

Olho Vivo - SPTrans (SMT)

O Olho Vivo é o canal de comunicação do Centro de Controle Operacional que informa onde está o ônibus, qual o horário da próxima partida, a velocidade média e o tempo de percurso de veículo. A partir dos dados do Olho Vivo é que os aplicativos de informação sobre linhas de ônibus (como o Cadê o Ônibus? e Moovit) são desenvolvidos. Além disso, a SPTrans possui diversos canais de comunicação com o público. A Assessoria de Relacionamento com o Usuário recebe sugestões e reclamações. Entre 2012 e 2015, o total de reclamações

registradas teve queda de 28%, passando de 141.204 para 48.393 com atendimentos realizados. <http://olhovivo.sptrans.com.br/>

Gratuidades no transporte público (SMT)

As gratuidades no transporte foram ampliadas com o Passe Livre para estudantes. Ao ano, esses benefícios representam mais de 520 milhões de passagens subsidiadas, incluindo estudantes com meia tarifa, estudantes com Passe Livre, pessoas com deficiência, idosos. Apenas para o Passe Livre, são quase 637 mil estudantes atendidos pelo benefício.

Reajustes da tarifa de ônibus abaixo da inflação (SMT)

Enquanto a tarifa foi reajustada em 16,7% entre 2011 e 2015, a inflação foi de 27% . Do mesmo modo, o custo com transporte cai para trabalhador que ganha salário mínimo nacional, uma vez que, no mesmo período, o salário mínimo nacional cresceu 44,58%.

Estacionamentos CET (SMT)

São duas as opções de estacionamento: o fixo e o rotativo (Zona Azul). A CET oferece três estacionamentos fixos. Todos tem preços menores do que os praticados pelo mercado. São eles: M'Boi Mirim (ao lado do terminal de ônibus Jd. Ângela); Pinheiros (ao lado do terminal de ônibus e estação de Metrô); e Praça Roosevelt (no centro - próximo a teatros, bares e restaurantes).

Regulamentação do Transporte de Carga (SMT)

Desde agosto de 2015, com a criação da Divisão de Transporte de Cargas (DSV-3, o setor de transporte de cargas passou a ter um canal de comunicação direta com o poder público municipal.

A administração municipal promoveu a revisão da regulamentação do transporte de carga, o abastecimento noturno, disciplinando a circulação de 190 mil caminhões que circulam diariamente pela cidade. A regulamentação prevê ainda, a uniformização dos horários de trânsito de caminhões nas Marginais, Zonas de Máxima Restrição de Circulação e demais Vias Estruturais Restritas; revisão da legislação para cargas superdimensionadas;

Pesquisa Origem/Destino de Cargas;

Desenvolvimento de Sistema de Business Intelligence;

Além disso, o Plano de Mobilidade estabelece incentivos à implatação de terminais e miniterminais de carga.

Revisão da regulamentação da atividade de motofrete (SMT)

O Centro de Estudos e Desenvolvimento de Educação para a Mobilidade tem desenvolvido cursos com esta finalidade. Também foi criada a Câmara Temática de Motofrete, junto ao Conselho Municipal de Transporte e Trânsito.

Apoio à expansão da rede metroviária (SMT)

Apesar de não serem objeto de governabilidade específica do Município de São Paulo, a abertura de novas linhas tem importante influência no desempenho da rede municipal interligada de transporte público, sobretudo no carregamento das linhas de ônibus. A Prefeitura tem trabalhado de forma articulada com o Governo do Estado de SP com o objetivo de ampliar a rede Metroviária da cidade. A PMSP realizou um repasse de R\$ 74, 9 milhões e segue negociando com a Secretaria de Transporte do Estado. Destaca-se ainda a parceria firmada entre o governo do estado de São Paulo e a prefeitura da capital paulista para a execução das obras de adequações viárias para implantar as linhas 15-Prata e 17-Ouro do Metrô.

Modernização da Frota (SMT)

A frota do Sistema de Transporte Coletivo sobre Pneus é composta por ônibus biarticulados, articulados, padrão, básico e miniônibus. Além disso, possui a frota de ônibus mais moderna do Brasil, com idade média desses veículos de 5 anos. A cidade também tem investido em tecnologias embarcadas, exigindo-se que os novos ônibus estejam equipados com ar-condicionado, pontos para recarga de celular, GPS, câmera de bordo e Wi-Fi. Além disso, os veículos novos são admitidos mediante apresentação de certificação ISO 9001 e ISO 14001.

Regulamentação da Exploração Econômica do Uso Intensivo do Viário Urbano (SMT)

Em maio de 2016 o decreto de Regulamentação Nº 56.981 de 2016 da Exploração Econômica do Uso Intensivo do Viário Urbano foi publicado, prevendo três novas atividades: o transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública (exemplo: Easy, Calify, Uber, 99), a carona solidária (exemplo: Bla Bla Car) e o de compartilhamento de automóveis sem condutor (exemplo: Zaz Car). O decreto estabelece que as empresas que prestam serviço por meio de plataformas tecnológicas terão de se credenciar como Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas (OTTCS), tendo que utilizar créditos, em quilômetros, para operarem.

