

PARTICIPE!

**PLANO DE
SEGURANÇA
NO TRÂNSITO
FORTALEZA**



CONSULTA PÚBLICA



Fortaleza
PREFEITURA



VISÃO ZERO

NENHUMA MORTE OU FERIDO
GRAVE PELA VIOLÊNCIA NO
TRÂNSITO É ACETÁVEL



SUMÁRIO

01 INTRODUÇÃO

04 A SEGURANÇA NO
TRÂNSITO EM FORTALEZA

11 NENHUMA MORTE NO
TRÂNSITO É ACEITÁVEL

16 O TRÂNSITO QUE
QUEREMOS

18 GESTÃO DA SEGURANÇA
NO TRÂNSITO

24 USUÁRIOS SEGUROS

29 MOBILIDADE SUSTENTÁVEL
E VIAS SEGURAS

34 REDE DE ATENÇÃO À VÍTIMA

37 ACOMPANHAMENTO
DO PLANO

42 REFERÊNCIAS
BIBLIOGRÁFICAS

INTRODUÇÃO

Em todo mundo, são registradas 1,35 milhão de mortes por ano em decorrência de sinistros de trânsito, segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS). São quase 3.700 mortes por dia ou uma a cada 24 segundos. Esse problema de saúde pública, com causas multissetoriais, é ainda mais intenso em países com renda média e baixa, como o Brasil, que concentram 90% dessas fatalidades apesar de possuírem 60% da frota mundial de veículos motorizados. Além dos mortos, dezenas de milhões são feridos, muitos com sequelas permanentes. Essa estatística, coloca as lesões de trânsito como a oitava principal causa de morte no mundo, sendo a principal entre jovens de 5 a 29 anos.

Os impactos desse problema afetam diversas áreas como saúde, mobilidade, economia e comprometem a qualidade de vida das pessoas e o desenvolvimento dos países. Diante da gravidade da situação, em 2010, a Organização das Nações Unidas - ONU declarou os anos entre 2011 a 2020 como a Década de Ação pela Segurança no Trânsito. Nesse período, os países signatários, dentre eles o Brasil, se comprometeram em reduzir pela metade o número de mortes. Apesar dos esforços, as fatalidades apresentam tendência global de crescimento, tornando consideravelmente desafiador atingir a meta estabelecida. Segundo a OMS, entre 2013 e 2016, o número de mortes aumentou em 104 dos 175 países monitorados. Sem sucesso, no nível global, o compromisso de reduzir pela metade as mortes no trânsito foi adiado para 2030, conforme definido na meta 3.6 dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU. Foi proclamada ainda a Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2021-2030).

BOX: SEGURANÇA NO TRÂNSITO E OS OBJETIVOS DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

ODS 3: Assegurar uma vida saudável e promover o bem-estar para todos.

Meta 3.6: Até 2020, reduzir pela metade o número de mortos e feridos no trânsito em todo o mundo.



11 CIDADES E COMUNIDADES SUSTENTÁVEIS



ODS 11: Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis.

Meta 11.2: Até 2030 proporcionar acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preços acessíveis para todos, melhorando a segurança no trânsito.

DÉCADA DE AÇÃO PELA
SEGURANÇA NO TRÂNSITO

2021 - 2030



O Brasil está no grupo de países que conseguiram reduzir a quantidade no número de mortes no trânsito nos últimos anos, mas mesmo assim também não alcançará a meta estabelecida para a década. Em 2019, foram registradas 31.945 mortes no trânsito das vias brasileiras, segundo o ministério da saúde, ou uma taxa de mortalidade de 15,2 mortes por 100 mil habitantes. Essa estatística representa uma redução de 25,4% quando comparado com 2010, quando o mesmo ministério contabilizou 42.844 mortes. Nesse período, a quantidade de mortos ultrapassou 390 mil no trânsito do país. É como se a população do município de Caucaia, no Ceará, desaparecesse nesse período. É uma calamidade que mata mais que a dengue, que desastres aéreos e que guerras. Diante dessa realidade, é difícil encontrar, em nossa sociedade, alguém que não tenha sofrido, direta ou indiretamente, com o problema da falta de segurança no trânsito. Entretanto, ainda é uma questão que não detém a atenção de muitos, o que ajuda a explicar em parte a situação em que o país se encontra.

Algumas cidades brasileiras vêm alcançando resultados expressivos. Esse é o caso da cidade de Fortaleza que, entre 2010 e 2020, conseguiu reduzir em 47,1% o número de mortes no trânsito e em 51,7% a taxa de mortalidade. Enquanto que, em 2010, foram registradas 365 mortes e uma taxa de mortalidade de 14,9, em 2020, esses indicadores alcançaram os valores de 193 e 7,2 respectivamente, os menores desde 2001, quando a Prefeitura Municipal de Fortaleza iniciou o registro dessas informações. Tal feito é fruto de uma série de ações, que foram intensificadas e implementadas nos últimos anos, focadas na redução de mortos e feridos e na promoção da mobilidade sustentável e equidade no uso do espaço público. Essas ações são embasadas nas melhores práticas e direcionadas por dados e informações da problemática da segurança do trânsito na cidade, para combater os principais fatores de risco. Desde o início dessa transformação, até 2020, estima-se que 758 vidas foram salvas no trânsito de Fortaleza.

