b>Em fase de levantamento do número total de vias que necessitarão ter a velocidade regulamentada ajustada em função da reclassificação viária</b></p>	<p><b>Trata-se da gradual atualização da sinalização da cidade em acordo com a nova classificação viária realizada pela CET</b></p>	<p><b>Promover a melhoria da segurança viária dos usuários por meio da maior padronização e entendimento das vias da cidade.</b></p>

<p><b>"Iniciar o processo de implantação de câmeras de monitoramento em ambulâncias". Ação substituída por "" por "Implantar tecnologia embarcada nas ambulâncias"</b></p>	<p><b>Em fase de pesquisa de preço do pregão por meio do qual será viabilizada a implantação da tecnologia embarcada nas ambulâncias</b></p>	<p><b>A ação inicialmente proposta foi substituída, à medida que a implantação de câmeras em ambulâncias não é pacífica e é alvo de contestações quanto à proteção das pessoas. A nova ação permite o registro do atendimento prestado no Tablet. Ao autorizar o despacho, o sistema de despacho deverá se comunicar com a tecnologia embarcada (Tablet), e enviar a rota a ser seguida até o destino da ocorrência. Ao chegar ao local da ocorrência o sistema deverá informar automaticamente que a equipe chegou ao destino.</b></p>	<p><b>Modernizar tecnologicamente o despacho de ocorrências com a localização exata, diminuindo o tempo de resposta nas ocorrências, servindo ainda como ferramenta de gerenciamento e controle na segurança viária</b></p>
<p><b>Atualizar a base cartográfica do SAMU</b></p>	<p><b>Em fase de pesquisa de preço do pregão por meio do qual será viabilizada a atualização da base cartográfica do SAMU</b></p>	<p><b>Implantação de sistema com tecnologia embarcada com base cartográfica atualizada e com limitador ou informe de velocidade visando a segurança viária.</b></p>	<p><b>Permitir maior agilidade na abertura de chamados pela Central de Regulação e na localização dos mesmos pelas equipes de intervenção</b></p>

<p><b>Promover a descentralização administrativa do SAMU</b></p>	<p><b>Ação concluída. A organização das bases e dos recursos humanos foi replanejada na ação denominada descentralização administrativa. Através desta, o número de bases em funcionamento foi ampliado de 58 para 78, aumentando a cobertura assistencial e integrando o SAMU (56 bases) aos equipamentos de saúde do Município. Algumas bases foram localizadas estrategicamente em pontos de acesso rápido às vias de grande circulação da cidade, enquanto outras permaneceram integradas a unidades do Corpo de Bombeiros. Adicionalmente, 31 bases modulares localizadas em áreas isoladas foram extintas. Para atuar nas bases reorganizadas, também foi necessária uma realocação dos recursos humanos de modo que as equipes de prontidão atualmente estão mais próximas aos locais de atendimento</b></p>	<p><b>Descentralização e integração das equipes do SAMU aos equipamentos da rede de assistência que permitem uma maior eficiência gerencial e administrativa, ampliando a cobertura assistencial e gerando sinergia entre as equipes do SAMU e das unidades assistenciais, qualificando ainda mais o atendimento</b></p>	<p><b>Ampliar a cobertura assistencial do SAMU de 58 para 78 pontos de apoio, integrando as novas bases a equipamentos de saúde, para qualificar ainda mais o atendimento; melhorar a eficiência gerencial e administrativa; aprimorar o aproveitamento dos recursos humanos e materiais do SAMU com foco no aumento da disponibilidade e numa cobertura mais efetiva dos territórios, aproximando as equipes de prontidão dos locais de atendimento, de modo a reduzir o tempo de resposta aos chamados</b></p>
--	---	--	--

