

## Relatório Semestral de execução Jul-Dez 2019 – 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:

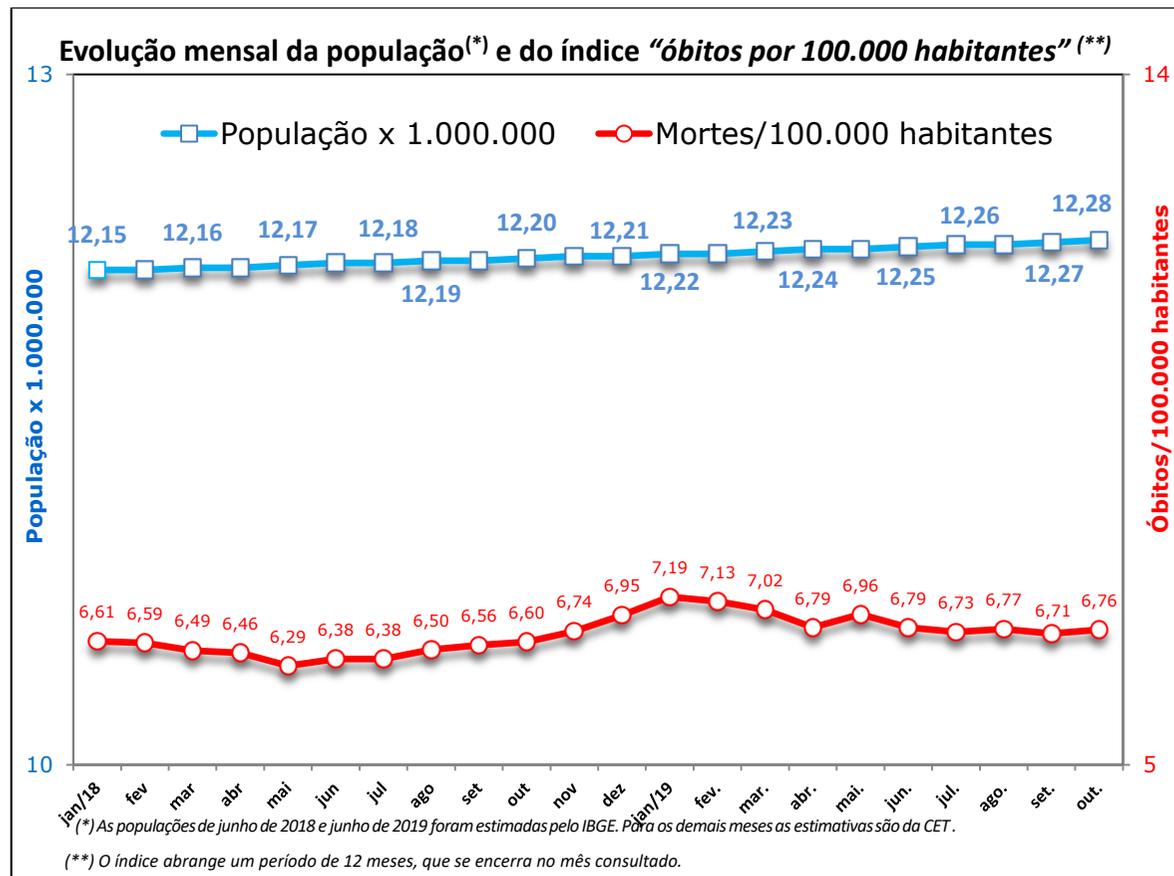
- Reduzir o índice de mortes no trânsito para valor igual ou inferior a 3 a cada 100 mil habitantes até 2028 (2020: 6 mortes / 100 mil hab)
- Reduzir em 50% o número de mortes de pedestres e ciclistas e aumentar em X% o percentual de participação dos modos ativos de mobilidade (2020: 10%)
- Reduzir em 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)**

Apesar de ainda não estar disponível o valor consolidado do índice de mortes a cada 100 mil habitantes do ano de 2019 pela CET, o último resultado existente é o do mês de outubro. Conforme gráfico abaixo, o valor – que considera o período entre novembro de 2018 e outubro de 2019 – indica o índice de 6,76 mortes a cada 100 mil habitantes, valor 2,73% menor que o valor consolidado do ano de 2018, que foi de 6,95.



Na comparação entre o número de mortes dos períodos de janeiro a outubro de 2018 e 2019, verifica-se a redução de 2,8% do número de mortes: 680 x 661.

**b. Reduzir em 50% o número de mortes de pedestres e ciclistas<sup>1</sup>(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: 368 mortes de pedestres e ciclistas. À medida que ainda não existem os dados consolidados de 2019, não é possível fazer a comparação ano a ano. Na comparação entre os períodos de janeiro a outubro de 2018 e 2019, houve aumento de 3,1% do número de morte de pedestres (295 x 304) e houve 12 vítimas ciclistas a mais (15 x 27). Ao todo, ocorreram 310 mortes de pedestres e ciclistas no período em 2018 e 331 em 2019 (aumento de 6,7%).

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

O valor base da meta foi o do ano de 2018: 366 mortes de motociclistas. À medida que ainda não existem os dados consolidados de 2019, não é possível fazer a comparação ano a ano. Na comparação entre os períodos de janeiro a outubro de 2018 e 2019, houve redução de 12,9% do número de morte de motociclistas: 287 x 250.

**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. À medida que ainda não existem os dados consolidados de 2019, não é possível fazer a comparação ano a ano. Na comparação entre os períodos de janeiro a setembro de 2018 e 2019, houve redução de 23,37% de mortes decorrentes de acidentes com envolvimento de ônibus municipais, de 77 para 59.

**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 dispositivo. A pesquisa relativa ao ano de 2019 ainda não foi publicada, de modo que não há atualização do indicador inicial.

