

CONSULTA PÚBLICA

PLANO DE SEGURANÇA VIÁRIA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO - VIDA SEGURA

Contribuições para a “Versão Preliminar para Análise da Sociedade Civil”

Cidadeapé - Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo

Ciclocidade - Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo

Este documento contém as contribuições das associações **Cidadeapé** e **Ciclocidade** sobre o plano de segurança viária do município de São Paulo, disponibilizado em sua versão preliminar.

Considerações gerais

O **formato de participação** disponibilizado para as contribuições da sociedade civil foi inadequado para a ampla e efetiva atuação da sociedade. O texto em formato “Word” ficou aberto para comentários somente para membros oficiais das Câmara Temática de Bicicleta (CTB) e Câmara Temática de Mobilidade a Pé (CTMP) e o documento não podia sequer ser baixado desde sua versão no “Google Docs”. A maioria das pessoas só puderam ter acesso ao documento PDF, hospedado no site da CET, em endereço não divulgado para fóruns de participação. Além disso, o documento PDF faz referências a gráficos, tabelas e imagens sem descrições que permitem a leitura por deficientes visuais, ferindo os princípios de acessibilidade universal. Sugerimos que etapas seguintes seja usada a plataforma “Gestão Urbana” para a consulta pública de documentos.

O texto contém vários itens “a serem escritos na segunda fase”, mas não indica quais são as **fases do diagnóstico**. O cronograma disponibilizado no endereço <<http://www.cetsp.com.br/consultas/vida-segura/cronograma.aspx>>, acesso em 15/09/2018, não está atualizado, além de não conter as “fases” da elaboração do diagnóstico. Sendo assim, a participação da sociedade civil fica comprometida, pois para parte relevante dos tópicos não fica claro se e quando haverá possibilidade de participação.

Era esperado que o documento de diagnóstico tivesse relação clara, direta e transversal ao tema de Segurança Viária. Porém, o documento apresentado é composto de programas ainda incipientes na prefeitura, é bastante descritivo e não apresenta diagnóstico sobre pontos importantes, como a mobilidade ativa, por exemplo. Além do mais, não traz diagnósticos sobre os efeitos e resultados dos próprios programas implementados sobre a redução de mortes e lesões no trânsito na cidade. Sendo assim, não consegue contribuir suficientemente para o debate sobre as ações que devem ser planejadas.

Considerações por capítulo

Capítulo 2 - Diagnóstico

Comentários gerais

Sugerimos incluir e considerar os dados estatísticos do diagnóstico o relatório “1.000 Relatórios de Investigação de acidente Fatal em S. Paulo”, um bem feito estudo estatístico da CET sobre as circunstâncias, dados e condições das mortes no trânsito em S. Paulo, ocorridas em 51 meses. (<http://www.cetsp.com.br/media/171940/bt53.pdf>).

É preciso enfatizar questões metodológicas dos números de mortos e feridos:

Explicitar o modo como a CET passou a contar número de mortos e suas implicações na série histórica

O relatório não menciona a mudança que a CET fez na metodologia de contagem de mortos a partir do relatório de 2017 (relativo ao ano de 2016). A mudança foi anunciada da seguinte forma:

“Seguindo recomendações da ABNT e da Organização Mundial de Saúde – OMS, esse relatório adota o critério para considerar óbitos por acidentes de trânsito, os que ocorrerem em até trinta dias após o acidente. Esse critério vale para o ano de 2016. As séries históricas de anos anteriores continuam com dados de mortes até um ano após a data do acidente.”

Fonte: Acidentes de trânsito - Relatório anual 2017

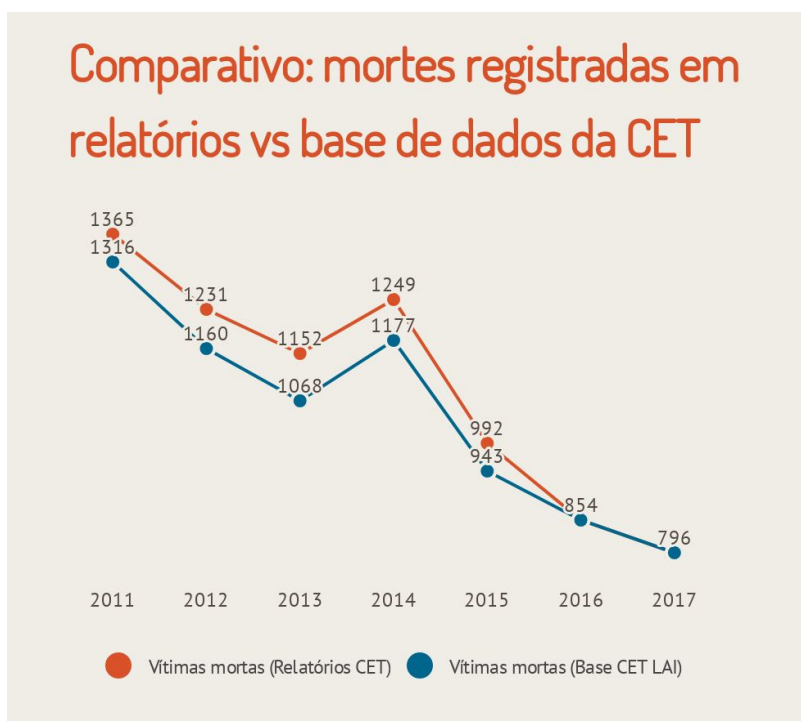
Até 2017, a CET contabilizava mortes ocorridas até um ano após o incidente de trânsito. Aparentemente, a informação era atualizada apenas nos relatórios impressos, mas não na base de dados (adquirida pela Ciclocidade via Lei de Acesso à Informação) - ou seja, a pessoa que estava ferida e faleceu ao longo do ano em que o relatório era elaborado era computada como morta.

Um indicador de que isso acontecia é que a soma de feridos e mortos é muito similar entre as duas fontes (relatórios da CET e bases de dados LAI), enquanto o número de óbitos difere. A partir da publicação de 2017 (referente ao ano de 2016), apenas mortes registradas até 30 dias depois da ocorrência passaram a ser registrados. Desde então, a base de dados adquirida por LAI começou a bater com o impresso.

Mudar a metodologia para adequá-la aos padrões da Organização Mundial de Saúde faz parte, mas o problema com os relatórios da CET publicados em 2017 e 2018 - referentes aos anos de 2016 e 2017 - é que misturam nos gráficos com série histórica de mortes informações provindas das duas metodologias, quando estas não são comparáveis.

