

Comentários da sociedade civil sobre as metas relacionadas a mobilidade no Programa de Metas de São Paulo 2017-2020

[Avaliação geral](#)

Comentários sobre o Programa de Metas apresentado pela gestão Doria

- ❑ [Segurança no trânsito](#)
- ❑ [Mobilidade ativa](#)
- ❑ [Acessibilidade](#)
- ❑ [Transporte coletivo](#)

As ausências

- ❑ [Oportunidades perdidas](#)
- ❑ [O que estava no Programa de Governo e desapareceu](#)

Avaliação geral

A primeira versão do Programa de Metas apresentado pela Prefeitura Municipal de São Paulo para a gestão 2017-2020 está repleta de metas e ações que são ou obrigações legais da administração ou continuidade de projetos já instituídos em gestões anteriores. Também é possível identificar metas com indicadores subdimensionados, super dimensionados ou equivocados.

A indicação de territorialização das metas também não aparece em nenhum momento, o que dificulta a análise das metas apresentadas e não deixa claro como o Programa pretende diminuir as desigualdades existentes na cidade. Sem a territorialização e a presença de indicadores claros, é impossível mensurar e avaliar a evolução das metas e sua implantação de forma objetiva. Também não há qualquer indicação de orçamento associado às metas e linhas de ação apresentadas.

Outro ponto importante é a ausência de qualquer menção a instâncias de participação e controle social já estabelecidas, como o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte e suas Câmaras Temáticas, que precisam ser consultados previamente com relação a elaboração e implantação das metas apresentadas.

Em linhas gerais, o Programa de Metas apresentado é tímido e na maior parte das vezes as linhas de ação apresentadas são insuficientes para atingir as metas estabelecidas.

Como ler a avaliação do Programa de Metas

Meta/linha de ação proposta pela Prefeitura	<i>Projeto parte da Meta (1)</i> <i>Projeto parte da Meta (2)</i>
---	--

Comentário sobre a meta/linha de ação originalmente proposta pela Prefeitura e justificativa das sugestões de nova redação (quando for o caso).

Sugestão de nova redação: xxxxxxxxxxxx

Comentários sobre o Programa de Metas apresentado pela gestão Doria

Segurança no trânsito

Reduzir o índice de mortes no trânsito para valor igual ou inferior a 6 a cada 100 mil habitantes, por ano.

Projeto Pedestre Seguro

Projeto Trânsito Seguro

Projeto Vida Urgente

A meta apresentada é adequada e reflete a recomendação da ONU para este tema. No entanto, as linhas de ação apresentadas nos projetos Pedestre Seguro e Trânsito Seguro são insuficientes para o atingimento da meta. Nesse sentido e de modo a garantir o cumprimento desta meta, propomos a inclusão de três novas linhas de ação no âmbito do Projeto Trânsito Seguro:

Sugestão de inclusão de nova linha de ação: Regular a velocidade máxima, em toda a cidade, adotando para vias locais: até 30km/h; vias coletoras: até 40km/h; vias Arteriais de Tipo 1: 50km/h e vias expressas: a 60 e 70km/h, seguindo diretrizes e estratégias do PlanMob/SP.

Sugestão de inclusão de nova linha de ação: Reforçar ações de fiscalização a motoristas e motociclistas em todas as regiões da cidade e nos horários com maior ocorrência de incidentes de trânsito.

Sugestão de inclusão de nova linha de ação: Promover pelo menos uma grande campanha de comunicação sobre segurança no trânsito por semestre, estimulando a convivência pacífica entre os diversos modos de transportes, destacando que os modos ativos de deslocamento (mobilidade por bicicletas e mobilidade a pé) têm prioridade, além de campanhas de estímulo ao uso de bicicletas na cidade.

Hierarquizar o sistema viário de deslocamento dos pedestres e caracterizar áreas de permanência.

Projeto Pedestre Seguro

A linha de ação está adequada e deve ser mantida.

Definir os padrões normativos dos elementos componentes do sistema de deslocamento a pé.

Projeto Pedestre Seguro

A linha de ação está adequada e deve ser mantida.

Projetos de intervenção urbana (requalificação de calçadas, alterações no viário, sinalização, ajardinamento, instalação de mobiliário urbano) em 10 regiões da cidade que apresentam alta prevalência de pedestres.

Projeto Pedestre Seguro

Sugestão de nova redação: Projetos de intervenção urbana com foco em acalmamento de tráfego (requalificação de calçadas, alterações no viário, sinalização, ajardinamento, instalação de mobiliário urbano) em 20 bairros distribuídos por todas as regiões da cidade que apresentem alta prevalência de pedestres.

Sugestão de inclusão de nova linha de ação: Revisar metodologia de programação semafórica para priorizar os fluxos a pé em lugares de alta concentração de pedestres.