**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. A pesquisa relativa ao ano de 2019 ainda não foi publicada, de modo que não há atualização do indicador inicial.

### **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” substituído por “Padronizar os relatórios de acidentes entre CET e SPTrans (IATs e PRAT).
- “Desenvolver botons para distribuição aos 60 mil operadores do STCUP” substituído 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” substituído 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” substituído por “Implantação da Universidade Cooperativa SPTrans”.
- “Implantar displays de velocidade em pontos de fiscalização estratégicos” substituído por "Contratar empresa para auditar eficiência dos equipamentos eletrônicos de fiscalização”;

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”;

Ação	Status de implantação	Descrição	Objetivo
Instituir instância interna à CET de coordenação das ações de segurança viária	Em fase de debates por meio de grupo de trabalho quanto às formas de fortalecer o tema da segurança viária na CET.	Trata-se do processo de análise e proposição de fortalecimento das ações de "Segurança no Trânsito" na estrutura institucional da CET	Tornar a Segurança Viária prioridade em todas as áreas da CET
Realizar estudo de benchmarking sobre a governança do sistema viário	Ação não iniciada	Trata-se da elaboração de estudo que pesquise como são constituídos os sistemas de governança sobre o sistema viário em outras cidades do mundo	Ter mapeadas outras formas de organização das estruturas administrativas que gerenciam o sistema viário, de modo a levantar possíveis hipóteses de melhoria dessa organização na Cidade de São Paulo
Revisar o Plano Emergencial de Calçadas (PEC), expandindo a quantidade de passeios sob responsabilidade da PMSP	Publicado o Decreto Municipal 58.845, contendo o novo Plano Emergencial de Calçadas	Trata-se da elaboração de novo Plano Emergencial de calçadas, expandindo a quantidade de calçadas sob responsabilidade da Prefeitura	Atualizar o Plano Emergencial de calçadas anterior, aumentando as responsabilidades da Prefeitura sobre a manutenção de mais calçadas na cidade.
Criar instância de deliberação e aprovação de projetos relativos a obras viárias	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 de 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.	Trata-se do processo de mapeamento dos fluxos de procedimento para elaboração de projetos e implementação do obras viárias na cidade para posterior desenho do fluxo desejado e criação de estrutura organizacional da Prefeitura que otimize o processo	Promover maior alinhamento entre os órgãos da Prefeitura e agilizar o processo de desenvolvimento de projetos e implantação de obras viárias

<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 novo decreto regulamentador do Fundo Municipal 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>Foi desenvolvida minuta de convênio, que foi apresentada ao Governo do Estado de São Paulo, que a partir da minuta inicial, desenvolveu uma segunda versão da proposta. Em fase de análise pelo governo municipal da segunda versão.</b></p>	<p><b>Trata-se da celebração de parceria com o Governo do Estado de São Paulo para pactuação conjunta de ações visando a 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>

<p><b>Instituir o observatório de segurança viária da Cidade de São Paulo</b></p>	<p>Foram iniciadas reuniões pelas áreas técnicas da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes, CET e da SPTrans para discussão de quais bases de dados disponíveis na Prefeitura poderiam compor a plataforma de análise de dados (um dos itens a estarem presentes no Observatório da Mobilidade). Na sequência, tendo em vista que grande parte dessas bases ainda não estão abertas à população, estão sendo conduzidas reuniões específicas sobre cada base para entendimento da presença de dados sensíveis/pessoais e das eventuais dificuldades que poderiam existir para uso e abertura das bases. O próximo passo será a elaboração do Termo de Referência para condução de um concurso de projetos para implantação do Observatório em parceria com o Laboratório de Inovação Aberta da Cidade de São Paulo (MobiLab+).</p>	<p>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.</p>	<p>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>
<p><b>Inserir no relatório de acidentes de trânsito da CET a discriminação dos ônibus do STCUP geridos pela SPTrans</b></p>	<p>Ação não iniciada. O relatório é elaborado a partir da consolidação dos dados do ano anterior</p>	<p>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 passou a permitir 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</p>	<p>Executar e divulgar análises específicas sobre os acidentes envolvendo ônibus do transporte público municipal (SPTrans)</p>

<p>Inserir no relatório de acidentes de trânsito da CET a discriminação dos transportes diferenciados (táxi, transporte escolar, fretamento)</p>	<p>Ação não iniciada. O relatório é elaborado a partir da consolidação dos dados do ano anterior</p>	<p>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 passou a permitir 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.</p>	<p>Executar e divulgar análises específicas sobre os acidentes envolvendo motofretistas, transporte de carga, transporte escolar, táxis e ônibus fretados.</p>
<p>Integrar o SAT ao cadastro de frota dos ônibus do STCUP, de modo a gerar a discriminação automatizada dos ônibus da SPTrans</p>	<p>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).</p>	<p>Integração do banco de dados contendo informações dos veículos pertencentes ao STCUP (ônibus do sistema municipal geridos pela 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).</p>	<p>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</p>
<p>Integrar o SAT ao cadastro de frota dos transportes diferenciados, de modo a gerar a discriminação automatizada dos ônibus da SPTrans</p>	<p>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, de modo que o próximo relatório anual de acidentes de trânsito da CET possa ter a discriminação dos transportes diferenciados</p>	<p>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.</p>	<p>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</p>

<p>Promover estudo para entender as relações entre os diferentes bancos de dados da CET: SAT; Central CET; IAT e RIFs.</p>	<p>Ação não iniciada</p>	<p>Trata-se da elaboração de estudo que trace as relações (quantitativas e qualitativas) entre as diferentes fontes de informação sobre acidentes de trânsito sistematizadas pela CET, o Sistema de Acidentes de Trânsito (SAT), o sistema operacional da CET; as Investigações de Acidente de Trânsito (IAT) e os Relatórios de Investigação de Fatais (RIFs).</p>	<p>Permitir a análise sistemática de todas as fontes de dados sobre os acidentes de trânsito, cruzando as informações entre as diferentes fontes, de modo a qualificar as informações disponíveis sobre os acidentes de trânsito na cidade e melhor subsidiar a implementação das políticas públicas da SMT.</p>
<p>Implantar o IAT digital</p>	<p>Em fase final de desenvolvimento da solução e finalização da documentação de sistema. Em fase de preparação do ambiente para aplicação na CET e início do processo de transferência de tecnologia.</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>