Zona Azul Digital (SMT)

A Zona Azul é o estacionamento rotativo, nas ruas, surgido em meados da década de 1970. Em 2016, teve início o processo de implantação do sistema digital que funciona por meio de aplicativo. Esse sistema permite ao motorista consultar as vagas disponíveis onde deseja estacionar. O pagamento pode ser feito com cartão de crédito em tempo real ou antecipadamente em pontos fixos credenciados.

Plano de Mobilidade (SMT)

O Plano de Mobilidade de São Paulo – PlanMob/SP 2015 é o instrumento de planejamento e gestão do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana, ou seja, dos meios e da infraestrutura de transporte de bens e pessoas no município, para os próximos 15 anos.

O plano foi elaborado pela Prefeitura do Município de São Paulo com participação da população. Foram 48 atividades presenciais com a população, entre encontros, reuniões, plenárias temáticas, e audiência pública, que envolverão 1.770 participantes, e contou ainda com 7.530 contribuições pela internet.

Revisão dos critérios de Polos Geradores de Tráfego (SMT)

A análise de Polos Geradores de Tráfego é uma atividade de rotina realizada por SMT/CET, com o objetivo de diminuir o impacto que empreendimentos de grande porte causam sobre o tráfego das vias que lhes dão acesso. A nova legislação de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo – LPUOS apresenta estratégia para controle de circulação viária, polos geradores de tráfego e estacionamentos, e atribui à Comissão de Análise Integrada de Edificações e Parcelamento do Solo – CAIEPS a emissão do parecer relativo aos casos de empreendimentos classificados como polos geradores de tráfego, mantida a competência da Comissão Técnica de Legislação Urbanística – CTLU para os casos de usos. Além disso, o novo Código de Obras e Edificações da cidade também dispõe sobre os Polos Geradores de Tráfego.

Projeto de Lei Alinhamento Viário do Eixo Rio Verde-Jacu Pêssego (SMDU - SMT)

O projeto de Alinhamento Viário da Jacu Pêssego está em tramitação no Legislativo para apreciação. O projeto consolida a atualização do plano de melhoramentos previsto para a região, abrangendo alinhamentos estabelecidos no Plano Rodoviário do Município – PRM, o plano de vias marginais da Av. Nova Trabalhadores e intervenções complementares do Programa de Corredores Urbanos coordenado pela SPTrans, que modificam a área de cobertura das intervenções previstas pela Lei nº 16.020, de julho de 2016, e viabilizam a ampliação da malha viária mais hierarquizada e articulada para a operação do tráfego, para a oferta de alternativas de deslocamento nas viagens pendulares entre residência e emprego, e para o favorecimento das viagens intrarregionais, condição para expansão da atividade econômica local.

Centro Integrado de Mobilidade Urbana (CIMU) (SMT)

O CIMU – Centro Integrado de Mobilidade Urbana. O CIMU visa integrar as áreas de trânsito e transportes do Município de São Paulo através da automação de processos e disponibilização de informações em padrão aberto e no intervalo de tempo necessário para os diversos atores do sistema, o que proporcionará significativas melhorias operacionais e de gestão e, por conseguinte, para a dinamização da mobilidade urbana no Município de São Paulo. O estágio atual do projeto é o de implantação de pontes de comunicação. Já foi elaborada a normatização que obriga as empresas abrirem seus dados, facilitando a implantação de sistema de informações.

Objetivo 17: Reduzir a ocorrência de enchentes e alagamentos**A Meta 104 foi executada em 122 % - Meta está Superada****META 104 - Intervir em 79 pontos de alagamentos por meio do Programa de Redução de Alagamentos - PRA****Relato da Meta 104**

O Programa de Redução de Alagamentos está com 52 obras concluídas pela SIURB. São R\$ 103,5 milhões em investimentos, e mais de 2,5 milhões de pessoas beneficiadas. Outras 32 intervenções foram concluídas por SMSP.

Casos como da Rua Reverendo Izaac da Silveira, em Ermelino Matarazzo, e da Rua Afuá, Itaim Paulista, ou o Largo São Rafael, na Mooca e Rua Santa Cruz, no Ipiranga, são exemplos de pontos históricos de alagamentos que foram eliminados com as obras PRA. Nes

O Programa compreende a execução de serviços para redução dos pontos de alagamento e margens de córrego com situação crítica quanto à interdição de tráfego e erosão ou solapamento. Os locais de execução dos serviços foram definidos e priorizados em estudos realizados pela SIURB, SMSP, Subprefeituras e CET. O programa está organizado em lotes regionais que reúnem intervenções em ruas / logradouros por subprefeitura: Lote I - Sul (Capela do Socorro, Ipiranga, Jabaquara, Santo Amaro); Lote II - Oeste/Centro/ Sudeste (Móoca, Lapa, Sé, Pinheiros); Lote III - Norte/ Noroeste (Casa Verde, Freguesia do Ó, Jaçanã/Tremembé, Vila Maria/Vila Guilherme, Pirituba, Santana); Lote IV - Leste (Ermelino Matarazzo, Itaquera, Itaim Paulista, São Miguel); Lote IV - Leste (Ermelino Matarazzo, Itaquera, Itaim Paulista, São Miguel).