Sugestão de inclusão de nova linha de ação: Disponibilizar em sítio público cronograma de intervenções do projeto e dados relativos aos impactos do projeto.

Criar sete rotas com acessibilidade e desenho universal para pessoas com deficiência física e sensorial para acesso a equipamentos.

Projeto Pedestre Seguro

A linha de ação é boa e deve ser mantida.

Realizar avaliação de segurança de oito corredores de transporte visando ajustar geometria e sinalização em geral para a melhoria das condições de segurança.

Projeto Pedestre Seguro

Sugestão de nova redação: Realizar avaliação de segurança de oito corredores de transporte visando ajustar e implementar geometria, acessibilidade e sinalização para veículos e para mobilidade ativa para a melhoria das condições de segurança e eficiência para a mobilidade a pé.

Adequar tempos de travessia, adotar fiscalização dedicada à segurança dos pedestres, desenvolver e implantar projetos de sinalização viária.

Projeto Pedestre Seguro

A linha de ação é boa, só necessita maior detalhamento. Por exemplo, os tempos de travessia devem ser adequados a públicos específicos.

Sugestão de nova redação: Adequar tempos de travessias com base na velocidade de idosos, pessoas com mobilidade reduzida e fluxo de pedestres, adotar fiscalização de veículos dedicada à segurança dos pedestres e ciclistas intensificando autuação das infrações que mais comprometem a integridade desses modos, desenvolver e implantar projetos de sinalização viária, priorizando locais com alta concentração de viagens a pé.

Manter a parceria existente entre Prefeitura de São Paulo e Sec. de Segurança Pública do Estado de São Paulo para o apoio operacional nas blitzes (Cidade Segura).

Projeto Trânsito Seguro

A linha de ação é positiva, mas pouco específica.

Sugestão de nova redação: Manter a parceria existente entre Prefeitura de São Paulo e Sec. de Segurança Pública do Estado de São Paulo para intensificar o apoio operacional nas blitzes (Cidade Segura) de modo a diversificar locais, dias e horários das operações.

Implementar o Programa Motorista/ Motociclista Legal.

Projeto Trânsito Seguro

A linha de ação não esclarece que programa é esse, qual a sua finalidade dele e quais as ações o programa compreende. A falta de informação é tão grande que inviabiliza qualquer sugestão de mudança ou ajuste na redação.

Implementar ações de Educação no Trânsito para cidadãos em idade escolar.

Projeto Trânsito Seguro

A linha de ação é positiva e deve ser mantida, mas na verdade trata de ações que já existem.

Implementar ações de Educação no Trânsito para condutores de veículos, motociclistas, pedestres e ciclistas.

Projeto Trânsito Seguro

A linha de ação é positiva e deve ser mantida, mas na verdade trata de ações que já existem.

Capacitar os agentes do transporte público municipal (motoristas e cobradores) - condução segura e atendimento aos usuários mais vulneráveis.

Projeto Trânsito Seguro

A linha de ação é positiva, mas não estabelece quantos agentes serão capacitados e não define indica um indicador para mensuração do sucesso da iniciativa.

Sugestão de nova redação: Capacitar 100% dos agentes do transporte público municipal (motoristas de ônibus, cobradores e motoristas de táxi) anualmente com relação a condução segura e atendimento aos usuários mais vulneráveis, com o objetivo de zerar as mortes causadas por ônibus municipais e táxis até 2020.

Implantar interface com CET que permita comunicação bidirecional de ocorrências no trânsito.

Projeto Trânsito Seguro

A linha de ação é vaga: não esclarece que interface será essa, qual a finalidade, quem terá acesso a ela e como os dados compilados serão acessados. A falta de informação é tão grande que inviabiliza qualquer sugestão de mudança ou ajuste na redação.

Mobilidade Ativa

Aumentar em 10% a participação da mobilidade ativa em São Paulo.

Projeto Mutirão Mário Covas e Calçada Nova

Projeto Mobilidade Ativa

Projeto Mobilidade Inteligente

A meta é vaga e, do modo como está, impossível de ter sua efetividade mensurada. Antes de tudo, é fundamental diferenciar as metas relacionadas à mobilidade a pé das relacionadas à mobilidade por bicicletas, para que possam ser verificadas de forma efetiva e sem risco de subdimensionamento.

A única forma de mensurar a ‘participação’ da mobilidade ativa (mobilidade a pé e por bicicletas) com relação a outros modos de transporte é via pesquisa de Origem e Destino do Metrô. No entanto, a pesquisa para definir a taxa-base que será realizada em 2017 é de competência do Metrô e será atualizada apenas em 2022, após o término da atual gestão municipal.