**Elaborar plano de ação para promoção de assistência às vítimas de trânsito**

Foi adotada como estratégia para implantação dessa ação a melhoria de um dos gargalos existentes aos pacientes pós-cirúrgicos e pós-traumas com sequelas ortopédicas, nos quais se enquadram grande parte das vítimas de trânsito. Foi elaborada pela SMS nota técnica orientativa à rede municipal de saúde. O Centros Especializados de Reabilitação (CER) deverão realizar ações de matriciamento junto aos hospitais de sua área, reforçando a importância dos encaminhamentos precoces pós-alta hospitalar para os CER de referência de moradia do usuário. O CER, nas ações de matriciamento, reorientarão as UBS acerca da importância de que os casos pós-alta hospitalar que precisem de reabilitação sejam agendados prontamente, ou seja, a UBS deverá solicitar vaga para reabilitação no mesmo dia em que usuário procurar a unidade básica munido do encaminhamento do hospital. Estes agendamentos deverão ocorrer via vagas de reserva técnica (que são vagas específicas que ficam reservadas para os casos prioritários, que necessitam ser agendados rapidamente para avaliação no CER). Estes pacientes deverão iniciar a terapia nos CER em no máximo 45 dias a solicitação da vaga de reserva técnica, considerando a importância desta intervenção precoce para a evolução do quadro.

**Trata-se da elaboração de documento contendo ações voltadas à promoção de assistência às vítimas de trânsito**

**Melhorar o sistema de assistência às vítimas, reduzindo danos físicos e psicológicos**

**Instituir campanhas de massa continuadas**

Lançado em novembro de 2019 o Movimento pela Vida Segura no Trânsito, que foi dividido em 3 fases: mobilização, motociclistas e pedestres. A fase de mobilização foi iniciada no final de novembro por meio da ação de ativação inicial do movimento, que consistiu em ensacar com sacos pretos 20 abrigos de ônibus da cidade e disponibilizar o letreiro “XX vítimas fatais” em outras centenas de abrigos. No dia 29 de novembro, foi feita coletiva de imprensa de lançamento do movimento, junto à veiculação do vídeo e spot inicial do movimento (TV aberta, rádio e internet). Adicionalmente, ao longo de dezembro, foram realizadas algumas ações de ativação, tais como a colocação de 849 cruzes na Av. 23 de Maio representando os 849 mortos no trânsito de 2018; a colocação de bandeiras brancas do movimento em 1000 taxis da cidade e a veiculação do banner do movimento no edifício Anchieta, que fica no cruzamento da Av. Paulista com Av. Consolação. Em dezembro foi iniciada a fase de motociclistas, com a veiculação do vídeo e spot (TV aberta, rádio e internet) específico voltado à sensibilização para o respeito aos limites de velocidade; a veiculação de vídeo de depoimento e banners (em abrigos de ônibus e internet) da personagem dessa fase da campanha, um motociclista que perdeu uma das pernas por causa de um acidente de trânsito. A fase final de pedestres teve que ser cancelada em decorrência da pandemia

**Condução de campanhas em veículos de massa (TV, rádio, internet, redes sociais) e em mídia exterior (publicidade em pontos de ônibus e relógios de rua) em prol de comportamentos mais seguros no trânsito e alinhadas aos preceitos de Visão Zero e Sistemas Seguros e às melhores práticas para mudança de comportamento.**

**Promover comportamentos mais seguros no trânsito de São Paulo, de forma a contribuir para a redução de acidentes e de mortes no trânsito.**

<p><b>Apresentar o Vida Segura, colher sugestões e buscar parcerias para ações de comunicação junto a potenciais parceiros</b></p>	<p><b>Ação contínua: destaque às parcerias firmadas junto a empresas de entrega de pequenas cargas por meio de plataforma tecnológicas e Instituto Cordial (análise de dados), bem como prorrogação da parceria existente junto à WRI Brasil até março de 2022. Em fase de formalização da cooperação para operacionalização da Iniciativa Bloomberg para Segurança Global no Trânsito.</b></p>	<p><b>Trata-se da busca de parcerias junto a diferentes setores sociais para promoção de ações voltadas à segurança viária</b></p>	<p><b>Firmar parcerias com a sociedade civil, fortalecendo a agenda pública da segurança viária.</b></p>
<p><b>Desenvolver peças de comunicação do Vida Segura voltados aos operadores do sistema de ônibus para ampla distribuição e afixação nos ônibus, garagens, terminais e outros espaços públicos</b></p>	<p><b>Ação concluída. Cartazes intitulados "você sabia - Vida Segura" disponibilizados durante a Semana de Mobilidade de 2019 nos terminais de ônibus geridos pela SPTrans.</b></p>	<p><b>Afixação de cartazes do Vida Segura contendo informações relevantes sobre os acidentes de trânsito em terminais de ônibus; garagens; postos de atendimento de Subprefeitura e lojas da SPTrans</b></p>	<p><b>Sensibilização das empresas, operadores e população sobre o problema da segurança viária</b></p>