<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)</p>	<p>Foi elaborada minuta inicial, que está em fase de análise jurídica da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes. Porém, pretende-se que essa ação seja 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. Caso a convergência seja possível, o acesso pela CET ao RDO e GDL pode passar a ser desnecessário.</p>	<p>Trata-se da 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).</p>	<p>Automatizar e agilizar o processo de sistematização dos dados de acidentes de trânsito pela CET.</p>
<p>Implantar rotinas para a contagem de volumes de pedestres de modo continuado</p>	<p>Em fase de pesquisa de fornecedores e preços e realização de testes em diferentes equipamentos capazes de fazer a contagem de pedestres.</p>	<p>Trata-se da implantação de rotinas para a contagem de volumes de pedestres de modo continuado</p>	<p>Coletar volumes de pedestres continuamente de modo a subsidiar o planejamento da mobilidade da cidade voltada a pedestres</p>
<p>Incluir os dados do Sistema de Acidentes de Trânsito no Geosampa</p>	<p>A inclusão dos dados foi concluída e estão disponíveis no Geosampa</p>	<p>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</p>	<p>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.</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 é 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 término do primeiro semestre 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>

<p>Promover a abertura dos dados de volume e velocidade dos equipamentos de fiscalização</p>	<p>Ao longo do segundo semestre de 2019, por meio do Laboratório de Inovação Aberta da Cidade de São Paulo (MobiLab+), foi conduzido um concurso de projetos para seleção de uma startup que desenvolveria a API (Application Programming Interface) que permitira 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 e a homologação do concurso foi publicada no Diário Oficial do dia 07/12/2019, tendo sido selecionada a empresa Milenio Bus Ltda.</p> <p>A API foi desenvolvida ao longo do mês de dezembro de 2019 por essa empresa e os testes finais de funcionalidade serão realizados em janeiro de 2020, com o objetivo de que a abertura dos dados seja realizada ainda no início do ano.</p>	<p>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.</p>	<p>Os dados poderão permitir a elaboração de análises e cruzamentos de dados pela sociedade civil e pelos órgãos públicos.</p> <p>Para o planejamento das políticas públicas de segurança viária, destacam-se os dados sobre volumes e sobre as velocidades operacionais praticadas nas vias.</p>
<p>Operacionalizar análises de dados sobre os dados oriundos do transporte via aplicativos (OTTCs)</p>	<p>Foi elaborado levantamento de requisitos para elaboração de sistema de informação que permita a gestão dos dados. Em fase de análise quanto ao melhor mecanismo de desenvolvimento do sistema.</p>	<p>Trata-se da implantação de rotina de análise dos dados oriundos do transporte via aplicativos (OTTCs)</p>	<p>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.</p>

<p><b>Implantar rotinas de atualização multisecretarial do Mapa Digital da Cidade</b></p>	<p>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.</p>	<p>Trata-se de procedimento administrativo de atualização do Mapa Digital da Cidade de modo simultâneo entre os órgãos da Prefeitura.</p>	<p>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 adequabilidade</p>
<p><b>Implantar a metodologia padrão da OMS no PRAT da SPTrans</b></p>	<p>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.</p>	<p>Trata-se da implantação da metodologia padrão de registro do acidente de trânsito no PRAT da SPTrans</p>	<p>Unificar as metodologias utilizadas por CET e SPTrans, seguindo as recomendações internacionais sobre o registro dos acidentes de trânsito</p>
<p><b>Padronizar os relatórios de acidentes entre CET e SPTrans (IATs e PRAT)</b></p>	<p>Foi elaborada versão inicial de formulário de acidente de trânsito, que está sob análise das áreas técnicas da CET e da SPTrans</p>	<p>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</p>	<p>Evitar retrabalho e construir uma base de dados conjunta, com campos fechados preenchidos por ambas as empresas</p>

<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 padronizado e de procedimento administrativo 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 convertido 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><b>Findas as fases de pesquisa de legislação existente, definição da estrutura e rodadas de reuniões com os diversos órgãos da Prefeitura envolvidos, em fase de produção do conteúdo do Manual.</b></p>	<p><b>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.</b></p>	<p><b>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.</b></p>

<p><b>Requalificar calçadas - 1.500.000 m<sup>2</sup></b></p>	<p>Foram assinadas 24 Atas de Registro de Preços com as vencedoras das licitações por meio das quais as requalificações de calçadas serão viabilizadas. iniciadas obras em 22 dos 24 lotes *(trechos indicados na tabela ao fim do documento)</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 à pé na cidade.</p>
<p><b>Implantar projetos de alargamento de calçadas em 100 pontos, diminuindo a distância percorrida pelo pedestre para travessia</b></p>	<p>A CET elaborou croquis para 80 pontos. As obras deverão ser realizadas ao longo de 2020 pela Secretaria Municipal de Subprefeituras, por meio das obras de requalificação de calçadas.</p>	<p>Trata-se da implantação de obras para alargar a extensão do passeio, tanto em cruzamentos, quanto em meios de quadra, com o objetivo de reduzir a distância de travessia percorrida pelo pedestres</p>	<p>Reduzir o risco de atropelamentos por meio da redução da distância percorrida pelo pedestres sobre a travessia sinalizada e por meio da melhoria da visibilidade do pedestre por parte dos condutores de veículos.</p>
<p><b>Implantar 5 áreas de acalmamento de tráfego</b></p>	<p>Áreas Calmas de São Miguel Paulista e Santana com obras iniciadas. Área Calma da Lapa de Baixo com projeto pronto e obra não iniciada. Áreas Calmas de Lapa de Cima e Centro Histórico em fase de desenvolvimento de projetos.</p>	<p>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;</p>	<p>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.</p>

