



**PREFEITURA DE
SÃO PAULO**
GABINETE DO PREFEITO
OFÍCIO AO LEGISLATIVO

Ofício ATL SEI nº 146097606

Ref.: Ofício SGP-23 nº 1484/2025.

Senhor Presidente,

Reportando-me ao Ofício acima referenciado, em atenção ao Requerimento RDS nº 1440/2025, de autoria do Vereador André Santos, restituo-lhe o presente instruído com cópia das informações prestadas pela Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte (SMT), a respeito da fiscalização das faixas azuis implantadas na cidade de São Paulo.

Na oportunidade, renovo a essa Presidência meus protestos de apreço e consideração.

DENISE RAMOS

Secretária Adjunta em exercício
Casa Civil

(Documento assinado e datado eletronicamente)

Ao Excelentíssimo Senhor

RICARDO TEIXEIRA

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo



Denise Soares Ramos
Secretária Adjunta Substituta
Em 18/11/2025, às 09:21.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
<http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **146097606** e o código
CRC **54EECC3D**.

GET ÁREA	NOME DA VIA COM FAIXA AZUL	MINIANEL	TRECHO	ROTA MOTO	PARADA ROTA 4 RODAS	POI	FAIXA	BANNER	PMV
OE	AV. BRIGADEIRO FARIA LIMA	DENTRO	Entre AV. PEDROSO DE MORAIS e AV. CIDADE JARDIM (ambos os sentidos)	SIM GET	Av. Brig. Faria Lima x Av. Rebouças		SIM	SIM	SIM
SO	AV. BRIGADEIRO FARIA LIMA	DENTRO	Entre AV. CIDADE JARDIM e RUA MICHEL MILAN (ambos os sentidos)	SIM GET	Av. Brig. Faria Lima x R. Aspásia		SIM	SIM	SIM
OE	AV. BRIGADEIRO FARIA LIMA	DENTRO	Entre AV. PEDROSO DE MORAIS e AV. CIDADE JARDIM (ambos os sentidos)	SIM GET	Av. Brig. Faria Lima x R. Tucumã		SIM	SIM	SIM
CN	AV. SANTOS DUMONT - AV. TIRADENTES - AV. PRESTES MAIA	DENTRO	Entre PTE. DAS BANDEIRAS e PÇA. DA BANDEIRA (ambos os sentidos)	SIM GET	Av. do Estado x Av. Santos Dumont		SIM	SIM	SIM
SE	AV. DO ESTADO	DENTRO	Entre RUA DOS PATRIOTAS e RUA DA MOOCA (ambos os sentidos)	SIM GET	Av. do Estado x R. do Manifesto		SIM	SIM	SIM
MB	AV. DOS BANDEIRANTES	DENTRO	Entre R. VICENTE PINZON e CV. MARIA MALUF (ambos os sentidos)	SIM GET	Av. dos Bandeirantes x Al. dos Aicás		SIM	SIM	
MB	AV. DOS BANDEIRANTES	DENTRO	Entre R. VICENTE PINZON e CV. MARIA MALUF (ambos os sentidos)	SIM GET	Av. dos Bandeirantes x Praça Carananduba		SIM	SIM	SIM
SU	AV. DR. RICARDO JAFET e AV. PROF. ABRAÃO DE MORAIS	DENTRO	Entre PRAÇA DO MONUMENTO e VD. MIN. ALIOMAR BALEEIRO (ambos os sentidos)	SIM GET	Av. Prof. Abraão de Moraes x Rua Elisa Silveira		SIM	SIM	SIM
SU	AV. RUBEM BERTA - AV. MOREIRA GUIMARÃES	DENTRO	Entre COMPLEXO VIÁRIO JOÃO JORGE SAAD e AV. DOS BANDEIRANTES (ambos os sentido)	SIM GET	Av. Rubem Berta sentido Aeroporto, Baía Praça Juca Mulato		SIM	SIM	SIM
MB	AV. SALIM FARAH MALUF	DENTRO	Entre RUA ULISSES CRUZ E RUA RHONE (ambos os sentidos)	SIM GET	Av. Salim Farah Maluf x R. Ulisses Cruz		SIM	SIM	SIM
NO	AV. SUMARÉ - AV. PAULO VI	DENTRO	Entre RUA APIACÁS e RUA LISBOA (ambos os sentidos)	SIM GET	Av. Sumaré x R. Min. Gastão Mesquita		SIM	SIM	SIM
NO	AV. DR. GASTÃO VIDIGAL	DENTRO	Entre VD. MIGUEL MOFARREJ e PÇA. APECATU (ambos os sentidos)	SIM GET	R. Aroaba x Av. Dr. Gastão Vidigal		SIM	SIM	SIM
MB	AV. DOS BANDEIRANTES	DENTRO	Entre R. VICENTE PINZON e CV. MARIA MALUF (ambos os sentidos)	SIM GET		Av. dos Bandeirantes & R. João Carlos Mallet	SIM	SIM	SIM
MB	AV. SALIM FARAH MALUF	DENTRO	Entre RUA ULISSES CRUZ E RUA RHONE (ambos os sentidos)	SIM GET		Av. Salim Farah Maluf Marg/VP x Av. Celso Garcia	SIM	SIM	SIM
MB	AV. SALIM FARAH MALUF	DENTRO	Entre RUA ULISSES CRUZ E RUA RHONE (ambos os sentidos)	SIM GET		Av. Salim Farah Maluf VP/Marg x Saída da R. Jaboticabal	SIM	SIM	SIM
MB	AV. PRES. TANCREDO NEVES - CPX VIÁRIO MARIA MALUF	DENTRO	Entre VD. ALIOMAR BALEEIRO e RUA DO LAGO (ambos os sentidos)	SIM GET					SIM
SU	AV. 23 DE MAIO	DENTRO	Entre PÇA. DA BANDEIRA e COMPLEXO VIÁRIO JOÃO JORGE SAAD (sentido aeroporto)	SIM GOE				SIM	SIM
SU	AV. 23 DE MAIO	DENTRO	Entre COMPLEXO VIÁRIO JOÃO JORGE SAAD e R. JOINVILLE (sentido Santana)	SIM GOE				SIM	SIM
SU	AV. 23 DE MAIO	DENTRO	Entre VD. JACEGUAÍ e PASSARELA DOS PIQUES (sentido Santana)	SIM GOE				SIM	SIM
CN	VIA ELEVADA JOÃO GOULART	DENTRO	Entre LARGO PE. PÉRICLES e PÇA. FRANKLIN ROOSEVELT (ambos os sentidos)						SIM
SU	AV. DO CURSINO	DENTRO	Entre RUA MARCOS FERNANDES e RUA DOM VILARES (ambos os sentidos)						SIM
SU	RUA VERGUEIRO	DENTRO	Entre AV. LINS DE VASCONCELOS e RUA DR. BARROS CRUZ (sentido centro)						

GET ÁREA	NOME DA VIA COM FAIXA AZUL	MINIANEL	TRECHO	ROTA MOTO	PARADA ROTA 4 RODAS	POI	FAIXA	BANNER	PMV
SU	TÚNEL AYRTON SENNA I	DENTRO	Entre AV. 23 DE MAIO e RUA COLATINO MARQUES (sentido bairro)						
LE	AV. JACU PÊSSEGO - AV. NOVA TRABALHADORES	FORA	Entre RODOVIA AYRTON SENNA e RUA ZITUO KARASAWA (ambos sentidos)		Av. Jacu-Pêssego x Av. Laranja da China		SIM	SIM	SIM
SU	AV. WASHINGTON LUÍS	FORA	Entre AV. INTERLAGOS e AV. DOS BANDEIRANTES (ambos os sentidos)	SIM GET	Praça Comandante Linneu Gomes (sentido santana)			SIM	SIM
CN	AV. BRAZ LEME	FORA	Entre R. DOMINGOS FARASOLI e PRAÇA HEROIS DA FEB (ambos os sentidos)						SIM
CN	AV. LUIZ DUMONT VILLARES	FORA	Entre AV. ZAKI NARCHI e RUA SEVILHA (ambos os sentidos)						SIM
CN	AV. ZAKI NARCHI	FORA	Entre AV. CRUZEIRO DO SUL e AV. LUIZ DUMONT VILLARES (ambos os sentidos)						
CN	AV. SANTOS DUMONT	FORA	Entre AV. BRAZ LEME e PTE. DAS BANDEIRAS (ambos os sentidos)						SIM
CN	RUA SANTA EULÁLIA	FORA	Entre AV. CRUZEIRO DO SUL e AV. SANTOS DUMONT (sentido centro)						
LE	TIQUATIRA I - AV. GOV. CARVALHO PINTO	FORA	Entre RUA DR. RENATO MAIA e AV. SÃO MIGUEL (ambos os sentidos)						SIM
LE	TIQUATIRA II - AV. GOV. CARVALHO PINTO	FORA	Entre AV. SÃO MIGUEL e R. CATENDE (ambos os sentidos)						SIM
MB	AV. DAS NAÇÕES UNIDAS	FORA	Entre RUA PROF. CAMPOS DE OLIVEIRA e AV. INTERLAGOS (ambos os sentidos)						SIM
MB	AV. NAÇÕES UNIDAS	FORA	Entre RUA MARIO LOPES LEÃO e RUA PROF. CAMPOS DE OLIVEIRA (ambos os sentidos)						SIM
NO	AV. INAJAR DE SOUZA	FORA	Entre R. EDMUNDO KRUG e AV. NSA. DO Ó (ambos os sentidos)						
OE	AV. ESCOLA POLITECNICA	FORA	Entre MARG. PINHEIROS e ROD. RAPOSO TAVARES (ambos os sentidos)						SIM
OE	AV. ELISEU DE ALMEIDA	FORA	Entre AV. CAXINGUI e RUA TRISTÃO DE CAMPOS (ambos os sentidos)						SIM
OE	RUA SAPETUBA	FORA	Entre R. CAMARGO E AV. PROF. FRANCISCO MORATO (sentido centro)						
SE	AV. ARICANDUVA - PISTA EXPRESSA	FORA	Entre RUA JULIO COLAÇO E AV. ITAQUERA (ambos os sentidos)						SIM
SE	AV. PROF. LUIZ IGNACIO ANHAIA MELLO	FORA	Entre RUA MIGUEL DE ARAÚJO BARRETO e DOMINGOS AFONSO (sentido bairro)					SIM	SIM
SE	AV. PROF. LUIZ IGNACIO ANHAIA MELLO	FORA	Entre R. APITERI e R. LESSING (sentido bairro)					SIM	SIM
SE	AV. PROF. LUIZ IGNACIO ANHAIA MELLO	FORA	Entre R. RIBEIRÓPOLIS e R. ISAQUE VALADÃO DE FREITAS (sentido centro)					SIM	SIM
SU	AV. MIGUEL YUNES	FORA	Entre AV. INTERLAGOS e AV. NOSSA SENHORA DO SABARÁ (ambos os sentidos)						SIM
SU	AV. SEN. TEOTÔNIO VILELA	FORA	Entre AV. ATLÂNTICA e AV. PAULO GUILGER REIMBERG (ambos os sentidos)						SIM

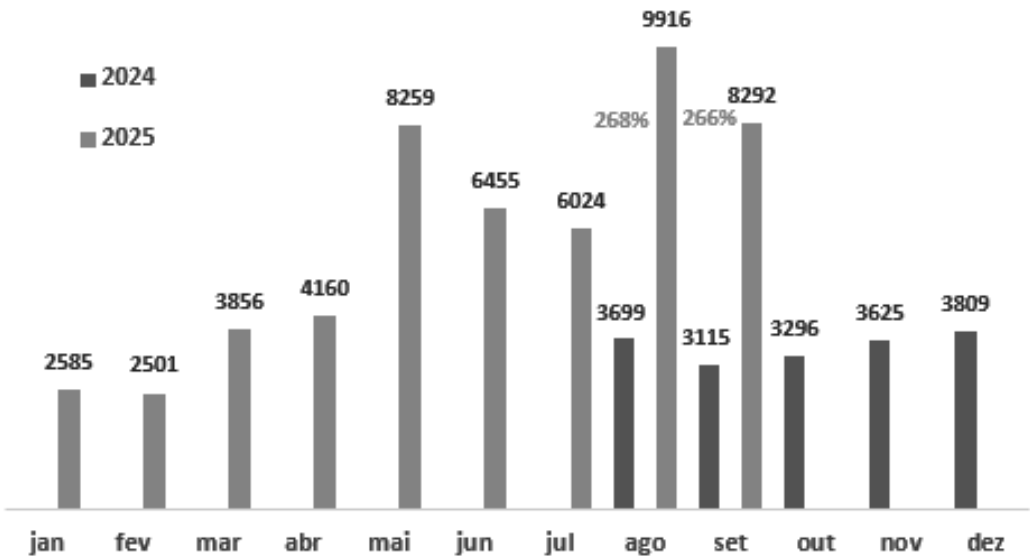
OBS :

Turno 1 - das 07h00 às 10h00

Turno 2 - das 11h30 às 14h30

Turno 3 - das 16h30 às 19h30

Programa "Operação FAIXA AZUL" - Fiscalização



Não PS – ANÁLISE TÉCNICA
INFORMAÇÃO

Nº: 96.26.00962/25-33

Reg. CET: 10552

06/11/25

Analista: DANIELA LASELVA REBELO

PARECER TÉCNICO

À DO

Em razão da implantação da sinalização Faixa Azul, situada entre as faixas 1 e 2 de vias com grande circulação de motocicletas, foi desenvolvida uma operação com o objetivo de aumentar a segurança dos usuários, especialmente dos motociclistas.

Com foco na condução segura das motocicletas, foram instaladas faixas informativas, banners e painéis de mensagens variáveis (PMVs).

Além disso, foram estabelecidas rotas específicas para viaturas motocicletas da CET ao longo do percurso da Faixa Azul, demonstrando a forma correta de condução desses veículos.

Paralelamente, viaturas de quatro rodas percorrem os trechos com Faixa Azul para prestar apoio em ocorrências e interferências, realizando também paradas operacionais em pontos estratégicos para monitorar a circulação dos usuários.

Assim, segue tabela anexa que apresenta os eixos com Rotas de Moto ativas, os pontos de parada para as VTRs 4 rodas, os pontos de instalação de Faixas, Banners e PMVs.

Segue anexo também, gráfico com os números de fiscalização realizada nos diversos eixos.

Atenciosamente,

Daniela Laselva Rebelo

Reg.CET: 10552
06/11/25



**COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO
SUPERINTENDÊNCIA DE PLANEJAMENTO E PROJETOS**

Rua Barão de Itapetininga, 18 - São Paulo/SP

Telefone: 3396-8010

PROCESSO 6010.2025/0003376-5

Encaminhamento CET/SPP Nº 145760157

Diretoria de Planejamento e Projetos - DP

Sr. Diretor,

Em atendimento ao Ofício SGP - 23 nº1484/2025, que trata de solicitação quanto à fiscalização de Faixa Azul, informamos que as atividades em desenvolvimento na Gerência de Informações e Dados - GID (antiga GST), estão focadas na realização de pesquisas de sinistralidade em todas as vias objeto de implantação de Faixa Azul. Os resultados dessas pesquisas compõem a série de relatórios que vem sendo encaminhados trimestralmente à SENATRAN.

De forma geral, os números revelam resultado positivo, demonstrando que é mais seguro para os motociclistas, transitarem em uma faixa compartilhada para este modal.

Atenciosamente,

DAWTON ROBERTO BATISTA GAIA

Superintendente



Dawton Roberto Batista Gaia
Superintendente

Em 07/11/2025, às 14:32.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **145760157** e o código CRC **986ABEC2**.

Não PS - ANÁLISE TÉCNICA
INFORMAÇÃO

Nº: 96.26.00962/25-33

Revisão: 3

Reg. CET: 10513

07/11/25

Analista: EDSON DE OLIVEIRA RUSSO

PARECER TÉCNICO

À

SID/DPF

Em atendimento ao solicitado, cumpre a nós informar que:

A fiscalização dos limites de velocidade nas faixas azuis implantadas na cidade de São Paulo, são feitas por equipamentos de fiscalização eletrônica (radares).

Os equipamentos que realizam a fiscalização eletrônica de velocidade nas faixas azuis implantadas, se utilizam da metodologia de registro por leitura OCR (Reconhecimento Óptico de Caracteres), nos casos das motocicletas, por captura traseira da imagem da placa do veículo. Os trechos fiscalizados podem ser consultados no site www.cetesp.com.br <<http://www.cetesp.com.br/>>. Segue link: <https://www.cetesp.com.br/consultas/fiscalizacao-eletronica-do-transito.aspx>

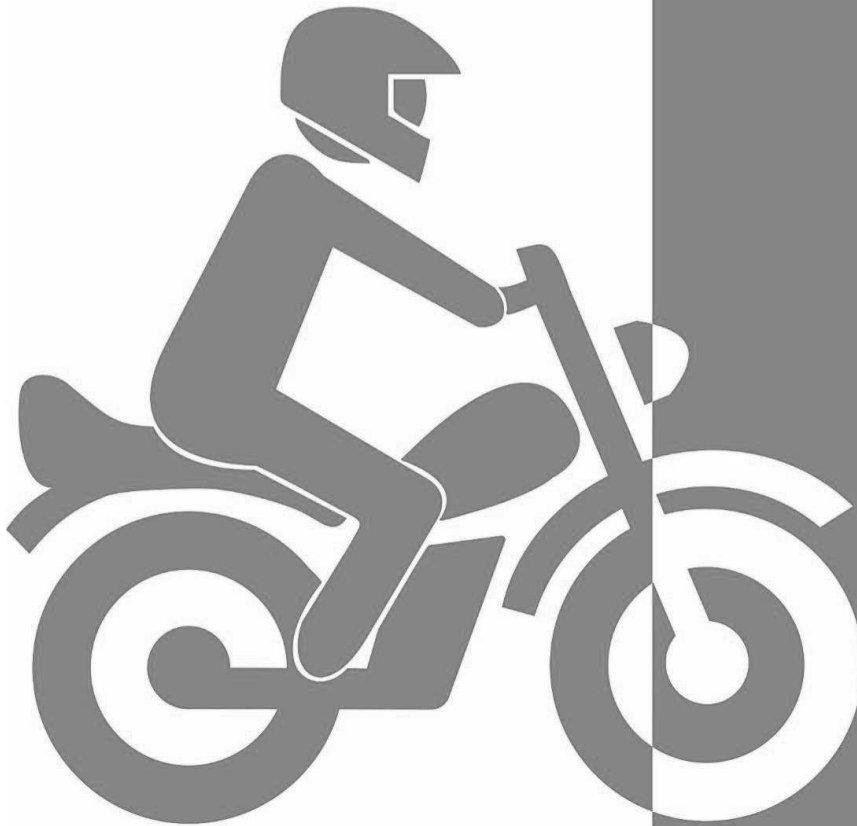
Edson De Oliveira Russo

Reg.CET: 10513

07/11/25

P R O J E T O

faixazul



Companhia de Engenharia de Tráfego



1º Relatório consolidado 1º RELATÓRIO CONSOLIDADO

Faixa Azul

Projeto piloto



SUMÁRIO

- 1. Aspectos legais**
- 2. Período de avaliação**
- 3. Característica do viário utilizado**
- 4. Características do projeto**
- 5. Locais com Faixa Azul**
- 6. Dados gerais do município**
 - 6.1 Pesquisa Origem e Destino – OD
 - 6.2 Frota de veículos
 - 6.3 Lentidão
 - 6.4 Sinistros com vítimas envolvendo motocicletas
 - 6.5 Pesquisas de comportamento e taxa de ocupação
 - 6.6 Velocidade
- 7. Monitoramentos realizados nas vias com Faixa Azul**
- 8. Volume Diário Médio – VDM**
 - 8.1 Metodologia
 - 8.2 Volume absoluto de motos
 - 8.3 Volume diário médio por tipo de veículo
 - 8.4 Composição dos fluxos veiculares
- 9. Velocidade operacional**
 - 9.1 Metodologia
 - 9.2 Amostragem coletada
 - 9.3 Médias das velocidades pontuais
 - 9.4 Histograma de frequências relativas
 - 9.5 Desvio padrão e Velocidade 85 Percentil
 - 9.6 Velocidades médias e 85 percentil por via



10. Uso da Faixa Azul

10.1 Metodologia

11. Lentidão

11.1 Fonte

12. Sinistros com vítimas envolvendo motocicletas

12.1 Fonte dos dados

12.2 Metodologia

12.2.1 Tratamento dos dados

12.2.2 Período utilizado na avaliação

12.3 Sinistros de trânsito em trechos de vias com Faixa Azul

12.4 Variação de sinistros com vítimas feridas e mortas nos trechos de Faixa Azul

12.5 Variação de sinistros com vítimas não fatais envolvendo motos nos trechos de Faixa Azul

12.6 Sinistros Fatais envolvendo motos nos trechos de Faixa Azul Incluindo atropelamentos

12.6.1 Distribuição dos sinistros fatais por faixa horaria e dia da semana

12.6.2 Sinistros fatais – descrição

12.7 Variação do número de vítimas em sinistros com motocicletas nos trechos de Faixa Azul

12.8 Posição dos sinistros com vítima: dentro ou fora da Faixa Azul

12.9 Variação da Sinistralidade com motocicletas em trecho de Faixa Azul, por via

13. Pesquisa de opinião

13.1 Pesquisa de opinião motociclista

13.1.1 Avaliação da sinalização

13.1.2 Preferência de utilização da Faixa Azul

13.1.3 Melhora do convívio

13.1.4 Nível de satisfação

13.2 Pesquisa de opinião dos motoristas dos demais veículos

13.2.1 Avaliação da sinalização

13.2.2 Melhora do convívio

13.2.3 Nível de satisfação



13.3 Pesquisa de opinião pedestres

13.3.1 Acredita que ficou melhor para atravessar a via

13.3.2 Avaliação da sinalização

13.3.3 Nível de satisfação

14. Resumo – Destaques

14.1 Relativos à mobilidade geral do município

14.2 Relativos a VDM

14.3 Relativos a velocidade

14.4 Relativos a sinistros

14.5 Relativos à pesquisa de opinião

14.6 Outros destaques

15. Conclusão

Apêndice I - IAT

Apêndice II – IAT- preenchido

Equipe técnica



1. ASPECTOS LEGAIS

Este relatório atende o art. 3º da Portaria nº 217, de 10 de março de 2025, conforme citado abaixo:

“Art. 3º A CET/SP deve elaborar dois relatórios com a análise técnica do estudo com um todo, abrangendo todos os trechos da sinalização em funcionamento no Município, a serem entregues, de forma parcial, na data de 31/07/2025, e, de forma completa, após o encerramento do projeto.

Parágrafo único. Os relatórios devem conter uma avaliação sintética dos dados obtidos com o estudo, indicando os resultados alcançados, recomendações técnicas e parâmetros que visem aprimorar o uso da sinalização”.

2. PERÍODOS DE AVALIAÇÃO

Este relatório apresenta a avaliação técnica das vias contempladas com Faixa Azul, cuja inauguração ocorreu entre 25/01/2022 e 30/10/2024.

A data de corte de outubro de 2024 para as implantações foi determinada para que fosse possível obter e computar óbitos ocorridos até 30 dias após 30/10/2024, conforme norma ABNT NBR 10697/2020, com prazo suficiente para aparecerem no sistema INFOSIGA.

Os dados de sinistros após a implantação encerram-se em 31/12/2024.

As medições de volumes e velocidade veicular após a implantação, abrangem dados até 31/05/2025.

3. CARACTERÍSTICA DO VIÁRIO UTILIZADO

O projeto piloto da Faixa Azul foi criado para enfrentar a tendência de alta da sinistralidade, envolvendo motocicletas, notada, não apenas na cidade de São Paulo,

mas em todo o país a partir de 2019.

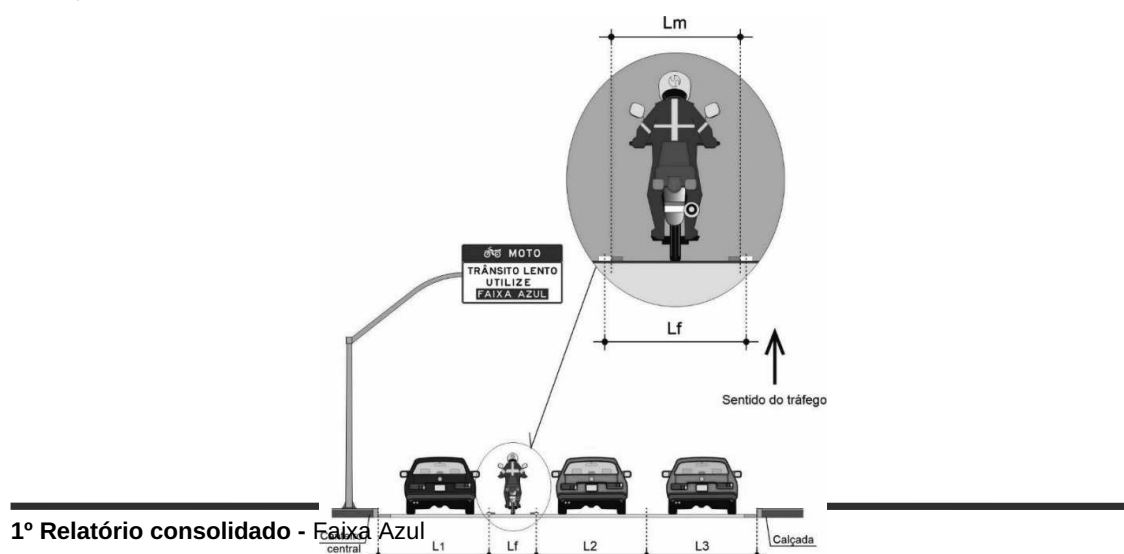
Teve implantação gradual, iniciando-se por um sentido da Avenida Vinte e Três de Maio, que é uma via expressa, com velocidade regulamentada em 60km/h, seguindo depois para vias arteriais com velocidade regulamentada em 50km/h, semaforizadas e com travessias de pedestres e posteriormente para vias arteriais semaforizadas, com travessias e conversões de grande volume.

4. CARACTERÍSTICAS DO PROJETO

O projeto evoluiu para atender às características de cada nova tipologia de viário onde era implantado, visando prevenir riscos e prover segurança a todos os usuários das vias.

Após um período de mais de 3 anos desde a primeira implantação de 5,5Km na Avenida Vinte e Três de Maio em 25 de janeiro de 2022, o projeto já alcançou 232,7Km e está presente em todas as regiões da cidade, com desenvolvimento de um conjunto completo de sinalização vertical e horizontal destinado a criar um ambiente urbano mais organizado e seguro.

De maneira geral, a Faixa Azul está posicionada entre as faixas 1 e 2 na via, salvo situações especiais como a existência de faixa exclusiva de ônibus ou de conversões à esquerda, em que pode migrar para uma outra posição, afastada de tais situações. A situação predominante está representada na Figura 1.





3 faixas de circulação

Figura 1

5. LOCAIS COM FAIXA AZUL

A Tabela 1, apresenta os dados gerais dos locais sinalizados com Faixa Azul, contendo data da inauguração, extensão, informação sobre pista única ou dupla e sentido de implantação.

Tabela 1
Vias avaliadas com implantação até outubro de 2024

ID	Via	Data de Inauguração da Faixa Azul	Extensão da Faixa Azul (km)	Pista	Sentido de implantação
1	Av. Vinte e Três de Maio	25/01/2022	5,50	dupla	Só num sentido
2	Av. dos Bandeirantes / Av. Affonso d'Scragnole Taunay	06/10/2022	17,00	dupla	ambos
3	Av. Santos Dumont/Av. Tiradentes / Av. Prestes Maia	23/10/2023	4,00	dupla	ambos
4	Av. Rubem Berta / Av. Moreira Guimarães	23/10/2023	2,60	dupla	ambos
5	Av. Sumaré / Av. Paulo VI	06/11/2023	6,00	dupla	ambos
6	Av. Nações Unidas	20/11/2023	5,80	dupla	ambos
7	Av. Miguel Yunes	20/11/2023	4,00	duplo	ambos
8	Av. Brig. Faria Lima	04/12/2023	9,20	dupla	ambos
9	Av. Luiz Dumont Villares	04/12/2023	5,00	dupla	ambos
10	Av. Zaki Narchi	04/12/2023	3,60	dupla	ambos
11	Av. do Estado	18/12/2023	8,20	dupla	ambos
12	Av. Jacu Pêssego/Av. N. Trabalhadores/Av. José A. G. Silva	18/12/2023	20,20	dupla	ambos
13	Av. Santos Dumont	29/04/2024	2,25	dupla	ambos
14	Rua Santa Eulália	29/04/2024	0,35	dupla	Só num sentido
15	Túnel Ayrton Senna I	29/04/2024	1,70	única	único
16	Av. Washington Luis	29/04/2024	3,80	dupla	ambos
17	Av. Dr. Gastão Vidigal	28/05/2024	3,00	dupla	ambos
18	Av. Braz Leme	29/05/2024	6,20	dupla	ambos
19	Av. Eliseu de Almeida	29/05/2024	4,70	dupla	ambos
20	Av. Pres. Tancredo Neves	01/06/2024	4,20	dupla	ambos
21	Complexo Viário Maria Maluf	01/06/2024	3,20	dupla	ambos

1º Relatório consolidado - Faixa Azul



22	Vd. Min. Aliomar Baleeiro	01/06/2024	1,00	dupla	ambos
23	Av. Prof. Luiz Ignácio Anhaia Mello	01/06/2024	2,40	dupla	ambos
24	Elevado Pres. João Goulart	27/06/2024	5,50	dupla	ambos
25	Av. do Cursino	27/06/2024	1,74	dupla	ambos
26	Av. Aricanduva	01/07/2024	5,90	dupla	ambos
27	Av. Salim Farah Maluf	01/07/2024	9,70	dupla	ambos
28	Av. Gov. Carvalho Pinto/Av. Calim Eid/ Av. D.Helder Câmara	29/07/2024	15,30	dupla	ambos
29	R. Vergueiro	29/07/2024	0,70	única	Só num sentido
30	Av. Inajar de Souza	29/07/2024	6,92	dupla	ambos
31	Av. Senador Teotônio Vilela	02/09/2024	12,50	dupla	ambos
32	Eixo Norte Sul - sentido Santana	02/09/2024	8,44	dupla	Só num sentido
33	Av. Escola Politécnica	02/09/2024	9,70	dupla	ambos
34	Av. Dr. Ricardo Jafet	03/10/2024	5,36	dupla	ambos
35	Av. Prof. Abraão de Moraes	03/10/2024	6,14	dupla	ambos
36	R. Sapetuba	03/10/2024	0,40	única	Só num sentido



6. DADOS GERAIS DO MUNICÍPIO

A seguir são apresentados dados do município, com o objetivo de caracterizar tecnicamente a circulação de motociclistas na Cidade de São Paulo.