Ao modificar o termo por ‘número de viagens’, o indicativo de aumento por bicicletas pode ser feito por meio das contagens que a CET já tradicionalmente realiza, pelos números presentes nos totens automatizados, na taxa de uso de bicicletários e de uso de bicicletas compartilhadas etc.

No caso da mobilidade a pé, é preciso atentar que aumentar o número de viagens feitas a pé não significa que as condições das vias estão melhores, já que o aumento pode ser reflexo de um empobrecimento da população e/ou precarização do sistema de transporte público. O foco deve ser a migração dos modos motorizados individuais para os modos de transporte ativo.

Sugestão de nova redação: Aumentar o número de viagens realizadas por modos ativos em São Paulo, ampliando em 10% o número de viagens a pé e em 100% o número de viagens por bicicleta.

Implementar o Programa Bike SP (programa de incentivo ao uso da bicicleta) por meio de parcerias.

Projeto Mobilidade Ativa

O Programa ‘Bike SP’ é uma lei aprovada em 2016, faltando apenas regulamentação para entrar em vigor. Tal como sua possível regulamentação está sendo estruturada, segundo o que foi apresentado até o momento nos espaços de interlocução entre poder público e ciclistas, não depende de parcerias para ser implementada. O programa de incentivo aconteceria por meio da substituição do vale transporte do trabalhador que usa a bicicleta para se deslocar para o trabalho uma certa quantidade de vezes por semana, não parecendo necessário incluir “parcerias” na operacionalização do programa. A medida deve ser regulamentada pelo governo e implementada diretamente pelo empregador.

Sugestão de nova redação: Implementar o Programa Bike SP (programa de incentivo ao uso da bicicleta).

Ofertar sistema de compartilhamento de bicicletas (Bike Sharing) por meio de parcerias.

Projeto Mobilidade Ativa

‘Ofertar’ um sistema de bicicletas compartilhadas não traz comprometimento com a expansão do sistema, que já existe e está operante na cidade de São Paulo. Tal redação é também um atraso com relação ao Programa de Governo do prefeito João Doria, que cita “*ampliar o sistema de empréstimo de bicicletas, levando em conta a padronização e criando facilidade para o cidadão que utiliza o serviço*”.

O sistema atual abrange uma extensão territorial ainda tímida e possui um arcabouço legal frágil, além de ser pouco eficiente para o usuário. Para melhorá-lo, é preciso comprometer-se com a ampliação de abrangência territorial, medir sua eficiência por meio do aumento no número de viagens por dia realizadas pelas bicicletas públicas e padronizá-lo de forma que sistemas de diferentes operadoras conversem entre si. A nova redação da linha de ação está alinhada às determinações do PlanMob 2015. A ampliação do sistema pode ser feita mediante parcerias e/ou por meio do uso de recursos do Fundo de Desenvolvimento Urbano (Fundurb).

Sugestão de nova redação: Ampliar o sistema de compartilhamento de bicicletas (Bike Sharing), dobrando o número de viagens realizadas por bicicletas compartilhadas e ampliando a cobertura do sistema para 40% do território da cidade.

Implantar estações com infraestrutura de paraciclos e vestiários em terrenos públicos (Programa Bike Stop) por meio de parcerias.

Projeto Mobilidade Ativa

O aumento da infraestrutura de estacionamentos é um importante incentivo à intermodalidade, estimulando a migração do modo de transporte especialmente na conexão entre o início ou final da viagem, com o transporte público complementando o trajeto. A linha de ação deve ser mantida, com aprimoramento da sua redação para contemplar as estações de transporte de média e alta capacidade, em vez de apenas 'terrenos públicos'. A nova redação fica mais próxima ao que consta no PlanMob 2015 e mais alinhada ao exposto no Programa de Governo do prefeito João Doria, que cita "*investir na alocação de estrutura e logística específicas voltadas para os usuários de bicicletas, tais como bicicletários próximos aos terminais de ônibus e estações e trens e metrô*".

Sugestão de nova redação: Implantar infraestrutura de bicicletários (Programa Bike Stop) em todas as estações de transporte de média e alta capacidades.

Aprimorar o sistema cicloviário.

Projeto Mobilidade Ativa

'Aprimorar o sistema cicloviário' é uma linha de ação vaga e não mensurável. É preciso qualificar e dar manutenção à rede cicloviária existente, além de expandi-la, por meio de ações concretas como melhorar o pavimento, a largura da ciclovias e ciclofaixas, a sinalização específica, a iluminação, a proteção com relação aos demais veículos e mesmo o desenho da infraestrutura cicloviária, de forma a considerar as linhas de desejo de ciclistas, reduzindo seus esforços de deslocamento. A nova redação da meta inclui a quilometragem e cronograma previstos pelo PlanMob até 2020.