<p><b>Implantar 4 Projetos de Segurança Viária em Rotas Escolares</b></p>	<p>Rota Escolar Segura de Itaquera parcialmente implantada, com projetos finalizados e com obras previstas para primeiro trimestre de 2020 por meio das obras de requalificação de calçadas. Rota Escolar do Jardim Ângela teve implantação finalizada em outubro de 2019. Rota Escolar Segura do Pari em fase de desenvolvimento de projetos e Rota Escolar Segura do Parque São Rafael em fase de estudos iniciais.</p>	<p>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.</p>	<p>Aumentar a segurança viária nos caminhos mais utilizados pelos estudantes nas zonas escolares, com prioridade aos modos de transporte ativo (à pé e de bicicleta).</p>
---	---	--	---

<p><b>Implantar 10 Territórios Educadores</b></p>	<p>Projeto-piloto implantado no Campo Limpo, em nov/18. Em 2019, o programa está sendo implementado em outros 5 territórios, simultaneamente, com previsão de entrega no 1º sem/20:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Jardim Ângela: projeto e obras de moderação de tráfego implantadas; projeto de trilhas e estações educadoras em desenvolvimento;</li> <li>- Cidade Tiradentes: projeto de moderação de tráfego concluído; projeto de trilhas e estações educadoras em desenvolvimento;</li> <li>Brasilândia: projeto de moderação de tráfego concluído; projeto de trilhas e estações educadoras em desenvolvimento;</li> <li>- Capão Redondo: identificação da área de intervenção e estudo de deslocamentos concluídos; projetos de moderação de tráfego e trilhas educadoras em desenvolvimento;</li> <li>- Pedreira: identificação da área de intervenção e estudo de deslocamentos concluídos; projetos de moderação de tráfego e trilhas educadoras em desenvolvimento;</li> </ul> <p>Mais 5 territórios receberão o projeto: Grajaú, São Rafael, Iguatemi, Lajeado e Itaim Paulista.</p>	<p>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.</p>	<p>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.</p>
---	--	---	---

<p><b>Implantar 5 requalificações integradas em corredores de transporte</b></p>	<p>Vias Seguras da Belmira Marin e Estrada de Itapeperica com obras iniciadas por meio das obras de requalificação de calçadas. Via Segura da Av. Raimundo Pereira de Magalhães com parte dos projetos finalizados e parte em desenvolvimento, e com previsão de início de obras de parte da via no primeiro trimestre de 2020 por meio das obras de requalificação de calçadas. Vias Seguras da Marechal Tito e Teotônio Vilella em fase de desenvolvimento de projetos.</p>	<p>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 SPObras), 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Implantação de projetos de sinalização;</li> <li>● Adequação da geometria da via;</li> <li>● Adequação de ciclos semafóricos e tempos de travessia;</li> <li>● Reforço de fiscalização eletrônica;</li> <li>● Sinalização de advertência;</li> <li>● Reforço de pessoal operacional e ação policial contra alcoolemia.</li> </ul>	<p>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>
<p><b>Implantar intervenções de segurança em pontos críticos de travessia de pedestres</b></p>	<p>Foram realizados estudos de segurança viária e definidas as concepções dos projetos para 42 pontos *(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 e Av. João Paulo I. Em fase de estudos para pontos das avenidas Ermano Marquetti / Marquês de São Vicente; Av. Padre Arlindo Vieira e Av. General Ataliba Leonel.</p>	<p>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 infra estruturas cicloviárias. Desse modo, quando da implantação da nova infraestrutura cicloviária, ao mesmo tempo são corrigidos os pontos de risco de acidentes.</p>	<p>Ajustar a infraestrutura de pontos com alto volume de acidentes, de modo a reduzir o risco nesses pontos</p>