6.1. Pesquisa Origem e Destino- OD

A Pesquisa Origem e Destino é realizada pela Companhia do Metropolitano de São Paulo, e apresenta informações sobre o padrão das viagens realizadas pela população em um dia útil.

São investigados os deslocamentos diários realizados pelos indivíduos, suas origens e destinos e quais meios de transporte são utilizados.

A última edição da Pesquisa OD foi realizada em 2023, com coletas de informações de mudanças nos deslocamentos que ocorreram após o período da pandemia de 2020.

A metodologia adotada nos levantamentos, e todos os resultados podem ser obtidos através do link <https://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/>.

- **Viagens motorizadas por modo principal**

O levantamento das viagens motorizadas engloba todos os modos, e apresenta o número de viagens totais realizadas por dia.

A Tabela 2, apresenta os números apurados nas duas últimas pesquisas nos anos 2017 e 2023.



Tabela 2
Total de Viagens por modo principal
Município de São Paulo

Modo Principal	Ano		Variação
	2017	2023	
Metrô	2.955.215	2.424.557	-18,0%
Trem	721.722	577.695	-20,0%
ônibus	5.502.470	4.051.285	-26,4%
Fretado	65.938	45.694	-30,7%
Escolar	1.137.605	1.270.284	11,7%
Automóvel	6.553.458	5.659.192	-13,6%
Táxi	346.130	621.134	79,5%
moto	546.907	621.591	13,7%
outros	66.475	34.050	-48,8%
TOTAL	17.895.920	15.305.482	-14,5%

Fonte: Pesquisa OD anos 2017 e 2023

Os dados apurados indicam redução de 14,5%, no total de viagens do município.

Destaque para o modo motocicleta, que apresentou acréscimo de 13,7%, assim como o modo escolar (11,7%) e táxi (79,5%).



6.2. Frota de veículos

Os dados de frota veicular foram apurados por meio de consulta aos bancos de dados do Ministério dos Transportes/SENATRAN, disponíveis no link: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/estatisticas-frota-de-veiculos-senatran> em 18/08/2025.

Para avaliação das variações na frota registrada do município foram comparados os dados entre os anos 2016 e 2024.

A Tabela 3, apresenta os resultados por ano para os modos motocicleta e automóvel.

Tabela 3
Frota registrada no município de São Paulo - período de 2016 a 2024

ANO	FROTA TOTAL	MOTOCICLETA ⁽¹⁾	VARIAÇÃO ANUAL MOTOCICLETAS	AUTOMÓVEL ⁽²⁾	VARIAÇÃO ANUAL AUTOMÓVEIS
2016	7.805.127	1.045.706		6.434.914	
2017	8.036.824	1.084.066	3,67%	6.621.601	2,90%
2018	295.645	1.131.473	4,37%	6.824.905	3,07%
2019	8.566.286	1.193.404	5,47%	7.021.531	2,88%
2020	8.761.213	1.245.070	4,33%	7.152.623	1,87%
2021	8.889.095	1.305.525	4,86%	7.208.291	0,78%
2022	9.150.267	1.388.430	6,35%	7.376.626	2,34%
2023	9.460.584	1.479.208	6,54%	7.587.162	2,85%
2024	9.748.457	1.565.091	5,81%	7.779.854	2,54%
Variação 2024/2016	24,90%	49,70%		20,90%	

Fonte: Ministério dos Transportes/SENATRAN
(1) Motocicleta inclui ciclomotor, motoneta, motocicleta, sidecar, triciclo e quadriciclo
(2) Automóvel inclui camioneta, caminhonete e utilitário

A variação geral da frota no período, que inclui todos os tipos de veículos foi de 24,90% e considerando apenas as motocicletas foi de 49,70%.

Na comparação da motocicleta com o automóvel, observa-se maior crescimento da motocicleta a cada ano e no período total o automóvel apresentou 20,90%.

6.3. Lentidão

A medição de lentidão na cidade é realizada desde os anos 80 e adotada como indicador de desempenho do trânsito. Durante muitos anos as informações foram coletadas através das câmeras da CET e por rotas percorridas pelos agentes de trânsito.

A partir do ano 2016, a CET assinou termo de Cooperação com Waze, que passou a fornecer acesso as informações geradas pelos usuários do aplicativo. A partir de 2023 foram implementadas melhorias nos bancos de dados, passando-se com isso a monitorar todo o sistema viário da cidade, que é de 20.000 km.

O sistema Waze calcula a lentidão nas vias de São Paulo por meio da coleta e análise de dados em tempo real fornecidos pelos próprios usuários do aplicativo. A lentidão é medida comparando a velocidade atual do trânsito em determinado trecho com a velocidade ideal ou livre daquela via, calculando o atraso em segundos acima do percurso normal. Esse dado é atualizado constantemente e classificado em níveis de congestionamento que aparecem no mapa do Waze com variações de cores.

O Gráfico 1 abaixo, apresenta as médias anuais de lentidões em toda a cidade, considerando os períodos da manhã (7h00 às 10h00) e tarde (17h00 às 20h00), denominados respectivamente de “pico manhã” e “pico tarde”.



Fonte: CET

Verificam-se quedas nas extensões de lentidões no ano de 2020, em que foram implementadas as restrições de circulação de veículos devido ao período de pandemia. A partir de 2021, os números voltaram a crescer a cada ano, mas até 2024, não



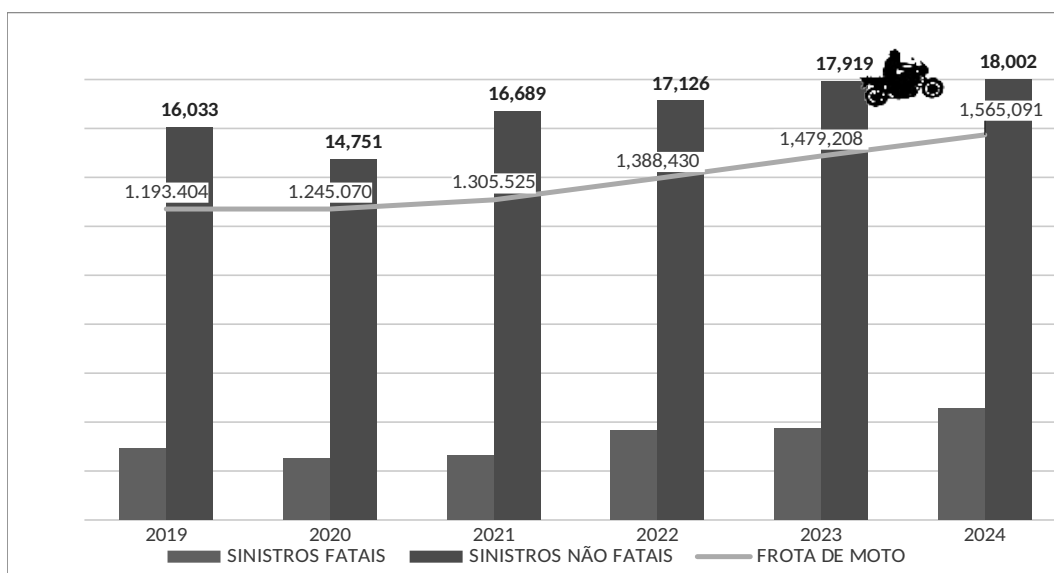
chegaram aos patamares apurados em 2019.

6.4. Sinistros com vítima envolvendo motocicletas

Sinistros com vítimas são aqueles ocorridos entre um veículo e motocicleta ou entre uma motocicleta e um pedestre (atropelamento).

O Gráfico apresenta a relação entre o número de sinistros com vítima, fatais e não fatais, envolvendo motocicletas em relação a evolução da frota entre 2019 e 2024, no Município.

Gráfico 2
Sinistros com vítimas envolvendo moto e frota



Fonte:

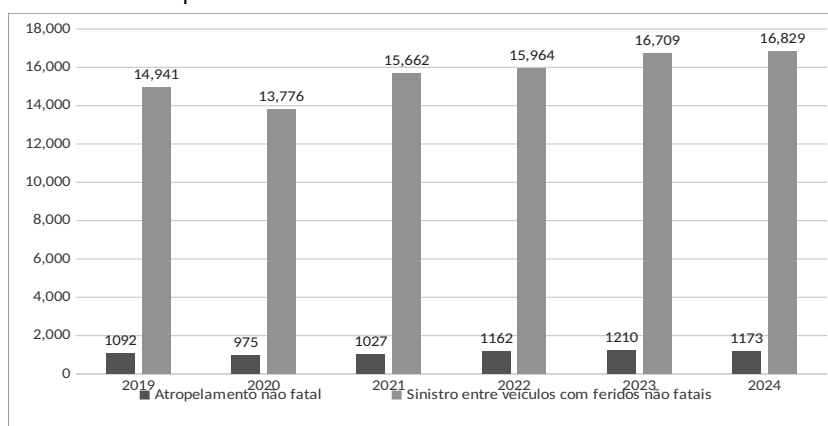
- Frota - Ministério dos Transportes
- Sinistros – INFOSIGA/Detran-SP

Após uma queda entre 2019 e 2020, os sinistros com motocicletas entraram em uma tendência de alta, chegando a 2024 com um aumento de 55,5% (292 para 454), nos sinistros fatais e de 12,3% (16.033 para 18.002), nos sinistros não fatais. No mesmo período, a frota de motocicletas cresceu aproximadamente 31,1% (1.193.404 para 1.565.091), superando a marca de 1,5 milhões.

Os Gráficos 3 e 4, apresentam a evolução dos sinistros não fatais que envolveram motos, por tipo de sinistro: atropelamento e sinistro entre veículo e moto.



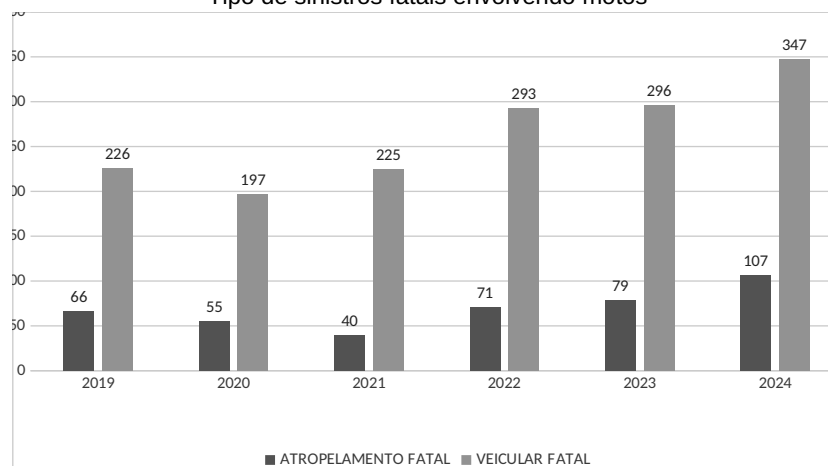
Gráfico 3
Tipo de sinistro com vítima não fatal envolvendo moto



Fonte: mapa/Detran-SP

Analisando-se os sinistros não fatais, causadores de feridos, pode-se notar que a maior alta foi dos sinistros veiculares envolvendo motos, que subiram 12,6% (14.941 para 16.829), enquanto os atropelamentos por motocicletas subiram 7,4% (1.092 para 1.173).

Gráfico 4
Tipo de sinistros fatais envolvendo motos



Fonte: INFOSIGA/Detran-SP

Em relação aos sinistros fatais envolvendo motocicletas, a alta dos sinistros veículos com motos foi de 53,5% (226 para 347), enquanto os atropelamentos subiram 62,1% (66 para 107).

De maneira geral, os dados demonstram que, embora o número total dos sinistros com feridos



não fatais envolvendo motocicletas tenha subido em ritmo menor do que o aumento da frota de motos na cidade, os sinistros fatais subiram de forma expressiva no período entre 2019 e 2024.



6.5. Pesquisas de comportamento e taxa de ocupação

A CET realiza pesquisas de observação de comportamento dos motociclistas, com o objetivo de monitorar os indicadores de uso do capacete, viseira, farol e lanterna acesos, há mais de vinte anos.

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, o capacete deve ser utilizado com a viseira abaixada ou com óculos de proteção, e a ausência ou utilização inadequada da viseira (levantada), é considerada infração gravíssima (artigo 244 do CTB), assim como a ausência do capacete.

As informações da pesquisa de motocicletas são coletadas em seis locais na cidade, nas Zonas Norte, Sul, Leste, Oeste, Centro e Jardins, nos períodos da manhã e da tarde. As motocicletas são observadas em movimento antes do cruzamento, e o levantamento é feito nos dois sentidos das vias.

Na última pesquisa realizada, em 2022, o índice de uso do capacete pelos motociclistas foi de 100%, atingindo a totalidade pela primeira vez. Foram avaliados 3.861 motociclistas nesta pesquisa. Quanto aos acompanhantes, foram avaliados 313 e apenas um estava sem o capacete, resultando em um índice de 99,7%.

Porém, os índices gerais também indicam que uma parcela reduzida dos motociclistas (34,8%) e acompanhantes (32,6%), usam a viseira abaixada. Embora o uso do capacete pelos motociclistas seja de 100%, falta a devida atenção ao uso correto deste importante item responsável pela proteção dos olhos.

O uso conjunto do farol e lanterna pelo motociclista apresenta resultado de 92,1%, o que representa o estado de conservação e manutenção das motocicletas. A taxa de ocupação é um dado importante para medir a utilização da moto, com 1,08, o que significa que 8% dos motociclistas conduzem a moto com passageiro.

Estes números são importantes para auxiliar a elaboração de medidas educativas e de fiscalização sobre este dispositivo de segurança obrigatório. Com os mesmos dados também é obtida a taxa de ocupação das motocicletas.

A Figura 2, apresenta os principais resultados.

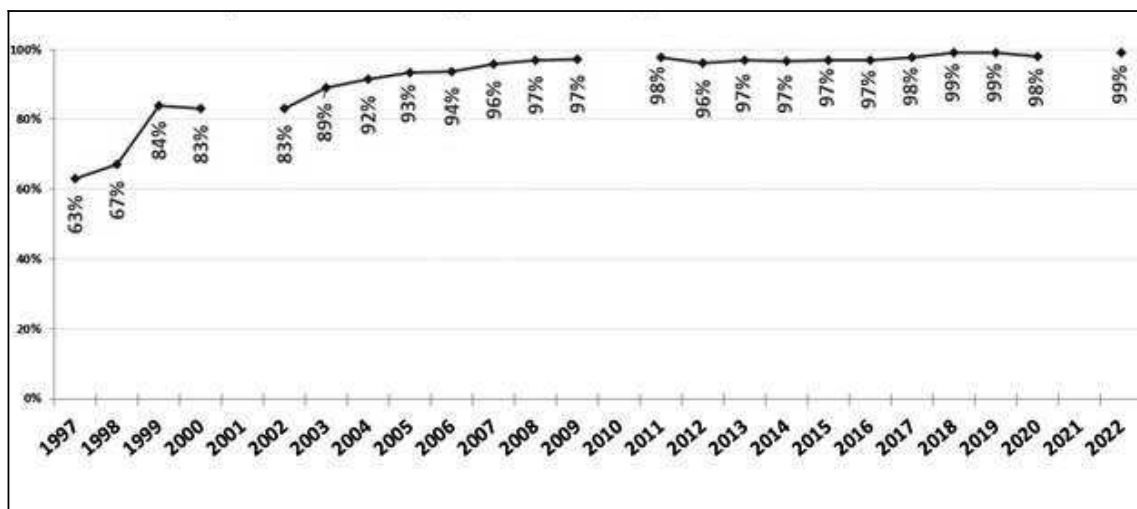


Fonte: CET-2022

Figura 2

O Gráfico 05, apresenta o índice conjunto de capacete e farol pelo motociclista. Na série histórica observa-se índices bem altos e estáveis nos últimos anos, atingindo 99% em 2022.

Gráfico 05
Evolução do uso do capacete e farol pelo motociclista





Fonte: CET



6.6. Velocidade

Considerando as evidências científicas disponíveis na literatura especializada e os exemplos de sucesso de outras administrações públicas ao redor do mundo, em 2015, a Secretaria Municipal de Transportes deu início a uma importante ação, implementando a redução e uniformização das velocidades máximas permitidas em todas as vias arteriais em 50km/h, conforme recomendações da Organização Mundial da Saúde.

Tal medida foi tomada em consonância ao compromisso assumido pela Cidade de São Paulo na redução em 50% do número de mortos no trânsito durante a proclamação, em Assembleia Geral das Nações Unidas de 02 de março de 2010, da Década Mundial de Ações de Segurança no Trânsito entre 2011 e 2020.

Os resultados obtidos após a medida foram extremamente positivos e demonstram que a ação salvou muitas vidas e impediu que milhares de pessoas se ferissem.

Em relação ao total de vítimas de sinistros de trânsito, a cidade saiu de um patamar de 28.618 em 2014, para 24.260 já em 2015, durante a implantação das reduções, chegando a 19.235 em 2016, o primeiro ano completo após a implantação e finalmente a 15.845 vítimas em 2018. A redução entre 2014 e 2018 foi de 44,6% no total de vítimas feridas, um número bastante significativo, que evidencia a eficácia da medida tomada.

O número de mortes por sinistros de trânsito na cidade de São Paulo, antes da redução de velocidades nas vias arteriais, em 2014, foi de 1.249 pessoas. Já em 2015, durante a implementação da medida, caiu para 992 pessoas. Em 2016, no primeiro ano completo após a mudança, caiu para 854 e em 2018 foi de 849 pessoas mortas no trânsito. Ou seja, o número total de mortes em 2018 foi 32% menor do que em 2014, demonstrando o sucesso da ação.

Por fim, a redução de velocidades, somadas a outras ações voltadas à segurança, fizeram o índice de mortos por 100.000 habitantes sair de 12, no início da Década de



Segurança Viária, para chegar a **6,56 em 2020**, bem próximo à meta assumida com a ONU para 2020, de 6,0 mortes por 100.000 habitantes.



7. MONITORAMENTOS REALIZADOS NAS VIAS COM FAIXA AZUL

O item 6, apresenta uma visão geral que envolve a circulação de motocicletas no município de São Paulo. A partir deste item, apresentamos os monitoramentos solicitados pela SENATRAN e seus principais resultados.

O mapa da Figura 3, apresenta os trechos de via onde foram implantadas a Faixa Azul, podendo -se observar que estão distribuídas em várias regiões. A abrangência do projeto piloto visa testar esta sinalização experimental, em vias com características diversas, tais como uso do solo, composição e volume veicular, geometria e condições operacionais que tornam difícil estabelecer similaridade entre vias.

Foram realizados monitoramentos trimestrais de cada via, com seguintes levantamentos:

- Volume Diário Médio de Motos;
- Velocidade média da motocicleta na Faixa Azul;
- Velocidade média da motocicleta nas demais faixas;
- Índice geral de uso da Faixa Azul pelo motociclista;
- Lentidão média pico manhã ⁽¹⁾;
- Lentidão média pico tarde ⁽¹⁾;
- Sinistros.

⁽¹⁾ Conjunto de 16 vias, conforme item 11.

Os itens a seguir apresentam os dados detalhados de monitoramento das 36 vias listadas na Tabela 1, constante do item 5, deste relatório.

Mapa geral com distribuição de Faixa azul em São Paulo

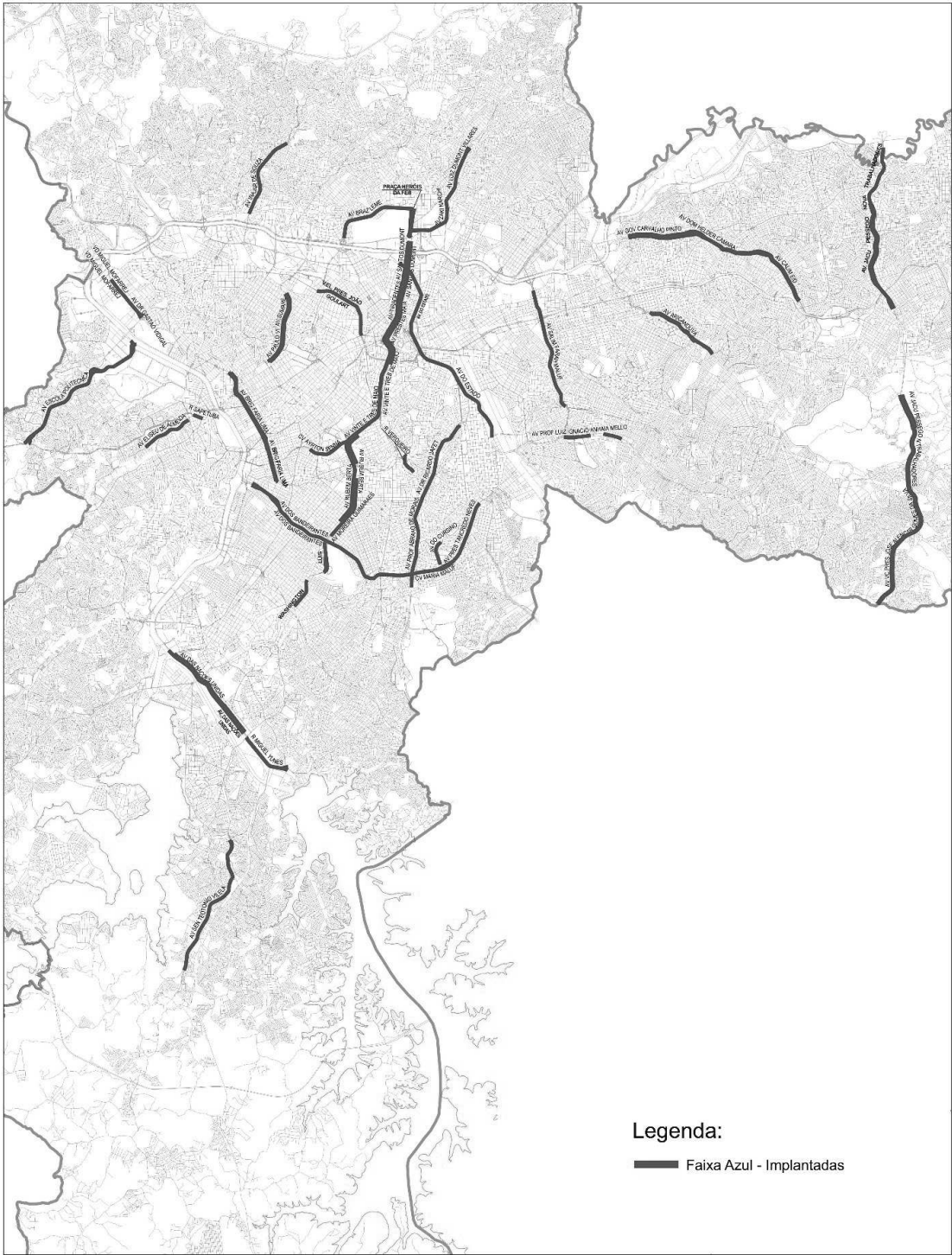




Figura 3



8. VOLUME DIÁRIO MÉDIO - VDM

8.1. Metodologia

Como já detalhado nos Relatórios Trimestrais, os Volumes Diários Médios foram estimados, a partir de dados de contagens manuais e dos equipamentos de fiscalização, localizados nas próprias vias ou em vias próximas.

As contagens manuais foram realizadas antes e após a implantação, em dias úteis nos períodos manhã e tarde, a depender da via. Os levantamentos são realizados por pesquisadores utilizando contadores manuais posicionados em pontos escolhidos segundo critérios de fluxo, visibilidade e segurança para o pesquisador. Pesquisas são realizadas em um dia útil, que retrata situação típica do trânsito.

Já os radares, forneceram dados de vinte e quatro horas, permitindo a extração da flutuação dos volumes a cada faixa horária.

Para a obtenção do VDM, foi dividido o volume de veículos registrado em uma hora da contagem manual pela porcentagem de volume obtida pelo radar na mesma faixa horária. Os números obtidos em cada medição trimestral, foram arredondados para números inteiros e apresentados nos relatórios de cada via.

Exemplo:

- Na contagem manual foi registrada entre 7h00 e 8h00 = 1.000 veículos;
- Porcentagem de volume veicular de um dia útil típico obtida pelo radar na faixa horária das 7h00 às 8h00 = 6%, considerando que em 24 horas = 100%;
- Volume diário estimado será $1.000/0,06 = 16.667$ veículos.

Por se tratar de valores estimados, os números obtidos são arredondados, e podem apresentar tolerâncias de até 1%, conforme a precisão do fator de expansão adotado no cálculo (nº de casas decimais).



Os veículos estão agrupados por tipo, e classificados em automóvel, ônibus, caminhão, e moto. O automóvel inclui volume de camioneta, caminhonete e utilitário, ônibus inclui micro-ônibus e para motos, inclui volume de motonetas e ciclomotores.

Para o conjunto de 36 vias, foram realizadas 43 medições de volumes antes e 148 após implantação das Faixas Azuis.

8.2. Volume absoluto de motos

As Tabelas 4 e 5, apresentam o Volume Diário Médio de motocicletas apurados por via, nas etapas antes e após a implantação da Faixa Azul, em cada medição.

As etapas antes ocorreram entre os anos 2017 a 2024, conforme via pesquisada.

Para as vias de duplo sentido de circulação, os números estão somados.



Tabela 4
Volume Diário Médio estimado de motos por via - Antes

ID	Via	VOLUME MÉDIO DIÁRIO MOTOS ANTES ^{(1) (2)}							Nº de medições Trimestrais ANTES
		Medição 1	Medição 2	Medição 3	Medição 4	Medição 5	Medição 6	Média	
1	Av. Vinte e Três de Maio	32.717	28.552	21.348	-	-	-	27.539	3
2	Av. dos Bandeirantes	31.116	28.484	-	-	-	-	29.800	2
3	Av. Santos Dumont/ Av. Tiradentes/ Av. Prestes Maia	11.923	-	-	-	-	-	11.923	1
4	Av. Rubem Berta/ Av. Moreira Guimarães	9.945	9.065	-	-	-	-	9.505	2
5	Av. Sumaré/Av. Paulo VI	7.638	8.878	8.098	7.838	-	-	8.113	4
6	Av. Nações Unidas	24.111	-	-	-	-	-	24.111	1
7	Av. Miguel Yunes	18.413	-	-	-	-	-	18.413	1
8	Av. Brig. Faria Lima	7.567	-	-	-	-	-	7.567	1
9	Av. Luiz Dumont Villares	16.841	-	-	-	-	-	16.841	1
10	Av. Zaki Narchi	5.884	-	-	-	-	-	5.884	1
11	Av. do Estado	33.566	-	-	-	-	-	33.566	1
12	Av. Jacu Pêssego/ Av. Nova Trabalhadores/ Av. José Alencar G. da Silva	14.880	-	-	-	-	-	14.880	1
13	Av. Santos Dumont	8.800	-	-	-	-	-	8.800	1
14	Rua Santa Eulália	1.856	-	-	-	-	-	1.856	1
15	Túnel Ayrton Senna I	5.674	-	-	-	-	-	5.674	1
16	Av. Washington Luis	31.227	-	-	-	-	-	31.227	1
17	Av. Dr. Gastão Vidigal	6.104	-	-	-	-	-	6.104	1
18	Av. Braz Leme	5.695	-	-	-	-	-	5.695	1
19	Av. Eliseu de Almeida	7.458	-	-	-	-	-	7.458	1
20	Av. Pres. Tancredo Neves	21.152	-	-	-	-	-	21.152	1
21	Complexo Viário Maria Maluf	33.958	-	-	-	-	-	33.958	1
22	Vd. Min. Aliomar Baleeiro	42.307	-	-	-	-	-	42.307	1
23	Av. Prof. Luiz Ignacio Anhaia Mello	17.738	-	-	-	-	-	17.738	1
24	Elevado João Goulart	8.259	-	-	-	-	-	8.259	1
25	Av. do Cursino	2.967	-	-	-	-	-	2.967	1
26	Av. Aricanduva	21.372	-	-	-	-	-	21.372	1
27	Av. Salim Farah Maluf	14.076	-	-	-	-	-	14.076	1
28	Av. Gov. Carvalho Pinto/ Av. Calim Eid/ Av. Dom Helder Câmara	7.388	-	-	-	-	-	7.388	1
29	R. Vergueiro	1.870	-	-	-	-	-	1.870	1
30	Av. Inajar de Souza	10.641	-	-	-	-	-	10.641	1
31	Av. Senador Teotônio Vilela	22.211	-	-	-	-	-	22.211	1
32	Eixo Norte Sul - sentido Santana	32.882	-	-	-	-	-	32.882	1
33	Av. Escola Politécnica	8.263	-	-	-	-	-	8.263	1
34	Av. Dr. Ricardo Jafet	10.825	-	-	-	-	-	10.825	1
35	Av. Prof. Abraão de Moraes	16.875	-	-	-	-	-	16.875	1
36	R. Sapetuba	4.968	-	-	-	-	-	4.968	1
TOTAL								552.706	43

(1) Volume Diário Estimado, média das estimativas realizadas antes da implantação da Faixa azul

(2) Para o cálculo da estimativa de volume diário médio (VDM) foi adotada a flutuação horária do radar próximo à via pesquisada, aplicada no volume da contagem manual na mesma faixa horária.

Por se tratar de valores estimados, os números obtidos são arredondados, e podem apresentar diferenças de até 1%, conforme a precisão do fator de expansão adotado no cálculo (nº de casas decimais).