Sugestão de nova redação: Qualificar e dar manutenção à rede cicloviária existente, conectando-a e expandindo-a em 425km, totalizando 880km até o final de 2020.

Realizar pesquisa específica sobre mobilidade ativa, conforme previsto no Plano de Mobilidade de São Paulo - PlanMob (2015).

Projeto Mobilidade Inteligente

A linha de ação é boa e faz uma ótima referência ao PlanMob, e por isso deve ser mantida.

Mutirão Mário Covas - Requalificar 200 km² de passeios públicos em rotas estratégicas através de mutirões, cumprindo normas de acessibilidade.

Projeto Mutirão Mário Covas e Calçada Nova

A linha de ação é boa, mas é preciso garantir que as pessoas que participarem dos mutirões sejam qualificadas sobre as normas de acessibilidade de calçadas e que exista padrão de material e procedimentos utilizados neste mutirões.

O projeto, no entanto, não prevê nenhuma linha de ação para regulamentar a situação das calçadas da cidade de maneira mais ampla e permanente. Nesse sentido, propomos a inclusão de uma nova linha de ação.

Sugestão de nova linha de ação no Projeto: Elaborar projeto de lei de que determine orçamento próprio para as calçadas e reveja a responsabilidade de construção, manutenção e requalificação das calçadas, com gestão intersecretarial, além de cobrança pelo uso do subsolo e espaço aéreo da cidade, garantindo ampla participação da Câmara Temática de Mobilidade a Pé ao longo de todo o processo.

Calçada Nova - Requalificar 50 km² de passeios públicos de responsabilidade da Prefeitura (calçadas próprias) na região Central.

Projeto Mutirão Mário Covas e Calçada Nova

A linha de ação é insuficiente pois está limitada aos passeios públicos de responsabilidade da Prefeitura e somente na região central; é preciso incluir centros de bairro e a rede estrutural de transporte público coletivo.

Sugestão de nova redação: Calçada Nova - Requalificar todos os passeios públicos de responsabilidade da Prefeitura (calçadas próprias), incluindo os equipamentos públicos (hospitais, bibliotecas, escolas, centros culturais, postos de saúde etc), centros de bairro e rede estrutural de transporte público.

Mapeamento das rotas estratégicas de intervenção com base nos Planos Regionais das Prefeituras Regionais e definição da Programação das intervenções para o período 2017-2020.

Projeto Mutirão Mário Covas e Calçada Nova

A linha de ação é adequada e deve ser mantida.

Desenvolver projeto de requalificação de calçadas e calçadão promovendo a mobilidade e acessibilidade e dotando os espaços públicos de mobiliário urbano que propiciem o convívio social.

Projeto Centro Lindo

A linha de ação é boa, mas não estabelece qual os padrões a serem adotados na escolha dos mobiliários.

Sugestão de nova redação: Desenvolver projeto de requalificação de calçadas e calçadão promovendo a mobilidade e acessibilidade e dotando os espaços públicos de mobiliário urbano permanente, que propiciem o convívio social, usando padrão mobiliário definido pelo Concurso realizado pela Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento.

Requalificar o Largo do Arouche, com ações voltadas a reabilitação paisagística, de mobiliário e equipamentos, potencializando os usos voltados ao lazer e entretenimento.

Projeto Centro Lindo

A linha de ação é adequada, mas não define quais serão os usos do espaço depois da requalificação e também não garante a participação da sociedade civil no processo de requalificação.

Sugestão de nova redação: Requalificar o Largo do Arouche, com ações voltadas a reabilitação paisagística, de mobiliário e equipamentos, potencializando os usos voltados ao lazer e entretenimento, após a realização de audiências públicas com todos os públicos impactados.

Garantir o funcionamento de pelo menos 80 Ruas de Lazer em um novo formato que inclui o lançamento das “Ruas de lazer Musicais”.

Projeto São Paulo, uma Cidade Ativa

A linha de ação é insuficiente para o tema Ruas Abertas, e precisa de mais atenção e garantia de presença em todos os territórios da cidade. A abertura de ruas para lazer aos finais de semana é uma iniciativa que vem sendo adotada em mais de 300 cidades na América, e em São Paulo desde 2015. O programa atual oferece oportunidades para atividades de lazer e de promoção de estilos de vida saudáveis para a população, além de atrair as pessoas a ocuparem os espaços públicos da cidade e com isso se aproximar de opções mais saudáveis de Mobilidade Urbana. O programa atual ainda demonstrou em outras cidades que favorece a recuperação do espaço público, melhoria da qualidade do ar, proteção ao meio ambiente e recuperação econômica de comunidades. É necessário expandir o programa para áreas onde ainda não foi adotado e fortalecer a ocupação das ruas pelas pessoas, incentivando e promovendo atrações culturais, esportivas e equipamentos básicos para o aproveitamento pela população.