<p>Adequar os tempos e ciclos semafóricos para priorização do pedestre em 17 vias (Programa Operacional de Segurança)</p>	<p>Em 2019, as 10 vias previstas para implantação do programa foram realizadas, a saber: Parada Pinto, Guapira, Itaberaba, Vila Ema, N<sup>a</sup> S<sup>a</sup> do Sabará, Giovanni Gronchi, Salim Farah Maluf, Alcântara Machado, Nordestina, Consolação.</p> <p>Em 2020, mais 7 vias serão contempladas Av. São João, Av. Paula Ferreira, Av. Ragheb Chohfi, Av. Yervan Kissajikian, Av. Guarapiranga, Av. Imperador e Av. Carlos Lacerda. Início das readequações dos tempos semafóricos previstos para março.</p>	<p>Trata-se da ampliação de tempo semafórico para travessia do pedestre.</p>	<p>Aumentar a segurança da travessia dos pedestres, em especial dos idosos, reduzindo o risco de atropelamentos.</p>
<p>Mapear a rede estrutural de vias de uso de pedestres</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>Implantar 173,35 km de infraestruturas cicloviárias</p>	<p>Publicado o Plano Cicloviário com a definição das vias integrantes dos 173 km. A lista de vias que receberão novas infraestruturas cicloviárias pode ser consultada por meio do link: <a href="https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/noticias/?p=290123">https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/noticias/?p=290123</a>. Em fase de elaboração dos projetos e preparação das licitações e adesões a Atas de Registros de Preço para efetivação das contratações para início das implantações.</p>	<p>Trata-se da implantação de 173 km de infraestruturas cicloviárias dedicadas, seja ciclofaixa ou ciclovia.</p>	<p>Melhorar a conectividade da rede cicloviária, ofertando infraestrutura segura aos ciclistas e estimulando o uso da bicicleta. Consequentemente, 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><b>Em fase de desenvolvimento do projeto funcional.</b></p>	<p><b>Trata-se da implantação de pista local na Marginal Pinheiros sentido Interlagos</b></p>	<p><b>Redução do número de mortes decorrentes de acidentes na Marginal Pinheiros</b></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><b>Ação não iniciada</b></p>	<p><b>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</b></p>	<p><b>Permitir que, quando da realização de recapeamento de vias, sejam implantados elementos de moderação de tráfego</b></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><b>Foi elaborada minuta de projeto de lei pela Diretoria de Operações da CET. Em fase de discussão e validação interna da minuta inicial</b></p>	<p><b>Trata-se da revisão da legislação que rege a implantação de medidas mitigadoras de polos geradores.</b></p>	<p><b>Fortalecer a necessidade de implantar mitigações voltadas à mobilidade ativa e transporte público, bem como corrigir problemas processuais decorrentes da legislação atual.</b></p>
<p><b>Instituir regulamentação sobre a prestação de serviços de entregas com motocicleta prestados por empresas que operam com aplicativos</b></p>	<p><b>Em fase de elaboração da minuta de Decreto.</b></p>	<p><b>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.</b></p>	<p><b>Promover maior controle da Administração Pública sobre o serviço com vistas à redução de acidentes envolvendo motociclistas</b></p>
<p><b>Implantar a Defesa de Autuação Digital</b></p>	<p><b>A Defesa de Autuação Digital foi implantada. Foram analisadas 18.232 Defesas de Autuação via WEB de jan a out/19. O programa está em constante aprimoramento para melhorias com relação à análise das defesas e emissão de relatórios para gestão quantitativa e produtiva.</b></p>	<p><b>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.</b></p>	<p><b>Promover a desburocratização do serviço, agilizando o processo tanto para o município, 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.</b></p>

<p><b>Implantar a JARI digital</b></p>	<p>O julgamento realizado pela JARI é feito de modo digital. Foi desenvolvido Termo de Referência para contratação do sistema que vai permitir a interpolação de recurso de forma digital. Em fase de preparação para publicação do edital de licitação</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 desenvolvido Termo de Referência para contratação do sistema que vai permitir a implantação do cadastro. Em fase de preparação para publicação do edital de licitação</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>Publicada portaria DSV.SMT/GAB Nº82 atualizando a regulamentação sobre o tema e atualizando as rotas</p>	<p>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</p>	<p>Reduzir o risco de acidentes com envolvimento de caminhões que transportam cargas excedentes</p>
<p><b>Implantar regulamentação acerca da idade máxima de frotas de caminhão</b></p>	<p>Em fase de levantamento dos veículos cadastrados no sistema SUAE/2016. 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</p>	<p>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.</p>	<p>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.</p>

<p><b>Implantar restrição de circulação de motocicleta nas pistas expressas das marginais, quando da existência de pistas locais</b></p>	<p>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</p>	<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p><b>Implantar Central de Monitoramento que permita a gestão remota dos equipamentos de fiscalização</b></p>	<p>Ação não foi contemplada na versão final do Termo de Referência da Licitação de Radares, visto envolver sistemas de informatização que necessitarão de termos de referência específicos, como, por exemplo, a contratação de nuvem para armazenamento de dados. Será analisada a viabilidade de um termo de referência para essa ação.</p>	<p>Implantar uma central de monitoramento dos equipamentos que permita gestão mais eficiente dos equipamentos.</p>	<p>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.</p>
<p><b>Instituir plataforma com mecanismo para os cidadãos indicarem locais em que são necessários novos equipamentos de fiscalização</b></p>	<p>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</p>	<p>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</p>	<p>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</p>

<p>Expandir os pontos de fiscalização eletrônica, por meio de equipamentos intrusivos e não intrusivos (de 955 para 1.127)</p>	<p>Edital de licitação publicado em 19/12/19 - por meio do qual serão assinados novos contratos para gestão da fiscalização eletrônica na cidade e feita a expansão. Em 06/01/2020 o TCM suspendeu o chamamento para contratação até novo posicionamento.</p>	<p>Trata-se do remanejamento e expansão dos equipamentos de fiscalização eletrônica existentes na cidade.</p>	<p>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</p>
<p>Expandir os pontos de fiscalização eletrônica por meio de barreiras eletrônicas (de 161 para 285)</p>	<p>Finda a fase de consulta pública sobre o edital de licitação. Em fase de preparação para publicação do edital por meio do qual serão assinados novos contratos para gestão da fiscalização eletrônica na cidade e feita a expansão.</p>	<p>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.</p>	<p>Promover a redução de atropelamentos em pontos da cidade em que se identifique a necessidade de controle de velocidade reforçado</p>
<p>Implementar mecanismo de alerta imediato de tráfego de veículos irregulares</p>	<p>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)</p>	<p>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</p>	<p>Promover agilidade e eficácia nas ações fiscalizatórias da Polícia Militar</p>
<p>Contratar empresa para auditar eficiência dos equipamentos eletrônicos de fiscalização</p>	<p>Em fase de trabalhos iniciais para verificação do mecanismo de contratação</p>	<p>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.</p>	<p>Garantir os melhores patamares de eficiência dos equipamentos eletrônicos de fiscalização, em conformidade com os contratos firmados.</p>

<p><b>Implantar equipamento de verificação de peso de veículos no mini-anel viário</b></p>	<p>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.</p>	<p>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</p>	<p>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.</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>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 possui 20 (vinte) dias úteis para finalizar os trabalhos e encaminhar proposta definitiva ao Diretor do DTP.</p>	<p>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.</p>	<p>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 inclui o fortalecimento da fiscalização, que por sua vez, é um dos elementos essenciais de um sistema de segurança viária</p>