<p><b>Desenvolver botons para distribuição aos 60 mil operadores do STCUP. Ação substituída pela "Implantação de adesivos nos pontos cegos dos ônibus"</b></p>	<p><b>Foi desenvolvida nova identidade visual para cada modelo de ônibus, com a inclusão do adesivo Ponto Cego e enviada Carta Circular às empresas de ônibus para implantação da nova identidade visual. Até 30/06/2020, os adesivos foram implantados em 2888 veículos, o que corresponde a 20% do total.</b></p>	<p><b>Trata-se da implantação de nova identidade visual na frota de ônibus da cidade com a inclusão da indicação do ponto cego do motorista</b></p>	<p><b>O objetivo da nova ação proposta é gerar a conscientização sobre a existência dos pontos cegos nos ônibus, de modo alterar o comportamento de todos os usuários quando na relação com o ônibus</b></p>
<p><b>Desenvolver vídeo do Vida Segura direcionado aos operadores do STCUP para veiculação nas garagens</b></p>	<p><b>O vídeo foi desenvolvido e transmitido às empresas operadoras para promoção de capacitação específica voltada à visão zero e sistemas seguros aos motoristas de ônibus</b></p>	<p><b>Trata-se da veiculação de vídeo voltado aos operadores do sistema de ônibus municipais tratando dos conceitos de visão zero e sistemas seguros para ser utilizado em capacitação promovida pelas empresas operadoras aos motoristas.</b></p>	<p><b>Apresentar, divulgar e fortalecer o entendimento e aplicação dos conceitos de visão zero e sistemas seguros pelos motoristas do sistema de ônibus</b></p>

**Implantar o Programa de Orientação à Travessia em 28 vias**

**Programa suspenso em decorrência da Pandemia**

**Trata-se de ação em que são operadas bandeiras de sinalização em cruzamentos com alta acidentalidade. Ou seja, os cruzamentos recebem conjunto de pessoas que orientam os usuários. A ação será implantada por meio do Programa Operação Trabalho da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico e Trabalho, que consiste na contratação de pessoas em alta vulnerabilidade social e oferta de capacitação que lhes permita entrar no mercado de trabalho.**

**Chamar a atenção dos usuários das vias para redução de velocidade e comportamento seguro de trânsito.**



<p><b>Implantar curso continuado de capacitação sobre mobilidade urbana, Visão Zero e Sistemas Seguros, voltado aos servidores da PMSP e aberto ao público. Ação substituída por "Ofertar curso de capacitação sobre Visão Zero e Sistema Seguros aos órgãos envolvidos com a Segurança Viária da Prefeitura de São Paulo e Governo do Estado de São Paulo"</b></p>	<p><b>Aplicada turma-piloto para servidores de diversos órgãos da Prefeitura e Governo do Estado no dia 18/02/2020. Em fase de preparação da capacitação após feedback da turma-piloto para aplicação em novas turmas.</b></p>	<p><b>A ação inicialmente proposta de se realizar um curso que permanecesse continuamente disponível foi ajustada para a realização de cursos específicos voltados aos vários órgãos municipais e estaduais que afetam a segurança viária da Cidade de São Paulo. A alteração visa a maior adesão de pessoal à capacitação.</b></p>	<p><b>Promover o alinhamento conceitual sobre os conceitos de Visão Zero e Sistemas Seguros entre os diversos órgãos que tratam do tema, bem como sensibilizar as equipes sobre a necessidade de se priorizar a segurança viária em todas as ações cotidianas.</b></p>
<p><b>Ofertar curso de auditoria de segurança viária para técnicos da Prefeitura</b></p>	<p><b>O curso foi ofertado a 30 técnicos de diferentes órgãos da Prefeitura de São Paulo.</b></p>	<p><b>Trata-se da realização de curso específico de auditoria de segurança viária por técnicos da Prefeitura.</b></p>	<p><b>Gerar especialização técnica na realização de auditorias de segurança viária no corpo técnico da Prefeitura, de modo que o procedimento possa ser aplicado no desenvolvimento de projetos viários futuros.</b></p>