Sugestão de nova redação: Fortalecer e expandir o programa Ruas Abertas para todas as Prefeituras Regionais da cidade até 2018, através da contratação de e inclusão dos locais nos circuitos culturais, de saúde e esportivos da Prefeitura de São Paulo.

Acessibilidade

Melhorar as condições de acessibilidade em 200 equipamentos públicos existentes.

Projeto Cidade Acessível

A meta não especifica quais equipamentos públicos serão o foco (praças, escolas, museus, teatros, prédios de serviços municipais), e tampouco determina o prazo em que essas adequações serão feitas. Além disso, o Programa de Metas não traz o valor base para acompanhamento desta meta, apesar de a Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida já ter realizado esse diagnóstico.

Importante destacar também que a [Lei Brasileira de Inclusão](#) já determina acessibilidade em todos os equipamentos públicos e que incorpora a Norma Técnica de Acessibilidade. A meta apresentada aqui não descumpra essa legislação.

Sugestão de nova redação: Universalizar a acessibilidade em 100% dos equipamentos públicos existentes, priorizando equipamentos de saúde, assistência social e educação.

Realizar 480 vistorias em equipamentos públicos municipais antigos e emblemáticos que não atendem às normas vigentes de acessibilidade.

Projeto Cidade Acessível

A linha de ação é insuficiente pois mira apenas uma parte dos equipamentos públicos; é preciso garantir que todos estejam em conformidade com a norma NBR 9050 e que os equipamentos acessíveis estejam distribuídos por todo o território da cidade.

Sugestão de nova redação: Vistoriar e requalificar todos equipamentos públicos municipais a fim de garantir que todos estejam em conformidade com a norma NBR 9050 e construir uma base de dados sobre o atendimento da norma atual e vigente de acessibilidade.

Analisar 400 projetos arquitetônicos de reformas em equipamentos públicos municipais.

Projeto Cidade Acessível

A linha de ação está adequada e deve ser mantida.

Produzir e lançar duas publicações didáticas com as normas e instrumentos relativos à acessibilidade arquitetônica para apoiar os setores de Engenharia das diversas secretarias municipais.

Projeto Cidade Acessível

A linha de ação está adequada e deve ser mantida.

Capacitar 2.500 agentes públicos municipais no que se refere às normas vigentes de acessibilidade.

Projeto Cidade Acessível

A linha de ação é boa, mas o projeto Cidade Acessível deve estar associado também à meta de mobilidade ativa, uma vez que esses agentes podem fiscalizar também a adequação das calçadas, e assim garantem a segurança dos pedestres.

Sugestão de nova redação: Capacitar 2.500 agentes públicos municipais no que se refere às normas vigentes de acessibilidade para edificações e espaço público, de maneira a prepará-los para realizar ações de fiscalização adequadamente.

Produzir e lançar uma publicação (online e impressa) com os resultados do projeto, lições aprendidas e dados de monitoramento das transformações realizadas.

Projeto Cidade Acessível

A linha de ação é adequada e deve ser mantida.

Criar Comitê Intersecretarial para compartilhamento de informações entre Sec. Municipal de Serviços e Obras e Sec. Municipal da Pessoa com Deficiência relativas às obras e reformas realizadas.

Projeto Cidade Acessível

A linha de ação é boa, mas é preciso incluir a participação da sociedade civil no processo de compartilhamento de informações.

Sugestão de nova redação: Criar Comitê Intersecretarial para compartilhamento de informações entre Sec. Municipal de Serviços e Obras e Sec. Municipal da Pessoa com Deficiência relativas às obras e reformas realizadas, incluindo representantes do Conselho Municipal da Pessoa com Deficiência.

Realizar 20 vistorias nas reformas, por amostragem.

Projeto Cidade Acessível

A linha de ação é insuficiente pois representa apenas 10% dos equipamentos a serem reformados.

Sugestão de nova redação: Realizar vistorias em todas as reformas, e providenciar as adequações onde elas se fizerem necessárias.

Conceder Selo de Acessibilidade a todos os equipamentos públicos municipais reformados que atendam às normas vigentes de acessibilidade.

Projeto Cidade Acessível

A linha de ação é boa, mas é preciso incluir a participação da sociedade civil no processo de compartilhamento de informações.

Sugestão de nova redação: Conceder Selo de Acessibilidade a todos os equipamentos de uso público da cidade de São Paulo que atendam às normas vigentes de acessibilidade, garantindo a consulta e participação prévia do Conselho Municipal da Pessoa com Deficiência, da Pastoral da Pessoa com Deficiência, do Instituto Pestalozzi e das APAEs.

Transporte Coletivo

Aumentar em 7% o uso do transporte público em São Paulo até 2020.