Fonte: CET

1º Relatório consolidado - Faixa Azul



Tabela 5
Volume Diário Médio estimado de motos - Após

ID	Via	VOLUME MÉDIO DIÁRIO MOTOS APÓS ^{(1) (2)}							Nº de medições trimestrais APÓS
		Medição 1	Medição 2	Medição 3	Medição 4	Medição 5	Medição 6	Média	
1	Av. Vinte e Três de Maio	24.206	30.463	32.616	25.071	24.688	-	27.409	5
2	Av. dos Bandeirantes	31.017	30.096	26.601	29.023	30.758	31.997	29.915	6
3	Av. Santos Dumont/ Av. Tiradentes/ Av. Prestes Maia	12.975	9.866	13.325	16.768	15.381	17.294	14.268	6
4	Av. Rubem Berta/ Av. Moreira Guimarães	10.613	11.405	8.360	9.698	10.578	8.079	9.789	6
5	Av. Sumaré/Av. Paulo VI	8.652	7.797	7.520	7.836	10.487	10.104	8.733	6
6	Av. Nações Unidas	26.289	24.544	30.311	31.129	26.269	32.548	28.515	6
7	Av. Miguel Yunes	14.377	14.364	13.944	15.605	16.599	16.673	15.260	6
8	Av. Brig. Faria Lima	8.195	8.664	9.206	9.926	9.255	9.205	9.075	6
9	Av. Luiz Dumont Villares	18.365	18.737	20.644	21.196	20.034	21.759	20.122	6
10	Av. Zaki Narchi	6.212	6.430	7.254	7.351	5.968	-	6.643	5
11	Av. do Estado	33.088	34.050	34.609	34.668	35.450	-	34.373	5
12	Av. Jacu Pêssego/ Av. Nova Trabalhadores/ Av. José Alencar G. da Silva	13.820	16.328	16.298	17.476	17.101	-	16.205	5
13	Av. Santos Dumont	8.452	8.530	6.411	8.729	-	-	8.030	4
14	Rua Santa Eulália	2.580	3.331	2.291	3.476	-	-	2.919	4
15	Túnel Ayrton Senna I	6.446	6.575	7.076	7.527	-	-	6.906	4
16	Av. Washington Luis	31.016	25.647	29.313	29.702	-	-	28.919	4
17	Av. Dr. Gastão Vidigal	5.509	4.530	5.823	5.935	-	-	5.449	4
18	Av. Braz Leme	4.472	4.332	6.362	6.133	-	-	5.325	4
19	Av. Eliseu de Almeida	9.048	7.640	8.900	10.351	-	-	8.985	4
20	Av. Pres. Tancredo Neves	21.773	18.610	21.998	23.861	-	-	21.561	4
21	Complexo Viário Maria Maluf	30.687	36.737	37.258	39.781	-	-	36.116	4
22	Vd. Min. Aliomar Baleeiro	40.309	51.111	51.530	61.915	-	-	51.216	4
23	Av. Prof. Luiz Ignacio Anhaia Mello	15.248	15.107	19.745	18.675	-	-	17.194	4
24	Elevado João Goulart	8.288	7.799	9.984	-	-	-	8.691	3
25	Av. do Cursino	2.530	3.201	3.157	-	-	-	2.963	3
26	Av. Aricanduva	22.897	17.140	22.834	-	-	-	20.957	3
27	Av. Salim Farah Maluf	13.543	14.046	17.216	-	-	-	14.935	3
28	Av. Gov. Carvalho Pinto/ Av. Calim Eid/ Av. Dom Helder Câmara	8.360	6.548	9.130	-	-	-	8.013	3
29	R. Vergueiro	3.251	3.054	4.095	-	-	-	3.467	3
30	Av. Inajar de Souza	13.461	13.667	12.897	-	-	-	13.342	3
31	Av. Senador Teotônio Vilela	29.059	40.708	25.397	-	-	-	31.721	3
32	Eixo Norte Sul - sentido Santana	30.254	33.466	35.623	-	-	-	33.114	3
33	Av. Escola Politécnica	8.516	9.019	9.794	-	-	-	9.110	3
34	Av. Dr. Ricardo Jafet	14.364	13.110	-	-	-	-	13.737	2
35	Av. Prof. Abraão de Moraes	15.435	17.130	-	-	-	-	16.282	2
36	R. Sapetuba	5.944	8.762	-	-	-	-	7.353	2
TOTAL		596.613							148

(1) Volume Diário Estimado, média das estimativas realizadas após a implantação da Faixa azul

(2) Para o cálculo da estimativa de volume diário médio (VDM) foi adotada a flutuação horária do radar próximo à via pesquisada, aplicada no volume da contagem manual na mesma faixa horária.

Por se tratar de valores estimados, os números obtidos são arredondados, e podem apresentar diferenças de até 1%, conforme a precisão do fator de expansão adotado no cálculo (nº de casas decimais).

Fonte: CET

1º Relatório consolidado - Faixa Azul



8.3. Volume diário médio por tipo de veículo

A Tabela 6, apresenta os resultados das médias de VDM de todos os veículos nas situações antes e após a implantação, e para as vias de duplo sentido de circulação, os números estão somados.

Tabela 6
Volume Diário Médio estimado por via e tipo de veículo - Antes e Após

ID	Via	VOLUME DIÁRIO MÉDIO ANTES ⁽¹⁾					VOLUME MÉDIO DIÁRIO APÓS ^{(2) (3)}					Nº de medições trimestrais APÓS
		Automóvel (4)	Ônibus	Caminhão	Moto	Total seção da via	Automóvel (4)	Ônibus	Caminhão	Moto	Total seção da via	
1	Av. Vinte e Três de Maio	158.292	2.066	201	27.539	188.098	113.144	1.513	431	27.409	142.497	5
2	Av. dos Banderantes	121.557	1.308	2.135	29.800	154.800	93.645	675	2.181	29.915	126.416	6
3	Av. Santos Dumont/ Av. Tiradentes/ Av. Prestes Maia	21.422	-	16	11.923	33.361	30.386	16	205	14.268	44.875	6
4	Av. Rubem Berta/ Av. Moreira Guimarães	71.011	299	176	9.505	80.991	66.253	311	217	9.789	76.570	6
5	Av. Sumaré/Av. Paulo VI	55.720	3.130	432	8.112	67.394	47.501	1.703	551	8.733	58.488	6
6	Av. Nações Unidas	63.818	1.292	1.720	24.111	90.941	68.411	1.312	2.460	28.515	100.698	6
7	Av. Miguel Yunes	58.455	660	1.375	18.413	78.903	46.687	601	1.597	15.260	64.146	6
8	Av. Brig. Faria Lima	56.353	4.201	218	7.567	68.339	50.106	3.864	235	9.075	63.281	6
9	Av. Luiz Dumont Villares	62.948	593	208	16.841	80.589	60.392	682	343	20.122	81.539	6
10	Av. Zaki Narchi	38.934	655	400	5.884	45.873	38.006	606	318	6.643	45.573	5
11	Av. do Estado	63.330	249	1.199	33.566	98.344	54.189	264	982	34.373	89.808	5
12	Av. Jacu Pêssego/ Av. Nova Trabalhadores/ Av. José Alencar G. da Silva	91.567	341	7.766	14.880	114.554	89.813	364	5.653	16.205	112.035	5
13	Av. Santos Dumont	42.774	95	225	8.800	51.893	40.270	161	326	8.030	48.788	4
14	Rua Santa Eulália	10.361	184	369	1.856	12.771	13.919	234	309	2.919	17.382	4
15	Túnel Ayrton Senna I	28.435	-	51	5.674	34.160	26.382	-	26	6.906	33.314	4
16	Av. Washington Luis	44.480	1.736	649	31.227	78.092	38.365	1.423	491	28.919	69.198	4
17	Av. Dr. Gastão Vidigal	42.190	890	1.055	6.104	50.239	41.955	954	1.554	5.449	49.912	4
18	Av. Braz Leme	41.027	782	275	5.695	47.779	38.098	670	344	5.325	44.436	4
19	Av. Eliseu de Almeida	25.576	611	549	7.458	34.194	29.982	504	663	8.985	40.134	4
20	Av. Pres. Tancredo Neves	78.578	299	1.633	21.152	101.661	79.087	276	1.726	21.561	102.650	4
21	Complexo Viário Maria Maluf	83.624	557	2.890	33.958	121.030	82.034	375	2.157	36.116	120.681	4
22	Vd. Min. Alomar Baleeiro	109.512	963	2.434	42.307	155.216	135.109	1.062	3.273	51.216	190.660	4
23	Av. Prof. Luiz Ignácio Anhaia Melo	49.415	838	1.643	17.738	69.634	52.376	825	1.623	17.194	72.018	4
24	Elevado João Goulart	78.258	16	78	8.259	86.610	61.254	26	224	8.691	70.194	3
25	Av. do Cursino	12.202	667	222	2.967	16.057	14.662	735	233	2.963	18.593	3
26	Av. Aricanduva	62.980	72	3.234	21.372	87.658	56.735	26	3.868	20.957	81.586	3
27	Av. Salim Farah Maluf	50.103	144	3.050	14.076	67.373	70.544	295	3.006	14.935	88.780	3
28	Av. Gov. Carvalho Pinto/ Av. Calim Eid/ Av. Dom Helder Câmara	51.471	505	1.005	7.388	60.369	46.018	537	1.339	8.013	55.907	3
29	R. Vergueiro	13.993	89	178	1.870	16.130	23.530	99	281	3.467	27.376	3
30	Av. Inajar de Souza	42.918	1.597	1.029	10.641	56.185	47.938	1.680	1.445	13.342	64.405	3
31	Av. Senador Teotônio Vilela	48.019	4.045	3.937	22.211	78.212	53.105	4.390	3.180	31.721	92.396	3
32	Eixo Norte Sul - sentido Santana	63.654	1.071	211	32.882	97.818	66.558	1.022	357	33.114	101.051	3
33	Av. Escola Politécnica	36.476	570	1.980	8.263	47.289	40.368	461	2.170	9.110	52.108	3
34	Av. Dr. Ricardo Jafet	77.146	804	911	10.825	89.686	89.139	615	1.257	13.737	104.748	2
35	Av. Prof. Abraão de Moraes	85.759	1.241	1.628	16.875	105.504	81.849	1.319	1.593	16.282	101.044	2
36	R. Sapetuba	17.685	25	470	4.968	23.147	16.770	62	278	7.353	24.463	2
TOTAL		2.060.043	32.593	45.552	552.706	2.690.895	2.004.582	29.662	46.895	596.613	2.677.752	148

(1) Volume Diário Estimado, média das estimativas realizadas antes da implantação da Faixa azul

(2) Volume Diário Estimado, média das estimativas realizadas após a implantação da Faixa azul

(3) Para o cálculo da estimativa de volume diário médio (VDM) foi adotada a flutuação horária do radar próximo à via pesquisada, aplicada no volume da contagem manual na mesma faixa horária.

Por se tratar de valores estimados, os números obtidos são arredondados, e podem apresentar diferenças de até 1%, conforme a precisão do fator de expansão adotado no cálculo (nº de casas decimais).

(4) Automóvel inclui camionetas e caminhonetes

Fonte: CET



No total de vias pesquisadas, foi registrado VDM de 596.613 motos, dentro de um universo de 2.677.752 veículos totais. Conforme já informado, este número refere-se ao movimento médio de motocicletas nas vias monitoradas, e não deve ser comparado ao número apresentado na Pesquisa Origem e Destino, descrita no item 6.1, deste relatório que é de 621.591 viagens.

Comparando os dados antes e após a implantação da Faixa Azul, observou-se um aumento 7,9%, no total de motos por dia, passando de 552.706 para 596.613).

As 5 vias com maiores Volumes Diários Médios – VDM de motos no período, após implantação são:

- a) Viaduto Aliomar Baleeiro = 51.216 motos;
- b) Complexo Viário Maria Maluf = 36.116 motos;
- c) Av. do Estado = 34.373 motos;
- d) Eixo Norte Sul, sentido Santana = 33.114 motos;
- e) Av. Senador Teotônio Vilela = 31.721 motos.

Do conjunto de 36 vias, 26 delas apresentaram acréscimo médio de 13,3%, no VDM de motos, com destaque para as seguintes vias:

- a) Rua Vergueiro, com acréscimo de 85,4% (de 1.870 para 3.467);
- b) Rua Santa Eulália, com acréscimo de 57,3% (de 1.856 para 2.919);
- c) Rua Sapetuba, com acréscimo de 48,0% (de 4.968 para 7.353);
- d) Av. Senador Teotônio Vilela, com acréscimo de 42,8% (de 22.211 para 31.721).

Foi apurada redução média no VDM de motos em 10 vias, com os seguintes destaques:

- Av. Miguel Yunes com 17,1% de redução de volumes (de 18.413 para 15.260);
- Av. Dr. Gastão Vidigal com 10,7% de redução de volumes (de 6.104 para 5.449).

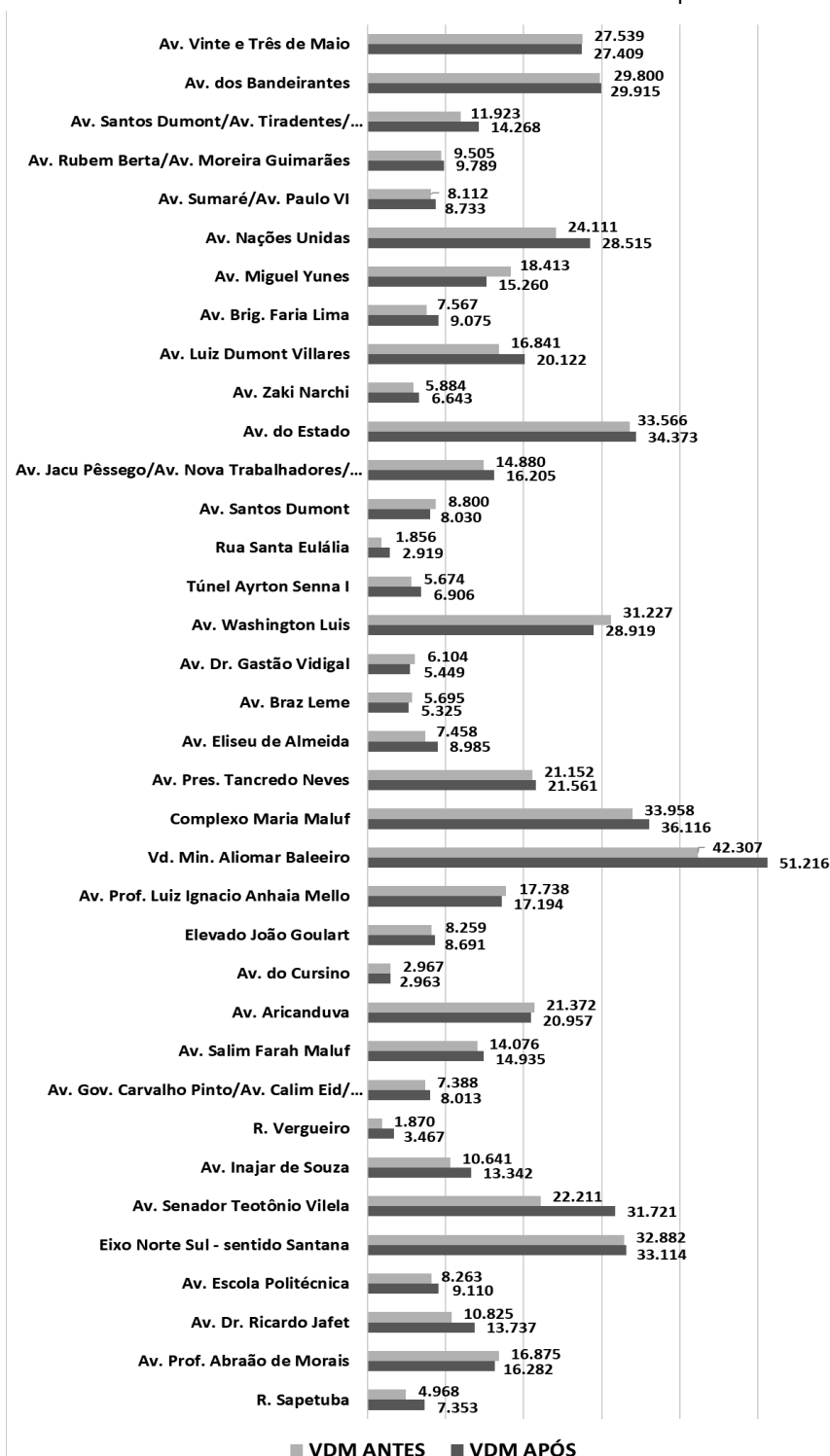
As quedas foram menos expressivas em relação aos aumentos, com redução média de 5,7% nas 10 vias em que ocorreram, contra o acréscimo médio de 7,9%, do conjunto de geral de vias.

O Gráfico 06, apresenta os volumes diários de motos por via, antes e após a



implantação da Faixa Azul.

Gráfico 6
Volume Diário Médio estimado de motos- Antes e Após



Fonte: CET

8.4 Composição dos fluxos veiculares

Do total de medições de volumes realizadas nas etapas antes e após implantação da Faixa Azul, foram apuradas as participações de cada tipo de veículo, em relação aos totais, a fim de se verificar principalmente as variações das motocicletas.

Os dados são obtidos a partir da divisão do volume de cada tipo de veículo pelo total.

Os Gráficos 7 e 8, apresentam as distribuições percentuais por tipo de veículo para o conjunto de vias nas situações antes e após a implantação da Faixa Azul.

Gráfico 7
Proporção dos volumes por tipo de veículo - Antes

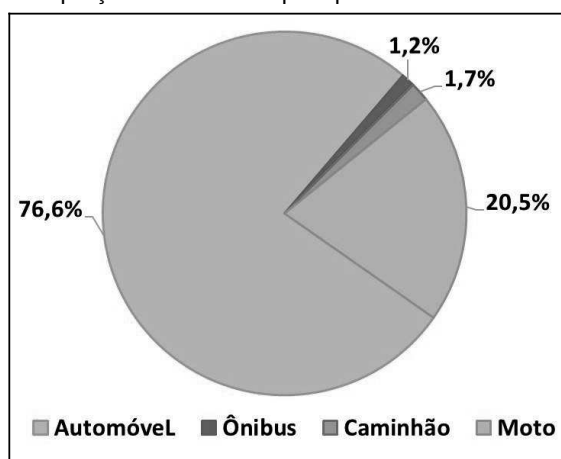
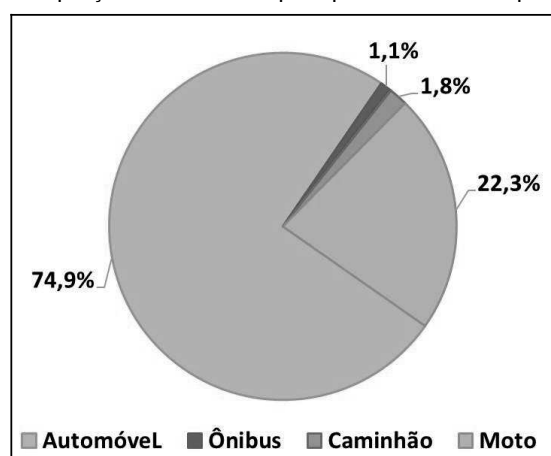


Gráfico 8
Proporção dos volumes por tipo de veículo – Após



Fonte: CET



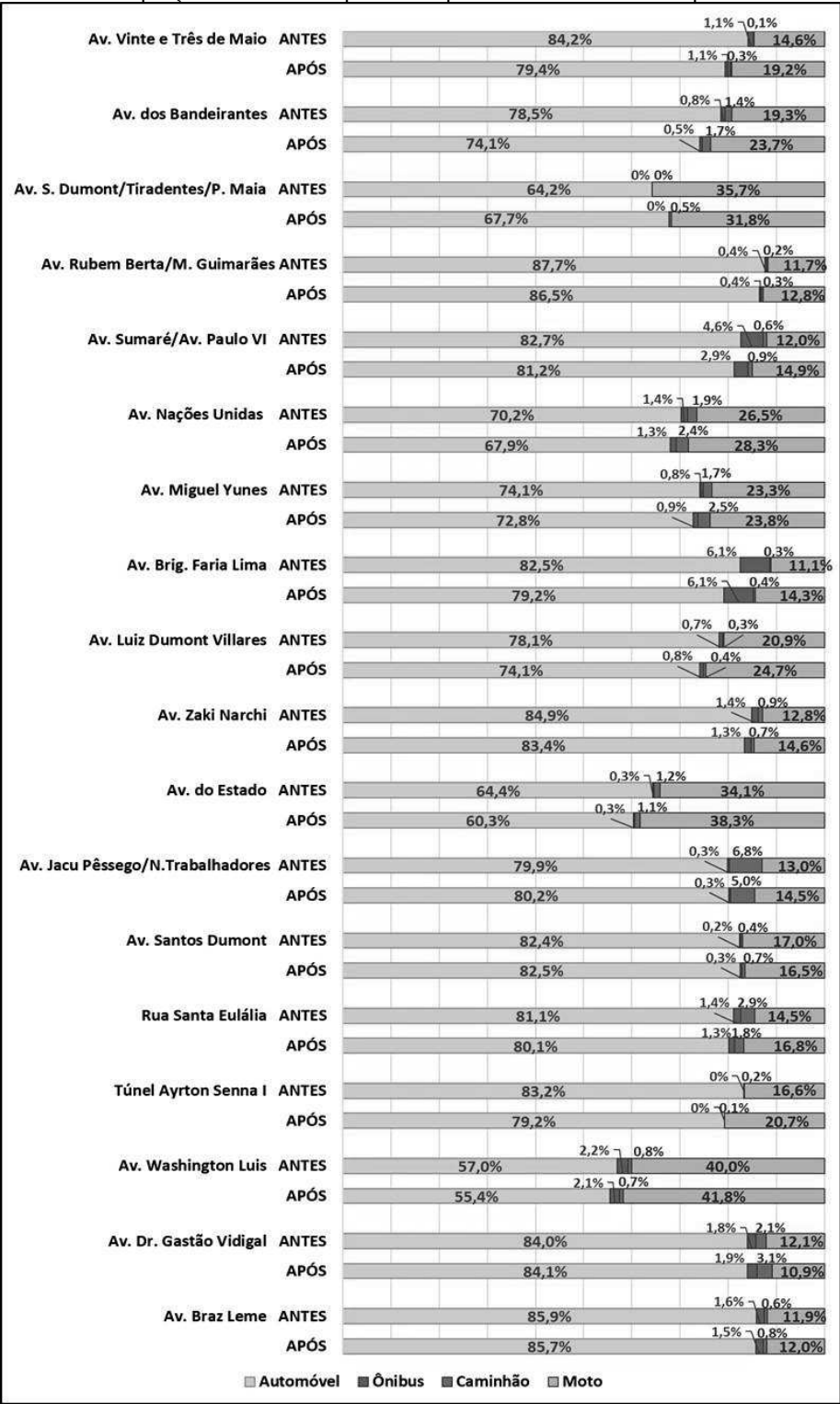
Na comparação antes e após a implantação da Faixa Azul, houve acréscimo de 1,8% na participação das motos em relação aos demais modos (de 20,5% para 22,3%).

Esta diferença refletiu no modo automóvel, que teve queda de 1,7% (de 76,6% para 74,9%), e os demais modos não sofreram variações significativas.

Os Gráficos 9 e 10, apresentam as distribuições percentuais por tipo de veículo para cada via.



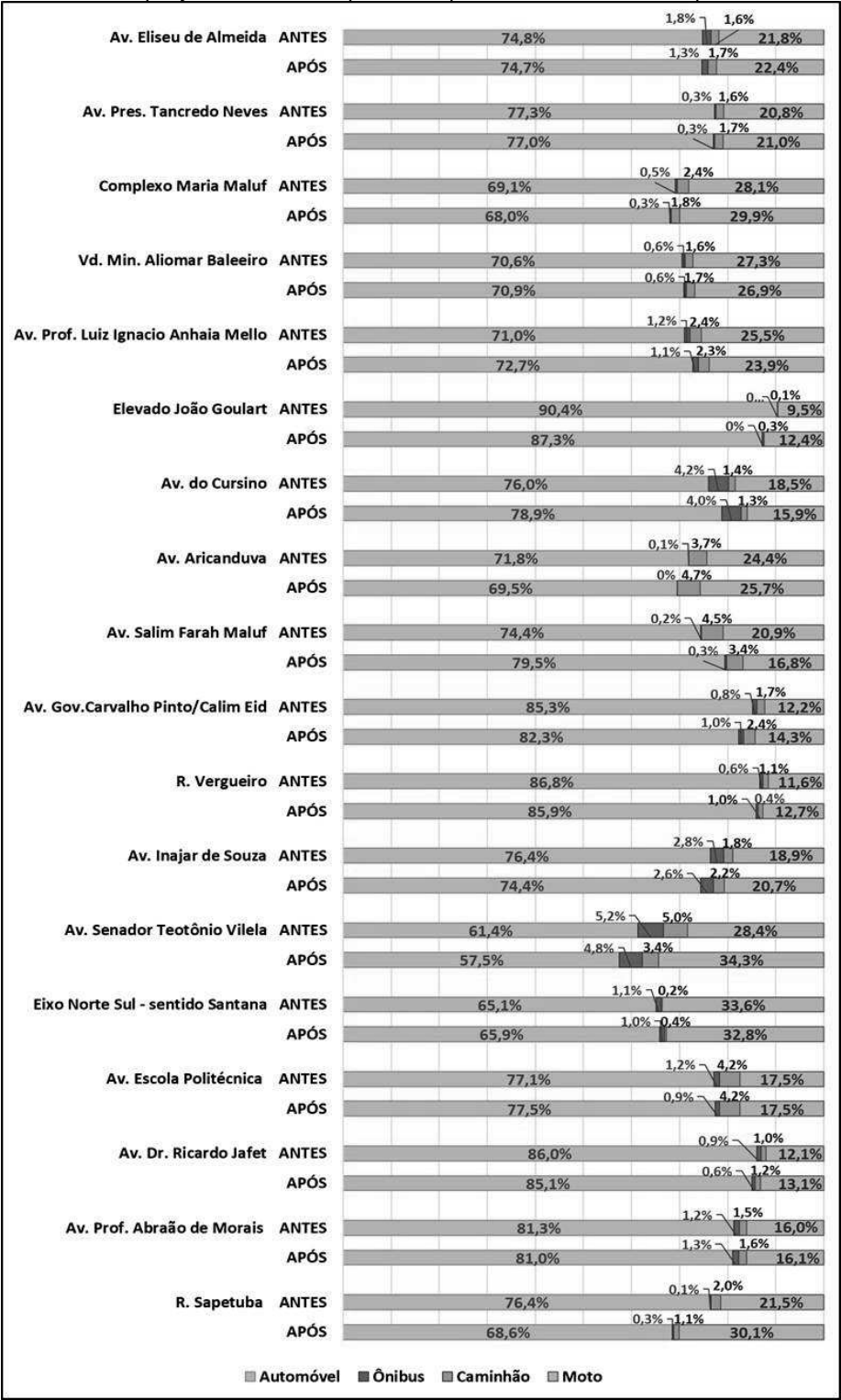
Gráfico 9
Proporção dos volumes por via e tipo de veículo - Antes e Após



Fonte: CET



Gráfico 10
Proporção dos volumes por via e tipo de veículo - Antes e Após



Fonte CET



Após implantação da Faixa Azul, destacam-se 5 vias com maiores participações de motos em relação aos demais modos:

- a) Av. Washington Luís = 41,8%;
- b) Av. do Estado = 38,3%;
- c) Av. Senador Teotônio Vilela = 34,3%;
- d) Eixo Norte Sul, sentido Santana = 32,8%;
- e) Av. Santos Dumont/Av. Tiradentes/Av. Prestes Maia = 31,8%.

Das 36 vias pesquisadas, 28 delas apresentaram acréscimo na participação de motos em relação aos demais modos. Destaque para as seguintes vias:

- a) Rua Sapetuba = de 21,5% para 30,1%;
- b) Av. Senador Teotônio Vilela = de 28,4% para 34,3%;
- c) Av. dos Bandeirantes = de 19,3% para 23,7%;
- d) Av. Vinte e Três de Maio = de 14,6% para 19,2%;
- e) Túnel Ayrton Senna I = de 16,6% para 20,7%.

Diante dos dados gerais por via, é possível afirmar que a Faixa Azul atraiu maior quantidade de motos, em relação à situação anterior.



9. VELOCIDADE OPERACIONAL

9.1. Metodologia

Os dados foram obtidos por meio de pesquisas de velocidades pontuais, por faixa de tráfego e tipo de veículo.

Assim como nos volumes, as velocidades dos veículos foram apuradas por pesquisas manuais, com utilização de cronômetros em pontos determinados de cada via. As coletas foram realizadas em dias úteis nos horários sem picos de congestionamentos.

A metodologia adotada seguiu as recomendações do Boletim Técnico nº 31 da CET de Pesquisas e Levantamentos de Tráfego, publicada no site da CET – <https://www.cetsp.com.br/consultas/publicacoes/boletins-tecnicos.aspx> - e consistiu em cronometragem de trechos de 30 e 50 metros de comprimento, para obtenção dos tempos de percurso por tipo de veículo e faixa de tráfego.

Em cada relatório trimestral foram apresentados os resultados de médias de velocidades de cada tipo de veículo, por faixa de tráfego e sentido da via.

9.2. Amostragem coletada

As amostragens coletadas por faixa de tráfego em cada trimestre, foram de 64 nas primeiras medições, e passaram a 100 nas medições seguintes.

A determinação da amostragem mínima foi obtida pela equação e parâmetros indicados abaixo:

$$N = \frac{(KS)^2}{(d)^2}$$



- Amostra mínima (N) = 43
- Desvio padrão para Via Arterial (S) = 10 km/h
- Erro aceitável na estimativa de velocidade (d) = 3 km/h
- Constante relativa ao nível de precisão desejado de 95% (k) = 1,96

Considerando todas as medições de velocidade de motos após a implantação do projeto, para o conjunto de 36 vias, foram coletadas 19.846 amostras de motos na Faixa Azul e 3.222 amostras nas demais faixas, apresentada na Tabela 7.



Tabela 7
Quantidade de amostras de velocidades por via/faixa

ID	VIA ⁽¹⁾	Amostragem MOTOS		
		Faixa Azul	Faixa 1	Faixas 2 a 5
1	Av. Vinte e Três de Maio	428	11	56
2	Av. dos Bandeirantes	656	15	41
3	Av. Santos Dumont/Av. Tiradentes/Av. P. Maia	428	10	46
4	Av. Rubem Berta/Av. Moreira Guimarães	428	2	8
5	Av. Sumaré/Av. Paulo VI	656	6	26
6	Av. Nações Unidas ⁽²⁾	456	12	40
7	Av. Miguel Yunes	784	46	82
8	Av. Brig. Faria Lima	866	40	107
9	Av. Luiz Dumont Villares	856	64	131
10	Av. Zaki Narchi	856	21	32
11	Av. do Estado	856	93	99
12	Av. Jacu Pêssego/N. Trabalhadores/ José A. G. da Silva	856	18	90
13	Av. Santos Dumont	728	56	144
14	Rua Santa Eulália	364	10	60
15	Túnel Ayrton Senna I	364	4	6
16	Av. Washington Luis	364	13	8
17	Av. Dr. Gastão Vidigal	600	16	94
18	Av. Braz Leme	600	22	58
19	Av. Eliseu de Almeida	600	43	132
20	Av. Pres. Tancredo Neves	600	34	96
21	Complexo Viário Maria Maluf	600	9	35
22	Vd. Min. Aliomar Baleeiro	600	24	207
23	Av. Prof. Luiz Ignacio Anhaia Mello	600	37	171
24	Elevado João Goulart	600	27	27
25	Av. do Cursino	600	37	68
26	Av. Aricanduva	700	37	76
27	Av. Salim Farah Maluf	600	34	25
28	Av. Gov. Carvalho Pinto/Calim Eid/ Dom Helder Câmara	600	13	58
29	R. Vergueiro	200	10	25
30	Av. Inajar de Souza	400	0	62
31	Av. Senador Teotônio Vilela	400	7	83
32	Eixo Norte Sul - sentido Santana	200	3	17
33	Av. Escola Politécnica	400	16	22
34	Av. Dr. Ricardo Jafet	400	16	65
35	Av. Prof. Abraão de Moraes	400	10	70
36	R. Sapetuba	200	10	29
TOTAL		19.846	826	2.396

(1) Nas vias com Faixa azul em duas pistas, os dados foram coletados nos dois sentidos da via

(2) Dados coletados no sentido Interlagos-Castelo Branco

Fonte: CET

1º Relatório consolidado - Faixa Azul



9.3. Médias das velocidades pontuais

Em cada relatório trimestral foram apresentadas as médias das velocidades pontuais por sentido da via, faixa de tráfego e tipo de veículo, a partir do conjunto de amostras de cada trimestre.