<p><b>Ofertar capacitação com carga horária mínima de 04 horas em Visão Zero e Sistemas Seguros a 100% dos superintendentes, gerentes e supervisores de departamento da CET e SPTrans</b></p>	<p><b>O curso foi ofertado a 100% dos chefes de departamento, gerentes e superintendentes da CET e SPTrans</b></p>	<p><b>Trata-se de atividade de alinhamento estratégico junto aos líderes da CET e da SPTrans relativo às metas, diretrizes e ações previstas no Plano de Segurança Viária. Em termos concretos, a ação se define pela realização de dinâmica junto a estes atores para aprofundar o entendimento das metas do plano.</b></p>	<p><b>Promover o conhecimento e engajamento das lideranças das empresas para a implantação do Plano de Segurança Viária do Município de São Paulo</b></p>
<p><b>Ofertar capacitação com carga horária mínima de 06 horas em Visão Zero e Sistemas Seguros a 100% dos Gestores de Trânsito da CET</b></p>	<p><b>Foram aplicadas 7 turmas e treinados 298 gestores do total de 450.</b></p>	<p><b>Trata-se da oferta de capacitação sobre os conceitos de visão zero e sistemas seguros, incluindo teoria e suas aplicações práticas, aos gestores de trânsito da CET</b></p>	<p><b>Uniformizar o entendimento sobre os conceitos de Visão Zero e Sistemas Seguros, bem como fortalecer a segurança viária como tema prioritário das ações cotidianas da CET</b></p>
<p><b>Ofertar capacitação com carga horária mínima de 06 horas em Visão Zero e Sistemas Seguros a 100% das equipes administrativas da CET e SPTrans</b></p>	<p><b>Foram treinados 1537 (de um total de 1631) colaboradores das equipes administrativas e outras carreiras não operacionais da CET. No caso da SPTrans, a aplicação do treinamento às equipes se iniciaram em maio de 2020, tendo sido treinados até o momento 286 funcionários de um total de 1.029.</b></p>	<p><b>Trata-se da oferta de capacitação sobre os conceitos de visão zero e sistemas seguros, incluindo teoria e suas aplicações práticas, ao setor administrativo da CET e SPTrans</b></p>	<p><b>Uniformizar o entendimento sobre os conceitos de Visão Zero e Sistemas Seguros, bem como fortalecer a segurança viária como tema prioritário das ações cotidianas da CET e SPTrans</b></p>

<p><b>Ofertar capacitação com carga horária mínima de 06 horas em Visão Zero e Sistemas Seguros a 100% das equipes operacionais da CET e SPTrans</b></p>	<p><b>No caso dos agentes de trânsito da CET, em função da pandemia, a capacitação dos Agentes de Trânsito foi adaptada para modelo não presencial (EAD). Em fase de filmagens/gravações do conteúdo para iniciar a capacitação. Esta capacitação irá atender 100% dos Agentes de Trânsito da CET. No caso da SPTrans, foram treinados 286 (de um total de 705 colaboradores).</b></p>	<p><b>Trata-se da oferta de capacitação sobre os conceitos de visão zero e sistemas seguros, incluindo teoria e suas aplicações práticas, ao nível operacional da CET e SPTrans</b></p>	<p><b>Uniformizar o entendimento sobre os conceitos de Visão Zero e Sistemas Seguros, bem como fortalecer a segurança viária como tema prioritário das ações cotidianas da CET e SPTrans</b></p>
<p><b>Ajustar a estrutura de formação inicial dos agentes de trânsito da CET, com a inclusão transversal dos conceitos modernos de mobilidade, Visão Zero e Sistemas Seguros</b></p>	<p><b>Ação excluída do Plano de Segurança Viária, tendo em vista não haver mais perspectiva de realização de concurso público para agentes de trânsito no curto ou médio prazo, tornando a ação inócua</b></p>	<p><b>Trata-se da reestruturação do curso de formação inicial dos agentes de trânsito da CET</b></p>	<p><b>Fortalecer o tema da segurança viária e promover o alinhamento dos conceitos de Visão Zero e Sistemas Seguros</b></p>
<p><b>Elaborar um programa mínimo de treinamento aos operadores do STCUP que seja o referencial a ser seguido pelas empresas, com carga horária de 40 horas para ingresso</b></p>	<p><b>Foi elaborada, entregue às empresas e incluído no edital de licitação para renovação do sistema de ônibus matriz contendo programa mínimo de treinamento ao qual todos os novos motoristas do sistema de ônibus deverão ser submetido.</b></p>	<p><b>Trata-se de um programa que abrange conhecimentos básicos para os profissionais que irão iniciar sua atuação no transporte de passageiros e assim o façam atendendo com qualidade e segurança.</b></p>	<p><b>Padronizar e referenciar conteúdos de qualificação para todas as empresas que operam o transporte por ônibus, baseados nos pilares “Atendimento” e “Segurança”</b></p>