<p>Revisar o manual de fiscalização do transporte via fretamento para fortalecimento da fiscalização sobre os principais fatores de risco</p>	<p>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 possui 20 (vinte) dias úteis para finalizar os trabalhos e encaminhar proposta definitiva ao Diretor do DTP.</p>	<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p>Revisar o manual de fiscalização do transporte via táxi para fortalecimento da fiscalização sobre os principais fatores de risco</p>	<p>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 possui 20 (vinte) dias úteis para finalizar os trabalhos e encaminhar proposta definitiva ao Diretor do DTP.</p>	<p>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.</p>	<p>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>

<p><b>Instituir manual de fiscalização do transporte via aplicativos (OTTCs)</b></p>	<p>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 possui 20 (vinte) dias úteis para finalizar os trabalhos e encaminhar proposta definitiva ao Diretor do DTP.</p>	<p>Trata-se da elaboração de manual de fiscalização pelo DTP a ser aplicado sobre o transporte individual de passageiros via aplicativos</p>	<p>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.</p>
<p><b>Fazer os ajustes necessários na padronização das velocidades em 100% da cidade em acordo com a reclassificação viária.</b></p>	<p>A CET já elaborou croquis para 80 pontos. As obras deverão ser realizadas ao longo de 2020 pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes, por meio das obras de requalificação de calçadas.</p>	<p>Trata-se da gradual atualização da sinalização da cidade em acordo com a nova classificação viária realizada pela CET</p>	<p>Promover a melhoria da segurança viária dos usuários por meio da maior padronização e entendimento das vias da cidade.</p>

<p>Iniciar o processo de implantação de câmeras de monitoramento em ambulâncias.</p>	<p>Iniciar o processo de implantação de câmeras de monitoramento em ambulâncias</p>	<p>A ação proposta deverá ser substituída, à medida que a implantação de câmeras em ambulâncias não é pacífica e é alvo de contestações quanto à proteção das pessoas. A provável ação substituta será Implantar o conceito de tecnologia embarcada nas ambulâncias, de modo a permitir 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.</p>	<p>O objetivo da futura ação é 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</p>
<p>Atualizar a base cartográfica do SAMU</p>	<p>Em fase de conclusão do termo de referência para preparação do processo licitatório por meio do qual será viabilizada a atualização da base cartográfica do SAMU</p>	<p>Implantação de sistema com tecnologia embarcada com base cartográfica atualizada e com limitador ou informe de velocidade visando a segurança viária.</p>	<p>Permitir maior agilidade na abertura de chamados pela Central de Regulação e na localização dos mesmos pelas equipes de intervenção</p>

<p align="center"><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 locadas 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>
<p><b>Elaborar plano de ação para promoção de assistência às vítimas de trânsito</b></p>	<p align="center"><b>Ação não iniciada</b></p>	<p><b>Trata-se da elaboração de documento contendo ações voltadas à promoção de assistência às vítimas de trânsito</b></p>	<p><b>Melhorar o sistema de assistência às vítimas, reduzindo danos físicos e psicológicos</b></p>

<p>Instituir campanhas de massa continuadas</p>	<p>2 campanhas implementadas: "Nunca Beba e Dirija" em maio e junho de 2019 e "Nunca Use Celular ao Voltante" em julho/agosto de 2019. 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 cruces 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</p>	<p>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.</p>	<p>Promover comportamentos mais seguros no trânsito de São Paulo, de forma a contribuir para a redução de acidentes e de mortes no trânsito.</p>
<p>Apresentar o Vida Segura, colher sugestões e buscar parcerias para ações de comunicação junto a potenciais parceiros</p>	<p>Ação contínua: destaque ao termo de cooperação firmado junto a empresas de entrega de pequenas cargas por meio de plataforma tecnológicas.</p>	<p>Trata-se da busca de parcerias junto a diferentes setores sociais para promoção de ações voltadas à segurança viária</p>	<p>Firmar parcerias com a sociedade civil, fortalecendo a agenda pública da segurança viária.</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>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. As empresas deve implantar a nova identidade em 100% da frota até o término do primeiro semestre de 2020.</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>
<p><b>Implantar o Programa de Orientação à Travessia em 28 vias</b></p>	<p><b>Em fase de ajustes no plano de trabalho e solicitação de descongelamento de recursos para início do programa</b></p>	<p><b>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.</b></p>	<p><b>Chamar a atenção dos usuários das vias para redução de velocidade e comportamento seguro de trânsito.</b></p>

<p><b>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>Em fase de preparação da aplicação do curso em turma-piloto</b></p>	<p><b>A ação inicialmente proposta de se realizar um curso que permanesse 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 Palo. 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 SPTrnas 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>Foram treinados 1537 (de um total de 1631) colaboradores das equipes administrativas e outras carreiras não operacionais da CET. A aplicação do treinamento às equipes da SPTrans serão iniciadas em fevereiro.</p>	<p>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</p>	<p>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</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>No caso dos agentes de trânsito da CET, a capacitação foi elaborada e será aplicada turma-piloto em fevereiro. No caso da SPTrans, a capacitação está em fase de elaboração para início em fevereiro.</p>	<p>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</p>	<p>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</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>Ação não iniciada, à medida que ainda não há formalização de processo de concurso público para novos agentes de trânsito.</p>	<p>Trata-se da reestruturação do curso de formação inicial dos agentes de trânsito da CET</p>	<p>Fortalecer o tema da segurança viária e promover o alinhamento dos conceitos de Visão Zero e Sistemas Seguros</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>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.</p>	<p>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.</p>	<p>Padronizar e referenciar conteúdos de qualificação para todas as empresas que operam o transporte por ônibus, baseados nos pilares “Atendimento” e “Segurança”</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 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.</b></p>