Considerando neste momento todas as amostras coletadas, propiciando dados mais consistentes, foram recalculadas as médias das velocidades pontuais das motos, nas Faixas Azuis e demais faixas. O maior número de amostras nas faixas adjacentes, também permite melhor interpretação dos resultados.

9.4. Histograma de frequências relativas

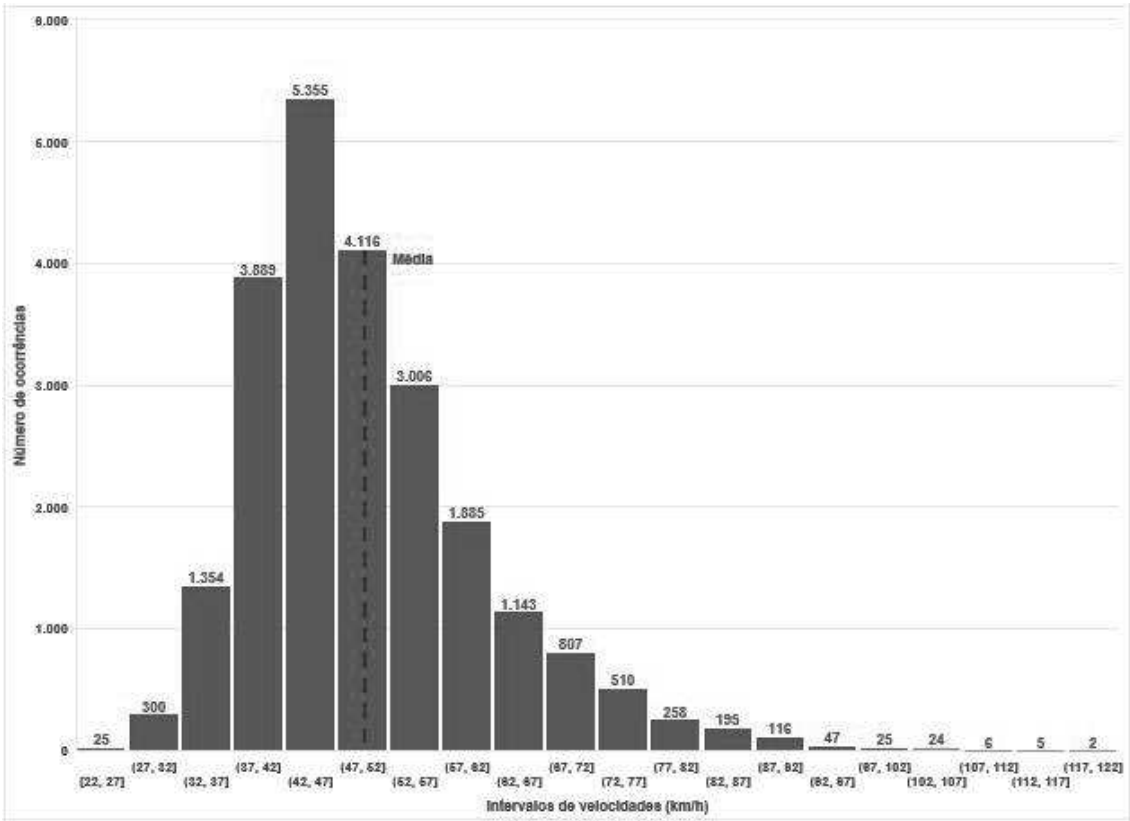
O histograma de frequências relativas, mostra a participação de cada intervalo de velocidades no total, e tem a forma aproximada de uma figura simétrica em relação à média.

O Gráfico 11, apresenta o histograma das 23.068 amostras de velocidades das motos, em todas as vias e faixas pesquisadas.

Observa-se que a faixa de velocidades entre 42 km/h e 47 km/h, é a que possui maior número de amostras (5.355 - 23% das amostras), seguida pela faixa entre 47 km/h e 52 km/h (4.166 - 18% das amostras).



Gráfico 11
Histograma de frequência de velocidades pontuais das motos



Fonte: CET



9.5. Desvio padrão e Velocidade 85 Percentil

Com as amostras coletadas foram elaboradas análises estatísticas de desvio Padrão e velocidade 85 Percentil (V_{85}).

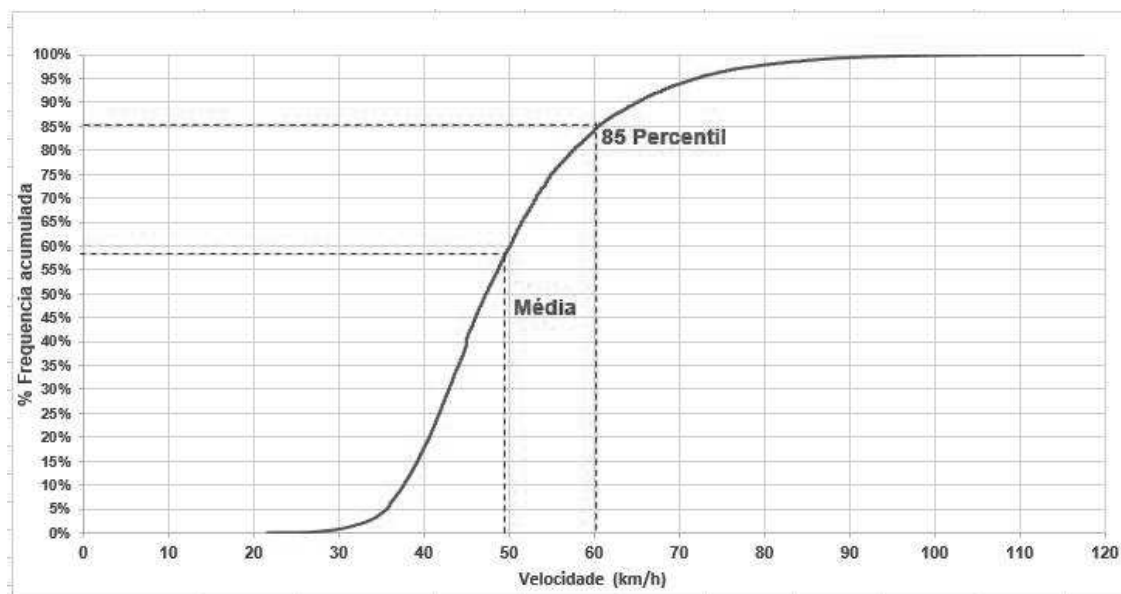
Pela definição, desvio padrão é a medida de dispersão dos dados em torno da média amostral, permitindo avaliar o quanto os valores obtidos estão próximos da média.

A velocidade 85 percentil, é a medida que ocupa a posição de 85% das amostras coletadas, classificadas em ordem crescente. Nos estudos de velocidade pontual admite-se que, 85% dos condutores trafegam dentro das velocidades de maior conforto, podendo ser considerada como velocidade operacional no trecho. Considerando que os dados representam o comportamento livre dos motoristas, a variação dos dados obtidos é significativa, variando entre altas e baixas velocidades.

O Gráfico 12, apresenta a curva de frequência acumulada das velocidades pontuais de todas as amostras de velocidades das motos coletadas (23.068), onde se visualiza as posições relativas à “velocidade média” e “velocidade 85 percentil (V_{85})”. O formato aproximado do Gráfico é de uma letra “S”.

É possível constatar, ainda, que a velocidade V_{85} é maior que a velocidade média e representa de forma mais precisa a velocidade operacional de uma via.

Gráfico 12
Curva de frequência acumulada de velocidades pontuais das motos - Após



Fonte: CET

9.6. Velocidades médias e 85 percentil por via

As Tabelas 8 a 10, apresentam os resultados de velocidade média, desvio padrão e velocidade 85 percentil para as 36 vias, nas Faixa Azul, Faixa 1 e demais faixas.

Estão destacadas também as velocidades regulamentadas nos pontos das pesquisas.

Os valores apresentados referem-se à todas as medições realizadas, considerando os dois sentidos nas vias com duas pistas de Faixa Azul.

No caso da Av. das Nações Unidas foi considerado somente um sentido na análise, visto que as velocidades regulamentadas no ponto pesquisado são diferentes em cada sentido.



Tabela 8
Velocidades pontuais (km/h) das motos na Faixa Azul - Após

ID	VIA ⁽¹⁾	Regulamentada (km/h) ⁽²⁾	Média (km/h)	Desvio Padrão (km/h)	V ₈₅ (km/h)
1	Av. Vinte e Três de Maio	60	50,9	7,8	59,0
2	Av. dos Bandeirantes	50	44,7	10,4	56,6
3	Av. Santos Dumont/Av. Tiradentes/Av. P. Maia	50	53,3	9,8	63,5
4	Av. Rubem Berta/Av. Moreira Guimarães	60	44,3	8,9	52,9
5	Av. Sumaré/Av. Paulo VI	50	42,2	5,7	47,2
6	Av. Nações Unidas ⁽³⁾	50	46,3	6,3	48,2
7	Av. Miguel Yunes	50	41,8	6,6	48,5
8	Av. Brig. Faria Lima	50	42,3	5,8	47,6
9	Av. Luiz Dumont Villares	50	42,0	4,7	45,2
10	Av. Zaki Narchi	50	43,6	6,2	49,0
11	Av. do Estado	50	50,3	11,2	62,4
12	Av. Jacu Pêssego/N.Trabalhadores/ José A. G. da Silva	50	46,0	9,8	54,7
13	Av. Santos Dumont	50	60,2	10,1	71,0
14	Rua Santa Eulália	40	57,0	10,6	68,8
15	Túnel Ayrton Senna I	50	51,0	7,9	57,7
16	Av. Washington Luis	50	49,7	9,9	57,7
17	Av. Dr. Gastão Vidigal	50	50,5	8,7	58,4
18	Av. Braz Leme	50	42,2	5,1	47,6
19	Av. Eliseu de Almeida	50	70,5	13,7	85,7
20	Av. Pres. Tancredo Neves	50	57,6	11,4	70,6
21	Complexo Viário Maria Maluf	50	49,0	7,3	56,2
22	Vd. Min. Aliomar Baleeiro	50	55,5	11,1	65,4
23	Av. Prof. Luiz Ignacio Anhaia Mello	50	58,5	12,0	70,1
24	Elevado João Goulart	50	63,8	9,4	72,6
25	Av. do Cursino	50	49,5	7,8	56,5
26	Av. Aricanduva	50	44,9	7,6	50,9
27	Av. Salim Farah Maluf	50	46,7	5,8	52,2
28	Av. Gov. Carvalho Pinto/Calim Eid/ Dom Helder Câmara	50	49,8	7,5	56,8
29	R. Vergueiro	40	39,1	6,4	46,0
30	Av. Inajar de Souza	50	46,4	7,2	52,4
31	Av. Senador Teotônio Vilela	50	44,9	7,8	51,9
32	Eixo Norte Sul - sentido Santana	60	52,9	8,6	61,7
33	Av. Escola Politécnica	50	43,7	6,7	50,2
34	Av. Dr. Ricardo Jafet	50	57,7	12,7	69,2
35	Av. Prof. Abraão de Moraes	50	53,2	6,9	59,7
36	R. Sapetuba	50	49,3	14,3	63,5
MÉDIA (km/h)			49,5		58,0

(1) Nas vias com Faixa azul em duas pistas, os dados foram coletados nos dois sentidos da via

(2) Velocidade regulamentada no ponto pesquisado

(3) Dados coletados no sentido Interlagos-Castelo Branco

Fonte: CET

1º Relatório consolidado - Faixa Azul



Tabela 9
Velocidades pontuais (km/h) das motos na **Faixa 1 - Após**

ID	VIA ⁽¹⁾	Regulamentada (km/h) ⁽²⁾	Média (km/h)	Desvio Padrão (km/h)	V ₈₅ (km/h)
1	Av. Vinte e Três de Maio	60	53,1	4,5	57,4
2	Av. dos Bandeirantes	50	47,1	9,3	60,0
3	Av. Santos Dumont/Av. Tiradentes/Av. P. Maia	50	62,6	7,3	66,7
4	Av. Rubem Berta/Av. Moreira Guimarães	60	46,2	1,0	47,2
5	Av. Sumaré/Av. Paulo VI	50	41,7	11,6	44,5
6	Av. Nações Unidas ⁽³⁾	50	50,6	12,9	50,0
7	Av. Miguel Yunes	50	45,8	12,6	58,4
8	Av. Brig. Faria Lima	50	44,7	7,9	54,3
9	Av. Luiz Dumont Villares	50	44,6	7,1	48,2
10	Av. Zaki Narchi	50	46,3	11,0	49,0
11	Av. do Estado	50	56,7	14,4	74,1
12	Av. Jacu Pêssego/N.Trabalhadores/ José A. G. da Silva	50	56,2	22,9	83,7
13	Av. Santos Dumont	50	65,8	13,5	80,4
14	Rua Santa Eulália	40	64,6	12,7	72,0
15	Túnel Ayrton Senna I	50	59,0	6,8	56,8
16	Av. Washington Luis	50	54,3	11,1	58,7
17	Av. Dr. Gastão Vidigal	50	53,1	11,2	66,3
18	Av. Braz Leme	50	44,9	5,4	51,4
19	Av. Eliseu de Almeida	50	74,1	16,4	87,1
20	Av. Pres. Tancredo Neves	50	63,2	13,3	74,7
21	Complexo Viário Maria Maluf	50	56,2	14,4	75,0
22	Vd. Min. Aliomar Baleeiro	50	61,5	13,9	69,7
23	Av. Prof. Luiz Ignacio Anhaia Mello	50	66,0	17,3	83,0
24	Elevado João Goulart	50	62,0	11,2	72,9
25	Av. do Cursino	50	51,4	12,0	59,3
26	Av. Aricanduva	50	48,2	8,1	53,5
27	Av. Salim Farah Maluf	50	43,4	7,2	53,5
28	Av. Gov. Carvalho Pinto/Calim Eid/ Dom Helder Câmara	50	43,6	7,5	48,9
29	R. Vergueiro	40	39,0	4,2	41,5
30	Av. Inajar de Souza	50	(4)	(4)	(4)
31	Av. Senador Teotônio Vilela	50	66,7	19,3	85,0
32	Eixo Norte Sul - sentido Santana	60	50,0	1,6	51,4
33	Av. Escola Politécnica	50	42,0	6,8	50,7
34	Av. Dr. Ricardo Jafet	50	53,7	3,4	55,4
35	Av. Prof. Abraão de Moraes	50	45,6	5,2	48,9
36	R. Sapatuba	50	54,7	8,2	56,8
MÉDIA (km/h)			54,0		61,3

(1) Nas vias com Faixa azul em duas pistas, os dados foram coletados nos dois sentidos da via

(2) Velocidade regulamentada no ponto pesquisado

(3) Dados coletados no sentido Interlagos-Castelo Branco

(4) Dados não coletados

Fonte: CET

1º Relatório consolidado - Faixa Azul



Tabela 10
Velocidades pontuais (km/h) das motos na Faixas 2 a 5 - Após

ID	VIA ⁽¹⁾	Regulamentada (km/h) ⁽²⁾	Média (km/h)	Desvio Padrão (km/h)	V ₈₅ (km/h)
1	Av. Vinte e Três de Maio	60	53,7	9,9	62,8
2	Av. dos Bandeirantes	50	47,8	10,9	54,5
3	Av. Santos Dumont/Av. Tiradentes/Av. P. Maia	50	51,3	11,1	62,1
4	Av. Rubem Berta/Av. Moreira Guimarães	60	39,4	8,3	43,9
5	Av. Sumaré/Av. Paulo VI	50	42,8	7,0	50,0
6	Av. Nações Unidas ⁽³⁾	50	48,7	6,6	55,1
7	Av. Miguel Yunes	50	45,7	9,2	51,9
8	Av. Brig. Faria Lima	50	47,8	8,0	55,1
9	Av. Luiz Dumont Villares	50	41,6	7,3	48,0
10	Av. Zaki Narchi	50	41,3	5,4	47,2
11	Av. do Estado	50	47,3	10,6	53,5
12	Av. Jacu Pêssogo/N.Trabalhadores/ José A. G. da Silva	50	48,4	9,2	57,1
13	Av. Santos Dumont	50	56,7	9,6	65,8
14	Rua Santa Eulália	40	57,1	10,7	67,4
15	Túnel Ayrton Senna I	50	55,5	14,7	59,8
16	Av. Washington Luis	50	52,9	13,9	61,7
17	Av. Dr. Gastão Vidigal	50	47,4	6,5	53,2
18	Av. Braz Leme	50	39,1	5,3	43,7
19	Av. Eliseu de Almeida	50	58,3	11,7	67,1
20	Av. Pres. Tancredo Neves	50	51,5	10,5	64,3
21	Complexo Viário Maria Maluf	50	51,7	5,2	56,0
22	Vd. Min. Aliomar Baleeiro	50	51,2	9,3	59,0
23	Av. Prof. Luiz Ignacio Anhaia Mello	50	54,1	12,0	68,7
24	Elevado João Goulart	50	57,5	10,1	66,9
25	Av. do Cursino	50	49,2	8,1	55,7
26	Av. Aricanduva	50	46,3	9,3	50,2
27	Av. Salim Farah Maluf	50	48,8	12,1	52,4
28	Av. Gov. Carvalho Pinto/Calim Eid/ Dom Helder Câmara	50	43,6	9,7	51,4
29	R. Vergueiro	40	35,3	4,1	38,4
30	Av. Inajar de Souza	50	41,0	10,3	44,6
31	Av. Senador Teotônio Vilela	50	54,0	13,9	68,8
32	Eixo Norte Sul - sentido Santana	60	53,3	10,7	63,2
33	Av. Escola Politécnica	50	43,7	4,3	48,6
34	Av. Dr. Ricardo Jafet	50	50,6	8,6	56,0
35	Av. Prof. Abraão de Moraes	50	46,2	7,6	54,3
36	R. Sapetuba	50	47,3	12,6	63,9
MÉDIA (km/h)			49,5		56,2

(1) Nas vias com Faixa azul em duas pistas, os dados foram coletados nos dois sentidos da via

(2) Velocidade regulamentada no ponto pesquisado

(3) Dados coletados no sentido Interlagos-Castelo Branco

Fonte: CET

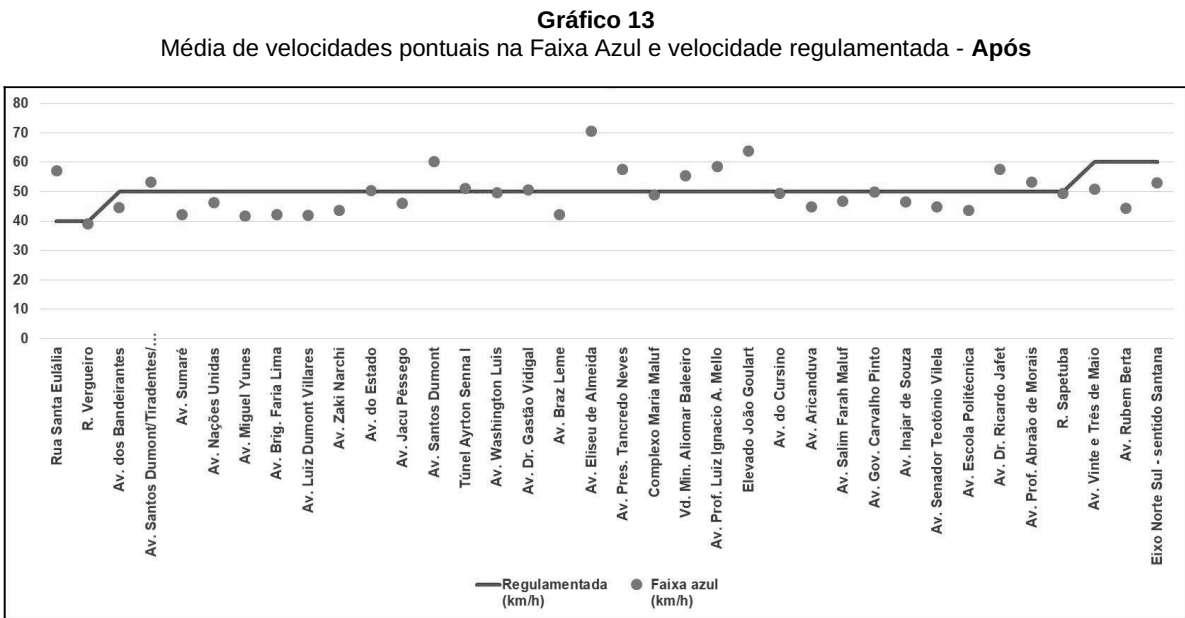
1º Relatório consolidado - Faixa Azul



Os resultados de todas as vias pesquisadas, apontam que a Faixa 1 apresenta maiores velocidades médias de motos que a Faixa Azul e demais faixas.

Vale destacar que, a diferença de amostragens é significativa – 19.846 amostras na Faixa Azul, 826 amostras na Faixa 1 e 2.396 amostras nas demais faixas – contudo este comportamento merece destaque.

O Gráfico 13, apresenta a linha da velocidade regulamentada (vermelho) e os pontos com os resultados de velocidade média de cada via (azul).



Fonte: CET

Das 36 vias pesquisadas, 13 apresentaram velocidades médias na Faixa Azul acima da regulamentada. Destaque para as seguintes vias, em que a velocidade apurada supera a regulamentada de forma mais expressiva:

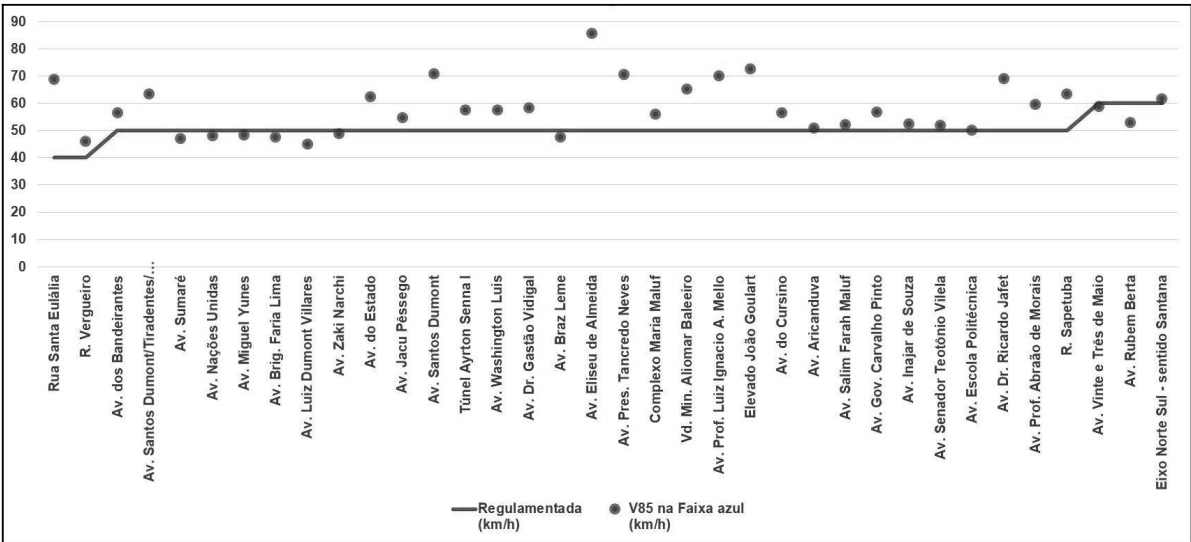
- Rua Santa Eulália = 57 km/h; regulamentada 40 km/h
- Av. Eliseu de Almeida = 70,5 km/h; regulamentada 50 km/h
- Elevado João Goulart = 63,8 km/h; regulamentada 50 km/h
- Av. Santos Dumont = 60,2 km/h; regulamentada 50 km/h



Devido à baixa amostragem nas demais faixas, as velocidades 85 Percentil (V_{85}) somente foram analisadas na Faixas Azul.

O Gráfico 14, apresenta a linha da velocidade regulamentada (vermelho) e os pontos com os resultados de velocidade V_{85} de cada via (roxo).

Gráfico 14
Velocidade V_{85} na Faixa Azul e velocidade regulamentada



Fonte: CET

Das 36 vias pesquisadas, 27 apresentaram velocidades V_{85} na Faixa Azul acima da regulamentada.

Destaque para as seguintes vias, em que a velocidade V_{85} apurada supera a regulamentada de forma mais expressiva:

- Av. Eliseu de Almeida = 85,7 km/h; regulamentada 50 km/h;
- Rua Santa Eulália = 68,8 km/h; regulamentada 40 km/h;
- Av. Pres. Tancredo Neves = 70,6 km/h; regulamentada 50 km/h;
- Rua Sapetuba = 63,5 km/h; regulamentada 50 km/h.



10. USO DA FAIXA AZUL

10.1. Metodologia

As medições do uso da Faixa Azul foram realizadas em todas as vias, com a finalidade de medir o comportamento do motociclista, através de pesquisas de contagens das motos que trafegam na seção da via, identificando as que estão dentro e fora da Faixa Azul, com apuração do índice de utilização da faixa (%).

As coletas de dados foram realizadas de forma manual, nos períodos manhã (das 7h00 às 9h00) e tarde (das 17h00 às 19h00).

As primeiras vias implantadas tiveram mais de uma medição e os dados foram inseridos nos relatórios trimestrais. Para estas vias serão apresentadas as médias de utilização de todas as medições e para as vias de duplo sentido os valores representam a média dos dois sentidos.

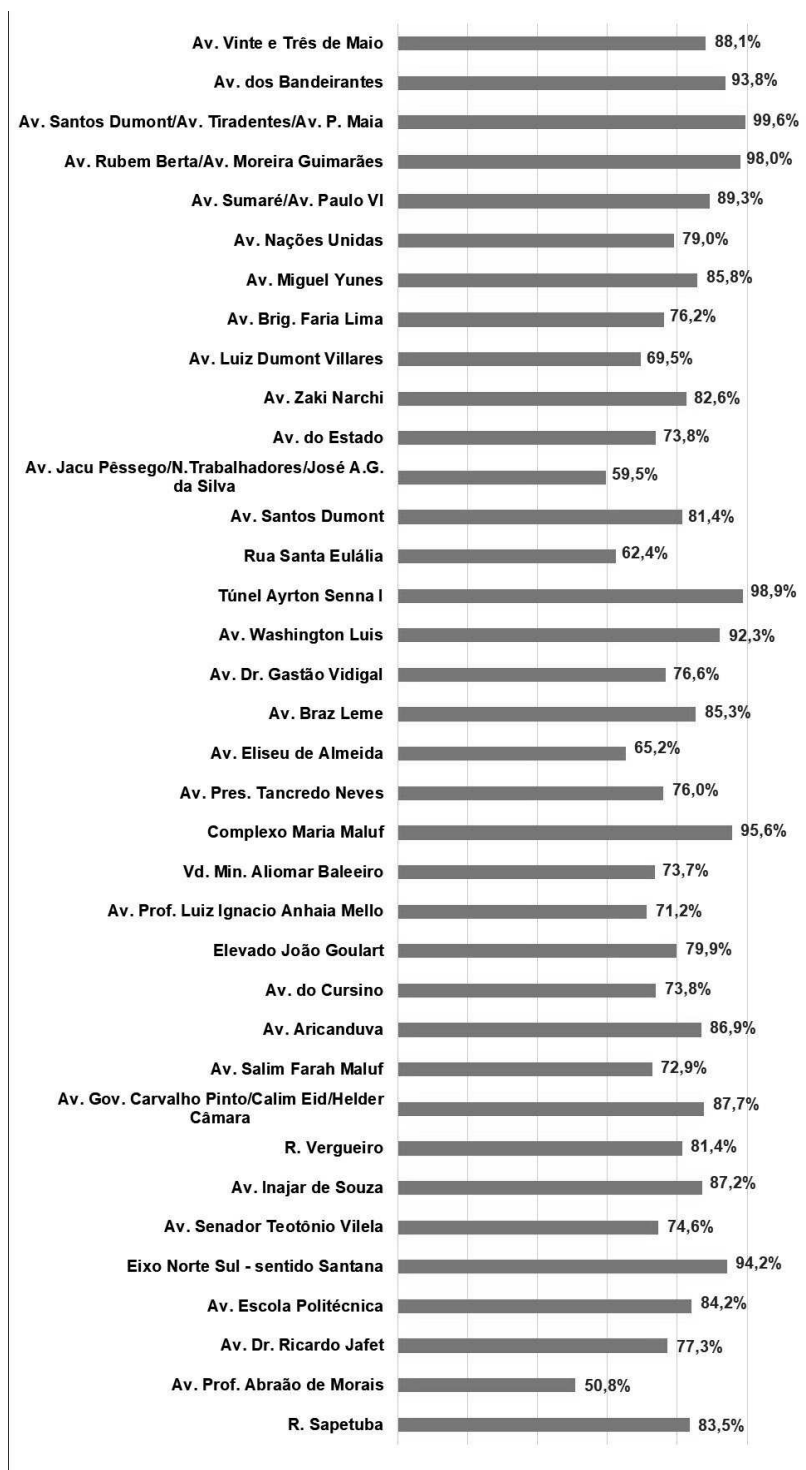
Na comparação dos índices de uso da faixa em todas as vias, destacam-se:

- O eixo das avenidas Santos Dumont, Tiradentes e Prestes Maia – sentido Santana-Aeroporto – é o que apresenta maior índice de uso, com 99,6%.
- O menor índice foi apurado na Av. Prof. Abraão de Moraes, com 50,8%.
- Na média das 36 vias, o índice geral é de 83,1%.

O Gráfico 15, apresenta os resultados por via.



Gráfico 15
Uso da Faixa Azul por via



Fonte: CET



11 LENTIDÃO

11.1 Fonte

Conforme apresentado no item 6.3, as lentidões são obtidas por meio de parceria firmada entre CET e Waze, que passou a fornecer acesso ao banco de dados gerado pelos usuários do aplicativo.

Para o levantamento das extensões de lentidões nas vias com Faixa Azul foram consideradas aquelas com duplo sentido, faixa implantada em toda a extensão, além da adoção de diferentes períodos de medição, a depender da data de implantação de cada local. Por este critério foram selecionadas 16 vias.