<p><b>Estabelecer rotina de reciclagem para motoristas do STCUP, com carga horária mínima de 8 horas</b></p>	<p><b>O programa mínimo de reciclagem foi elaborado pela SPTrans, entregue às empresas e incluído no edital de licitação para renovação do sistema de ônibus. Foi concluída também a primeira rodada de auditorias sobre os cursos ofertados por todas as empresas operadoras do sistema.</b></p>	<p><b>Ação voltada aos profissionais que já vêm atuando na empresa e a que se submeterão anualmente</b></p>	<p><b>Intenciona-se que esses profissionais, nestes treinamentos, sejam integrados à avaliação das questões locais (reclamações de sua empresa) e passem a se comprometer com a solução</b></p>
<p><b>Implantar sistema web de gestão de capacitação dos motoristas do STCUP</b></p>	<p><b>Em fase de desenvolvimento do sistema</b></p>	<p><b>Implantação de sistema de tecnologia da informação que permita a gestão das capacitações dos motoristas de ônibus</b></p>	<p><b>O sistema visa aprimorar os controles da SPTrans sobre as capacitações promovidas pelas empresas para os motoristas. O sistema diminuirá a quantidade de trabalho operacional e permitirá análise mais aprofundada das capacitações das empresas.</b></p>
<p><b>Implantar cadastro de prestadores de serviço de capacitação aos motoristas do STCUP. Ação substituída por "Implantar a Universidade Corporativa da SPTrans".</b></p>	<p><b>Em fase de realização de pesquisa de mercado e levantamento de cursos e treinamentos potenciais a serem oferecidos na Universidade Corporativa</b></p>	<p><b>A ação inicialmente proposta foi substituída pela implantação da Universidade Corporativa SPTrans, ainda em fase de concepção. A alteração foi feita por se entender a possibilidade de uma Universidade Corporativa capaz de centralizar iniciativas de treinamento e desenvolvimento de diversas maneiras, desde biblioteca com infinidade de assuntos até cursos EAD</b></p>	<p><b>Garantir maior controle sobre a qualidade das capacitações profissionais realizadas pela SPTrans, evitando custos desnecessários e homogeneizando a qualificação dos operadores.</b></p>

<p><b>Implantar projetos de alargamento de calçada em 100 pontos, diminuindo a distância percorrida pelo pedestre para travessia</b></p>	<p><b>Foram implantadas até o momento extensões de calçada em 24 pontos (***) lista ao fim deste documento)</b></p>	<p><b>Trata-se da implantação de extensões de calçada com vista a diminuição da distância de travessia do pedestre e/ou melhor acomodação dos pedestres.</b></p>	<p><b>Reduzir o risco de atropelamento decorrente dos benefícios gerados pela implantação da extensão de calçada, tais como a melhor intervisibilidade entre motorista e pedestres e a diminuição da distância e tempo a ser percorrida pelo pedestre durante a travessia</b></p>
--	---	--	---

**\* Pontos para os quais estão sendo desenvolvidos projetos de segurança viária em conjunto com a implantação de novas infraestruturas cicloviárias**

1	Av. Eng. Armando de Arruda Pereira x Rua Guatapar
2	Av. Eng. Armando de Arruda Pereira: meio de quadra entre Rua Guatapar e Av. do Café
3	Av. Eng. Armando de Arruda Pereira x Av. do Café
4	Av. Eng. Armando de Arruda Pereira x Av. George Corbisier
5	Av. Inajar de Souza x Av. Deputado Cantídio Sampaio
6	Av Inajar de Souza x Av. Itaberaba
7	Av. Inajar de Souza x Av. Rssio do Carmo
8	Av. Ricardo Jafet x Rua Santa Cruz
9	Av. Ricardo Jafet x R. Vigário Albernaz
10	Av. Ricardo Jafet x Rua Dom Bernarndo Nogueira
11	Av. Abrao de Moraes x Rua Ibirarema
12	Av. Abrao de Moraes x Av. Bosque da Saúde
13	Av. Bosque da Saúde x R. Ibirarema
14	Av Tancredo Neves - meio de quadra entre Rua Cinco de Julho e Rua do Lago
15	Av Tancredo Neves - meio de quadra entre Rua Vergueiro e Rua David Lopes
16	Av. Tancredo Neves x Rua Sum
17	Av. Tancredo Neves x Av. Nossa Senhora das Mercês
18	Av. Tancredo Neves x Av. Teresa de Paulo