\* Trechos para os quais foram dadas ordens de serviço para requalificação de calçada e que estão em início de obras:

SUBPREFEITURAS	ÁREA (m²)	ENDEREÇO	TRECHO
SÉ 2	3255,00	Rua da Consolação	LADO PAR - Entre a Rua Maceió e Rua Piauí
	3134,25	Rua da Consolação	LADO ÍMPAR - Entre a Rua Matias Aires até a Rua Visconde de Ouro Preto
VILA MARIANA	2892,10	Rua Doutor Diogo de Farias	LADO PAR - Entre a Rua Domingos de Moraes até a Rua Napoleão de Barros
	2809,19	Rua Doutor Diogo de Farias	LADO PAR - Entre a Rua Napoleão de Barros até a Av. Rubem Berta
MOOCA	2867,00	Rua Hipódromo	Entre Rua Visconde de Parnaíba até Av. Alcantara Machado
	3061,78	Rua Hipódromo	Entre Av. Alcantara Machado até Rua dos Trilhos
SÃO MIGUEL PAULISTA	3.499,24	Projeto Áreas Calmas CET - 1. Avenida Nordeste e 2. Rua Dr. Guilherme Eiras	1. Entre Rua Amadeu Gamberine até a Rua Pascoal Daniel / 2. Entre Av. Nordeste e entorno da Área Municipal (Quadra F839)
ITAIM PAULISTA	3478,58	1. Avenida Marechal Tito, 2. Rua Iguiri e 3. Rua Oscar de Araújo	LADO PAR - 1. Entre Estrada Dom João Nery até a Praça Silva Teles / 2. Entre a Av. Marechal Tito até a Rua Dr. Oscar Egídio de Araújo / 3. Entre a Rua Iguiri até o final da Rua.
	3322,54	Avenida Marechal Tito	LADO ÍMPAR - Entre a Rua Francisco Vaz Moniz até a Rua Alarico Cavalcanti
PINHEIROS	2.391,00	Rua Butantã	LADO ÍMPAR - Entre a Av. Eusébio Matoso até a Rua Paes Leme com a Rua Fernão Dias
	2.005,00	Rua Butantã	LADO PAR - Entre o nº 490 da Rua Butantã até a Rua Paes Leme
	2.974,00	Rua Cardeal Arcoverde	Entre a Av. Eusébio Matoso até a Rua Paes Leme
	3.252,00	Rua Teodoro Sampaio	Entre a Av. Dr. Arnaldo até a Rua Capote Valente
	3.722,00	Rua Teodoro Sampaio	Entre a Rua Capote Valente até a Rua Henrique Schamann
M'BOI MIRIM E PARELHEIROS	3136,71	Rua José Barros Magaldi	LADO PAR - Entre Av. M'Boi Mirim até Rua Jean de Brienne / LADO ÍMPAR - Entre Av. M'Boi Mirim até Av. Luiz Gushiken
JAÇANÃ E SANTANA			
CIDADE TIRADENTES E SÃO MATEUS	3382,22	Rua Santo Rizzo, Av. dos Metalúrgicos	Entre a Rua Jorge Riguetti até a Av. dos Metalúrgicos / Trecho entre Rua Santo Rizzo até a Rua Aquitânia
	3093,64	Av. Mateo Bei	Entre Praça Felisberto Fernandes da Silva até Rua Francisco Cardelli
CASA VERDE E FREGUESIA DO Ó	3045,77	Avenida Ministro Petrônio Portela	Entre a Rua Dr. Otávio até a Praça Antônia Espinosa Picerni
SAPOPEMBA	3044,10	Av. Sapopemba	LADO PAR - Entre Rua Soldado Cândido de Luz Paiva até a Rua Affonso Este
BUTANTÃ E CAMPO LIMPO	3530,03	1. Rua. M.M.D.C, 2. Av. Francisco Morato e 3. Rua Pirajussara	1. Toda a extensão / 2. Entre a Rua M.M.D.C. até a Rua Vital Brasil / 3. Entre a Rua Vital Brasil até a Rua M.M.D.C.
	2327,58	1. Rua José Viriato de Castro, 2. Rua Louis Boulanger, 3. Rua Joviniano Pacheco de Aguirre, 4. Rua Aroldo de Azevedo, 5. Rua Lupicínio Rodrigues, 6. Rua Conrado de Deo e 7. Rua João Batista de Remião	ENTORNO DA PRAÇA - 1. Toda a extensão / 2. Entre a Rua Vitória Emanuele Rossi até a Rua Doutor Joviniano Pacheco de Aguirre / 3. Entre a Rua Louis Boulanger até a Estrada Kizaemon Takeuti / 4. Entre a Rua Louis Boulanger até a Rua Luicínio Rodrigues / 5. Entre Rua Aroldo de Azevedo até a Rua Prof. Conrado de Deo / 6. Entre a Rua João Batista de Reimão até a Rua Lupicínio Rodrigues / 7. Entre Rua Lupicínio Rodrigues até a Rua José Viriato de Castro.
	3.499,00	Estrada de Itapeirica	Entre a Rua da Moenda até a Av. Andorinha dos Beirais
JABAQUARA	3296,56	Av. Eng. Armando de Arruda Pereira	Entre Av. Arapuã (Divisa com a Sub - VM) até a Rua das Carnaubeiras
	3126,00	Av. Santa Catarina	LADO PAR - Entre a Rua Rodes até a Rua Viçosa do Ceará / LADO ÍMPAR - Entre a Av. Dr. Lino de Moraes Leme até a Av. Damasceno Vieira
LAPA	3342,00	Rua Roma e Rua Faustolo	1. Entre a Rua Aurélio até a Rua Trajano / 2. Entre a Rua Jeroaquara até a Rua Nossa Senhora da Lapa
GUAIANASES	3400,05	1. Estrada Lageado Velho e 2. Rua Capitão Pucci	1. Entre a Trav. Domingo na Praça até a Rua Capitão Pucci / 2. Entre Estrada Lageado Velho até a Rua Prof. Cosme Deodato Tadeu