Projeto Cidade Conectada

Projeto Transporte Meu

Projeto Pedestre Seguro

A meta apresentada é positiva, pois visa ao aumento do uso do transporte público coletivo. Porém o método de cálculo apresentado junto à meta está baseado na produtividade do sistema (ou seja, o somatório de quilômetros percorridos nas viagens), o que pode esconder distorções nos resultados: por exemplo, menos pessoas realizando viagens mais longas, em vez do desejado aumento do número de usuários do transporte público coletivo. Assim, é importante que fórmula de cálculo do indicador seja alterada e se baseie na somatória das viagens percorridas por passageiro por unidade do bilhete único (ou seja, a soma dos embarques e integrações dentro do período de uso do bilhete).

Além disso, por se tratar de um instrumento municipal, o Programa de Metas deve basear-se em metas que a Prefeitura possa cumprir. Embora seja positivo o aumento de uso do metrô e dos trens por parte da população, as metas de aumento do uso de transporte público coletivo municipal precisam excluindo os passageiros do Metrô e da CPTM da 'Fórmula de Cálculo'.

Desenvolver e implementar ferramenta tecnológica para dispositivos móveis para provimento de informações e avaliação em tempo real, pelos usuários, de aspectos do transporte público municipal.

Projeto Mobilidade Inteligente

Uma ferramenta de informações em tempo real já foi desenvolvida no MobiLab, e para a ferramenta deve permitir que o usuário não dependa de acesso à internet no momento da ocorrência.

Sugestão de nova redação: Desenvolver e implementar ferramenta tecnológica para dispositivos móveis para avaliação em tempo real e posterior, pelos usuários, de aspectos do transporte público municipal.

Desenvolver e implementar ferramenta tecnológica para dispositivos móveis para avaliação consecutiva, pelos condutores, das condições do trajeto percorrido e de elementos da operação no transporte público municipal.

Projeto Mobilidade Inteligente

A linha de ação é adequada e deve ser mantida.

Conduzir programa de incubação de projetos de tecnologia na área de transportes, mobilidade e segurança no trânsito.

Projeto Mobilidade Inteligente

Esta linha de ação já vem sendo realizada por meio do MobiLab/CET; deve ser mantida.

Revisar a rede de transporte municipal.

Projeto Transporte Meu

A linha de ação é positiva, mas já foi executada num processo amplo por consultoria privada, e trata de apenas uma das etapas do edital de licitação. Assim, propomos substituir por uma nova redação que assegure a participação da população nos processos futuros de revisão da rede.

Sugestão de nova redação: Garantir a participação popular, com pauta específica no Conselho Municipal de Trânsito e Transporte (CMTT), nos processos de revisão e correções da rede de linhas de ônibus municipais.

Rever as especificações técnicas da frota e adequá-las conforme as especificidades de acessibilidade à população idosa e à população com deficiência.

Projeto Transporte Meu

A linha de ação é positiva, mas é apenas uma das etapas do edital de licitação. Assim, propomos substituir por uma linha de ação que estabeleça diretrizes para a ampliação da acessibilidade na frota e garanta a adequação da frota no sentido de substituir os combustíveis utilizados na frota.

Sugestão de nova redação: Adequar a frota de ônibus conforme as especificidades de acessibilidade à população idosa e à população com deficiência, seguindo as normas ABNT e CONTRAN.

Sugestão de inclusão de nova linha de ação: Rever as especificações técnicas da frota e adequá-las a fim de garantir que todos os veículos estejam operando com combustível limpo e renovável até 2020.

Sugestão de inclusão de nova linha de ação: Implementar um cronograma de transição da matriz energética para a frota de ônibus municipal a partir de 2018.

Rever as especificações técnicas dos equipamentos embarcados.

Projeto Transporte Meu

A linha de ação é positiva. No entanto, trata-se de apenas uma das etapas do edital de licitação, por isso propomos substituir por uma linha de ação que ofereça mais e melhores informações aos usuários do sistema de transporte público.

De acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) em seu Art. 14o, é direito do usuário “ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais”, seguindo também a Lei Municipal 15.962 de 2014.

Sugestão de inclusão de nova linha de ação: Aprimorar a informação disponibilizada ao usuário do sistema de transporte coletivo, desenvolvendo e implantando um plano de informação ao usuário em pontos e terminais.

Revisar a infraestrutura do transporte público municipal (Centro de Comando Operacional, terminais e corredores).

Projeto Transporte Meu

A linha de ação agrupa assuntos completamente distintos e repete uma revisão de terminais e corredores que já está abordada em outra linha de ação.

Sugestão de nova redação: Implantar o Centro de Controle Operacional até 2020, realizando um processo separado de licitação com ampla consulta à população e ao Conselho Municipal de Trânsito e Transporte.