Ao fazer isso, **na prática a CET retirou da conta cerca de 5% das mortes**, jogando para baixo de forma artificial a série histórica e fazendo parecer que o número de mortos caiu mais do que o registrado, especificamente na mudança de anos 2015 para 2016.

O gráfico abaixo mostra a diferenciação entre as duas fontes. A variação no número de mortos entre 2015 e 2016 teria sido de -13,91%, como aponta o [relatório da CET](#) em sua página 65, comparando duas metodologias de contagem diferentes. Usando a mesma metodologia, a variação foi de -9,33%.



É importante notar que, uma vez não considerada a mudança de metodologia pela CET e sem a necessária revisão da série histórica, **todos os gráficos e dados que tratam da série histórica de mortos no trânsito presentes no diagnóstico estão sob suspeita** de estarem jogando artificialmente para baixo o número de mortos, como mencionado acima.

O fato é particularmente relevante uma vez que a variação está relacionada diretamente à meta de redução de mortalidade fixada pela Década de Ação para a Segurança Viária da ONU e ao Plano de Metas da gestão atual da Prefeitura. Um exemplo onde isso acontece é o gráfico abaixo, que traz uma série histórica desde 2005, sem citar a mudança de metodologia na virada dos anos 2016/2017.

MORTES / 100K HABITANTES



Gráfico presente na página 10 do diagnóstico preliminar do Plano de Segurança Viária

Fazer constar no relatório a visão dos chamados “Sistemas Seguros”

É preciso dar um passo além de apenas entender as causas - o que muitas vezes é quase sinônimo de culpabilizar as vítimas na abordagem tradicional - e passar a analisar o sistema como um todo e como poderia ser diferente de modo que um incidente, quando ocorra, seja menos impiedoso com as vítimas envolvidas.

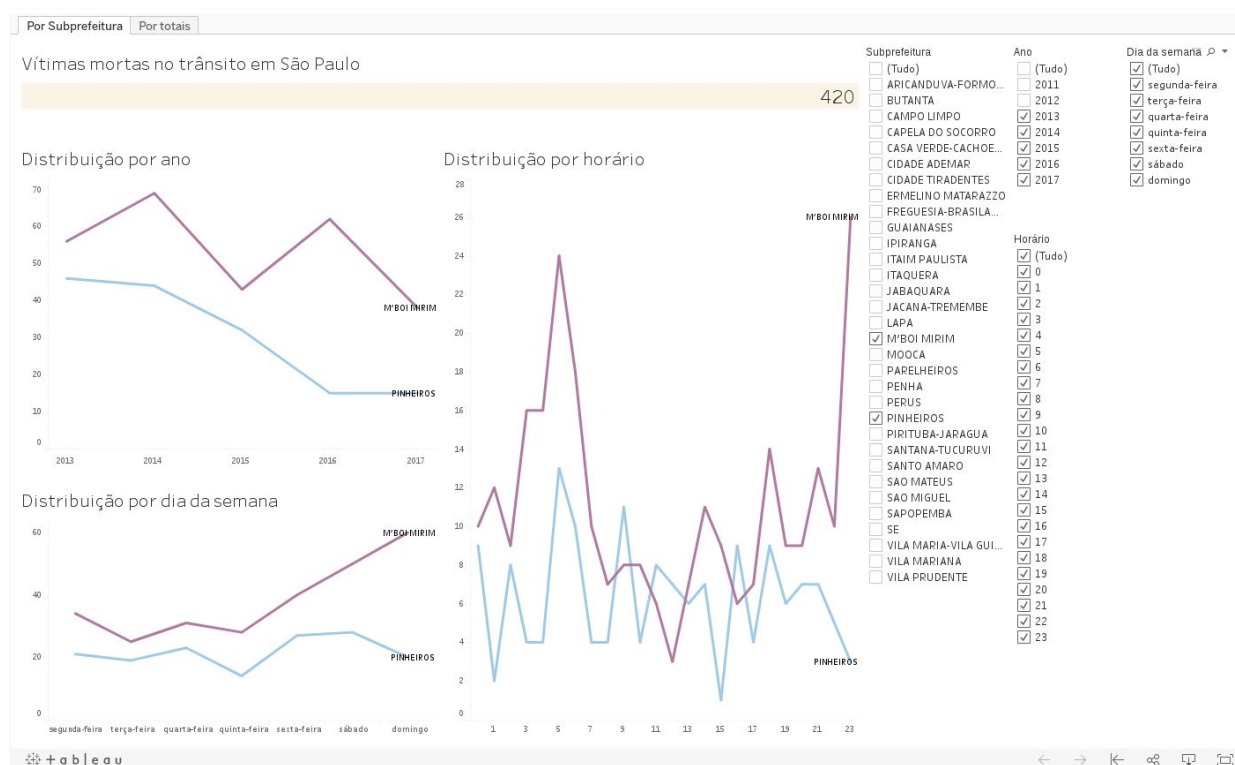
"It's not just about why someone crashed, it asks why they were so badly injured, how could the crash force have been reduced. In a safe system, a serious crash isn't someone's fault, it's a system failure. It's not about blaming drivers for the devastation of a crash, it's about asking what could we have done differently to reduce their devastation. What components could we improve to make the system more forgiving so that mistakes don't cost lives or limbs. It's not about being reactive, it's about being proactive and asking how we can reduce risk"

Fonte: **The Difference Between Life and Death – a 20 minute film** (<https://www.youtube.com/watch?v=mFcLUCtUAzc>)

Diagnóstico sobre mortos e feridos deve ser regionalizado

As informações e gráficos relacionados a (a) ocorrências com vítimas, (b) vítimas mortas e (c) vítimas feridas devem ser territorializados, sob o risco de não fazerem sentido ao buscar um diagnóstico que valha para a cidade toda. O diagnóstico de “é durante o período noturno (das 19h às 5h) que ocorreu a maior quantidade de mortes para os anos analisados (2013 a 2017)”, por exemplo, é um dos que não pode ser generalizado pois o perfil varia muito segundo a territorialidade.