SUBPREFEITURAS	ÁREA (m²)	ENDEREÇO	TRECHO
CAPELA DO SOCORRO	2933,87	Avenida Interlagos	LADO PAR - Entre Praça Batista Botelho até Rua Mahatman Gandhi
	2.632,00	Avenida Dona Belmira Marin	LADO ÍMPAR - Entre a Rua Clarissa e Travessa Viela A
ARICANDUVA	3128,44	1. Praça Sampaio Vidal, 2. Rua São Ticiano e 3. Av. Dr. Eduardo Cotching	1. ENTORNO DA PRAÇA / 2. Entre a Rua Argonautas e Praça Skal / 4. Entre a Praça Sampaio Vidal até a Praça Skal
	3115,55	1. Praça Canárias, 2. Rua Tirana e 3. Av. Eduardo Cotching	1. ENTORNO DA PRAÇA e PRAÇA / 2. Trecho da Praça Canárias / 3. Trecho entre a Praça Canárias até a Rua Saigon e Rua Aracé
IPIRANGA E VILA PRUDENTE	3391,29	1. Av. do Oratório e 2. Av. Moraes Costa	1. Entre a Rua Mocoim até a Av. Moraes Costa / 2. Entre a Av. Oratório até a Rua Dois Irmãos
	3345,66	Av. do Oratório	Entre Rua São José das Espinharas até Rua Atalaia do Norte
SANTO AMARO E CIDADE ADEMAR	3536,99	1. Rua Amador Bueno, 2. Rua Paulo Eiró, 3. Ld. Aurora, 4. Rua Barão do Rio Branco e 5. Av. Mario Lopes Leão	1. Entre a Rua Paulo Eiró até a Travessa Jurci Soares Sebastião / 2. Entre Ld. Aurora até a Av. Maio Lopes Leão / 3. Entre R. Barão do Rio Branco até a Rua Paulo Eiró / 4. Entre a Av. Mario Lopes Leão até a Ld. Aurora / 5. Entre R. Barão do Rio Branco X Rua Paulo Eiró
	3.536,99	1. Avenida Cupecê e 2. Avenida Angelo Cristianini	1. Entre Av. Brás de Abre e Av. Senador Vitorino Freire - Entre Av. Assembléia e Rua Adão Aranha / 2. Entre Av. Cupecê e Av. Garcia de Ávila

\*\* 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 Guatapará
2	Av. Eng. Armando de Arruda Pereira: meio de quadra entre Rua Guatapará 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 Rua Oswaldo Barbosa
6	Av. Inajar de Souza: meio de quadra entre Rua Oswaldo Barbosa e Av. Itaberaba
7	Av. Inajar de Souza x Av. Deputado Cantídio Sampaio
8	Av. Inajar de Souza x Av. Róssio do Carmo
9	Av. Ricardo Jafet x Rua Santa Cruz
10	Av. Ricardo Jafet x R. Vigário Albernaz
11	Av. Ricardo Jafet x Rua Dom Bernanrdo Nogueira
12	Av. Abraão de Moraes x Rua Ibirarema
13	Av. Abraão de Moraes x Av. Bosque da Saúde
14	Av Tancredo Neves - meio de quadra entre Rua Cinco de Julho e Rua do Lago
15	Av. Tancredo Neves x Rua Sumé
16	Av Tancredo Neves - meio de quadra entre Rua Serra de Camapuã e Rua Abaúna
17	Av Tancredo Neves - meio de quadra entre Rua Vergueiro e Rua David Lopes
18	Av. Abraão de Moraes x Rua David Lopes
19	Av. Tancredo Neves x Av. Nossa Senhora das Mercês

20	Av. Tancredo Neves x Av. Teresa de Paulo
21	Av Tancredo Neves - meio de quadra entre Rua Eugênio Falk e Rua Francesco Da Libri
22	Av Tancredo Neves - meio de quadra Rua Francesco Da Libri e Av. Nossa Senhora da Saúde
23	Av. Tancredo Neves x Av. Nossa Senhora da Saúde
24	Av. Miguel Conejo x Rua Bonifácio Cubas
25	Av. Miguel Conejo x Rua Brito Peixoto
26	Av Miguel Conejo: meio de quadra entre Rua Brito Peixoto e Baião Parente
27	Av. Miguel Conejo x Rua Baião Parente
28	Rua Brito Peixoto x Rua Bonifácio Cubas
29	Av. João Paulo I x Rua Marquês de Recife
30	Av João Paulo I: meio de quadra entre Rua Marquês de Recife e Rua do Expressionismo
31	Av. João Paulo I x Rua do Classicismo
32	Av João Paulo I: meio de quadra entre Rua do Classicismo e Rua do Futurismo
33	Av João Paulo I: meio de quadra entre Rua do Futurismo e Rua Carmen Dolores
34	Av. João Paulo I x Rua Carmen Dolores
35	Av. João Paulo I x Praça Celso Gilberto de Oliveira (aproximação da Rua Claudio Chirelli)
36	Av. João Paulo I x Praça Celso Gilberto de Oliveira (aproximação da Rua Dr. Marcio Munhos)
37	Av. Almirante Delamare x Rua Freire Brayner
38	Av. Almirante Delamare x Rua Comandante Taylor
39	Av. Almirante Delamare x Rua Cônego Xavier
40	Av. Almirante Delamare x Rezende Costa
41	Av Almirante Delamare: meio de quadra entre Rua da Alegria e Rua Anita Tagliaferri
42	Av. Almirante Delamare x Rua Michel Saliba