Foram levantados dados antes e após a implantação, em períodos iguais antes e após a implantação em função da data de início de funcionamento da Faixa Azul em cada via, variando de 3 a 12 meses. Foram considerados dias úteis nos períodos manhã das 7h00 às 10h00 e tarde das 17h00 às 20h00.

As Tabelas 11 e 12, apresentam as médias diárias de lentidão por via.



Tabela 11
Lentidão média no período da manhã por via - Antes e Após

ID	Via	Data de implantação	Média dias úteis (7h as 10h) em km		período de aferição
			antes	após	
2	Av. dos Bandeirantes	06/10/2022	1,99	3,04	06/10/21 a 06/10/23
5	Av. Sumaré/Av. Paulo VI	06/11/2023	0,66	0,67	06/11/22 a 06/11/24
7	Av. Miguel Yunes	20/11/2023	0,17	0,30	20/11/22 a 20/11/24
8	Av. Brig. Faria Lima	04/12/2023	1,32	1,55	04/12/22 a 04/12/24
9	Av. Luiz Dumont Villares	04/12/2023	0,24	0,29	04/12/22 a 04/12/24
10	Av. Zaki Narchi	04/12/2023	0,15	0,12	04/12/22 a 04/12/24
17	Av. Dr. Gastão Vidigal	28/05/2024	0,07	0,11	28/10/23 a 28/12/24
18	Av. Braz Leme	29/05/2024	0,51	0,62	29/10/23 a 29/12/24
19	Av. Eliseu de Almeida	29/05/2024	0,24	0,36	29/10/23 a 29/12/24
20/21	Av. Pres. Tancredo Neves / Complexo Viário Maria Maluf	01/06/2024	0,75	0,90	01/12/23 a 01/12/24
22	Vd. Min. Aliomar Baleeiro	01/06/2024	0,0002	0,0027	01/12/23 a 01/12/24
24	Elevado Pres. João Goulart	27/06/2024	0,000	0,010	27/12/23 a 27/12/24
28	Av. Gov. Carvaho Pinto/Av. Calim Eid /	29/07/2024	0,80	1,49	29/02/24 a 29/12/24
33	Av. Escola Politécnica	02/09/2024	1,27	1,50	02/05/24 a 02/01/25
34	Av. Dr. Ricardo Jafet	03/10/2024	0,11	0,09	03/07/24 a 03/01/25
35	Av. Prof. Abraão de Moraes	03/10/2024	0,21	0,25	03/07/24 a 03/01/25
TOTAL			8,50	11,30	

Fonte: CET



Tabela 12
Lentidão média no período da tarde por via - Antes e Após

ID	Via	Data de implantação	Média dias úteis (17h as 20h) em km		período de aferição
			antes	após	
2	Av. dos Bandeirantes	06/10/2022	3,30	4,13	06/10/21 a 06/10/23
5	Av. Sumaré/Av. Paulo VI	06/11/2023	0,29	0,41	06/11/22 a 06/11/24
7	Av. Miguel Yunes	20/11/2023	0,20	0,35	20/11/22 a 20/11/24
8	Av. Brig. Faria Lima	04/12/2023	1,90	1,91	04/12/22 a 04/12/24
9	Av. Luiz Dumont Villares	04/12/2023	0,28	0,32	04/12/22 a 04/12/24
10	Av. Zaki Narchi	04/12/2023	0,55	0,66	04/12/22 a 04/12/24
17	Av. Dr. Gastão Vidigal	28/05/2024	0,04	0,07	28/10/23 a 28/12/24
18	Av. Braz Leme	29/05/2024	0,75	0,92	29/10/23 a 29/12/24
19	Av. Eliseu de Almeida	29/05/2024	0,62	0,68	29/10/23 a 29/12/24
20/21	Av. Pres. Tancredo Neves / Complexo Viário Maria Maluf	01/06/2024	0,12	0,33	01/12/23 a 01/12/24
22	Vd. Min. Aliomar Baleeiro	01/06/2024	0,09	0,26	01/12/23 a 01/12/24
24	Elevado Pres. João Goulart	27/06/2024	0,16	0,26	27/12/23 a 27/12/24
28	Av. Gov. Carvaho Pinto/Av. Calim Eid /	29/07/2024	0,36	0,42	29/02/24 a 29/12/24
33	Av. Escola Politécnica	02/09/2024	0,75	0,94	02/05/24 a 02/01/25
34	Av. Dr. Ricardo Jafet	03/10/2024	0,26	0,36	03/07/24 a 03/01/25
35	Av. Prof. Abraão de Moraes	03/10/2024	1,22	1,33	03/07/24 a 03/01/25
TOTAL			10,90	13,35	

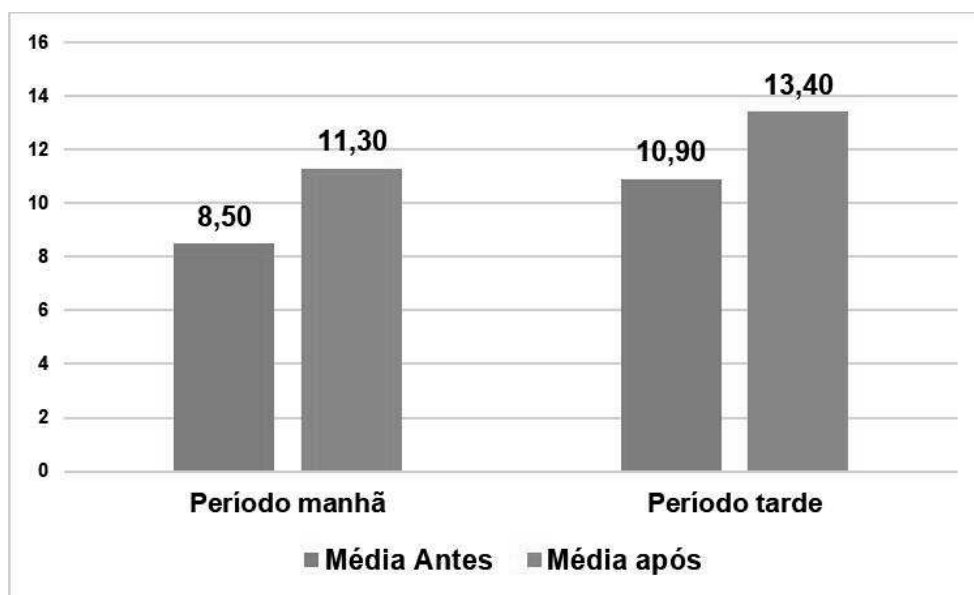
Fonte: CET

O período tarde apresenta maiores lentidões, com destaque para a Av. dos Bandeirantes com valores superiores a 3 km, considerando os dois sentidos da via.

No geral verifica-se aumento na soma das lentidões após a implantação da Faixa Azul, nos períodos manhã e tarde.

No geral, verifica-se aumento na soma das lentidões após a implantação da Faixa Azul, nos períodos manhã e tarde.

Gráfico 16
Lentidão média – antes e após



Fonte: CET



12 SINISTROS COM VÍTIMAS ENVOLVENDO MOTOCICLETA

Neste relatório são apresentados exclusivamente os dados de sinistros com vítimas feridas e mortas, envolvendo motocicletas.

12.1 Fonte dos dados

Entre 1979 e 2021, a CET dedicou-se à coleta e sistematização dos dados sobre sinistros de trânsito, com base nas informações constantes nos Boletins de Ocorrência - B.O.- da Polícia Civil, lavrados nas delegacias e fornecidos à CET diretamente pela SSP/SP.

As informações eram processadas e organizadas em um banco de dados, chamado **SAT/CET** – Sistema de Acidentes de Trânsito CET, usado para a elaboração do Relatório Anual de Sinistros de Trânsito e demais análises utilizadas para fins internos, como direcionamento das ações de engenharia e avaliação da eficácia das medidas adotadas na gestão do trânsito.

Com o avanço das tecnologias, a CET passou a disponibilizar seus relatórios publicamente, por meio da *internet*, permitindo o acompanhamento por parte da população e possibilitando seu uso em estudos acadêmicos.

Contudo, devido a problemas técnicos no fornecimento dos dados pela SSP-SP, a CET não teve mais as informações necessárias para dar continuidade ao levantamento de dados e elaboração do **SAT/CET**, nos mesmos moldes utilizados até 2021.

Os novos dados a partir dessa data, foram obtidos na plataforma do site **INFOSIGA** que é gerenciada pelo Detran-SP, que utiliza os **BOs da Polícia Militar do Estado para os sinistros não fatais** e os **BOs das Delegacias de Polícia Civil, para os sinistros fatais**. Os sinistros sem vítimas não estão disponíveis.

Essa mudança no fornecimento de dados gerou dificuldades na adaptação dos sistemas internos de tratamento e pesquisa na CET, e impactou a manutenção de



uma série histórica capaz de mostrar a evolução dos sinistros ao longo do tempo, principalmente devido à mudança nas fontes utilizadas para os sinistros não fatais. Nesse período de dificuldade com os dados, ocorreu a implantação do projeto Faixa Azul e com o objetivo de avaliar a variação da sinistralidade após implantação de um projeto tão importante, a CET solicitou às suas equipes de campo uma atenção especial a todas as ocorrências envolvendo motocicletas nos trechos e sentidos específicos das vias onde a Faixa Azul foi implementada, de maneira a obter informações sobre a evolução da sinistralidade nessas vias.

Para tanto, foi utilizado o formulário Informações de Acidentes de Trânsito – IAT, ver Apêndice I. O Apêndice II, apresenta um exemplo de modelo de IAT preenchido.

As informações operacionais foram complementadas através do sistema corporativo chamado BAC – Boletim de Atividades de Campo, que registra todas as ocorrências atendidas pelo corpo operacional da CET.

Esses dados serviram para o monitoramento contínuo e para adoção de medidas corretivas ou complementares. Embora permitissem a identificação de sinistros de grande gravidade ou com mortes na pista em questão, eles não tinham a pretensão de substituir os dados de avaliação e comparação da série histórica.

Em cada um dos relatórios trimestrais enviados foi renovado o compromisso de uma avaliação definitiva utilizando dados de mesma fonte para a comparação dos sinistros pré e pós implantação, tão logo fossem solucionadas as dificuldades técnicas para utilização do INFOSIGA.

Portanto, para a elaboração deste relatório final, cumprindo o compromisso técnico de uma comparação feita entre fontes iguais e de iguais parâmetros, foram utilizados os dados do SISTEMA INFOSIGA, tanto para os sinistros que antecedem a Faixa Azul, como os que ocorreram após sua implantação.

Os dados públicos disponibilizados pelo site do INFOSIGA foram também complementados, quando necessário, com a leitura dos Boletins de Ocorrência e com as



informações dos IAT's e BAC's, da equipe operacional CET, procurando dirimir todas as dúvidas como sentido na via ou posição, em relação às faixas de circulação.

Os dados operacionais, utilizados nos relatórios trimestrais de avaliação das Faixas Azuis, aparecem também apenas para fornecer informações complementares, como por exemplo a posição dos sinistros, se dentro ou fora da Faixa Azul, no item 12.8, deste relatório.

No INFOSIGA não há registro de sinistros sem vítimas, portanto trataremos, neste relatório, de sinistros com feridos e sinistros fatais, sempre envolvendo motocicletas.

Observação:

Os dados divulgados pelo INFOSIGA não podem ser comparados aos dados do SAT/CET, que foi descontinuado e tem dados disponíveis até 2021, porque o INFOSIGA utiliza duas fontes de informação, o BO da Polícia Militar para Sinistros Não Fatais (com feridos) e o BO da Polícia Civil para Sinistros Fatais, enquanto o SAT foi restrito a apenas uma fonte, os BOs da Polícia Civil lavrados nas Delegacias para Sinistros Fatais e Não Fatais.

Por esse motivo, para esse relatório foram abandonados os dados SAT e levantados dados INFOSIGA, para todas as comparações apresentadas.



12.2 Metodologia

12.2.1 Tratamento dos dados

Os dados de sinistros de trânsito envolvendo motocicletas de toda a cidade do período de 01/01/2019 a 31/12/2024, foram obtidos no INFOSIGA e tratados pela equipe da CET, para ajuste das diferentes nomenclaturas utilizadas, para indicar cada via nos registros oficiais.

Também foram realizadas correções no georreferenciamento, ajustando-se, quando necessário, a posição dos sinistros em função das descrições dos Boletins de Ocorrência – BO e contando ainda com os dados dos relatórios de campo dos agentes de trânsito CET - BAC e IAT's (registros de Informações sobre Acidentes de Trânsito).

Após esse tratamento, foi possível separar os registros pertencentes às vias com implantação do projeto Faixa Azul, para então serem cruzados com os trechos de implantação em cada via, permitindo avaliar o desempenho dos trechos tratados quanto à variação da sinistralidade com motocicletas, considerando sinistros entre veículos com feridos e fatais e atropelamentos envolvendo motocicletas, com feridos e fatais.

São contabilizados os óbitos ocorridos até 30 dias após a data do sinistro, conforme norma ABNT NBR 10697:2020.

12.2.2 Período utilizado na avaliação

Para realizar a avaliação da variação da sinistralidade, os períodos utilizados para a avaliação “antes” x “depois, levam em conta o número de dias que cada via tem após a implantação do projeto e retrocede o mesmo número de dias no período pré-implantação.



As datas de implantação e o número de dias, bem como o período abrangido, estão indicados para cada via nas Tabelas 13 e 14.

12.3 Sinistros de trânsito em trechos de vias com Faixa Azul

A Tabela 13, apresenta os dados de sinistros detalhados, nos trechos correspondentes ao projeto, em 36 vias com início da operação da Faixa Azul, até outubro de 2024.

A data de corte em outubro de 2024, permite que sejam considerados óbitos ocorridos até 30 dias após o último dia de outubro, considerando o tempo necessário para serem lançados no sistema INFOSIGA.

Para definição dos trechos de implantação de Faixa Azul, foram utilizados os projetos de cada via, lançados em uma base georreferenciada e só foram desconsiderados da análise trechos de interrupção na Faixa Azul, superiores a 1km de extensão.

Na Tabela 14, são listados os dados dos mesmos trechos, para o período posterior, compreendendo para cada via o número de dias entre a data de implantação até o dia 31/12/2024.



Tabela 13
Sinistros com vítimas e número de vítimas - Antes

ID	Local	Período de avaliação	N.º de sinistros - trecho correspondente a Faixa Azul				N.º de vítimas	
			Sinistros não fatais		Sinistros Fatais ⁽¹⁾	Total	Feridos	Óbitos
			Veículo x Moto	Atropelamento				
1	Av. Vinte e Três de Maio	19/02/19 a 24/01/22	108	6	0	114	114	0
2	Av. Bandeirantes	11/07/20 a 05/10/22	355	26	7	388	474	7
3	Av. S.Dumont/Tirad./P.Maia	14/08/22 a 22/10/23	83	7	1	91	90	1
4	Av. Rubem Berta/M.Guimarães	14/08/22 a 22/10/23	58	0	3	61	63	3
5	Av. Sumaré / Av. Paulo VI	11/09/22 a 05/11/23	3	0	0	3	3	0
6	Av. Nações Unidas	09/10/22 a 19/11/23	37	2	0	39	46	0
7	Av. Miguel Yunes	09/10/22 a 19/11/23	13	2	1	16	23	1
8	Av. Brig. Faria Lima	06/11/22 a 03/12/23	45	3	0	48	52	0
9	Av. Luiz Dumont Villares	06/11/22 a 03/12/23	23	5	1	29	30	1
10	Av. Zaki Narchi	06/11/22 a 03/12/23	11	0	0	11	13	0
11	Av. do Estado	04/12/22 a 17/12/23	51	1	5	57	62	5
12	Av. Jacu Pêssego	04/12/22 a 17/12/23	60	2	6	68	73	6
13	Av. Santos Dumont	27/08/23 a 28/04/24	2	2	0	4	4	0
14	Túnel Ayrton Senna I	27/08/23 a 28/04/24	3	0	0	3	3	0
15	Av. Washington Luis	27/08/23 a 28/04/24	31	0	1	32	37	1
16	Av. Dr. Gastão Vidigal	24/10/23 a 27/05/24	3	0	0	3	3	0
17	Av. Braz Leme	26/10/23 a 28/05/24	5	0	0	5	5	0
18	Av. Eliseu de Almeida	26/10/23 a 28/05/24	2	0	0	2	2	0
19	Av. Pres. Tancredo Neves	01/11/23 a 31/05/24	15	0	1	16	19	1
20	Complexo Viário Maria Maluf	01/11/23 a 31/05/24	7	0	1	8	11	1
21	Vd. Min. Aliomar Baleeiro	01/11/23 a 31/05/24	4	0	0	4	7	0
22	Av. Prof. Luiz Ignácio A. Mello	01/11/23 a 31/05/24	11	0	0	11	12	0
23	Elevado Pres. João Goulart	23/12/23 a 26/06/24	2	0	0	2	2	0
24	Av. Aricanduva	31/12/23 a 30/06/24	9	0	1	10	10	1
25	Av. Salim Farah Maluf	31/12/23 a 30/06/24	11	1	0	12	13	0
26	Av. Gov. Carvalho Pinto	25/02/24 a 28/07/24	6	0	0	6	7	0
27	R. Vergueiro	25/02/24 a 28/07/24	0	0	0	0	0	0
28	Av. Inajar de Souza	25/02/24 a 28/07/24	11	1	0	12	16	0
29	Av. Senador Teotônio Vilela	05/05/24 a 01/09/24	11	1	3	15	15	3
30	Eixo Norte Sul - sentido	05/05/24 a 01/09/24	18	1	0	19	19	0
31	Av. Escola Politécnica	05/05/24 a 01/09/24	1	0	1	2	1	1
32	Av. Dr. Ricardo Jafet	06/07/24 a 02/10/24	3	1	0	4	4	0
33	Av. Prof. Abraão de Moraes	06/07/24 a 02/10/24	6	0	0	6	10	0
34	Rua Santa Eulália	27/08/23 a 28/04/24	1	0	0	1	1	0
35	Av. do Cursino	23/12/23 a 26/06/24	0	0	0	0	0	0
36	R. Sapetuba	06/07/24 a 02/10/24	0	0	0	0	0	0
	Totais	-	1.009	61	32	1.102	1.244	32

Fonte: INFOSIGA/ Detran-SP

⁽¹⁾Somados os atropelamentos fatais e os sinistros veiculares fatais



ID	Local	Período de avaliação	N.º de sinistros no trecho com Faixa Azul				N.º de vítimas	
			Sinistros não fatais		Sinistros Fatais ⁽¹⁾	Total	Feridos	Óbitos
			Veículo x Moto	Atropelamento				
1	Av. Vinte e Três de Maio	25/01/2022 a 31/12/2024	155	1	0	156	156	0
2	Av. Bandeirantes	06/10/2022 a 31/12/2024	317	9	6	332	403	6
3	Av. S.Dumont/Tiradentes/P.Maia	23/10/2023 a 31/12/2024	53	7	3	63	60	3
4	Av. Rubem Berta/M.Guimarães	23/10/2023 a 31/12/2024	30	0	1	31	35	1
5	Av. Sumaré / Av. Paulo VI	06/11/2023 a 31/12/2024	1	0	0	1	1	0
6	Av. Nações Unidas	20/11/2023 a 31/12/2024	37	2	2	41	56	2
7	Av. Miguel Yunes	20/11/2023 a 31/12/2024	1	0	2	3	1	2
8	Av. Brig. Faria Lima	04/12/2023 a 31/12/2024	18	1	1	20	22	2
9	Av. Luiz Dumont Villares	04/12/2023 a 31/12/2024	12	3	1	16	18	1
10	Av. Zaki Narchi	04/12/2023 a 31/12/2024	2	0	0	2	3	0
11	Av. do Estado	18/12/2023 a 31/12/2024	31	6	1	38	45	1
12	Av. Jacu Pêssego	18/12/2023 a 31/12/2024	20	0	5	25	30	5
13	Av. Santos Dumont	29/04/2024 a 31/12/2024	2	0	0	2	3	0
14	Túnel Ayrton Senna I	29/04/2024 a 31/12/2024	3	0	1	4	4	1
15	Av. Washington Luis	29/04/2024 a 31/12/2024	23	0	0	23	32	0
16	Av. Dr. Gastão Vidigal	28/05/2024 a 31/12/2024	3	0	0	3	3	0
17	Av. Braz Leme	29/05/2024 a 31/12/2024	8	4	2	14	16	2
18	Av. Eliseu de Almeida	29/05/2024 a 31/12/2024	5	0	1	6	6	1
19	Av. Pres. Tancredo Neves	01/06/2024 a 31/12/2024	7	0	1	8	9	1
20	Complexo Viário Maria Maluf	01/06/2024 a 31/12/2024	5	0	0	5	5	0
21	Vd. Min. Aliomar Baleeiro	01/06/2024 a 31/12/2024	1	0	0	1	1	0
22	Av. Prof. Luiz Ignácio A. Mello	01/06/2024 a 31/12/2024	2	0	0	2	2	0
23	Elevado Pres. João Goulart	27/06/2024 a 31/12/2024	2	0	0	2	4	0
24	Av. Aricanduva	01/07/2024 a 31/12/2024	15	0	1	16	17	1
25	Av. Salim Farah Maluf	01/07/2024 a 31/12/2024	15	0	0	15	21	0
26	Av. Gov. Carvalho Pinto	29/07/2024 a 31/12/2024	1	1	0	2	2	0
27	R. Vergueiro	29/07/2024 a 31/12/2024	0	0	0	0	0	0
28	Av. Inajar de Souza	29/07/2024 a 31/12/2024	5	1	1	7	8	1
29	Av. Senador Teotônio Vilela	02/09/2024 a 31/12/2024	8	2	3	13	15	3
30	Eixo Norte Sul - sentido Santana	02/09/2024 a 31/12/2024	15	1	0	16	16	0
31	Av. Escola Politécnica	02/09/2024 a 31/12/2024	3	0	0	3	4	0
32	Av. Dr. Ricardo Jafet	03/10/2024 a 31/12/2024	2	0	0	2	2	0
33	Av. Prof. Abraão de Moraes	03/10/2024 a 31/12/2024	5	1	0	6	7	0
34	Rua Santa Eulália	29/04/2024 a 31/12/2024	1	0	0	1	1	0
35	Av. do Cursino	27/06/2024 a 31/12/2024	1	0	0	1	1	0
36	R. Sapetuba	03/10/2024 a 31/12/2024	1	0	0	1	1	0
Totais			810	39	32	881	1009	33

Tabela 14

Sinistros com vítimas e número de vítimas após implantação

Fonte: INFOSIGA/ Detran-SP

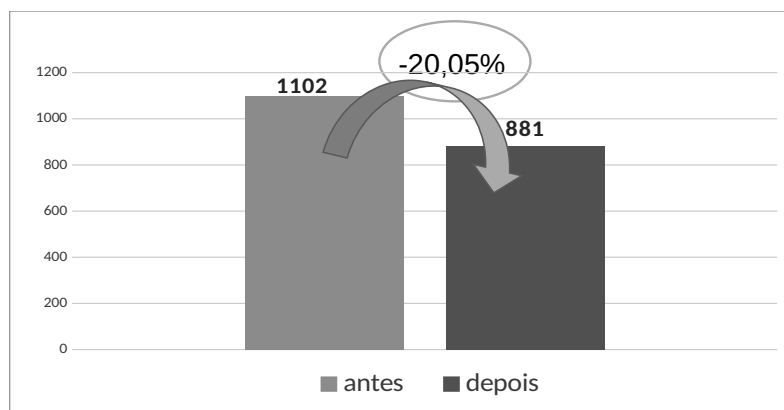
⁽¹⁾ Somados os atropelamentos fatais e os sinistros veiculares fatais

⁽²⁾ Nos próximos tópicos são apresentadas as variações e comparações desses dados.

1º Relatório consolidado - Faixa Azul

12.4 Variação de sinistros com vítimas feridas e mortas nos trechos de Faixa Azul

Gráfico 17
Variação de sinistros com vítimas feridas e mortas

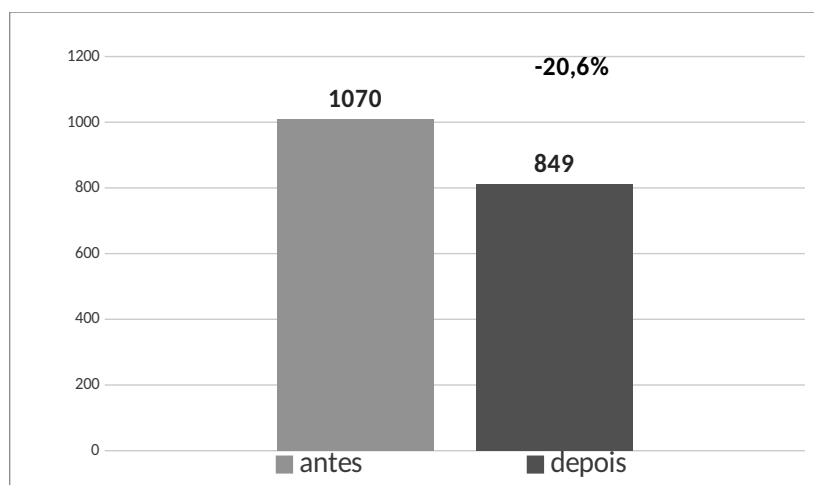


Fonte: INFOSIGA/Detran-SP

Somados todos os sinistros envolvendo motocicletas geradores de vítimas, sejam feridas ou mortas, nos trechos do viário onde a Faixa Azul foi implantada, a redução foi de 20,05% de 1102 para 881.

12.5 Variação de sinistros com vítimas não fatais envolvendo motos nos trechos de Faixa Azul

Gráfico 18
Sinistros não fatais





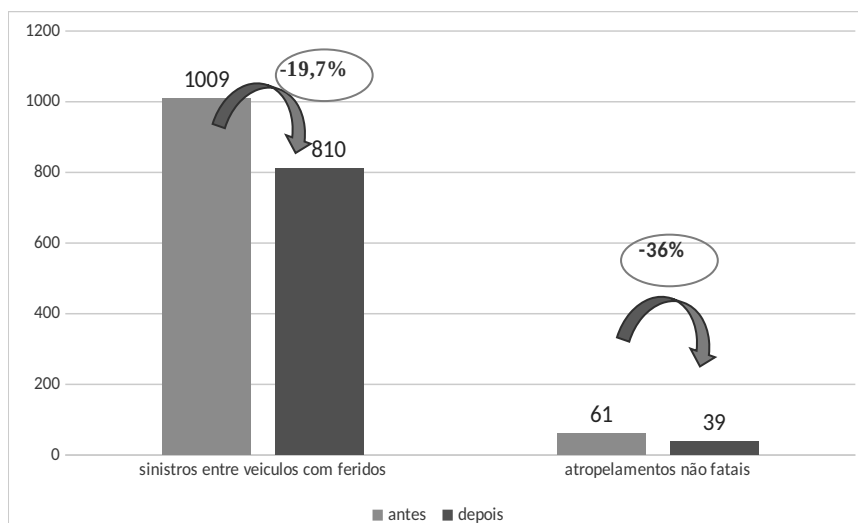
Fonte: INFOSIGA/Detran-SP



Em relação apenas aos sinistros com feridos, ou seja, desconsiderados os sinistros fatais, enquanto a cidade de São Paulo apresentou, no mesmo período, uma alta de 12,6% de 16.033 para 18.002, nos sinistros com vítimas feridas envolvendo motocicletas, os trechos de via tratados com Faixa Azul apresentaram queda de 20,6%, de 1070 para 849, no mesmo tipo de sinistros, conforme abordado no item 6.4 deste relatório.

Ao separarmos esses sinistros com feridos entre aqueles ocorridos apenas entre veículos e os que envolveram pedestres, conforme o Gráfico 19, destaca-se a redução nos atropelamentos por motocicletas nos trechos tratados com a Faixa Azul, com uma redução de 36%.

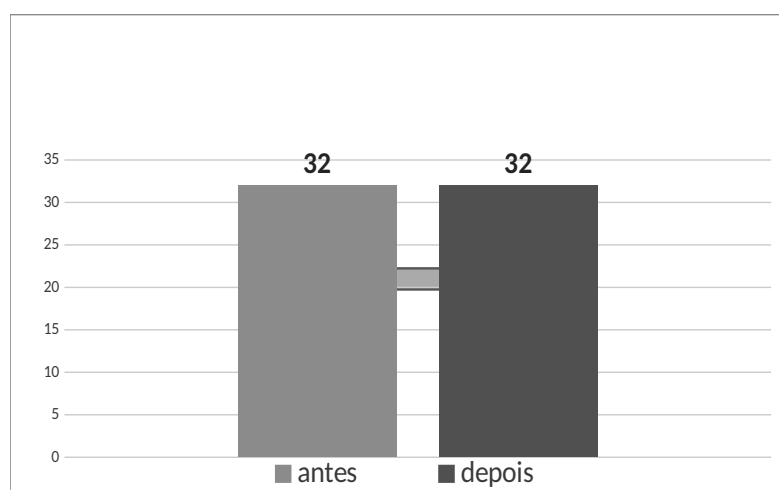
Gráfico 19
Sinistros com vítimas não fatais, por tipo



Fonte: INFOSIGA/Detran-SP

12.6 Sinistros Fatais envolvendo motos nos trechos de Faixa Azul Inclui atropelamentos

Gráfico 20
Sinistros fatais com motocicletas

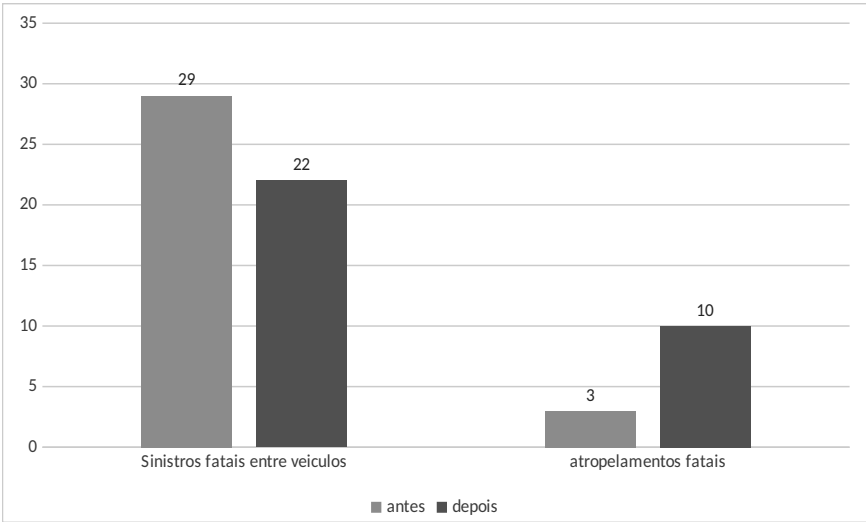


Fonte: INFOSIGA/Detran-SP

Em relação aos sinistros fatais, foi constatado o mesmo número no período antes e no período após à implantação, indicando estabilidade, num cenário em que a cidade teve alta de 55% nos sinistros fatais envolvendo motocicletas, o que indica o sucesso da Faixa Azul em impedir a alta da mortalidade onde foi implementada.