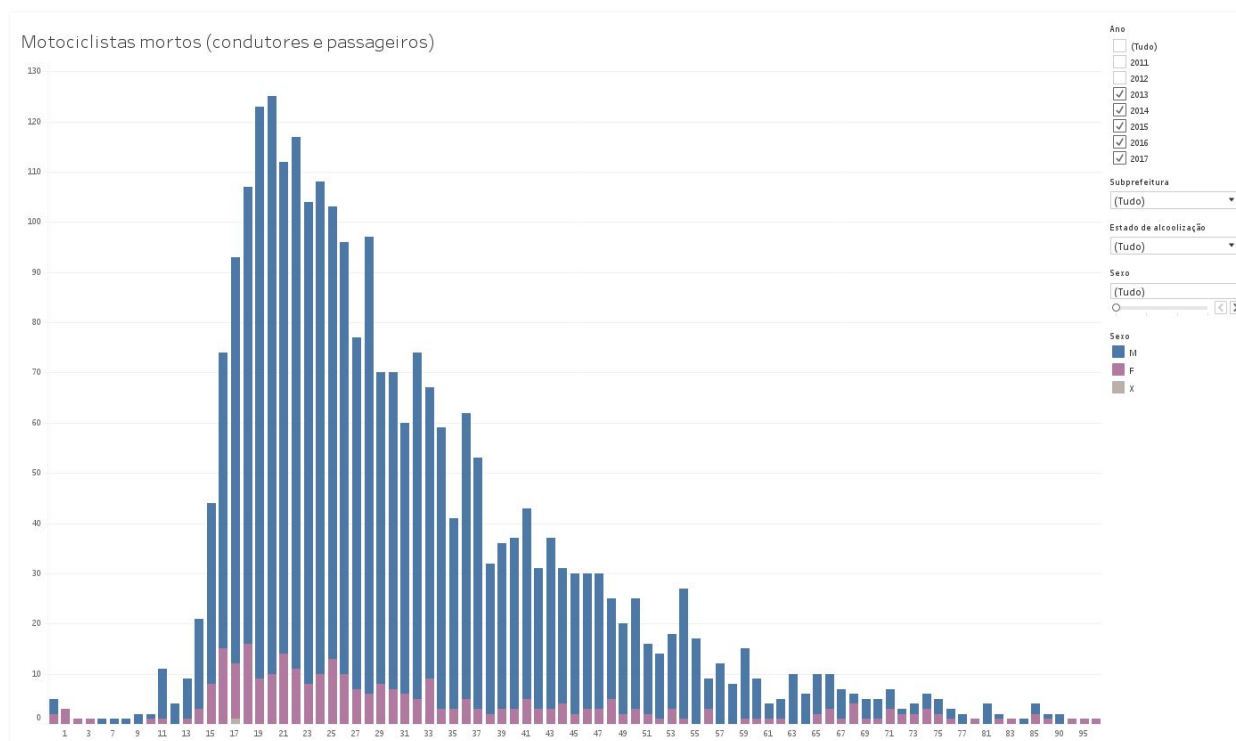
O mapa abaixo (link para a versão interativa - http://bit.ly/mortos_subpref) mostra como exemplos as subprefeituras de M’Boi Mirim e Pinheiros, com registros de mortes por horário às vezes quase espelhados. Ademais, há subprefeituras em que o número de mortes no trânsito subiu entre 2016 e 2017, como é o caso de Itaquera, Ipiranga e Capela do Socorro, por exemplo. Tal identificação fica facilitada com o mesmo mapa por território.



Divisão das faixas etárias nos gráficos deveria ser revista

A divisão por faixas de idade a cada dez anos no gráfico sobre “Motociclistas e pedestres mortos por grupos de idade” está misturando crianças, jovens condutores e condutores experientes devido à divisão. Este gráfico deveria revisar a categorização de faixa etária (de modo que crianças e adolescentes não fiquem misturados com condutores) para não perder a

informação abaixo: a grande maioria de motociclistas mortos é composta de novos condutores. Link para o gráfico abaixo no Tableau, que também possui filtro por subprefeitura - http://bit.ly/motociclistas_mortos.



Mapas interessantes não contêm análises ou *insights*

Faltam análises para os interessantes mapas relacionados a mortes de adolescentes em proximidades de escolas (página 18) e a perigosa relação entre ônibus, pedestres e bicicletas (página 21).

Nos últimos anos, ônibus têm respondido por um quinto das mortes de pedestres e um quarto das mortes de ciclistas. Em 2017, se considerarmos somente os dados de quando os veículos que se envolveram na ocorrência são conhecidos, 25% das mortes de pedestres estão relacionadas a ônibus e 42% das de ciclistas. Trata-se de um volume muito alto.

Apresentação GT Ônibus

Mortos e feridos no trânsito e a relação com ônibus -
Mobilidade Ativa (março de 2018)



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Uma análise inicial dos dados relacionados à mortalidade dos ônibus e vítimas que fazem uso da mobilidade ativa pode ser encontrada na pesquisa realizada pela Ciclocidade para o projeto Global Road Safety Partnership (GRSP) e pode ser vista neste link http://bit.ly/gt_onibus. A análise busca relacionar as bases de dados da Secretaria de Segurança Pública (SSP), CET, SPTrans (multas Resam aplicadas por condução perigosa, uso de celular e embarque/desembarque perigoso) e SP156 (reclamações sobre conduta do motorista, uso de celular e embarque/desembarque perigoso).

A análise também busca fazer sugestões sobre como focar os treinamentos dados a motoristas de ônibus. Atualmente, a SPTrans adota uma política de “treinar todo mundo”, sem preocupação com foco, que poderia ser prioritário a motoristas de linhas mais relacionadas à condução perigosa, ou que passam por locais com maior incidência de mortes de pedestres e ciclistas por ônibus. Também seria pertinente fazer uma relação entre tempo de experiência de motoristas e grau de envolvimento com ocorrências de trânsito com vítimas e haver no horizonte uma política de mensuração de resultados, que avalie a reincidência de motoristas em ocorrências com vítimas.

Também deve ser mencionado que não existem estudos/gráficos internacionais que relacionam velocidades dos ônibus e letalidade a pedestres e ciclistas, sendo este um campo muito interessante para se aprofundar e incluir no texto diagnóstico.

Outros diagnósticos não presentes no documento

Faltam diagnósticos referentes a três temas importantes, não presentes no documento. São eles um diagnóstico aprofundado sobre fiscalização (manual e eletrônica) e seu potencial para a redução de mortes e feridos no trânsito; diagnóstico sobre o que dizem os dados de saúde; e sobre legislação.