19	Av Tancredo Neves - meio de quadra entre Rua Eugênio Falk e Rua Francesco Da Libri
20	Av Tancredo Neves - meio de quadra Rua Francesco Da Libri e Av. Nossa Senhora da Saúde
21	Av. Tancredo Neves x Av. Nossa Senhora da Saúde
22	Av. Miguel Conejo x Rua Bonifácio Cubas
23	Av. Miguel Conejo x Rua Brito Peixoto
24	Av Miguel Conejo: meio de quadra entre Rua Brito Peixoto e Baião Parente
25	Av. Miguel Conejo x Rua Baião Parente
26	Rua Brito Peixoto x Rua Bonifácio Cubas
27	Av. João Paulo I x Rua Marquês de Recife
28	Av João Paulo I: meio de quadra entre Rua Marquês de Recife e Rua do Expressionismo
29	Av. João Paulo I x Rua do Classicismo
30	Av João Paulo I: meio de quadra entre Rua do Classicismo e Rua do Futurismo
31	Av João Paulo I: meio de quadra entre Rua do Futurismo e Rua Carmen Dolores
32	Av. João Paulo I x Rua Carmen Dolores
33	Av. João Paulo I x Praça Celso Gilberto de Oliveira (aproximação da Rua Claudio Chirelli)
34	Av. João Paulo I x Praça Celso Gilberto de Oliveira (aproximação da Rua Dr. Marcio Munhos)
35	Av. Almirante Delamare x Rua Freire Brayner
36	Av. Almirante Delamare x Rua Comandante Taylor
37	Av. Almirante Delamare x Rua Cônego Xavier
38	Av. Almirante Delamare x Rezende Costa
39	Av Almirante Delamare: meio de quadra entre Rua Kiwi e Rua Anita Tagliaferri
40	Av. Almirante Delamare x Rua Michel Saliba
41	Av Padre Arlindo Vieira x R. Giulio Campi
42	Av Padre Arlindo Vieira x R. Sebastião Domingues
43	Av Padre Arlindo Vieira x R. Pederneiras
44	Av Padre Arlindo Vieira x R. Alexandre Gantus (50m - trav. Elevada)
45	Av Padre Arlindo Vieira x R. Ubaitaba
46	Av Padre Arlindo Vieira x R. Taquarichim
47	Av. Marquês de São Vicente x Praça Dr. Pedro Coraza
48	Av. Marquês de São Vicente x Praça José Vieira de Carvalho Mesquita
49	Av. General Ataliba Leonel x Av. Cruzeiro do Sul

50	Av. General Ataliba Leonel x R. Dr. Zukim
51	Av. General Ataliba Leonel x R. Jovita
52	Av. General Ataliba Leonel x R. Alfredo Guedes

**\*\* Lista de infraestruturas cicloviárias implantadas:**

Ciclofaixa Freire Cisneiro: 780 metros na Zona Norte, promovendo a conexão da ciclovía Inajar de Souza às ciclofaixas Gabriel Migliori e Ponte Júlio de Mesquita Netto.

Ciclofaixa Ricardo Jafet trecho 1: 2,78 km na Zona Sul, promovendo a conexão do Parque da Independência e da ciclofaixa Nazaré às ciclofaixas Vila Mariana (na Rua Rodrigo Vieira) e Santa Cruz, além de promover a conexão com a Estação Santos Imigrantes do metrô durante seu trajeto.

José Bernardo Pinto: 740 metros na Zona Norte, promovendo a conexão da ciclovía Otto Baumgart às ciclofaixas Joaquina Ramalho e Guilherme.