Definir modelo econômico-financeiro da contratação da concessão.

Projeto Transporte Meu

A linha de ação é vaga e trata apenas de uma das etapas do edital de licitação. Além disso, a linha de ação não assegura a busca por modicidade tarifária, conforme determina o art. 9 da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU).

Sugestão de nova redação: Definir modelo econômico-financeiro da contratação da concessão, com dispositivos que busquem modicidade tarifária, detalhando receitas alternativas e subsídios orçamentários, e garantindo ampla consulta à população e ao Conselho Municipal de Trânsito e Transporte.

Definir modelo jurídico da contratação.

Projeto Transporte Meu

A linha de ação é desnecessária e pode ser removida, já que é apenas uma das etapas do edital de licitação.

Contratar a concessão do transporte público municipal.

Projeto Transporte Meu

A linha de ação é positiva, uma vez que a cidade de São Paulo já está operando seu sistema de transporte público coletivo por meio de contratos emergenciais. No entanto, o texto apresentado aqui é vago e não define quando a operação na nova concessão será iniciada.

Sugestão de nova redação: Contratar a concessão do transporte público municipal, assegurando ampla participação da população e do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte ao longo de todo o processo e garantindo a implementação da nova operação a partir de 2018.

Realizar estudos, planejar e executar intervenções na rede de corredores de ônibus municipais.

Projeto Cidade Conectada

A linha de ação é vaga: não traz métricas, não define onde essas intervenções serão feitas e ignora conhecimentos, projetos e dados já existentes no âmbito da Secretaria Municipal de Transporte. Sugerimos substituir por uma linha de ação que siga o disposto no PlanMob e o PDE, que detalham a implantação de 150km de corredores de ônibus e 110km de faixas exclusivas até 2020.

Sugestão de nova redação: Planejar e executar 150km de corredores de ônibus municipais e 110km de faixas exclusivas, de acordo com o PDE e o PlanMob até 2020.

Implantar primeiro trecho de corredor de ônibus na modalidade BRT - bus rapid transit/"Rapidão" (piloto) por modelo de parceria com ente privado.

Projeto Cidade Conectada

A linha de ação é inadequada e por isso deve ser excluída. O conhecimento sobre a infraestrutura e impacto de BRTs já é amplo o suficiente e a realização de um piloto em São Paulo é desnecessário. Além disso, a verba destinada à implementação do BRT seria melhor utilizada na criação de novos corredores, possibilitando uma expansão da rede maior a um custo muito menor.

Realizar estudos, planejar e executar intervenções na rede de terminais municipais de ônibus.

Projeto Cidade Conectada

A linha de ação é vaga: não traz métricas, não define onde essas intervenções serão feitas e ignora conhecimentos, projetos e dados já existentes no âmbito da Secretaria Municipal de Transporte. Sugerimos que os estudos, planejamentos e intervenções a serem executados estejam alinhados com o que já está proposto no PDE e no PlanMob, atuando na qualificação da rede de transporte público e na promoção de conexão de linhas entre diferentes modos, facilitando a conexão de uma rede efetiva.

Sugestão de nova redação: Planejar e executar 16 novos terminais municipais de ônibus até 2020, conforme o Plano Diretor Estratégico (PDE) e PlanMob.

Recapear 400 km de vias até 2020, atendendo critérios técnicos e prioridades definidas para cada prefeitura regional.

Projeto Asfalto Novo

A linha de ação é positiva, mas a definição das áreas a serem recapeadas precisa ser feita de maneira a priorizar as vias com circulação de transporte coletivo e onde exista malha cicloviária (ciclofaixas e ciclorrotas), de modo a garantir a segurança de ciclistas e assegurar a qualidade da viagem dos usuários de transporte coletivo.

Sugestão de nova redação: Recapear 400 km de vias até 2020, atendendo critérios técnicos e priorizando vias que possuam circulação de transporte coletivo e/ou malha cicloviária e garantindo a não remoção dessas estruturas.

Prospectar parcerias para recapeamento de 200 km de vias até 2020, atendendo critérios técnicos e prioridades definidas para cada prefeitura regional.

Projeto Asfalto Novo

A meta é positiva, mas a definição das áreas a serem recapeadas precisa ser feita de maneira a priorizar as vias com circulação de transporte coletivo e onde exista malha cicloviária (ciclofaixas e ciclorrotas), de modo a garantir a segurança de ciclistas e assegurar a qualidade da viagem dos usuários de transporte coletivo.

Sugestão de nova redação: Prospectar parcerias para recapeamento de 200 km de vias até 2020, atendendo critérios técnicos e priorizando vias que possuam circulação de transporte coletivo e/ou malha cicloviária e garantindo a não remoção dessas estruturas.