Ainda pelo projeto da Ciclocidade dentro da Global Road Safety Partnership (GRSP), os textos que trazem tais diagnósticos podem ser vistos nos links abaixo.

Fiscalização

<http://mobilidadeativa.org.br/mobilidadeativa/anatomia-da-fiscalizacao-de-sao-paulo/>

(usar este caso o primeiro já tenha mudado de endereço:

<http://mobilidadeativa.org.br/anatomia-da-fiscalizacao-de-sao-paulo/>)

Resumo principal

A origem deste levantamento, ao liberar via Lei de Acesso à Informação os dados do site Painel Mobilidade Segura, de modo a poder georreferenciar as infrações registradas por estes agentes, busca tentar responder à pergunta: o que olha um agente de fiscalização quando está na rua? Além disso, tenta entender se tal olhar, refletido e consolidado no registro de mais de 13,6 milhões de autuações entre os anos de 2014 e 2017, de fato ajuda a proteger pedestres e ciclistas quando estão circulando.

Principais "usuários vulneráveis", como costumam categorizar os manuais de segurança de trânsito, e público prioritário para as políticas públicas segundo a Política Nacional de Mobilidade Urbana, nossa sensação como quem pedala ou caminha pela cidade, é a de que agentes fiscalizadores estão pouco do nosso lado. Nas ruas, sentimo-nos sós e pouco protegidos e protegidos. Será apenas impressão? O que dizem os dados?

Uma [pesquisa realizada pela CET em 2015](#) estimou que apenas 1 a cada 4.416 infrações são fiscalizadas. Se não é possível olhar tudo e nunca será, é preciso escolher o que priorizar. Este levantamento demonstra que, nos últimos quatro anos, a priorização se deu em manter a fluidez e a segurança de quem está dentro dos veículos motorizados, não na proteção de pedestres e ciclistas.

A fiscalização manual de São Paulo é duplamente concentrada. Primeiro, 70% das autuações são feitas em apenas 8 das 32 subprefeituras da cidade, sendo que 3 dessas subprefeituras (Sé, Moóca e Pinheiros) respondem por 42% do total. Segundo, somente 10 dos quase 240 enquadramentos registrados na base de dados respondem por 77% de todas as autuações.

A segurança de ciclistas e pedestres tende a ser contemplada por tabela: infrações como ultrapassar o sinal vermelho do semáforo ou dirigir fazendo uso do celular são comportamentos que colocam a vida de todas as pessoas em risco. Por isso podem ser consideradas como protetoras *também* de pedestres e ciclistas. No entanto, quando entramos em agrupamentos específicos, voltados para esses dois públicos, vemos o quanto são desconsiderados pelos agentes de trânsito.

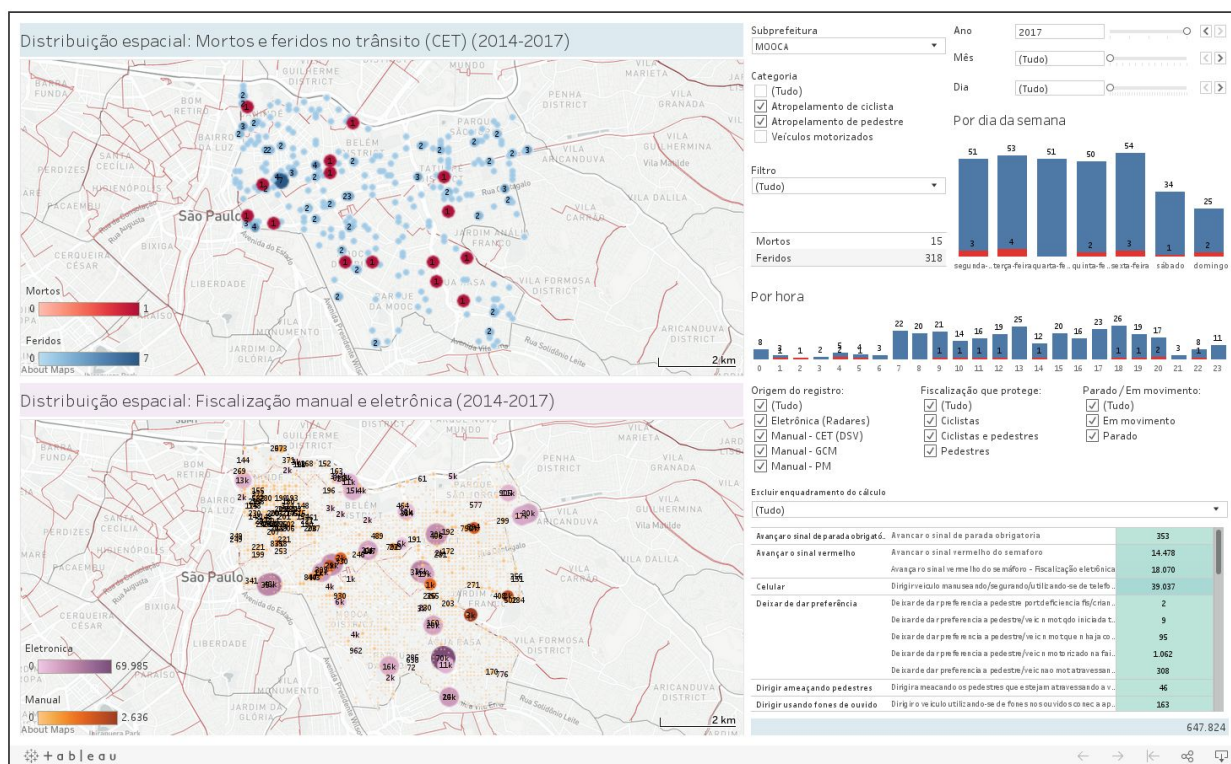
O agrupamento "Ameaçar ou deixar de dar preferência a pedestres e ciclistas", composto de 10 enquadramentos, teve forte redução na fiscalização (-42%) entre 2015 e 2017. Já o agrupamento "Invadir o espaço reservado a pedestres e ciclistas", composto de 14 enquadramentos, teve variação de -23,5% no mesmo período. Já os dois agrupamentos relacionados à fiscalização de velocidades por agentes manuais possuem fiscalização tão

baixa que são inexpressivos: em 4 anos, os 18 enquadramentos que compõem esses grupos somaram apenas 1.205 autuações, ou seja, 25 autuações por mês em toda a cidade.