Na separação dos sinistros fatais, entre aqueles envolvendo apenas veículos e os que envolveram pedestres, embora como demonstrado anteriormente, o número de atropelamentos não fatais por motocicletas tenha diminuído significativamente, os dados demonstram que, em relação aos sinistros fatais, houve redução naqueles envolvendo apenas veículos e aumento daqueles envolvendo o atropelamento de pedestres conforme o Gráfico 21.

Gráfico 21
Sinistros fatais envolvendo motocicletas por tipo



Fonte: INFOSIGA/Detran-SP

12.6.1 Distribuição dos sinistros fatais por faixa horaria e dia da semana

Quanto à sua distribuição horária e por dia da semana, os sinistros fatais envolvendo motocicletas ocorridos após a implantação das Faixas Azuis, se distribuem conforme a Tabela 15, excluídos 03 registros sem informação de horário.

Tabela 15
Sinistros fatais por período e dia da semana

Dia da semana	Noite	Madrugada	Manhã	Tarde	Total
Segunda	0	2	1	1	4
Terça	2	0	0	0	2
Quarta	1	2	3	0	6
Quinta	1	0	1	0	2
sexta	0	1	1	2	4
Sábado	0	0	3	1	4
Domingo	1	4	1	1	7
Total	5	9	10	5	29

Fonte: INFOSIGA/Detran-SP



Conforme pode ser observado, as madrugadas e os domingos se destacam em números de sinistros fatais, mesmo com volumes significativamente menores de motocicletas em circulação na cidade.

As madrugadas são, reconhecidamente, momentos de trânsito livre, de maior possibilidade de desenvolvimento de velocidades inadequadas e também de maior consumo de bebidas alcóolicas.

12.6.2 Sinistros fatais – descrição

Em atendimento ao art. 2º, inc II da Portaria SENATRAN n.º 217/2025, “Avaliação das razões que acarretaram os eventuais sinistros ocorridos após a implantação do projeto da Faixa Azul no município”, a Tabela 16 fornece a descrição de todos os sinistros fatais nos trechos de Faixa Azul após a implantação, com o objetivo de ajudar na compreensão dessas ocorrências e destacar cuidados a serem tomados na implantação do projeto Faixa Azul no viário

Foram omitidos os dados pessoais diretos e indiretos dos envolvidos nos sinistros, conforme a legislação vigente - LGPD.

Em sua maioria, os atropelamentos ocorreram em trechos de viário sem uso lindeiro, atrativo a pedestres e onde travessias não eram esperadas, indicando a necessidade de ações de correção para bloqueio de travessias em locais inadequados ou de atendimento, através de travessias sinalizadas em locais de demandas comprovadas.

Também merece atenção a parcela de população vulnerável, em situação de moradia precária às margens do viário, para que suas vidas sejam preservadas.

Tabela 16
Informações sobre os sinistros fatais

Faixa Azul	Logradouro	Data do Sinistro	Hora	Informações disponíveis sobre o sinistro	TRECHO Faixa Azul	SOBRE Faixa Azul	ÓBITOS	VÍTIMA MORTA	OUTROS VEÍCULOS ENVOLVIDOS	TIPO DE SINISTRO
TUNEL AYRTON SENNA	TUNEL AYRTON SENNA	30/09/2024 Segunda-Feira	0:50 MAD.	Conforme B.O., uma segunda vítima, que ficou ferida, informou que um veículo colidiu contra a moto. BAC/IAT - sentido C/B - Não foi na Faixa Azul	S	N	1	MOTOCICLISTA	AUTO	COLISÃO
AV. ARICANDUVA - PISTA EXPRESSA	AVENIDA ARICANDUVA 3.164	06/10/2024 Domingo	2:45 MAD.	Segundo o B.O. a patrulha se deparou com o sinistro de moto contra mureta/defensa.	S	N	1	MOTOCICLISTA	S/I	CHOQUE
AV. BRAZ LEME	AVENIDA BRAZ LEME 2.450	05/06/2024 Quarta-Feira	7:27 MANHÃ	O B.O. não apresenta detalhes da ocorrência. Não há informações operacionais da CET.	S	S/I	1	PEDESTRE	MOTO	ATROP.
AV. BRAZ LEME	AVENIDA BRAZ LEME 2.500	13/09/2024 Sexta-Feira	9:00 MANHÃ	Sentido Santana - Moto atropelou pedestre que atravessava fora da faixa. Pedestre morreu - no IAT consta relato de que a moto atropelante transitava na Faixa Azul.	S	S	1	PEDESTRE	MOTO	ATROP.
AV. BRIGADEIRO FARIA LIMA	AVENIDA BRIGADEIRO FARIA LIMA 1.571	31/08/2024 Sábado	10:35 MANHÃ	Sentido Itaim/Pinheiros - Segundo IAT, moto invadiu faixa exclusiva de ônibus e os 2 ocupantes da moto morreram. Moto trafegava na Av. Eusébio Matoso e o impacto se deu no cruzamento com a Av. Brig. Faria Lima.	S	N	2	MOTOCICLISTA	ONIBUS	COLISÃO
AV. DO ESTADO	AVENIDA DO ESTADO 5.000	09/03/2024 Sábado	13:00 TARDE	A moto 1, ao fazer manobra para convergir em via transversal à direita, foi atingida pela moto 2, que teve o piloto lançado ao chão e veio à óbito. Pela descrição da dinâmica, as motos estavam à direita da via.	S	N	1	MOTOCICLISTA	MOTO	COLISÃO
AV. DOS BANDEIRANTES	AVENIDA DOS BANDEIRANTES 3.301	23/12/2023 Sábado	S/I	Sentido Marginal/Imigrantes na faixa extrema direita, esquina com R Antônio M Soares - Conforme consta no IAT: moto passou no semáforo vermelho na Nações Unidas, para fugir de assaltante e colidiu transversalmente.	S	N	1	MOTOCICLISTA	AUTO	COLISÃO
AV. DOS BANDEIRANTES	AVENIDA DOS BANDEIRANTES 4.563	08/02/2024 Quinta-Feira	6:36 MANHÃ	Motociclista seguia pela Faixa Azul da AV. dos Bandeirantes e ao frear em trecho fiscalizado com radar, foi atingido na traseira por outra Moto.	S	S	1	MOTOCICLISTA	MOTO	COLISÃO
AV. DOS BANDEIRANTES	AVENIDA DOS BANDEIRANTES 4.033	14/04/2024 Domingo	14:50 TARDE	Sob o VD João Julião C. Aguiar - SENTIDO Marginal. MOTOCICLETA conduzida por não habilitado, com garupa. Na mudança de faixa, auto atingiu a Moto e a garupa foi projetada para longe, vindo a óbito.	S	S	1	MOTOCICLISTA	AUTO	COLISÃO



Faixa Azul	Logradouro	Data do Sinistro	Hora	Informações disponíveis sobre o sinistro	TRECHO Faixa Azul	SOBRE Faixa Azul	ÓBITOS	VÍTIMA MORTA	OUTROS VEÍCULOS ENVOLVIDOS	TIPO DE SINISTRO
AV. DOS BANDEIRANTES	AVENIDA DOS BANDEIRANTES 3.419	17/05/2024 Sexta-Feira	4:30 MAD.	Sentido Marg/Imigr - 50m após R Conde de Porto Alegre - O motociclista colidiu com o caminhão e foi socorrido resgate, vindo a óbito no hospital.	S	N	1	MOTOCICLISTA	CAMINHAO	COLISÃO
AV. DOS BANDEIRANTES	AVENIDA DOS BANDEIRANTES nº3.245 (X Al. Maracatins)	14/07/2024 Domingo	0:00 MAD.	Segundo relato de testemunhas, as duas motos circulavam na Faixa 1 (extrema esquerda) quando colidiram lateralmente. Um dos motociclistas veio a óbito no hospital. Diagrama do IAT mostra motos junto ao canteiro central no cruzamento.	S	N	1	MOTOCICLISTA	MOTO	COLISÃO
AV. DOS BANDEIRANTES	AVENIDA AFFONSO D'ESCRAGNOLLE TAUNAY 350m antes do Vd. Aliomar B.	08/12/2024 Domingo	1:40 MAD.	Motorista alcoolizado do auto colidiu em moto, jogando o mesmo contra a defesa metálica. A via possui Faixa Azul, porém, foi fora dela (BAC/IAT)	S	N	1	MOTOCICLISTA	AUTO	COLISÃO
AV. INAJAR DE SOUZA	AVENIDA INAJAR DE SOUZA (n.2.963) X Rua Vicente Moreira	20/10/2024 Domingo	18:20 Noite	Motorista do auto relata que, na luz verde do semáforo, acessou a Av. Inajar na faixa central quando a moto colidiu contra lateral esquerda do seu veículo. Condutor da moto também declarou que cruzou na luz verde. Condutor da moto morreu no hospital.	S	S/I	1	MOTOCICLISTA	AUTO	COLISÃO
AV. JACU PÊSSEGO	AVENIDA JACU PÊSSEGO Viaduto sobre R Rafael Zimbardi	30/12/2023 Sábado	6:40 MANHÃ	Motociclista transitava pela FAIXA DA DIREITA da via quando bateu na mureta e caiu do viaduto, dentro do Ecoponto.	S	N	1	MOTOCICLISTA	Não Há	CHOQUE
AV. JACU PÊSSEGO	AVENIDA e VIADUTO JACU-PÊSSEGO 5.700	02/03/2024 Sábado	S/I	Segundo B.O., testemunha relatou que o condutor da moto sofrera sinistro de automóvel 1 mês antes e que desde então desmaiava inadvertidamente com frequência. A garupa afirmou que no momento do sinistro, o condutor da moto baixou a cabeça (desmaiou) e caiu da moto.	S	N	1	MOTOCICLISTA	Não Há	QUEDA DE MOTO
AV. JACU PÊSSEGO	AVENIDA JACU PESSEGO 3.834	02/04/2024 Terça-Feira	21:30 NOITE	Sentido Ayrton/Mauá - 200m antes da A. Ragueb Chohfi - O pedestre atravessava fora da faixa de pedestres (próximo à passarela) quando foi atropelado por moto que transitava na Faixa Azul. Vítima veio à óbito em 11/04/24.	S	S	1	PEDESTRE	MOTO	ATROP.



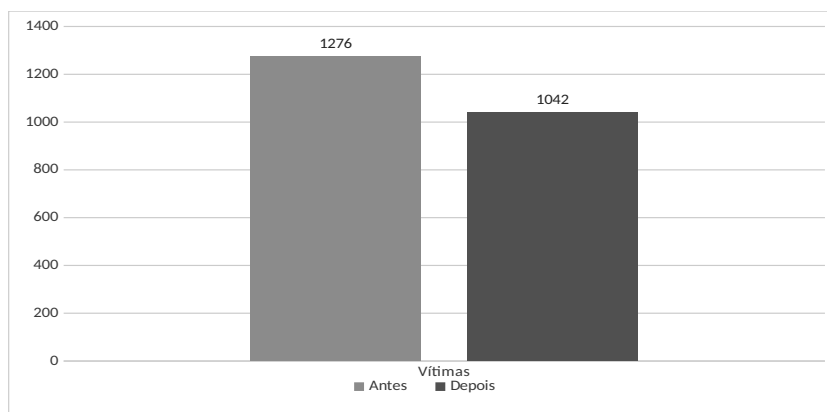
Faixa Azul	Logradouro	Data do Sinistro	Hora	Informações disponíveis sobre o sinistro	TRECHO Faixa Azul	SOBRE Faixa Azul	ÓBITOS	VÍTIMA MORTA	OUTROS VEÍCULOS ENVOLVIDOS	TIPO DE SINISTRO
AV. JACU PÊSSEGO	AVENIDA JACU PESSEGO 3.800	06/10/2024 Domingo	0:11 MAD.	Atropelamento, fora de faixa de travessia, próximo à passarela, por moto não identificada, que foi removida do local antes da chegada das autoridades.	S	S/I	1	PEDESTRE	MOTO	ATROP.
AV. JACU PÊSSEGO	AVENIDA JACU PESSEGO 3.850	07/10/2024 Segunda-Feira	10:00 MANHÃ	Conforme BAC/IAT o atropelamento ocorreu na faixa da direita, sentido Mauá/Ayrton Senna, 100m após Ragueb Chohfi. Os dois ocupantes da moto ficaram feridos e o pedestre, não identificado, veio a óbito.	S	N	1	PEDESTRE	MOTO	ATROP.
AV. LUIZ DUMONT VILLARES	AVENIDA LUIZ DUMONT VILLARES 1.850	13/12/2023 Quarta-Feira	1:00 MAD.	Duas motos colidiram no cruzamento da Av. L Dumont, sentido Bairro, com R Prof. Marcondes Rodrigues - Segundo B.O. testemunhas relataram grupo com mais de 30 motos em alta velocidade em disputa na via, no momento do sinistro.	S	N	1	MOTOCICLISTA	MOTO	COLISÃO
AV. MIGUEL YUNES	RUA MIGUEL YUNES 50	04/12/2023 Segunda-Feira	13:00 TARDE	Motociclista transitava, segundo testemunhas, em alta velocidade pela Av. Miguel Yunes quando, no cruzamento com Av. Interlagos, acelerou na mudança para o amarelo e colidiu em veículo que parou no semáforo.	S	S	1	MOTOCICLISTA	AUTO	COLISÃO
AV. MIGUEL YUNES	AVENIDA MIGUEL YUNES 823	27/12/2023 Quarta-Feira	21:43 NOITE	Atropelamento de pessoa em situação de moradia precária na rua por Motocicleta, madrugada, sem informação de faixa de circulação ou da moto.	S	S/I	1	PEDESTRE	MOTO	ATROP.
AV. MOREIRA GUIMARÃES - AV. RUBEM BERTA	AVENIDA MOREIRA GUIMARAES 510	27/03/2024 Quarta-Feira	2:00 MAD.	Motociclista colidiu na traseira de um caminhão de combustível de aviação parado na faixa 1 [parcialmente ocupando Faixa Azul conforme informa IAT]. Alguns metros à frente, estava sendo realizado um bloqueio policial.	S	S	1	MOTOCICLISTA	CAMINHAO	COLISÃO
AV. NAÇÕES UNIDAS	AVENIDA DAS NAÇÕES UNIDAS 21.113	11/08/2024 Domingo	6:00 MANHÃ	Colisão Auto e Moto. Sentido C/I, próximo à R. Cristalino Rolim de Freitas. Conforme informações operacionais, sinistro ocorreu na Faixa Azul.	S	S	1	MOTOCICLISTA	AUTO	COLISÃO



Faixa Azul	Logradouro	Data do Sinistro	Hora	Informações disponíveis sobre o sinistro	TRECHO Faixa Azul	SOBRE Faixa Azul	ÓBITOS	VÍTIMA MORTA	OUTROS VEÍCULOS ENVOLVIDOS	TIPO DE SINISTRO
AV. NAÇÕES UNIDAS	AV. DAS NAÇÕES UNIDAS 19.399	11/09/2024 Quarta-Feira	8:04 MANHÃ	Sentido Castelo/Interlagos - 200 m após PD José Maria. Auto mudou da faixa 2 para a faixa 1, colidindo lateralmente com moto que circulava na Faixa Azul.	S	S	1	MOTOCICLISTA	AUTO	COLISÃO
AV. PRES. TANCREDO NEVES - CV MARIA MALUF	AVENIDA PRES. TANCREDO NEVES 100	27/09/2024 Sexta-Feira	16:50 TARDE	Moto atropelou pedestre que atravessava fora da faixa.	S	N	1	PEDESTRE	MOTO	ATROP.
AV. SANTOS DUMONT	AVENIDA SANTOS DUMONT 2.241	06/12/2024 Sexta-Feira	17:44 TARDE	Testemunhas disseram que o motociclista bateu no retrovisor do auto, irritando o motorista, que propositalmente colidiu na moto, projetando o motociclista contra um poste de iluminação.	S	S	1	MOTOCICLISTA	AUTO	COLISÃO
AV. SANTOS DUMONT - AV. TIRADENTES - AV. PRESTES MAIA	AVENIDA TIRADENTES X R 25 DE JANEIRO	14/09/2024 Sábado	17:00 TARDE	Sentido SUL/Norte - Conforme IAT, auto transitava na faixa 3/4 e ao efetuar conversão à direita colidiu com moto.	S	N	1	MOTOCICLETA	AUTO	COLISÃO
AV. SANTOS DUMONT - AV. TIRADENTES - AV. PRESTES MAIA	AVENIDA PRESTES MAIA N°10 bem na saída Túnel São João Paulo Segundo	16/10/2024 Quarta-Feira	10:30 MANHÃ	Motociclista colidiu na traseira do Automóvel, que estava em mudança para faixa da esquerda.	S	S/I	1	MOTOCICLETA	AUTO	COLISÃO
AV. SEN. TEOTÔNIO VILELA	AV. SENADOR TEOTONIO VILELA 5.800	17/09/2024 Terça-Feira	22:36 noite	Moto atropelou pedestre que atravessava fora da faixa.	S	S/I	1	PEDESTRE	MOTO	ATROP.
AV. SEN. TEOTÔNIO VILELA	AVENIDA SENADOR TEOTONIO VILELA 5.508	23/09/2024 Segunda-Feira	1:28 MAD.	Queda de moto - O condutor morreu no local. Jovem gestante de 17 anos, garupa da moto, foi socorrida Hospital Geral do Grajau.	S	N	1	MOTOCICLETA	OUTROS	QUEDA DE MOTO
AV. SEN. TEOTÔNIO VILELA	AVENIDA SENADOR TEOTONIO VILELA 3.179 / 3.161	31/10/2024 Quinta-Feira	20:00 noite	Centro/Bairro - Moto atropelou pedestre que atravessou fora da faixa em direção a um ponto de ônibus.	S	S	1	PEDESTRE	MOTO	ATROP.
ELISEU DE ALMEIDA	AVENIDA ELISEU DE ALMEIDA 400	12/10/2024 Sábado	11:32 MANHÃ	Colisão seguida de CHOQUE - Sentido C/B cruzamento com Av. 3 Poderes. A moto teria sido atingida pelo auto e depois chocou-se contra o poste no canteiro central.	S	N	1	MOTOCICLETA	AUTO	COLISÃO

12.7 Variação do número de vítimas em sinistros com motocicletas nos trechos de Faixa Azul

Gráfico 22
Total de vítimas feridas

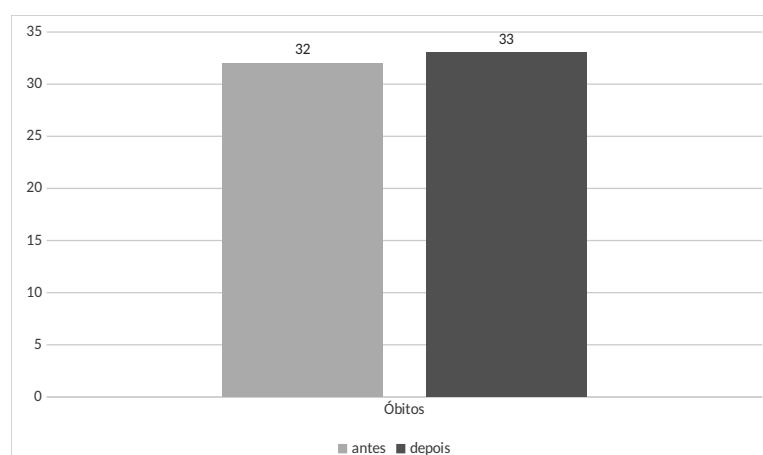


Fonte: INFOSIGA/Detran-SP

O total de vítimas feridas caiu 18,3% de 1276 feridos, para 1042, na comparação entre os dois períodos.

Os óbitos decorrentes dos sinistros fatais estão distribuídos conforme o Gráfico 23.

Gráfico 23
Total de vítimas mortas



Fonte: INFOSIGA/Detran-SP

Embora o número de sinistros fatais tenha sido o mesmo nos dois períodos analisados, no período posterior ocorreram 2 óbitos, em um mesmo sinistro.



12.8 Posição dos sinistros com vítima: dentro ou fora da Faixa Azul

Tabela 17

VIA	Número de sinistros não fatais		Número de sinistros fatais		Totais de sinistros com vítima	
	Na Faixa Azul	Fora da Faixa Azul	Na Faixa Azul	Fora da Faixa Azul	Na Faixa Azul	Fora da Faixa Azul
Av. Vinte e Três de Maio	139	80	0	0	139	80
Av. dos Bandeirantes / Av. A. Taunay	113	85	2	4	115	89
Av. S. Dumont/Av. Tiradentes /Av. P. Maia	15	18	1	2	16	20
Av. Rubem Berta / Av. Moreira Guimarães	13	14	1	0	14	14
Av. Sumaré / Av. Paulo VI	4	5	0	0	4	5
Av. Nações Unidas	24	17	2	0	26	17
Av. Miguel Yunes	4	5	1	1	5	6
Av. Brig. Faria Lima	7	9	0	1	7	10
Av. Luiz Dumont Villares	5	9	0	1	5	10
Av. Zaki Narchi	0	5	0	0	0	5
Av. do Estado	3	21	0	1	3	22
Av. Jacu Pêssego/Av. N. Trab/Av. J. A. Silva	5	16	1	4	6	20
Av. Santos Dumont	5	7	0	0	5	7
Rua Santa Eulália	0	0	0	0	0	0
Túnel Ayrton Senna I	2	4	0	1	2	5
Av. Washington Luis	19	10	0	0	19	10
Av. Dr. Gastão Vidigal	1	1	0	0	1	1
Av. Braz Leme	5	3	1	1	6	4
Av. Eliseu de Almeida	0	7	0	1	0	8
Av. Pres. Tancredo Neves	5	8	0	1	5	9
Complexo Viário Maria Maluf	8	9	0	0	8	9
Vd. Min. Aliomar Baleeiro	3	6	0	0	3	6
Av. Prof. Luiz Ignácio Anhaia Mello	6	8	0	0	6	8
Elevado Pres. João Goulart	11	3	0	0	11	3
Av. do Cursino	0	0	0	0	0	0
Av. Aricanduva	12	15	0	1	12	16
Av. Salim Farah Maluf	19	23	0	0	19	23
Av. Gov. C. Pinto/Av. Calim Eid/ Av. D. H. Câmara	5	1	0	0	5	1
R. Vergueiro	0	0	0	0	0	0
Av. Inajar de Souza	7	3	0	1	7	4
Av. Senador Teotônio Vilela	2	21	1	2	3	23
Eixo Norte Sul – sentido Santana	13	9	0	0	13	9
Av. Escola Politécnica	1	0	0	0	1	0
Av. Dr. Ricardo Jafet	1	5	0	0	1	5
Av. Prof. Abraão de Moraes	1	2	0	0	1	2
R. Sapetuba	0	4	0	0	0	4
Total	458	433	10	22	468	455

Fonte: BAC/IAT

A Tabela 17, apresenta um resumo dos dados operacionais coletados pelos agentes da CET, desde a implantação da primeira Faixa Azul até o final de 2024.

Os dados da Tabela 17, não são dados do INFOSIGA, como os demais apresentados até aqui neste relatório e não apresentam as exatas quantidades de sinistros do INFOSIGA para cada via, como explicado nos relatórios trimestrais encaminhados à SENATRAN.

1º Relatório consolidado - Faixa Azul

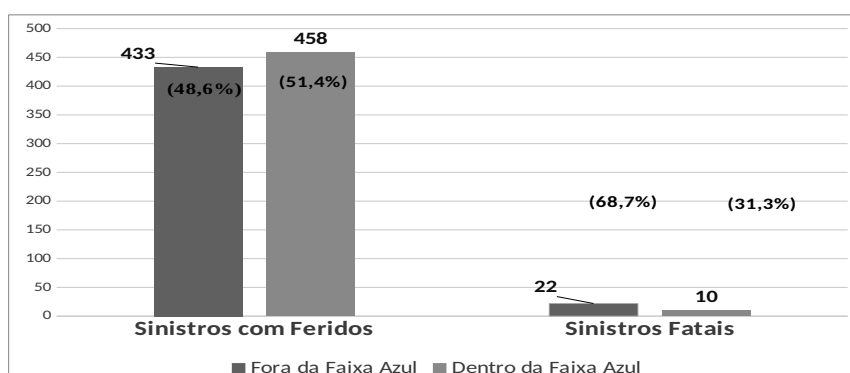


Estes resultam da coleta de informações realizada pelo corpo operacional CET e contém sinistros que acabaram não sendo registrados pela polícia e não geraram BO. Entretanto, pela qualidade das informações, foram utilizados aqui para complementar as informações oficiais disponibilizadas pelo INFOSIGA e são uma amostra valiosa do que aconteceu no viário, permitindo avaliar a posição dos sinistros na via e relação à sinalização piloto em teste, informando se ocorreram dentro ou fora da Faixa Azul.

Ao avaliar esses dados, entretanto, é importante destacar que após a implantação da Faixa Azul, cerca de 83% das motos em circulação passaram a utiliza-las, conforme já abordado no item 10, deste relatório.

Os sinistros com feridos se dividiram quase igualmente dentro e fora da Faixa Azul, Gráfico 24, entretanto é preciso lembrar que a circulação não se dá desta maneira, havendo um volume bastante superior de motocicletas circulando dentro das Faixas Azuis.

Gráfico 24
Posição na via



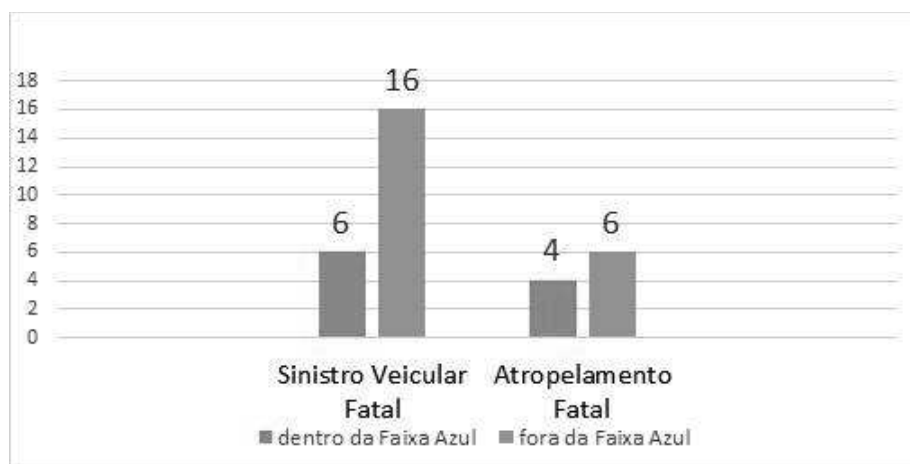
Fonte: BAC e IAT

Em relação aos fatais, 68,7% dos ocorridos em trechos tratados com a Faixa Azul, aconteceram fora dela, com 31,3% dentro.

Pelo Gráfico 25, destacamos dentre aqueles 10 sinistros fatais que aconteceram dentro

da Faixa Azul, 6 foram sinistros envolvendo motos e veículos diversos e outros 4 sinistros foram atropelamentos de pedestres fora dos locais de travessia.

Gráfico 25
Sinistro Fatal x Posicionamento na via



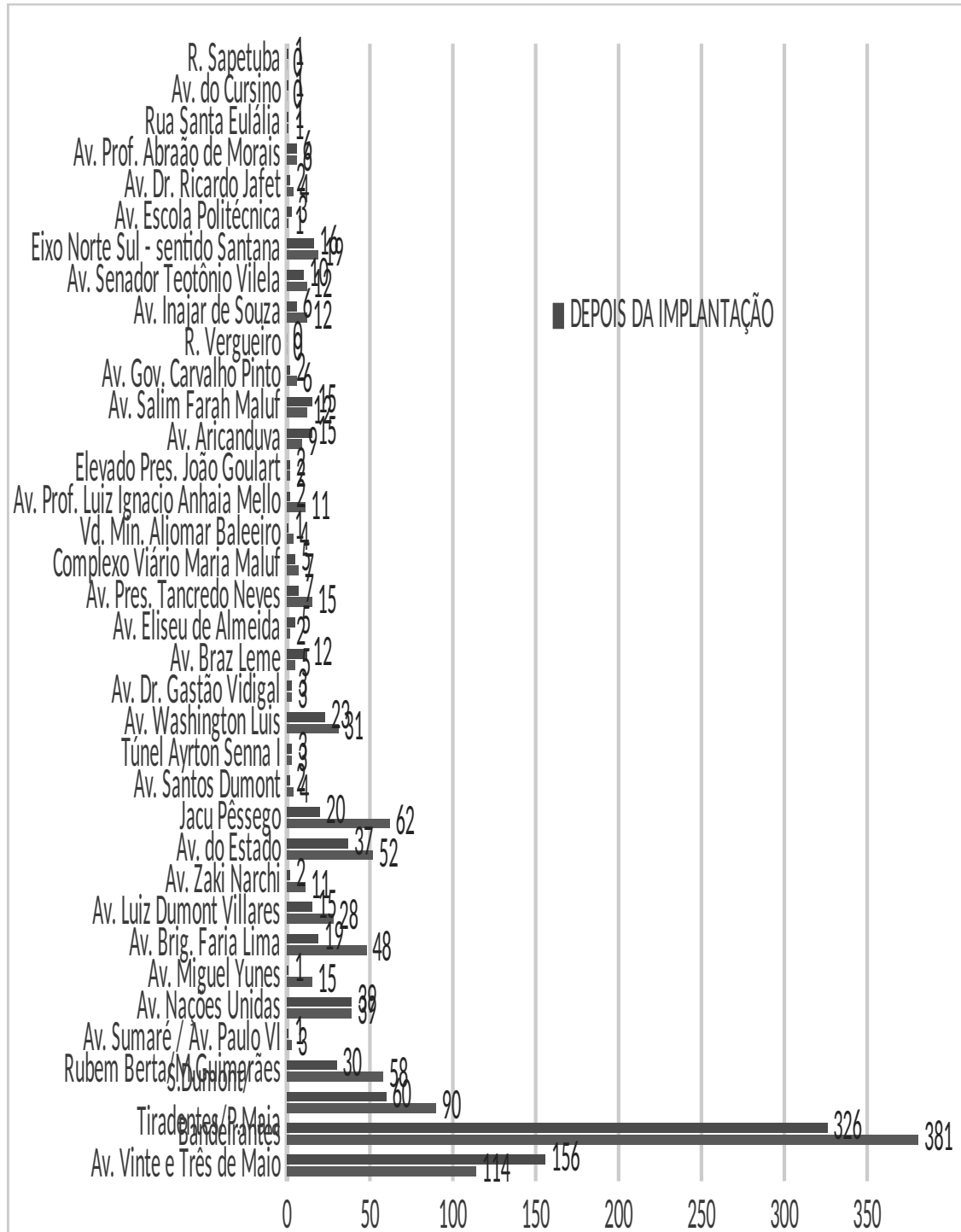
Fonte: Dados Operacionais CET BAC/IAT e INFOSIGA/Detran-SP (Fatais)

12.9 Variação da Sinistralidade com motocicletas em trecho de Faixa Azul, por via

A variação da sinistralidade antes x após a implantação da Faixa azul, nos trechos com Faixa Azul, por tipo de via analisadas neste relatório, estão apresentadas no Gráfico 26, para sinistros não fatais, e no Gráfico 27, para sinistros fatais.