Definição de termos técnicos para a meta

Programa de Redução de Alagamentos – PRA: prevê minimizar alagamentos em vários pontos da cidade, em função de insuficiências do sistema existente de drenagem ou de margens de córregos com solapamentos. As obras e serviços previstos no PRA são pontuais e de rápida implantação, servindo como complemento aos macro-programas de drenagem da cidade.

A Meta 105 foi executada em 60 % - Meta está Em andamento com benefícios à população**META 105 - Realizar intervenções de controle de cheias em bacias dos córregos: Ponte Baixa, Zavuvus, Sumaré/Água Preta, Aricanduva, Cordeiro, Praça da Bandeira, Av. Anhaia Mello, Freitas/Capão Redondo, Paraguai/Éguas, Riacho do Ipiranga, Tremembé, Ribeirã...****Relato da Meta 105**

As obras de drenagem dos córregos Ponte Baixa, Cordeiro (1ª fase), Sumaré/Água Preta foram concluídas. Os dois piscinões construídos no Córrego Cordeiro minimizaram o problema de enchentes. Eles foram fechados e

duas novas praças foram implantadas sobre os reservatórios. Na região do Córrego Ponte Baixa, o alargamento do canal de 4 para 16 metros em 3 quilômetros também já colaborou para a diminuição das enchentes na avenida Guido Caloi, nas travessias das ruas Frederico Grotte, José Barros Magaldi, Amitaba e Daniel Klein. No final de novembro foi entregue a ampliação de galerias e túneis de escoamento de água da chuva nos córregos Água Preta e Sumaré. Mesmo durante a fase de construção, a obra ajudou a região a não registrar casos de enchentes ou alagamentos desde dezembro de 2015, principalmente, durante as fortes chuvas de verão no início de 2016.

Outras três obras de macrodrenagem estão em início: Córrego Zavuvus (Zona Sul), Córrego Aricanduva (Zona Leste) e Tremembé (Zona Norte). E em breve, estarão em curso as obras os córregos Ipiranga, Paraguai/Éguas, Freitas, Capão Redondo e Cordeiro-2ª fase (Zona Sul), Paciência e Perus (Zona Norte), já contratados. Até o final desta gestão, 13 empreendimentos de macrodrenagem estarão concluídos ou contratados, totalizando mais de R\$ 3 bilhões. Isso representará um aumento na capacidade de reservação de 52%, passando de 4,8 milhões de m³ para 7,3 milhões de m³.

Em relação ao reservatório da Anhaia Mello, em mar/2013, Governo do Estado e Prefeitura fizeram acordo para construção. A prefeitura fez sua parte cedendo o terreno e o Estado arcaria com a obra, com a condição de que sobre o piscinão fosse construído um campo de futebol, pois se trata de área de um clube escola. No entanto, o Governo estadual cancelou PPP responsável por um pacote de sete piscinões, que incluía a obra na Anhaia Mello. A empresa vencedora foi considerada inedônea pelo TCE. Tratativas não foram retomadas. No Anhangabaú, a licitação para a elaboração do projeto executivo será feita em breve. O alto custo de desapropriações, e pendências do Governo Federal na liberação de recursos do PAC, atrasaram obras de reservatórios e canalizações.

1. PONTE BAIXA (Subprefeitura do M'Boi Mirim) - Canalização de 3.080m do Córrego e implantação de 1 reservatório.
2. ZAVUVUS (Subprefeituras de Santo Amaro e Cidade Ademar) - Canalização de 3.520m do Córrego Zavuvus com implantação de 2 reservatórios e um parque linear de 200.000m².
3. SUMARÉ E ÁGUA PRETA (Subprefeitura Lapa) - Canalização de 8.800m do Córrego.
4. ARICANDUVA (Subprefeitura Aricanduva e São Mateus) - Implantação de 2 reservatórios e um parque linear de 360.000m² na área do Córrego.
5. PRAÇA DA BANDEIRA (Subprefeitura Sé) - Implantação do reservatório do Anhangabaú.
6. ANHAIA MELLO (Subprefeitura Vila Prudente/Sapopemba) - Implantação de 2 reservatórios
7. Ribeirão Perus (Subprefeitura Perus) - Canalização de 110m do Córrego com implantação de 5 reservatórios e um parque linear de 1.100.000 m².
8. Riacho do Ipiranga (Subprefeitura Ipiranga) - Canalização de 2.200 m do Córrego com implantação de um reservatório.
9. Paciência (Subprefeitura Jaçana/Tremembé) - Canalização de 2.400m com implantação de um reservatório no Córrego Paciência.
10. Tremembé (Subprefeitura Jaçana/Tremembé) - Canalização de 2.500 m com implantação de 6 reservatórios no Córrego.
11. Morro do S - Freitas/Capão Redondo (Subprefeitura Campo Limpo) -