A fiscalização feita nas ruas por agentes de trânsito vem caindo nos últimos dois anos em São Paulo, registrando variação de -11,5% entre 2015 e 2017. A queda poderia ser maior. Só não o é devido ao expressivo aumento de multas relacionadas a estacionamento rotativo (+59%), uma infração registrada exclusivamente pela CET (DSV) - só elas correspondem a 10,5% de toda a base de multas, evitando que a diminuição fosse ainda mais forte.

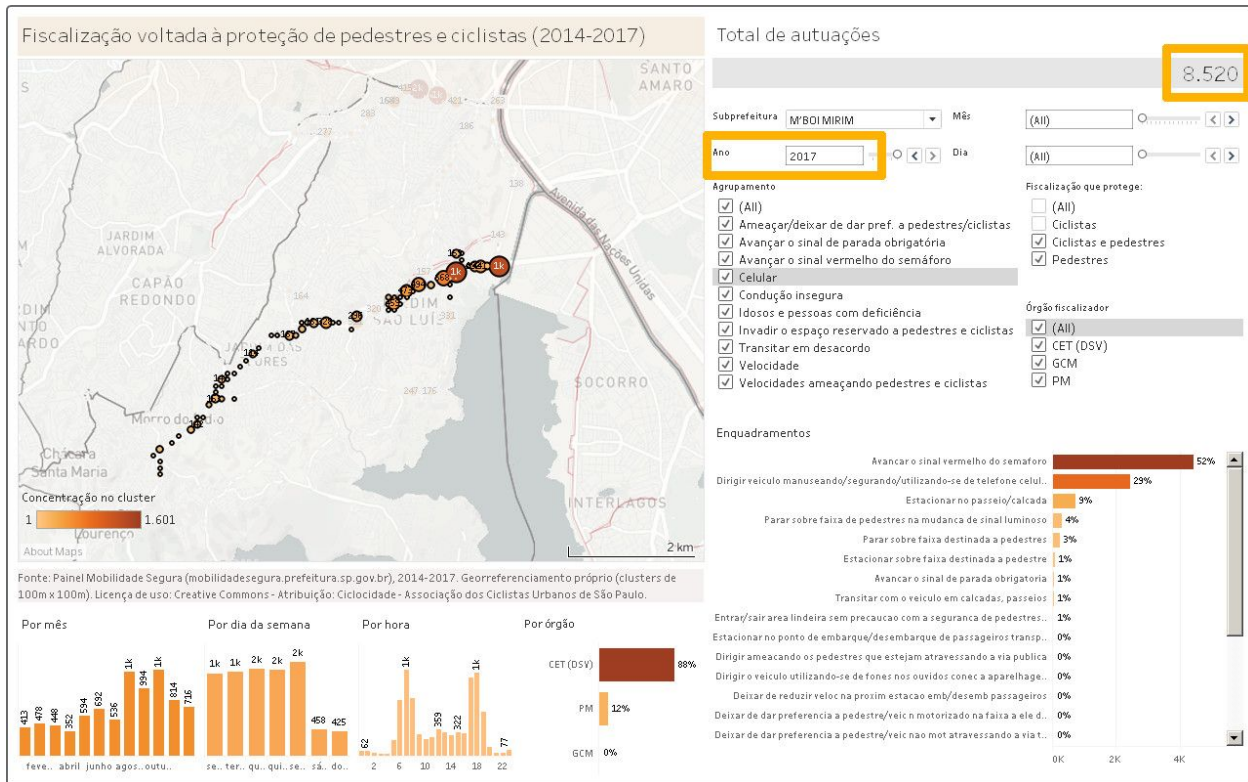
Em especial, **caíram as autuações relacionadas aos principais fatores internacionais de risco**, como uso de celular (-21%) ou uso de cinto de segurança (-40%), e, ainda que a fiscalização sobre o uso incorreto ou falta de uso de cadeirinhas de segurança para crianças tenha subido ligeiramente entre 2015 e 2017 (+4%), registrou queda entre 2016 e 2017 (-10%). Todas essas variações podem ser vistas em detalhes na tabela interativa acima: selecione o agrupamento das infrações e navegue pelos órgãos fiscalizadores e ano para observar como cada um dos enquadramentos relacionados se comportou ao longo do tempo.

É importante notar que o levantamento usa dados do site Painel Mobilidade Segura, com georreferenciamento próprio. São Paulo não tem dados abertos relacionados à fiscalização feita pela Polícia Militar em âmbito não-municipal (ou seja, não coberto pelo site) - isso inclui, por exemplo, autuações relacionadas à álcool.



Mapa que cruza mortos e feridos com a fiscalização manual e eletrônica

aplicada em São Paulo entre os anos de 2014-2017



Possibilidade de análise específica sobre a fiscalização manual - o caso da M'Boi Mirim

Levantamento sobre os dados de saúde

<http://mobilidadeativa.org.br/mobilidadeativa/o-impacto-das-ocorrencias-de-transito-no-sistema-de-saude/>

(usar este caso o primeiro já tenha mudado de endereço:

<http://mobilidadeativa.org.br/o-impacto-das-ocorrencias-de-transito-no-sistema-de-saude/>)

Resumo principal

Acompanhar dados de vítimas do trânsito e como se relacionam ao sistema de saúde não é tão simples quanto parece. Temos muitas fontes, com graus distintos de abrangência e confiabilidade. As bases, porém, cobrem momentos específicos e muitas vezes não se conversam, evidenciando que não temos informações sobre um grande número de vítimas.