A comparação “antes x depois”, abrange períodos iguais de dias para cada via, considerando seu tempo de implantação na via e retrocedendo o mesmo número de dias na pesquisa dos sinistros que antecederam a implantação. Para os dois períodos são utilizados os dados do INFOSIGA.

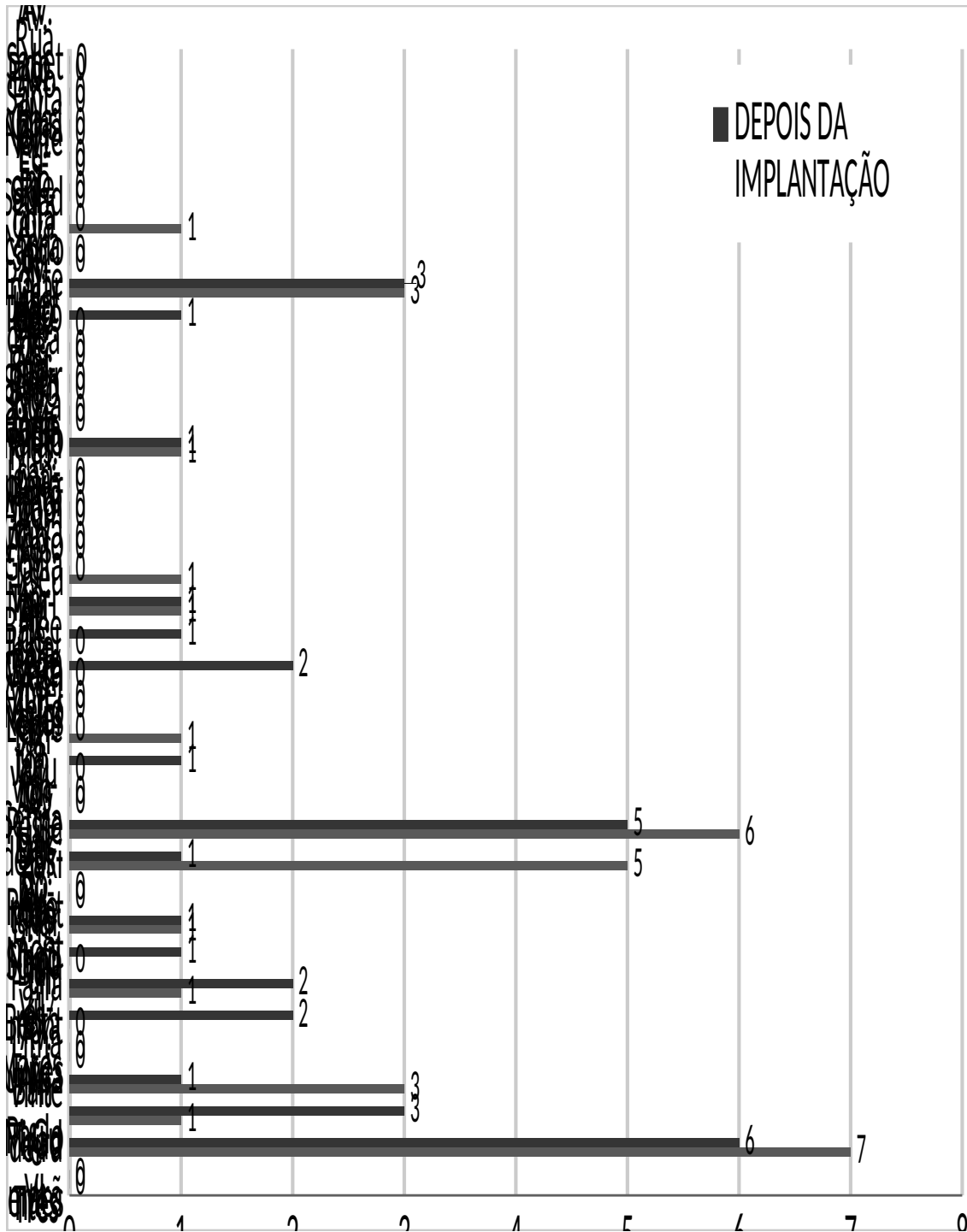
Gráfico 26
Sinistros Não Fatais por via



Fonte: INFOSIGA/Detrans-SP

1º Relatório consolidado - Faixa Azul

Gráfico 27
Variação dos sinistros Fatais por via



Fonte: INFOSIGA/Detran-SP



Em 22 das 36 Faixas Azuis analisadas, houve o decréscimo do número de sinistros não fatais na comparação entre os períodos antes e após a implantação. Em 9 delas houve aumento do número de sinistros e em 5, os números se mantiveram iguais.

Cabe destacar que, esse comportamento ocorreu em período em que a cidade como um todo, apresentava um viés de alta para os sinistros envolvendo motocicletas.

Em geral, a quantidade de sinistros fatais se manteve estável, mas apresentou redução em algumas vias bastante significativas, como a Av. Jacu Pêssego, Av. dos Bandeirantes e Av. do Estado.



13 Pesquisa de opinião

Conforme art. 2º, inc. V da Portaria SENATRAN n.º 217/2025 temos:

“V- Pesquisas de opinião, com as impressões dos usuários da via e do entorno, realizadas, ao menos, no início e no final do período experimental da Faixa Azul.”

A CET realizou diversas pesquisas de opinião, com a finalidade de conhecer o grau de satisfação e entendimento da Faixa Azul dos usuários da via, na qualidade de motociclista, condutor dos demais veículos e pedestre.

A pesquisa foi realizada utilizando formulários *on-line* e entrevistas em campo, com motociclistas, motoristas e pedestres e proporcionou traçar um perfil dos usuários das vias contempladas com a sinalização do projeto Faixa Azul.

A Tabela 18, apresenta os locais e períodos onde foram realizadas as pesquisas:

Tabela 18
Local e período pesquisado

LOCAL	PERÍODO	Entrevistados		
		Motociclista	Motorista	Pedestre
Av. 23 de Maio	2022	1982	95	-----
Av. dos Bandeirantes	2022 e 1º semestre 2024	831	866	-----
Av. Sumaré	2º semestre 2024	416	442	405
Av. das Nações Unidas	1º semestre 2025	406	421	111
Total	---	3635	1824	516

13.1. Pesquisa de opinião motociclista

Para os motociclistas foram feitas pesquisas onde destacamos os principais aspectos abordados, apresentados Tabela 19:

- avaliação da sinalização;
- preferência de utilização da Faixa Azul;
- melhora do convívio entre motociclista e motorista em geral;
- nível de satisfação.

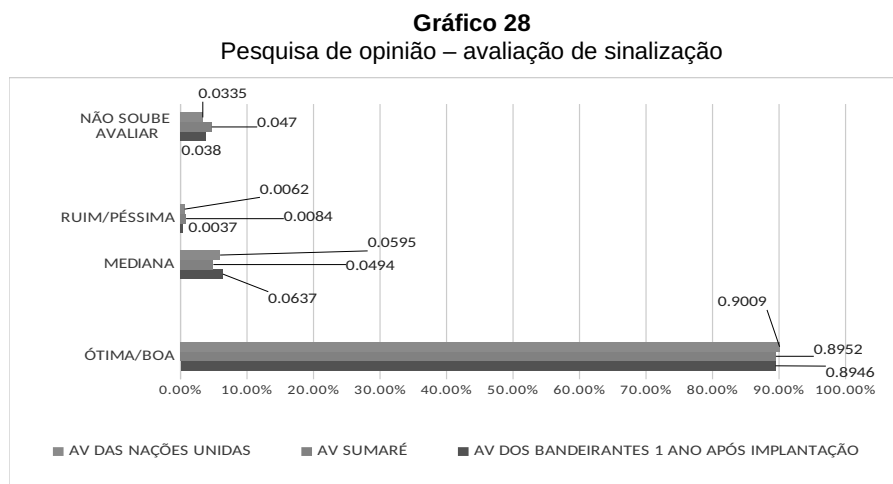


Tabela 19
Pesquisa de opinião motociclistas

MOTOCICLISTAS															
AVALIAÇÃO DAS PLACAS DE SINALIZAÇÃO				PREFERE UTILIZAR A FAIXA AZUL EM RELAÇÃO AS OUTRAS FAIXAS?				ACREDITA QUE MELHOROU O CONVÍVIO NA VIA?			CONSIDERA SER UM PROJETO BENÉFICO?				
	PLACAS SATISFATORIA	PLACAS NÃO SATISFATORIA	NÃO SOUBE AVALIAR	SIM	NÃO	INDIFERENTE	NÃO SOUBE AVALIAR	SIM	NÃO	NÃO SOUBE AVALIAR	SIM	NÃO	NÃO SOUBE AVALIAR		
AV 23 DE MAIO	88,44%	5,17%	6,39%	96,71%	1,29%	1,68%	0,32%	93,68%	2,97%	3,35%	96,30%	2,00%	1,70%		
AV DOS BANDEIRANTES APOS A IMPLANTAÇÃO	86,70%	8,37%	4,93%	97,54%	0,99%	0,99%	0,49%	98,03%	1,23%	0,74%	98,73%	0,25%	1,01%		
COMO AVALIA TODA A SINALIZAÇÃO RELACIONADA A FAIXA AZUL?				PREFERE UTILIZAR A FAIXA AZUL EM RELAÇÃO AS OUTRAS FAIXAS?				ACREDITA QUE MELHOROU O CONVÍVIO NA VIA			QUAL NÍVEL DE SATISFAÇÃO EM RELAÇÃO A FAIXA AZUL?				
	ÓTIMA/BOA	MEDIANA	RUI/M/PÉSSIMA	NÃO SOUBE AVALIAR	SIM	NÃO	INDIFERENTE	NÃO SOUBE AVALIAR	SIM	NÃO	NÃO SOUBE AVALIAR	MUITO SATISFEITO/SATISFEITO	REGULAR	NÃO SATISFEITO	NÃO SOUBE AVALIAR
AV DOS BANDEIRANTES 1 ANO APÓS IMPLANTAÇÃO	89,46%	6,37%	0,37%	3,80%	97,58%	0,97%	0,97%	0,48%	98,07%	1,93%	0,00%	99,03%	0,97%	0,00%	0,00%
AV SUMARÉ	89,52%	4,94%	0,84%	4,70%	95,68%	2,16%	1,68%	0,48%	96,40%	3,60%	0,00%	96,16%	2,40%	0,96%	0,48%
AV DAS NAÇÕES UNIDAS	90,09%	5,95%	0,62%	3,35%	97,02%	1,74%	0,25%	0,99%	96,52%	3,48%	0,00%	97,29%	2,71%	0,00%	0,00%

13.1.1. Avaliação da sinalização

O Gráfico 28, apresenta os resultados obtidos por local.

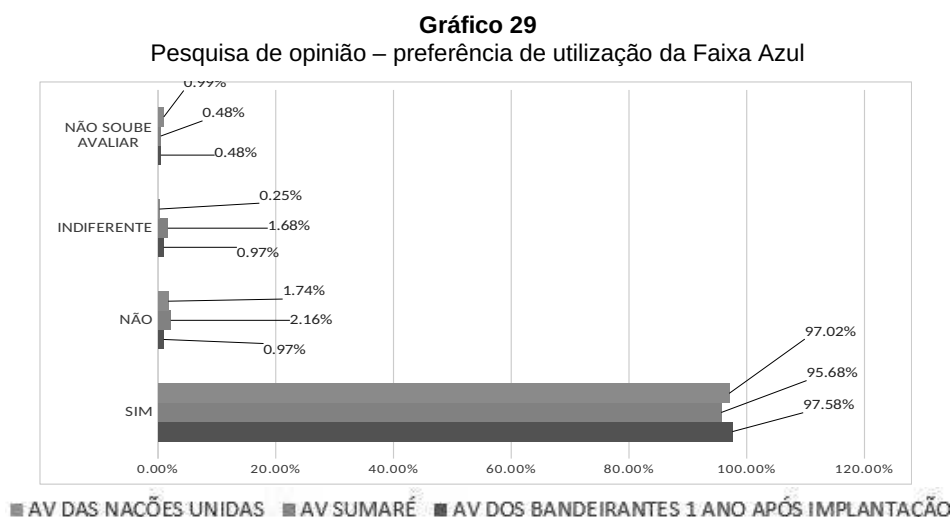


Fonte: CET

Em relação a avaliação da sinalização, na média temos que, 89,69% dos motociclistas avaliam como ótima/boa a sinalização da Faixa Azul.

13.1.2. Preferência de utilização da Faixa Azul

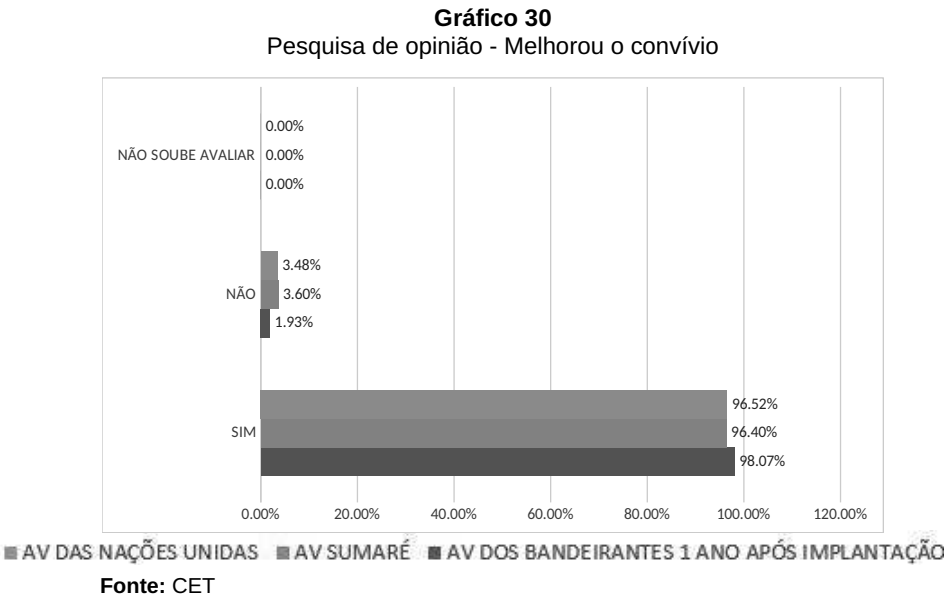
O Gráfico 29, apresenta os resultados obtidos por local.



Em relação a preferência de utilização da faixa azul, na média temos que 96,80% dos motociclistas, preferem circular na Faixa Azul.

13.1.3. Melhora do convívio

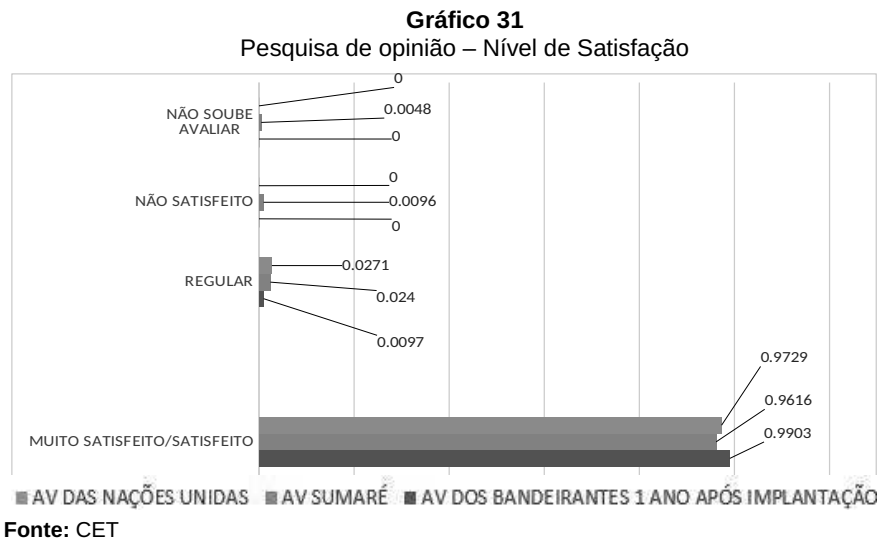
O Gráfico 30, apresenta os resultados obtidos por local.



Em relação ao convívio da faixa azul, na média temos que 97,00% dos motociclistas consideram que o convívio melhorou.

13.1.4. Nível de satisfação

O Gráfico 31, apresenta os resultados obtidos pelo nível de satisfação.



Em relação ao nível de satisfação da faixa azul, na média temos que, 97,49% dos motociclistas estão muito satisfeitos ou satisfeitos.



13.2. Pesquisa de opinião dos motoristas dos demais veículos

Para os demais motoristas foram feitas pesquisas onde destacamos os principais aspectos abordados, apresentados na Tabela 20:

- avaliação da sinalização;
- preferência de utilização da Faixa Azul;
- melhora do convívio entre motociclista e motorista em geral
- nível de satisfação.

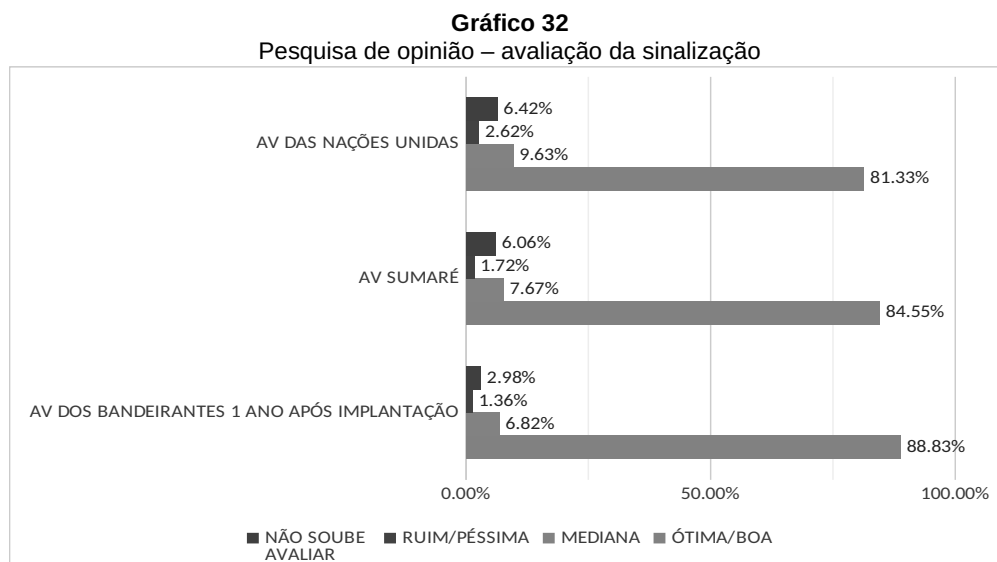
MOTORISTAS DOS DEMAIS VEICULOS															
	AVALIAÇÃO DAS PLACAS DE SINALIZAÇÃO			PREFERE UTILIZAR A FAIXA AZUL EM RELAÇÃO AS OUTRAS FAIXAS?				ACREDITA QUE MELHOROU O CONVÍVIO NA VIA?			CONSIDERA SER UM PROJETO BENEFÍCIO?				
	PLACAS SATISFATORIA	PLACAS NÃO SATISFATORIA	NÃO SOUBE AVALIAR	SIM	NÃO	INDIFERENTE	NÃO SOUBE AVALIAR	SIM	NÃO	NÃO SOUBE AVALIAR	SIM	NÃO	NÃO SOUBE AVALIAR		
AV 23 DE MAIO	NÃO FOI AVALIADO			NÃO SE APLICA				70,27%	21,62%	8,11%	73,40%	5,32%	21,28%		
AV DOS BANDEIRANTES APÓS A IMPLANTAÇÃO	NÃO FOI AVALIADO			NÃO SE APLICA							93,49%	5,35%	1,16%		
	COMO AVALIA TODA A SINALIZAÇÃO RELACIONADA A FAIXA AZUL?				PREFERE UTILIZAR A FAIXA AZUL EM RELAÇÃO AS OUTRAS FAIXAS?				ACREDITA QUE MELHOROU O CONVÍVIO NA VIA			QUAL NÍVEL DE SATISFAÇÃO EM RELAÇÃO A FAIXA AZUL?			
	ÓTIMA/BOA	MEDIANA	RUIM/PÉSSIMA	NÃO SOUBE AVALIAR	SIM	NÃO	INDIFERENTE	NÃO SOUBE AVALIAR	SIM	NÃO	NÃO SOUBE AVALIAR	MUITO SATISFEITO/SATISFEITO	REGULAR	NÃO SATISFEITO	NÃO SOUBE AVALIAR
AV DOS BANDEIRANTES 1 ANO APÓS IMPLANTAÇÃO	88,83%	6,82%	1,36%	2,98%	NÃO SE APLICA				92,58%	7,42%	0,00%	89,79%	8,08%	0,71%	1,43%
AV SUMARÉ	84,55%	7,67%	1,72%	6,06%	NÃO SE APLICA				88,05%	11,95%	0,00%	83,37%	11,85%	2,28%	2,51%
AV DAS NAÇÕES UNIDAS	81,33%	9,63%	2,62%	6,42%	NÃO SE APLICA				88,10%	11,90%	0,00%	87,68%	9,95%	1,42%	0,95%

Tabela 20



13.2.1. Avaliação da sinalização

O Gráfico 32, apresenta os resultados obtidos por via pesquisada.

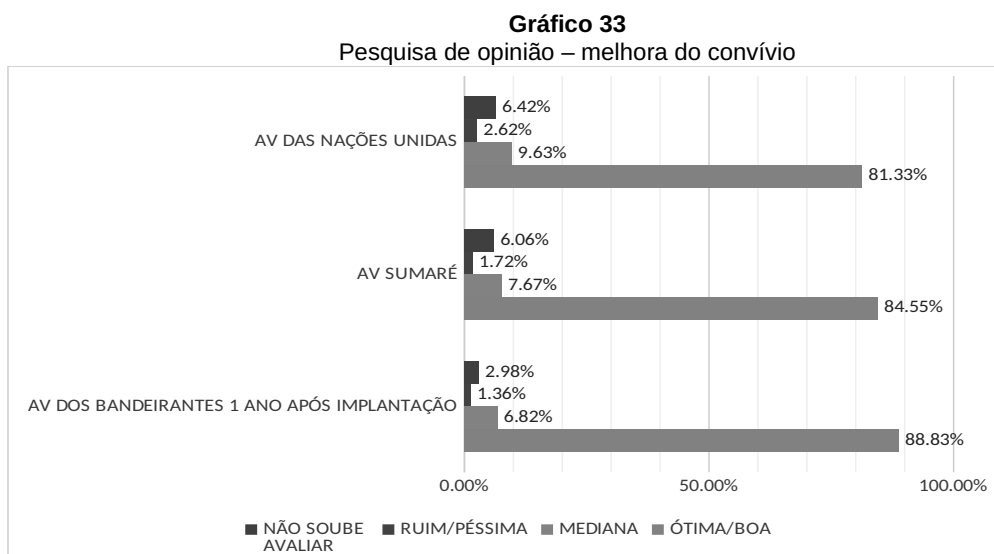


Fonte: CET

Em relação a avaliação da sinalização da Faixa Azul, na média temos que, 84,90% dos motoristas avaliam a sinalização da Faixa Azul como ótima ou boa.

13.2.2. Melhora do convívio

O Gráfico 33, apresenta os resultados obtidos por via pesquisada.



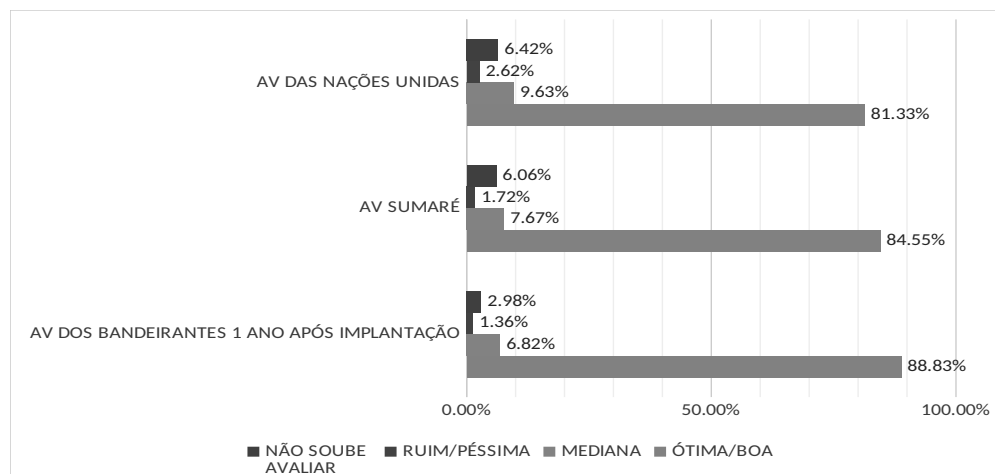
Fonte: CET

Em relação a avaliação do convívio com a faixa azul, na média temos que, 89,58% dos motoristas consideram o convívio como ótimo/bom.

13.2.3. Nível de satisfação

O Gráfico 34, apresenta os resultados obtidos pela avalia

Gráfico 34
Pesquisa de opinião – nível de satisfação



Fonte: CET

Em relação ao nível de satisfação da faixa azul, na média temos que 86,95% dos motociclistas indicaram nível de satisfação ótimo/bom.

13.3. Pesquisa de opinião pedestres

Para os pedestres foram feitas pesquisas onde destacamos os principais aspectos abordados, apresentados Tabela 21:

- acredita que ficou melhor para atravessar a via;
- avaliação da sinalização da Faixa Azul;
- nível de satisfação;

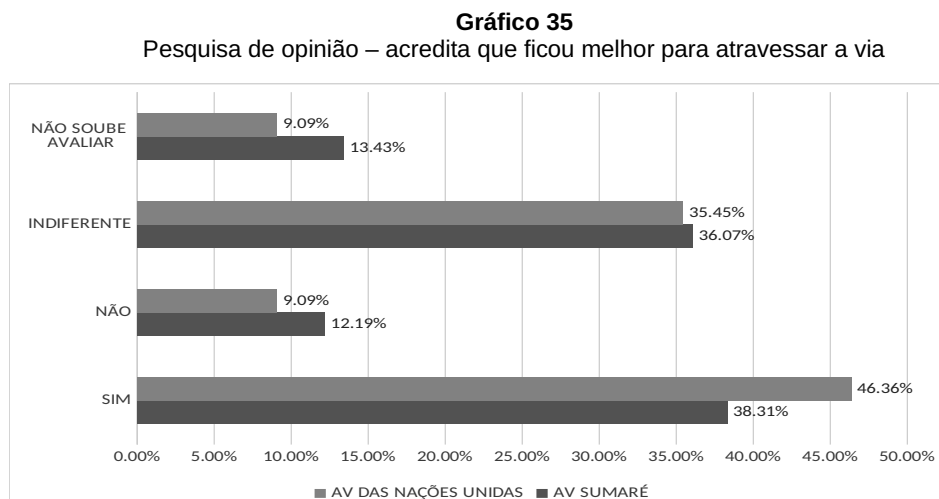
PEDESTRES														
	PERCEBEU A EXISTÊNCIA DA FAIXA AZUL?		ACREDITA QUE COM A FAIXA AZUL FICOU MELHOR PARA ATRAVESSAR A VIA?				COMO AVALIA TODA SINALIZAÇÃO RELACIONADA A FAIXA AZUL?				QUAL O NÍVEL DE SATISFAÇÃO COM RELAÇÃO A FAIXA AZUL?			
	SIM	NÃO	SIM	NÃO	INDIFERENTE	NÃO SOUBE AVALIAR	ÓTIMA/BOA	MEDIANA	RUIM/PÉSSIMA	NÃO SOUBE AVALIAR	MUITO SATISFEITO/SATISFEITO	REGULAR	NÃO SATISFEITO	NÃO SOUBE AVALIAR
AV 23 DE MAIO	NÃO FOI AVALIADO													
AV DOS BANDEIRANTES LOGO APÓS A IMPLANTAÇÃO														
AV DOS BANDEIRANTES 1 ANO APÓS IMPLANTAÇÃO														
AV SUMARÉ	81,64%	18,36%	38,31%	12,19%	36,07%	13,43%	68,97%	11,58%	5,91%	13,55%	72,93%	12,28%	1,75%	13,03%
AV DAS NAÇÕES UNIDAS	65,77%	34,23%	46,36%	9,09%	35,45%	9,09%	53,71%	16,59%	7,86%	21,83%	80,00%	5,45%	2,73%	11,82%

Tabela 21



13.3.1. Acredita que ficou melhor para atravessar a via

O Gráfico 35, apresenta os resultados obtidos por via.

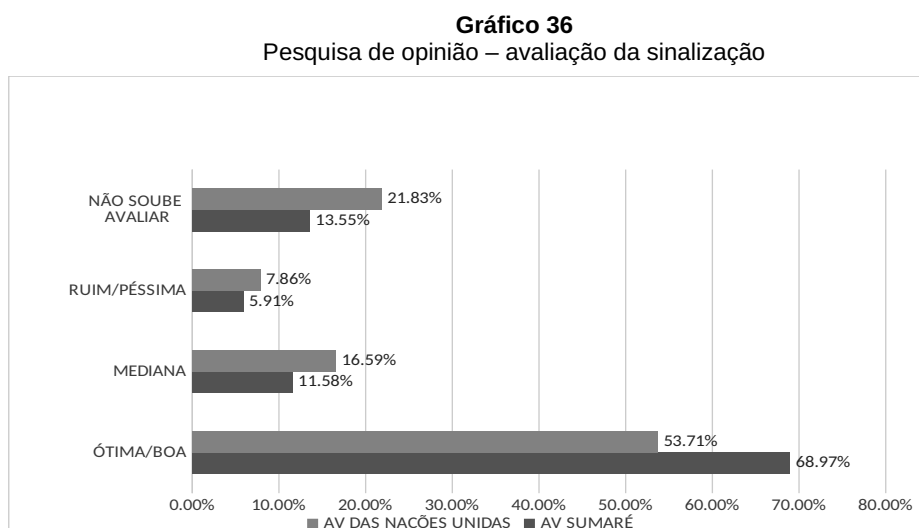


Fonte: CET

Em relação a melhora para atravessar a via com Faixa Azul, na média temos que 42,34% dos pedestres que melhorou para atravessar a via.