Organizar banco de dados geográfico com informações sobre as condições do pavimento do viário municipal.

Projeto Asfalto Novo

A meta é positiva, mas é importante garantir que este mapeamento priorize as vias por onde circulam mais pessoas, ou seja, aquelas onde há circulação de transporte coletivo.

Sugestão de nova redação: Organizar banco de dados geográfico com informações sobre as condições do pavimento do viário municipal priorizando as vias com circulação de transporte coletivo.

Ausências

Oportunidades perdidas

Reduzir em 5% a taxa de mortalidade precoce por doenças crônicas não transmissíveis selecionadas, contribuindo para o aumento da expectativa de vida saudável.

*Projeto Viver Mais e Melhor
Projeto Saúde Digital*

A relação entre as doenças crônicas não transmissíveis e os índices de poluição do ar é inegável e já foi estabelecida por inúmeras pesquisas. O Programa de Metas apresentado, no entanto, não faz essa relação.

A substituição do diesel e da gasolina por combustíveis limpos e renováveis poderia contribuir para o atingimento da meta de redução de mortes causadas por doenças crônicas não transmissíveis. Nesse sentido, sugerimos a inclusão de duas linhas de ação relacionadas a esta meta:

Sugestão de inclusão de nova linha de ação: Rever as especificações técnicas da frota e adequá-las a fim de garantir que todos os veículos estejam operando com combustível limpo e renovável até 2020.

Sugestão de inclusão de nova linha de ação: Implementar um cronograma de transição da matriz energética para a frota de ônibus municipal a partir de 2018.

Ampliar em 10% a taxa de atividade física na cidade de São Paulo.

Projeto São Paulo, uma Cidade Ativa

A meta usa [dados de atividade física e inatividade física do Vigitel \(2015\)](#), que considera como atividade física também os deslocamentos para o trabalho ou para a escola caminhando ou pedalando (perfazendo um mínimo de 10 minutos por trajeto). No entanto, as linhas de ação não contemplam a mobilidade ativa, e focam apenas nas atividades de esporte e lazer. Não há qualquer conexão com os projetos Pedestre Seguro, Calçada Nova e Mobilidade Ativa.

O projeto de Ruas Abertas, por exemplo, seria essencial para atingir essa meta, mas foi deixado de fora de todo o Programa de Metas. Uma pesquisa da [Universidade de los Andes](#) mostra que, a cada dólar investido nas ruas abertas na Colômbia, o governo economizou U\$ 3 devido aos ganhos em saúde e segurança pública. Abrir ruas para o uso exclusivo de pedestres e ciclistas, associado à promoção de atividades físicas, é uma medida importante para estimular as pessoas a sair do sedentarismo.

O que estava no Programa de Governo e desapareceu

Alguns temas que constavam no Programa de Governo apresentado por Doria durante a campanha eleitoral não foram incorporados ao Programa de Metas: combate à poluição e substituição de combustíveis fósseis, iniciativas relacionadas à segurança de motociclistas, redes noturna de transporte público, integração metropolitana e iniciativas relacionadas ao transporte de carga.

Abaixo listamos trechos extraídos do Programa de Governo que não possuem correspondência no Programa de Metas:

- Implantar um programa de monitoramento veicular municipal para os ônibus e os veículos de transporte de carga movidos a diesel;
- Ampliar o número de linhas para o serviço noturno nos finais de semana;
- Integrar a rede de transporte municipal e metropolitana, gerenciada pelo Estado, e proporcionar conforto ao passageiro, redução do custo do deslocamento das pessoas entre cidades da Região Metropolitana e a Capital;
- Promover campanhas regulares de educação, orientação e prevenção de acidentes para motociclistas, ampliar as faixas de retenção em semáforos, inclusive na periferia, e desenvolver programas de segurança para mobilidade por motos;
- Criar programa para redução do uso do combustível fóssil, atendendo ao disposto na Lei que instituiu a política municipal de mudanças climáticas, para ampliar a oferta de transporte coletivo e estimular o uso de meios de transporte com menor potencial poluidor e emissor de gases de efeito estufa;
- Adotar medidas para reduzir a poluição do ar e sonora; e também da poluição visual.
- Implantar mini terminais de cargas em áreas de maior concentração para pequenos e médios estabelecimentos comerciais com a finalidade de reduzir o volume de trânsito de veículos de carga na cidade;
- Regulamentar e estimular a operação de carga exclusivamente noturna nos grandes estabelecimentos comerciais;
- Criar um comitê multisetorial de cargas para combater a ineficiência no recebimento de mercadorias, inserindo na agenda do Município as questões do setor de cargas, envolvendo as entidades de

transportadores, do comércio, das universidades e o Poder Público, para, juntos, identificarem as melhores práticas a serem adotadas.