Ainda assim, olhá-las forma um panorama geral interessante e nos dá indícios sobre o que está acontecendo nos diferentes momentos após as ocorrências, algo que pode ser resumido da seguinte forma:

1. O número de ocorrências de trânsito com vítimas vem caindo desde 2012, fazendo diminuir tanto o número total de vítimas fatais quanto não fatais;

2. Proporcionalmente, o número de pessoas que morrem *no local da ocorrência* ou nas primeiras 24h vem aumentando. São principalmente pedestres e motociclistas, embora houve aumento para ciclistas. Isso significa que, dos incidentes que ainda precisam ser combatidos, há um percentual crescente de ocorrências mais graves. Ocorrências mais graves costumam estar relacionadas a velocidades altas, que geram impactos maiores (em especial, em quem não está sob a proteção de um veículo fechado);
3. O número de vítimas de trânsito sendo atendidas em hospitais e ambulatórios aumentou em 2017. Uma vez mais, são principalmente pedestres e motociclistas. O número relacionado a ciclistas também subiu e está chegando próximo ao patamar de ocupantes de automóvel. Tais pessoas têm recebido mais tratamento médico, passado menos tempo no hospital e morrido menos no sistema de saúde. Aparentemente, também têm ficado menos invalidadas em decorrência de incidentes de trânsito, embora este número específico (número de vítimas invalidadas) é registrado por um indicador único e extremamente frágil – o número de ativações do seguro DPVAT;
4. Finalmente, as bases de dados cobrem bastante coisa. Mas ainda não sabemos ao certo o que acontece com um terço a metade das vítimas, que são registradas nas ocorrências com vítima pela CET mas não pelo Sistema Único de Saúde (SUS). São pessoas que podem ter sofrido ferimentos leves e não precisaram de qualquer tipo de atendimento; que deram entrada por conta própria em algum sistema de saúde não conveniado ao SUS; ou mesmo deram entrada em hospitais de outras cidades. O buraco é tão grande que nem seu tamanho é possível precisar.

Legislação

<http://mobilidadeativa.org.br/mobilidadeativa/legislacao-os-obstaculos-das-leis/>

(usar este caso o primeiro já tenha mudado de endereço:

<http://mobilidadeativa.org.br/legislacao-os-obstaculos-das-leis/>)

Resumo principal

De forma geral, as diversas cartas regulatórias apresentam consenso com relação às suas diretrizes. Pedestres e ciclistas (modos ativos ou, como consta nas leis, modos “não motorizados”) têm prioridade de circulação sobre os demais, assim como o transporte público coletivo possui prioridade sobre o transporte individual motorizado. Tal priorização se dá ora de forma explícita, como na Política Nacional de Mobilidade Urbana (2012), ora de forma implícita, como na forma usada pelo Código de Trânsito Brasileiro (1997) ao delegar as responsabilidades.

Há uma tendência, pelo menos retórica: modos ativos e coletivos devem ser resguardados e priorizados em políticas públicas. No entanto, o conjunto da regulação não articula uma agenda em torno do tema da segurança viária, fazendo com que, na prática, haja entraves para que as intenções sejam transformadas em ações reais.

As razões para isso podem ser resumidas ou agrupadas em três eixos principais:

- **Incipiência:** quando a regulação está “incompleta”;
- **Ambivalência:** quando a regulação contrapõe a si mesma;
- **Accountability frágil:** quando a regulação é boa, mas implementá-la depende do Executivo, sem que haja meios de cobrá-lo por isso.

Capítulo 2 - Diagnóstico

Comentários por página

Página 14 - Em lugar de trabalhar pelo limitado número das chamadas vias prioritárias, deve-se identificar as principais causas dos acidentes fatais e agir massivamente nas soluções destas inadequações do mobilidade em toda a cidade.

Página 16 - Observação sobre a falha política de segurança que a cidade não tem.

Eixo I - Articulação Institucional e Gestão

Comentários por página

Página 37 - 10ª linha; em lugar de menos alterar para mais. Complementada na 32ª linha.

Página 38 - Acrescentado o art. 1º do CTB (responsabilização pela vida no trânsito)

Página 42 - tem que estar explícito que não há participação da sociedade civil no CPSV

Página 42 - acrescentado a responsabilização da SMT pelo segurança viária no município, dada pelo § 3º do art. 1º do CTB.

Página 42 - governança de calçadas - não cita a fiscalização de calçadas nem a responsabilidade de outros órgãos. Não cita entidades participantes da CPC

Página 43 - Acrescendo a responsabilização da CET, como órgão executor e administrativo do trânsito, na segurança (art. 1º do CTB)

Página 43 - não fala sobre acessibilidade para pessoas idosas (acrescentado a responsabilidade da SPTrans.

Página 46 - Sugerida a criação de Comitê técnicos de segurança viária. Solicitada a inclusão de usuários no Conselho de Segurança Viária.

Página 49 - Ações voltadas à mobilidade de pedestres não estão discriminadas nas rubricas. O diagnóstico também deve citar a revisão que está sendo proposta na Lei de Zoneamento (LPUOS) sobre outorga onerosa, o que impacta diretamente na composição do Fundo de Desenvolvimento Urbano - Fundurb. Também deve apresentar o quanto do Fundurb de fato foi

gasto com transporte público coletivo e mobilidade ativa. Idealmente, tal tabela trará os recursos dos 4 anos anteriores a 2018 (e execução do PPA) para permitir compreender a evolução dos gastos, em especial com relação a como estão quando comparados a outros modos de deslocamento (individuais motorizados). O texto também não traz a execução orçamentária das verbas das Operações Urbanas Consorciadas (OUCs) com obras para mobilidade urbana. O objetivo de todo este levantamento é entender se de fato o orçamento está sendo executado de acordo com os princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Também deve entrar no diagnóstico a dificuldade em territorializar a execução do orçamento na cidade.

Página 50 - Inserir dados sobre a origem dos recursos no Fundo de Multas.

Eixo II - Planejamento e uso do solo

1. PDE

Página 50 - usar dados da SMUL sobre quanto dos novos dispositivos do PDE de fato já foram assimilados por novos empreendimentos.

Página 51 - Incluir que o estímulo à construção de vagas de garagem nos eixos (área não contabilizada) está em revisão pela atual gestão, o que compromete a ideia prevista no Plano Diretor Estratégico e tem impacto na segurança viária.

Página 53 - Colocada observação em relação às retiradas do Fundo de Desenvolvimento do Trânsito para aplicações de manutenção (asfalto), que não podem mais ocorrer. A manutenção das vias devem usar os recursos do DPVAT.

5. PGT

Página 56 - Seria interessante incluir um levantamento sobre como os Polos Geradores de Tráfego foram importantes para a implantação da malha cicloviária na cidade. Para um tipo de investimento de segurança como este, que sempre é relegado à falta de investimentos, os polos geradores podem ser um diferencial importante para avançar nas questões de conectividade e qualificação da rede.