Ciclofaixa Guadalupe: 360 metros na Zona Sul, promovendo a conexão da ciclofaixa Honduras à ciclovía Henrique Schaumann (também entregue no primeiro semestre de 2020) e, por meio desta, à ciclofaixa Sumaré e à ciclofaixa Artur de Azevedo. A ciclofaixa Artur de Azevedo ainda promove conexão com a estação Fradique Coutinho do metrô por meio de trecho de ciclofaixa existente na Rua Fradique Coutinho. Importante destacar que a ciclofaixa Honduras também promove a conexão com o Parque do Ibirapuera.

Ciclovía Henrique Schaumann: 1,54 km na Zona Oeste, promovendo a conexão das ciclofaixas Honduras e Guadalupe às ciclofaixas Sumaré e Artur de Azevedo.

Ciclofaixa Presidente Altino: 320 metros na Zona Oeste, promovendo a conexão dos trechos 1 e 2 da ciclofaixa Jaguaré. Além disso, nas proximidades dessa conexão cicloviária, há um acesso para a estação Presidente Altino da CPTM (já em território do município de Osasco).

Ciclofaixas Eng Caetano Álvares - Iapó - Samaritá: 2,54 km na Zona Norte, que, em conjunto, promovem a conexão das ciclofaixas Eng Caetano Álvares e Mandaqui / Gabriel Migliori com a ciclovía Braz Leme. Importante destacar que a ciclofaixa Gabriel Migliori promove a conexão com a região da Barra Funda por meio da ciclofaixa existente na Ponte Júlio de Mesquita Netto. Dessa forma, essa conexão cicloviária, em conjunto com a rede existente, promoveu a conexão da região da Barra Funda / Perdizes à região de Santana.

**Lista de infraestruturas cicloviárias em obras e/ou sinalização:**

Jacu-Pêssego (7,5 km); Artur de Azevedo trecho 2 (265 m); Conselheiro Furtado (1,87 km); Condessa de São Joaquim (438 m); Vila Jaguara (1,96 km); e Nadir Dias Figueiredo (1,72 km). Dentro do que já havia sido contratado pela Secretaria de Mobilidade e Transportes, estão com início iminente das obras as seguintes ciclofaixas: Rebouças (3,33 km); Jornalista Roberto Marinho (4,79 km); São Miguel (4,85 km); Dr. Assis Ribeiro (6 km); e Waldemar Tietz (2,6 km).

**Lista de ciclovias incluídas no edital de concorrência SMT/001/2020:**

Indianópolis (3,52 km); Carlos Caldeira Filho (3,3 km); Águia de Haia (4,26 km); Armando de Arruda Pereira (1,54 km); Alberto de Zagottis (2,8 km); Nações Unidas trechos 1 (1,27 km) e 2 (810 m); e Radial Leste (3 km).

**\*\* Lista de extensões de calçada implantadas:**

1	Diogo de Faria x R. Botucatu;
2	Diogo de Faria x R. Napoleão de Barros
3	Av. Mendes da Rocha x R. Alto Paraguai
4	ESTRADA DE TAIPAS X RUA PHILOMILIA GONÇALVES DOS SANTOS
5	AV. ARQ. VILANOVA ARTIGAS X RUA GIOVANNE NASCO
6	RUA SIMÃO CAETANO NUNES
7	AV. JAGUARÉ X PRAÇA CESAR WASHINGTON DE PROENÇA
8	NOSSA SENHORA DA PENHA
9	AV. NOSSA SENHORA DO SABARÁ X RUA DANIEL DEFOE
10	Av. Engenheiro Armando de Arruda Pereira x R. Guatapará
11	Avenida Kumaki Aoki x R. Cirilo Alves da Silva
12	Avenida Kumaki Aoki x Rua Cirilo Alves da Silva 2
13	Rua Cirilo Alves da Silva x R. Inácio Alvarez
14	Praça Craveiro do Campo x Rua das Cactáceas
15	Praça Craveiro do Campo x R. Algodoeiros
16	Avenida Kumaki Aoki x Rua Tujumirim
17	Avenida Kumaki Aoki x Rua Tetiximira
18	Avenida Kumaki Aoki x Rua Ipê Branco
19	R. Boiçuaiba x Rua Santa Rosa da Serra
20	Rua Boiçuaiba x Rua Tujumirim
21	R. Salvador Fernandes Cardia x R. José Martins Lisboa
22	Rua Dr. José de Porcíncula x R. Salvador Fernandes Cardia
23	R. Salvador Fernandes Cardia x Avenida Oliveira Freire
24	R. Artur de Azevedo