13.3.2. Avaliação da sinalização

O Gráfico 36, apresenta os resultados obtidos pela avaliação

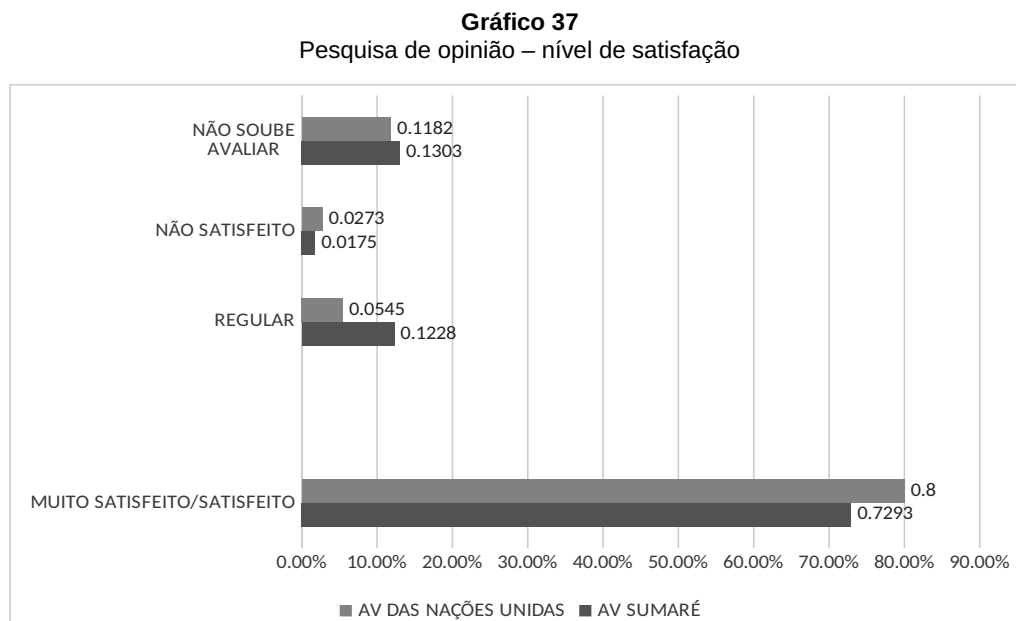


Fonte: CET

Em relação a sinalização da Faixa Azul, na média temos que 61,34% dos pedestres avaliam como ótima/boa a sinalização.

13.3.3. Nível de satisfação

O Gráfico 37, apresenta os resultados obtidos por tipo de via.



Fonte: CET

Em relação ao nível de satisfação, na média temos que 76,47% dos pedestres estão muito satisfeitos/satisfeitos com a Faixa Azul.



14 Resumo – Destaques

O art. 3º da Portaria 217/20225, dispõe que:

“Parágrafo único. Os relatórios devem conter uma avaliação sintética dos dados obtidos com o estudo, indicando os resultados alcançados, recomendações técnicas e parâmetros que visem aprimorar o uso da sinalização.”

A seguir, apresentamos os principais resultados, obtidos nos parâmetros avaliados dos projetos experimentais de Faixa Azul.

- Volume Diário Médio de Motos = 596.613:
Destacamos que este número se refere ao movimento médio de motocicletas nas vias monitoradas e não deve ser comparado ao número de viagens apresentado na Pesquisa Origem e Destino, item 6.1 (621.591).
- Velocidade média da motocicleta na Faixa Azul = 49,5 km/h
- Velocidade média da motocicleta nas demais faixas = 50,6 km/h
- Índice geral de uso da Faixa Azul pelo motociclista = 83,1%
- Lentidão média pico manhã (1) = 11,3 km
- Lentidão média pico tarde (1) = 13,4 km
- Sinistros:
Redução de mais de 20% no total de sinistros com vítimas envolvendo motocicletas na comparação entre períodos iguais antes e após implantação da Faixa Azul.
(1) Conjunto de 16 vias, ver item 11.

14.1 Relativos à mobilidade geral do município

Com relação à mobilidade geral, importantes informações são apresentadas na Pesquisa Origem e Destino do Metrô, realizada em 2023, com indicativos de acréscimo nas viagens dos modos motocicletas, táxis/veículos por aplicativos e transportes escolares e quedas dos demais modos motorizados.



Os dados referentes à frota veicular, fonte Ministério dos Transportes/SENATRAN, também apontam acréscimos de todos os veículos, principalmente motocicletas, que tiveram aumento de 49,5%, no período de 2016 a 2024.

Estas duas fontes evidenciam o modo motocicleta como destaque, entre os demais.

14.2 Relativos a VDM

As pesquisas de monitoramento de contagens realizadas nas vias com Faixa Azul, apontaram acréscimo médio de 7,9% nos volumes de motos, de 552.706 para 596.613, e na participação deste modal em relação aos demais, de 20,5% para 22,3%.

É possível afirmar que a Faixa azul atraiu maior quantidade de motos em 26 vias; dentre as 36 vias pesquisadas, com 13,3% de acréscimo no VDM de motos.

Em alguns dos principais eixos arteriais de ligação, a participação da motocicleta na composição modal, supera os 30%. Destacam-se aí todo o eixo Norte Sul, composto pelas avenidas Santos Dumont / Tiradentes/Prestes Maia / 23 de Maio / Rubem Berta / Moreira Guimarães / Washington Luís / Interlagos / Senador Teotônio Vilela, além da Av. do Estado, que exercem grande importância nos deslocamentos da cidade.

14.3 Relativos à velocidade

Com relação às velocidades, foi apurado que 36% das vias monitoradas (13 das 36), apresentaram velocidades médias acima da regulamentada. Já as velocidades operacionais (V85), ultrapassaram as regulamentadas em 75% das vias (27 das 36).

Na apuração do desvio padrão, a variação em torno da velocidade média apontou homogeneidade nas amostras.



Visando mitigar as velocidades praticadas, aproximando-as das velocidades regulamentadas, a CET tem adotado uma série de medidas para ajudar na segurança dos motociclistas, como:

- comboios de agentes da CET, percorrendo em dupla pela Faixa Azul, dentro dos limites de velocidade, para forçar o cumprimento dos limites de velocidade;
- incremento da sinalização com a instalação de placas de regulamentação de velocidade, sinalização de solo;
- aumento da quantidade de painéis móveis de mensagens variáveis;
- além de ações educativas, entre outras.

14.4 Relativos a sinistros

Em relação aos sinistros envolvendo motocicletas, o que se observa a partir da comparação entre os dados de sinistros ocorridos antes da implantação da Faixa Azul, com os ocorridos depois, é que houve uma queda no total de sinistros com vítimas, da ordem de 20%, conforme disposto no item 12.4, deste relatório e que os sinistros fatais, se mantiveram estáveis, item 12.6, mesmo com a tendência forte de alta apresentada na cidade no mesmo período, um aumento de 55,5%, item 6.4.

Outro aspecto importante, é que na análise dos sinistros ocorridos em trechos de implantação de Faixa Azul, foram identificados sinistros fatais com grande incidência na madrugada e domingos, momentos em que a cidade tem seu fluxo de trânsito muito reduzido e onde outros fatores, como fadiga, uso de álcool e velocidades inadequadas entram em cena, contribuindo para a sinistralidade, sem que haja relação com a organização do espaço proposta pela Faixa Azul.

A Tabela 16, aponta que, dos 29 sinistros fatais cujo horário de ocorrência pôde ser identificado, 14 sinistros fatais ocorreram entre a noite e a madrugada e 11 sinistros ocorreram aos sábados e domingos que permanecem em destaque em números de sinistros fatais, mesmo com volumes significativamente menores de motocicletas em circulação na cidade.



As madrugadas são, reconhecidamente, momentos de trânsito livre, de maior possibilidade de desenvolvimento de velocidades inadequadas e também de maior consumo de bebidas alcóolicas

A análise dos sinistros também indica a necessidade de especial atenção com trechos onde possam ocorrer travessias inesperadas, que devem ser tratados para bloquear os caminhos perigosos e prover travessias seguras.

Os atropelamentos não fatais ocorreram uma redução significativa de 36,0% (61 para 39).

Dentre as 36 (trinta e seis) Faixas Azuis analisadas, em 22 (vinte e duas) foi contabilizado o decréscimo da ocorrência de sinistros não fatais na comparação entre os períodos antes e após a implantação. Em 9 (nove) delas houve aumento do número de sinistros e em 5 (cinco), os números permaneceram iguais.

Em geral, a quantidade de sinistros fatais se manteve estável, mas apresentou redução em algumas vias bastante significativas, como a Av. Jacu Pêssego, Av. dos Bandeirantes e Av. do Estado.

De maneira geral o projeto é avaliado como positivo, face aos resultados apresentados.

14.5 Relativos à pesquisa de opinião

Conforme demonstrado através de pesquisas realizadas com usuários da Faixa Azul, sejam eles motociclistas, demais motoristas e pedestres, o projeto tem boa aceitação junto à população.

Dos motociclistas entrevistados, 96,8% (item 13.1.2) preferem utilizar a Faixa Azul em relação às outras faixas, enquanto estão transitando nas vias contempladas com essa sinalização.



No âmbito das relações entre motociclistas e motoristas que concorrem ao mesmo espaço viário no mesmo tempo, através das respostas obtidas e analisando os dois grupos em conjunto, 93,29% (média dos itens 13.1.3 e 13.2.2) acreditam que o convívio entre os tipos de veículos melhorou após a implantação da sinalização da Faixa Azul.

Dentro desse resultado, pode-se observar que essa segregação de espaço para a motocicleta, mesmo que não obrigatória, está auxiliando num convívio melhor entre os usuários da via. Consequentemente, onde há mais respeito, menor a probabilidade de ocorrer sinistros de trânsito.

Em relação ao nível de satisfação dos entrevistados, quando separados por tipos de usuários da via, 97,49% dos motociclistas entrevistados, 86,95% dos motoristas dos demais veículos e 76,47% dos pedestres, avaliaram como muito satisfeitos e satisfeitos com o projeto da Faixa Azul.

A partir das entrevistas realizadas com os pedestres que atravessam em vias que possui a sinalização da Faixa Azul, verificamos que 42,34% acreditam que com a Faixa Azul, ficou melhor para atravessar a via e 61,34% avaliaram a sinalização da Faixa Azul como “Boa/Ótima”.

Sendo o trânsito um espaço de interação e convivência presente na vida das pessoas, onde busca-se organizar, melhorar o convívio e diminuir os conflitos e principalmente os sinistros de trânsito através de novas sinalizações, a implantação da Faixa Azul, é vista de forma satisfatória pelos usuários das vias onde foram realizadas as pesquisas, tanto pelos motociclistas, motoristas dos demais veículos e pedestres, trazendo como consequência, aspectos de melhoria na mobilidade urbana.

14.6 Outros destaques

Como uma das características positivas, trouxe ordenamento ao trânsito e consequente melhoria e ampliação da distância de visibilidade para mudanças de faixa, lembrando



que o trânsito de motocicletas entre veículos já era prática comum na cidade, com dificuldade de intervisualização provocada pelo desalinhamento dos veículos. Também houve diminuição do constante acionamento de buzinas, utilizado pelos motociclistas em vias sem a Faixa Azul, para alertar de sua aproximação, reduzindo o ruído urbano.

A circulação pela Faixa Azul, também contribui para uma condição de trabalho menos estressante para o motociclista, que não tem mais a necessidade de condução mais agressiva e atitudes como ultrapassagens forçadas para poder percolar entre os demais veículos, contribuindo também para a redução de sinistros.

Motociclistas relatam um aumento da sensação de pertencimento ou de respeito, por terem recebido um lugar definido e visível no viário.

O projeto Faixa Azul permite tornar a circulação de motocicletas previsível para os condutores de veículos, que podem agora, pela aplicação de boas práticas como o uso da seta e a busca ativa pelo motociclista nos espelhos antes de mudar de faixa, somar esforços com os próprios motociclistas, compartilhando o espaço para construção de um ambiente viário mais seguro.

As lentidões médias do município, também apresentam acréscimos a cada ano, após a queda ocorrida no ano de 2020. Em 2024, foi registrada lentidão média na cidade de 438 km no pico da manhã e 729 km no pico da tarde. Nas vias com Faixa Azul, observa-se também acréscimo das lentidões, seguindo as tendências de toda a cidade.

Com relação ao uso da Faixa Azul, os valores obtidos em todas as vias são satisfatórios, com índice médio de 83,1%, indicando seu uso pela maioria das motocicletas.

Considerando os dados obtidos nesta avaliação, entendemos que a continuidade do projeto é fundamental para aprofundamento e aprimoramento do sistema de sinalização proposto, como sendo uma das medidas para enfrentamento do aumento de



sinistralidade envolvendo motocicletas, não só na cidade de São Paulo, mas como em todo o país.



15 CONCLUSÃO

São Paulo é a maior cidade do Brasil, com uma população de 11.904.961 habitantes em 2025, conforme dados do IBGE, distribuídos numa área de aproximadamente 1.521, 202 km², com mais de 21 mil km de sistema viário urbano.

Com tais dimensões, a cidade tem enfrentado problemas que também assolam o Brasil, como o crescimento acelerado da frota de motocicletas e de sua utilização como ferramenta de trabalho, e com isso, o aumento exponencial dos sinistros de trânsito com motociclistas, que além de óbitos, geram grandes números de sequelas permanentes e incapacitantes.

Estudo realizado pela *Fundación Mapfre*, em parceria com o Instituto Brasileiro de Segurança do Trânsito (IST), intitulado “Estudo sobre Hábitos e Comportamentos dos Motociclistas no Brasil”, indica que os motociclistas representam 52% das mortes no trânsito e 85% das que ficam com incapacidades permanentes desses tipos de sinistros.

Nos últimos anos (2016-2024), a **frota de veículos** do município apresentou um **crescimento de 20,9%**, enquanto a **frota de motocicletas saltou 49,7%**, conforme dados do Ministério dos Transportes.

Em associação a esse fenômeno do aumento da frota, a ocorrência da pandemia de Covid 19 e as mudanças provocadas nos hábitos de consumo da população, com intensificação das compras “*on line*” e consequentemente das entregas e o aumento dos serviços de “*delivery*” no setor de alimentação, trouxe para as ruas milhares de jovens, muitos entre 18 e 29 anos, em busca de uma fonte de renda, obtida através dos aplicativos desenvolvidos para ocupar o novo e crescente filão de mercado⁽¹⁾.

Diante desse cenário, em meio à disputa pelo espaço viário e o som das buzinas em acionamento constante pelos motociclistas, motivados pela mistura de medo e a ousadia de enfrentar o chamado “corredor” entre filas de carros para ganhar tempo, fez-se urgente pensar numa ação de aplicação direta, replicável em larga escala, que pudesse iniciar a reversão desses dados, em prol da preservação da vida e da saúde



dos motociclistas e demais usuários das vias do município.

Sem propor quebras radicais da dinâmica da cidade e aproveitando a circulação de motocicletas que já acontecia espontânea, mas precariamente, entre a faixa da extrema esquerda e a primeira faixa adjacente à direita, no que sobrava do leito viário entre os veículos formando um corredor, **o projeto Faixa Azul** ofereceu um espaço a ser definido como **compartilhado**. O objetivo foi **organizar o espaço viário compartilhado entre automóveis e motocicletas, reduzindo conflitos e a gravidade dos sinistros**.

Portanto nesse projeto, buscou-se, a partir do compartilhamento de responsabilidade pela segurança entre projetistas, operadores e usuários, organizar a circulação viária, **tornando claras as interações entre os motociclistas e os demais usuários da via**, buscando reduzir sinistros e sua gravidade sem que as vítimas, tendo sempre em vista o estabelecido pelo CTB (Código de Transito Brasileiro), como ordem de priorização dos usuários da via – dos mais vulneráveis para os menos vulneráveis – e os conceitos do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito - PNATRANS.

Resultados alcançados

Após mais de três anos de monitoramento desde sua primeira implementação na Avenida Vinte e Três de Maio, os resultados demonstram os impactos positivos da Faixa Azul:

- **Redução superior a 20% nos sinistros com vítimas feridas** envolvendo motocicletas;
- **Estabilidade no número de acidentes fatais** nas vias com Faixa Azul, contrastando com um aumento de 12% nos sinistros com feridos e de 55% nos sinistros fatais no restante da cidade;
- **Mais de 80% de adesão dos motociclistas**, utilizando preferencialmente a Faixa Azul;



- **Ampla aprovação popular**, com feedback positivo de motoristas, motociclistas e pedestres.

Além disso, dos sinistros fatais ocorridos em trechos de viário com Faixa Azul, **66% ocorreram fora dela, mesmo com mais de 80% das motocicletas circulando pela Faixa Azul** em média, como demonstrado.

A análise da descrição dos sinistros fatais, presente na Tabela 16, deste relatório, demonstra que, quase a totalidade deles ocorreu por problemas que precisam sim ser tratados, mas que não se relacionam à dinâmica proposta pela Faixa Azul.

Falta de habilitação, travessias de pessoas em situação de moradia precária em locais inadequados, problemas de saúde com desmaios, falta de habilidade e treinamento na condução da moto, disputas ou “rachas”, violência pública e outros, são assuntos a serem enfrentados pela municipalidade, mas com ferramentas complementares à Faixa Azul, não podendo descaracterizar as vantagens trazidas pela ordenação do espaço viário.

A **grande aceitação pública**, com **índices de utilização pelos motociclistas sempre acima de 80%** e a **visão positiva** que **motoristas, motociclistas e pedestres** demonstraram nas pesquisas de opinião, são evidência de que a medida cumpre um papel essencial no enfrentamento das consequências da crescente participação das motocicletas na mobilidade urbana.

Benefícios adicionais

O projeto também trouxe melhorias qualitativas na mobilidade urbana, como:

- a. **Redução da tensão**: antes traduzida através do uso intenso de buzinas e agora silenciado na Faixa Azul.
- b. **Aumento da intervisibilidade entre motoristas e motociclistas** e a consequente maior previsibilidade de deslocamentos são também fatores que contribuem para a



segurança de todos na via.

- c. **sensação de pertencimento relatada pelos motociclistas**, o que fortalece a percepção de respeito e integração no viário.

Desafios e Medidas Complementares

Reconhecendo os desafios remanescentes, a Prefeitura está adotando medidas complementares para potencializar os resultados, agindo nos pontos em que o projeto pode e deve ser melhorado, conforme descrito a seguir:

- a) Já foi desenvolvido **projeto de reforço da sinalização de regulamentação de velocidade**, com a implantação de legendas de solo com a indicação dos valores máximos permitidos;
- b) Está sendo promovido um **acréscimo de sinalização vertical educativa**, que destaca ações essenciais como o uso da seta na mudança de faixa e a importância de ter atenção aos veículos em mudança de faixa;
- c) Para o melhor controle da velocidade, fator fundamental para a segurança viária, está em análise pela equipe técnica, **o remanejamento e reconfiguração dos radares existentes na cidade, para que possibilitem ampliar a área de fiscalização existente sobre as motocicletas**, garantindo maior cumprimento dos limites regulamentados;
- d) Para **redução de atropelamentos**, que tem ocorrido principalmente com pessoas em moradia precária no entorno do viário, a prefeitura está agindo para **promover a proteção social dessa população**, removendo-a de situações de risco extremo;
- e) Está sendo realizada **avaliação minuciosa de trechos críticos**, com maior concentração de sinistros, para correções pontuais e eficazes;



Consolidação como Política Pública

Com tais ações, consolida-se a Faixa Azul não apenas como um projeto experimental bem-sucedido, mas como política pública consistente, de impacto direto na segurança, e na qualidade da vida urbana.

A combinação de **resultados já alcançados, alta aprovação popular e perspectiva de aperfeiçoamento contínuo**, confirma que o projeto é uma das ferramentas mais promissoras, para enfrentar a sinistralidade envolvendo motocicletas em São Paulo — podendo, inclusive, servir de referência para outras cidades do país.

Assim, com base nos dados obtidos e nas melhorias em implementação, avaliamos que a continuidade e expansão da Faixa Azul são fundamentais para consolidar um modelo de mobilidade mais seguro, humano e sustentável para nossa cidade e para o Brasil.



- 1- Teixeira et al. (UFOP) - Motofretismo/delivery pós-pandemia – 2023 – Brasil; Santos (IFPB) - Vendas de motos antes/durante/após – 2025 – Brasil; Gosling et al. - Delivery de alimentos – 2024 – Brasil; Atique et al. (ScienceDirect) - Boom entregas por motocicleta – 2024 - Brasil/Internacional; Wada et al. (Frontiers in Psychology) - Motociclistas e isolamento social - 2023 Japão; Barbosa et al. - Comportamento de risco delivery - 2025 – Brasil; EASTS Proceedings Study - Modal shift na pandemia2021 - Ásia/Global).



Apêndice I Frente

CET															INFORMAÇÕES DE ACIDENTES DE TRÂNSITO - IAT										Nº IAT									
LOCALIZAÇÃO																																		
LOCAL																																		
Nº DE PISTAS		SENTIDO		EXPRESSA ☐		LOCAL ☐		ÚNICA ☐		GET		DEC		DATA		HORA																		
CLASSIFICAÇÃO																																		
COLISÃO FRONTAL ☐				COLISÃO TRASEIRA ☐				COLISÃO LATERAL ☐				COL. TRANSVERSAL ☐				CHOQUE CONTRA: ☐				QUEDA ☐														
CAPOTAMENTO ☐				TOMBAMENTO ☐				ENGAVETAMENTO ☐				ATROPELAMENTO ☐				ATROP. DE ANIMAL: ☐																		
VEÍCULOS ENVOLVIDOS																																		
VEÍCULO		AUTO		VAN		UTILITÁRIO		MOTO		ÔNIBUS		CAMINHÃO		CARRETA		BICICLETA		EVADIU? ☐		Nº DE OCUP		MARCA / MODELO		PLACA		MUNICÍPIO		UF						
A																																		
B																																		
C																																		
VEÍCULO		PARTES AMASSADAS				DANO				PARTES AMASSADAS				DANO				PARTES AMASSADAS				DANO												
						PEQUENO ☐								PEQUENO ☐								PEQUENO ☐												
						MÉDIO ☐								MÉDIO ☐								MÉDIO ☐												
						GRANDE ☐								GRANDE ☐								GRANDE ☐												
PESSOAS ENVOLVIDAS																																		
ENVOLVIDO Nº		VEÍCULO		TIPO DE USUÁRIO		FERIMENTO		SEXO		IDADE		POSICÃO NO VEÍC		CINTO / CAPACETE		AR BAG																		
				COND. PASS. PED. S/I		NEQUIM. LEVE GRAVE FATAL S/I		MASC. FEM. S/I		(ANO) S/I		FRENTE. ATRAS. S/I		USAR. NÃO USAR. S/I		ABRIR. NÃO TIRAR. S/I																		
1																																		
2																																		
3																																		
4																																		
5																																		
VÍTIMAS LEVADAS AO HOSPITAL _____ PELO: RESGATE ☐ PM ☐ _____ S/I ☐																																		
PROVÁVEIS FATORES CONTRIBUINTES																																		
DA VIA / MEIO AMBIENTE		PED		VEÍC		VEÍC		HUMANOS (*)		PED		VEÍC		VEÍC		HUMANOS (*)		PED		VEÍC		VEÍC												
SEMAFORO COM DEFEITO								APARENTAVA ALCOOLIZADO								PARTICIPAVA DE RACHA																		
PLACA ENCOBERTA								EXCEDIA A VELOCIDADE								DISTRACÃO INTERNA																		
PLACA MAL POSICIONADA								MUDOU DE FAIXA SEM SINALIZAR								DISTRACÃO EXTERNA																		
PINTURA NO SOLO APAGADA								TRANSITAVA NA CONTRAMÃO								SONOLENCIA / CANSAÇÃO																		
ILUMINAÇÃO DEFICIENTE								FAZIA CONVERSÃO PROIBIDA								IMPERÍCIA / IMPRUDÊNCIA																		
CURVA AGENTUADA								FAZIA RETORNO PROIBIDO								CRUZOU VIA FORA DA FAIXA																		
PISTA EM FORTE DECLIVE								DESRESPEITOU O VERMELHO								ANDAVA NA PISTA																		
PISTA MOLHADA								NÃO PAROU PARA PREFERENCIAL								TRANSITAVA NA CALÇADA																		
OBRA NA PISTA								ESTAVA COLADO VEÍCULO DA FRENTE								VEICULARES																		
CALÇADA/PISTA ESBURACADA								FREIOU BRUSCAMENTE								PNEU FUROU / ESTOUROU																		
FAIXA DE PEDESTRE INEXISTENTE								PAROU/ESTAC. EM LOCAL PROIBIDO								PNEUS CARREGADOS																		
CALÇADA INEXISTENTE								MOTO NÃO GUARDOU DIST. LATERAL								PROBLEMA COM O FREIO																		
																FARÓIS DESREGULADOS																		
(*) FONTE DA INFORMAÇÃO: OCUPANTE DO VEÍCULO Nº _____ ATROPELADO ☐ PM ☐ RESGATE ☐ TESTEMUNHA ☐ CET ☐ _____																																		
AS INFORMAÇÕES QUE CONSTAM DESTA PLANILHA SÃO DE USO EXCLUSIVO PARA FINS DE ESTATÍSTICAS E ANÁLISE DE ACIDENTES DE TRÂNSITO.																																		
Mod. A-176 (02/09/03) - Relatório Formulário IAT (064559294) SEI 6010.2023/0094835-4 / pg. 2																																		



Apêndice I
Verso

CROQUI

LEGENDA:

☐ VEÍCULO 4 OU + RODAS

MOTO / BICICLETA

PEDESTRE

LOCAL DO ACIDENTE

OBS.: REPRESENTAR CADA VEÍCULO NA POSIÇÃO ANTERIOR AO ACIDENTE, NOMEÁ-LO COM UMA LETRA (A,B OU C) E INDICAR COM LINHA E SETA SUA PROVÁVEL TRAJETÓRIA ATÉ O LOCAL DO ACIDENTE. SE POSSÍVEL, INDICAR TAMBÉM A TRAJETÓRIA APÓS, DO LUGAR DA OCORRÊNCIA PARA A POSIÇÃO FINAL DO VEÍCULO.

DESCRIÇÃO DO ACIDENTE

A VIA CONGESTIONOU? ☐ SIM ☐ NÃO ☐ S/N ☐ EXTENSÃO _____ M DURAÇÃO _____ MIN TEMPO: BOM ☐ CHUVA ☐ S/N ☐

ELABORAÇÃO

NOME

CARGO

REG. CET

ÁREA

Mod. A-176 (02/09/05) V

1º Relatório consolidado - Faixa Azul

Relatório Consolidado - Faixa Azul (145789209) SEI 6010.2025/0003376-5 / pg. 116

Matéria DOCREC 1084/2025. Documento digitalizado e autenticado por DIEGO MARINETTO. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pid=692664>

Apêndice II
Modelo preenchido - verso

CROQUI

AEROPORTO

12345

AV 23 DE MAIO KM 3,6

R. TOMAS CARVALHAL

SANTANA

LEGENDA:

☒ VEÍCULO 4 OU + RODAS

☒ MOTO / BICICLETA

☒ PEDESTRE

☒ LOCAL DO ACIDENTE

OBS.: REPRESENTAR CADA VEÍCULO NA POSIÇÃO ANTERIOR AO ACIDENTE. NOMEÁ-LO COM UMA LETRA (A, B OU C) E INDICAR COM LINHA E SETA SUA PROVÁVEL TRAJETÓRIA ATÉ O LOCAL DO ACIDENTE. SE POSSÍVEL, INDICAR TAMBÉM A TRAJETÓRIA APÓS DO LUGAR DA OCORRÊNCIA PARA A POSIÇÃO FINAL DO VEÍCULO.

DESCRIÇÃO DO ACIDENTE

SEGUNDO OCUPANTE DO VEÍCULO (B) AO MUDAR DE FAIXA (FX 1 PARA MOTOFAIXA) NÃO SE ATEN-TOU AS MOTOCICLETAS QUE TRANSITAVAM POR ELA E ACABOU SOFRENDO COLISÃO VEÍCULO (A)

A HIA CONGESTIONOU? ☐ SIM ☒ NÃO ☐ S/I ☐ : EXTENSÃO _____ M DURAÇÃO _____ MIN TEMPO: BOM ☒ CHUVA ☐ S/I ☐

ELABORAÇÃO

NOME

CARGO

REG. CET

ÁREA

JOSÉ EDUARDO

AG. TRÂNSITO II

9376-9

DET. SU-2

Mod. A-176 (02/08/05) V.

Relatório Formulário IAT - sinistro de trânsito (004559472)

SEI 6020.2023/0094835-4 / pg. 5

1º Relatório consolidado - Faixa Azul

Relatório Consolidado - Faixa Azul (145789209) SEI 6010.2025/0003376-5 / pg. 118

Matéria DOCREC 1084/2025. Documento digitalizado e autenticado por DIEGO MARINETTO. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?piD=692664>



Milton Roberto Persoli
Presidência

Ivan Carvalho Moraes
Diretoria Adjunta de Planejamento e Projetos

Dawton Roberto Batista Gaia
Superintendência de Planejamento e Projetos

Antônio Carlos Vieira Abrantes
Alexandra Panontin Morgilli
Gerência de Segurança de Tráfego

Marcus Vinicius Barbosa Buelloni
Telma Maria G. P. Micheletto
Gerência de Planejamento da Mobilidade

Ana Maria Pacolo
Silvana Nicoletti P. Vizioli
Gerência da Universidade Corporativa



PREFEITURA DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA E TRANSPORTE ASSESSORIA JURÍDICA

Rua Boa Vista, 128 / 136 - Bairro Centro - São Paulo/SP
Telefone: (11) 3293-2700

PROCESSO 6010.2025/0003376-5

Encaminhamento SMT/AJ Nº 145918315

São Paulo, na data da assinatura digital

INTERESSADOS: Câmara Municipal de São Paulo/Vereador André Santos

ASSUNTO: Ofício SGP-23 nº 1484/2025 - Requerimento RDS nº 1440/2025. Solicitação de informações, conforme especifica, sobre a fiscalização das faixas azuis implantadas na cidade

PREF/CASACIVIL/ATL

Sra. Secretária,

Diante das informações e documentos fornecidos pela CETaos docs. 145673475, 145673624, 145673705, 145760157, 145779682, 145789209, os quais acolho, restituo os autos para prosseguimento.



Gilmar Pereira Miranda
Secretário(a) Executivo(a)
Em 12/11/2025, às 14:06.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **145918315** e o código CRC **50E2B9C1**.