6. OUC

Página 57 - não apresenta uso de dinheiro proveniente das OUCs para infraestrutura de transporte público, mobilidade ativa ou segurança viária. Nem cita as ciclovias construídas com o dinheiro das OUCs

Eixo III - Desenho de Ruas e Engenharia

1. O desenho do sistema viário em São Paulo

A. Conceito contemporâneo...

Página 58 - deve citar o artigo 3 da PNMU, sobre a prioridade aos modos ativos e coletivos

B. O que é uma rua

Página 59 - no item 3, diz que ciclovias e ciclofaixas são para uso exclusivo dos ciclistas, sendo que há decreto autorizando o compartilhamento com outros modos ativos.

C. Necessidade de ampliação...

Página 60 - É preciso deixar claro que essa tabela de medidas não deveria servir porque deve ser considerado também o nível de serviço. Incluir as novas normas do decreto de calçadas. Citar a fonte do dado sobre risco de atropelamentos e largura das travessias e sobre a segurança de ciclovias unidirecionais junto à calçada, pois nem sempre as ciclovias no canteiro central são mais inseguras que junto às calçadas, principalmente se há muitas entradas e saídas nos lotes.

E. Faixas em contrafluxo

Página 61 - O diagnóstico sobre a insegurança das faixas de ônibus em contrafluxo também deve levar em conta o nível de serviço das calçadas, o posicionamento das faixas de pedestre de acordo com as linhas de desejo e a existência de gradis que induzem à desobediência das travessias indicadas. Isso porque a simples extinção do contrafluxo não é suficiente medida para reduzir os atropelamentos.

Página 61 - Colocada observação que devem seguir as operações urbanas, para um trânsito seguro e eficiente.

G. Calçadas

Página 63 - Calçadas - a fonte da tabela 7 é essa mesmo? Esse é o manual usado pela Prefeitura e pela CET? Deve-se constar no diagnóstico somente os manuais que são efetivamente usados.

Página 65 - Acrescentada necessidades nas travessias, interseções e semáforos.

Página 66 - Colocar a fonte da nota de rodapé 11. Não há menção às dificuldades de fiscalização de calçadas por parte das subprefeituras e secretaria de obras (em relação a postes e bueiros)

Página 67 - Colocada observações no caso da eliminação do contra-fluxo na Brigadeiro.

Página 70 - Retirar o parágrafo que aponta postes como obstáculos para motoristas e dispositivos de proteção a pedestres. E o problema dos postes como obstáculos para pedestres decorre mais da falta de coordenação entre órgãos na implantação de sinalização e iluminação do que da largura das calçadas. Adicionar orelhões como obstáculos. Destacar

como o posicionamento de placas de publicidade em pontos de ônibus também configuram por vezes obstáculos para a travessia.

Página 71 - Inserir o diagnóstico sobre a situação dos bancos e das bancas de jornal

Página 72 - Incluir porcentagem de faixas de travessias iluminadas na cidade e quantas estão em funcionamento.

Página 73 - frente segura também é para bicicleta. Outros dois itens que devem ser analisados em relação a seus resultados são as travessias em dois tempos e o uso de gradis para bloqueio de travessias. Não há diagnóstico sobre linhas de desejo.

M. Infraestrutura do transporte coletivo

Página 73 - O que gera conflito não é o ponto de parada e sim a calçada estreita em relação ao nível de serviço. E também deve entrar no diagnóstico a problemática dos pontos de ônibus distantes das esquinas. Citar também a governança dos pontos de ônibus e o contrato super longo com a Ótima, que engessa as mudanças nas paradas de ônibus.

Página 73 - Inserir a porcentagem de mortes no leito carroçável.

O. rotas acessíveis

Página 74 - Descrever quanto das intervenções foram executadas e a sua relação com o plano de metas. Explicar quantos por cento dos semáforos contam com acessibilidade para deficientes visuais e auditivos.

2. POS

Página 75 - demonstrar quais decretos que o institui e quando foram executados em cada via, quais os resultados em termos de segurança viária em cada via e qual o orçamento executado em cada via. As estratégias devem ser relacionadas ao BT 53.

3. Programa Rotas Seguras

Página 75 - Quais foram as rotas onde o programa foram executado, quais os resultados em termos de segurança viária em cada via e qual o orçamento executado em cada via.

6. Áreas de Velocidade Reduzida

A. Áreas calmas

Página 76 - Quais foram as vias onde o programa foram executado, quais os resultados em termos de segurança viária em cada via e qual o orçamento executado em cada via?

Não cita que as áreas calmas na prática aumentaram as velocidade em algumas vias locais (no caso de áreas 40). Nem se houve aumento de fiscalização nas regiões de áreas calmas.

B. Projeto de redesenho

Página 76 - Deixar claro que não foi implementado e dizer quanto orçamento foi executado.

7. M'Boi Segura

Página 77 - Explicar quanto orçamento foi gasto. Quantos motoristas de ônibus participaram das ações nas garagens e quais foram os resultados. Não falam sobre o que foi feito em termos de fiscalização e de sua incidência sobre os resultados. Não fala qual foi o conteúdo da comunicação visual.

Eixo IV - Melhoria das opções de Mobilidade e Sustentabilidade

3. Frota de ônibus limpa

Página 79 - Citar exigência de Euro 6 na frota.

4. PlanMob

Página 80 - O PlanMob é para 2030 e não 2028. Detalhar o quanto foi cumprido do PlanMob em 2015, 2017 e 2018. Esclarecer onde foram feitas essas auditorias.

Esclarecer o último parágrafo, que dá a entender que o PSV substitui a avaliação em 2021. Sendo que até lá o plano terá corrido três anos.

Página 81 - Esclarecer se a meta do PSV vai ser igual à do PlanMob

5. Terminais, estações de trem e metrô

a. Terminais de ônibus

Página 81 - Colocada a necessidade da realocação dos atuais pontos de ônibus em decorrência da Nova Rede e a segurança viária e pessoal dos usuários.

7. Acessibilidade do sistema do ônibus

Página 82 - Incluir quantos % dos ônibus têm piso baixo. Quantificar quantos têm elevador inoperantes. Destacar que é comum que PcD não conseguem usar ônibus com elevador porque muitas vezes cobradores e condutores não querem atendê-lo e também porque cadeiras motorizadas não cabem nela. Corrigir a informação de que ônibus midi e micro não podem ter piso baixo. Incluir estatísticas de mortes e lesões dentro dos ônibus municipais. Não cita falta de acessibilidade audiovisual dentro dos ônibus (informação embarcada).

Página 82 - Incluir a quantidade de semáforos visuais e sonoros em toda a cidade.

8. PRAT

Página 83 - Incluir dados de envolvimento de operadores com ocorrências de trânsito e relação com perfil de motoristas + empresas e linhas. Incluir diagnóstico sobre treinamento de condutores de ônibus (porcentagens e resultados).

Incluir dados sobre os levantamentos de incidência de ocorrência e os resultados desses levantamentos.

Colocada a necessidade da realocação dos pontos com a Nova Rede.

Página 84 - Colocada a adoção de semáforo visual e sonoro na substituição da rede semaforica.

14. Gestão do espaço público viário

Página 85 - Classificar o POS como provisório e não substitui medidas de prevenção do programa a ser adotado. Que dados dos OTTCs existem e quais podem ser disponibilizados? E onde?

15. Mobilidade ativa

Página 86 - Devem ser citadas as ações voltadas para melhorar a infraestrutura e incentivar a circulação de pessoas a pé e bicicleta, em consonância com o previsto pelo PlanMob. Citar impactos da poluição atmosférica

Eixo V - Gestão de Velocidades

Comentário gerais

O texto faz um apanhado da literatura internacional sobre a relação da velocidade com a gravidade dos ferimentos.

No diagnóstico sobre velocidades em São Paulo, faltou o fato da Gestão Municipal João Dória ter realizado o programa “Marginal Segura”, quando aumentou a velocidade máxima regulamentada nas Marginais Tietê e Pinheiros, aumentando o número de mortes em 2017 e promovendo a cultura de altas velocidades em todas as vias da cidade.

Sobre a fiscalização de velocidade média por trecho, é necessário incluir que as metodologias internacionais valem somente para vias de trânsito rápido, sem semáforos. A literatura apresentada serve para rodovias, tendo pouca efetividade para embasar o plano de segurança do município de São Paulo. Falta o diagnóstico do impacto das “multas informativas” sem valor legal.

Sobre o controle das velocidades dos ônibus da SPTrans, faltaram os dados indicando os percentis de tempo em que os ônibus trafegam acima da velocidade, relacionando regiões da cidade, tipo de faixa/corredor, horários e empresas.

Comentários por página

2. Fiscalização da velocidade média por trecho

Página 88 - Colocada a necessidade do programa trabalhar sobre as ocorrências com motociclistas.

Eixo VI - Fiscalização, Leis e Regulamentação

Neste eixo, boa parte dos tópicos será feita na segunda fase. É fundamental incluir a CET tem espaço de participação no CONTRAN, e que as regras em Brasília podem ser discutidas e aprimoradas.

A Visão Zero prevê responsabilização dos atores envolvidos nas ocorrências de trânsito, inclusive o poder público, por equívocos de velocidades regulamentadas, geometrias que incentivam a velocidade dos veículos automotores e falhas de equipamentos de sinalização, entre outros. Sendo assim, o diagnóstico que serve de base para o plano de segurança viária deve avançar nas possibilidades de resolver problemas, e não culpabilizar somente as pessoas envolvidas no momento da ocorrência.

Página 93 - Modificado equipamentos e parâmetros para os veículos do transporte coletivo.

Página 95 - Incluída a necessidade de um estudo para localização e solução para pontos de contundência no interior dos ônibus.

Eixo IX - Educação e Capacitação

4. Ações educacionais promovidas por órgãos públicos

A. Ações Educacionais promovidas pelo Centro de Treinamento e Educação de Trânsito da CET (CETET)

Página 103 - Não fica claro se os atendimentos estão dentro da meta e se a capacidade financeira e técnica da CET é suficiente para atender à demanda.

5. Capacitação profissional.

A. Agentes da CET

Página 107 - Avaliar se há alguma demanda identificada em ampliar os treinamentos em algum tópico.

6. Capacitação dos motoristas do STCUP

Página 109 - Aborda as dificuldades em preparar os condutores dos ônibus municipais, mas não traz um diagnóstico de a) quantos motoristas são treinados, b) quais os resultados do programa Viagem Segura, c) como as empresas estão respondendo às ações do programa.

Eixo X - Comunicação

1. Ressignificação do termo acidente

Página 109 - Quantificar e qualificar o uso do termo nas comunicações da Prefeitura, SMT, CET, SPTrans e outras secretarias.

3. O olhar sobre os agentes de trânsito e a “indústria da multa”

Página 110 - Avaliar a assimilação ou confronto a esse termo dentro da Prefeitura e CET.

4. Cultura do álcool

Página 110 - Apresentar a evidência na literatura sobre a efetividade das campanhas de conscientização sobre a combinação álcool e direção.

6. Principais ações de comunicação

Página 111 - Apresentar as diretrizes de as ações de comunicação da SMT alinhadas aos preceitos do Visão Zero

8. Ação de Orientação de Travessia

Página 112 - O texto sugere que as ações de orientação de travessia visem todos os usuários da via, quando na verdade eles são, em sua grande maioria, destinados apenas aos pedestres. Tratam-se de ações inócuas que tentam reduzir o “desrespeito” à sinalização para pedestres nas travessias sem levar em conta as linhas de desejo e a adequação dos tempos de travessia e espera determinados a eles.

Eixo XI - Dados

Comentário gerais

Em relação ao item 2a - Bases de Dados da CET, é importante destacar que, ao contrário do que está no texto, praticamente não há investigação criminal das ocorrências de trânsito em São Paulo. A base da CET diz respeito aos BOs realizados no momento das ocorrências, com ou sem investigação. Faltou mencionar que a CET possui equipe para investigação de causas, que age com metodologia amostral, e que foram compiladas no Boletim Técnico 53. Falta o diagnóstico do trabalho atual desta equipe.

Sobre as demais bases de dados são apresentadas características descritivas, sem diagnóstico sobre o real uso e relação entre as bases.

No geral, o texto nada menciona sobre a necessidade de registro em queda em calçadas, locais perigosos de quase acidentes, o fato das bases serem descentralizadas, e a previsão de sistemas de informação em outras leis, como o Estatuto do Pedestre e o SIMU, previsto na PNMU e em andamento no Ministério das Cidades.

É necessário incluir dados sobre Lei de Acesso à Informação no município, É importante incluir relatório do TCM mostrando que CET e SPTrans são os órgão que mais têm pedidos de LAIs,

estudar os temas dos pedidos, fazer diagnóstico sobre pedidos temáticos, para que então o Plano de Segurança Viária preveja um sistema coerente de informações.