Apesar dos avanços consistentes dos últimos anos, as lesões no trânsito ainda representam um importante problema a ser enfrentado em Fortaleza, principalmente em relação aos motociclistas e pedestres, que são as principais vítimas dos sinistros de trânsito e representaram 44,2% e 40,8% das mortes respectivamente em 2019. Entre os motociclistas o principal grupo de risco tem entre 30 e 39 e entre os pedestres aquelas com mais de 60 anos. Não é difícil imaginar o impacto emocional que esse problema causa nas famílias. Conforme já mencionado, além desse drama familiar, a sociedade é prejudicada economicamente. Entre os impactos no sistema de saúde, a assistência prestada à vítima, a perda de produtividade e outros custos, estima-se que os sinistros de trânsito tiveram um impacto econômico de R\$ 614 milhões em Fortaleza, em 2019.



BOX: SINISTROS DE TRÂNSITO AO INVÉS DE ACIDENTES

Neste plano o termo “Acidente de Trânsito” é substituído por “Sinistros de Trânsito”. Por definição a palavra acidente remete a algo imprevisto ou fortuito. A manutenção desse termo induz a percepção de que as mortes no trânsito não são evitáveis e de que nada poderia ser feito para preveni-las. Acredita-se, portanto, que essa mudança no vocabulário é importante para induzir alteração na atitude dos técnicos e da sociedade em relação ao problema da segurança no trânsito e disseminar a compreensão de que os mortos e feridos graves no trânsito são evitáveis. Em 2020, a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) oficializou a nova terminologia a partir da NBR 10697.

Os resultados alcançados nos últimos anos indicam que a cidade está no caminho certo, mas as ações desenvolvidas precisam ter garantia de sustentabilidade e aprimoramento. A referência para isso são os países e cidades que mostram que é possível melhorar de forma constante esses indicadores ao longo de décadas ao implementar uma política de segurança no trânsito robusta e contínua, associada a boas práticas de mobilidade, urbanismo, vigilância, etc. Essas localidades têm em comum o desenvolvimento de políticas com base no conceito de Sistema Seguro que estabelece como diretriz principal que nenhuma morte ou ferido grave no trânsito é aceitável.

O presente **Plano de Segurança no Trânsito (PST)** encaixa-se nesse contexto e pretende garantir que os avanços obtidos recentemente sejam continuados nos próximos anos, seguindo as legislações vigentes, o conceito de Sistemas Seguros e as boas práticas que tentam mitigar o problema dos mortos e feridos no trânsito. Os capítulos seguintes descrevem o problema da segurança viária em Fortaleza, como ele foi tratado ao longo dos últimos anos e os conceitos dos sistemas seguros que se pretende incorporar na nova gestão desse problema. Na sequência, são apresentadas as visões, objetivos, eixos de atuação e atividades do presente plano e, por fim, as metas e os indicadores de acompanhamento do PST.

A SEGURANÇA NO TRÂNSITO EM FORTALEZA O PASSADO E O PRESENTE

E O problema dos mortos e feridos no trânsito é um problema multisetorial e exige, portanto, esforços variados para sua mitigação. Uma parte essencial nesse processo é entender em detalhes a situação da segurança do trânsito e do sistema de mobilidade e acessibilidade da região. Em Fortaleza, isso é feito com o auxílio de um sistema de informação abrangente que permite a identificação e o entendimento de problemas e o direcionamento e avaliação das ações mitigadoras. Diante desse contexto, o objetivo deste capítulo é descrever algumas das informações extraídas desse sistema de informação, aprofundando os dados descritos no capítulo introdutório, e apresentar parte da compreensão desse problema, que ajudaram na formulação das ações do plano.



BOX: O MEDELO DA CIDADE E SUAS EXTERNALIDADES

Para melhor compreensão do problema que o presente plano se dedica é importante entender que ele é uma das externalidades negativas causadas pelo modelo de cidade adotado no Brasil e no Mundo ao longo das últimas décadas, que, dentre outras características, foi orientado pelo transporte individual motorizado em detrimento dos modos de transporte sustentáveis. Não é intuito deste documento discutir em detalhes esse modelo e as suas outras externalidades como segregação sócio-espacial, e poluição ambiental, mas acredita-se que a assimilação dessa compreensão é essencial para o endereçamento do problema. No caso do Brasil, é importante destacar ainda, que o problema da segurança no trânsito foi agravado, junto com tantos outros, em função da urbanização intensa e acelerada observada no final do século passado que dificultou a organização do espaço urbano e contribuiu para o surgimento de infraestruturas inadequadas.

Um contraponto a esse modelo são as cidades orientadas para pessoas. É certo dizer, que em Fortaleza, esse novo modelo de cidade começou a ser esboçado em 2014 e que hoje a cidade trilha o caminho da mobilidade sustentável. Cada vez mais se prioriza o transporte coletivo em relação ao transporte individual e os modos de transporte não motorizados sobre os motorizados. Soma-se a esse esforço recente outro de longo prazo, o Plano Fortaleza 2040, um instrumento de planejamento estratégico, que pensa a cidade em várias dimensões, dentre elas a mobilidade e a acessibilidade que estão mais diretamente conectadas com a agenda da segurança no trânsito.



AMC
TRÂNSITO E CIDADANIA



Fortaleza
PREFEITURA

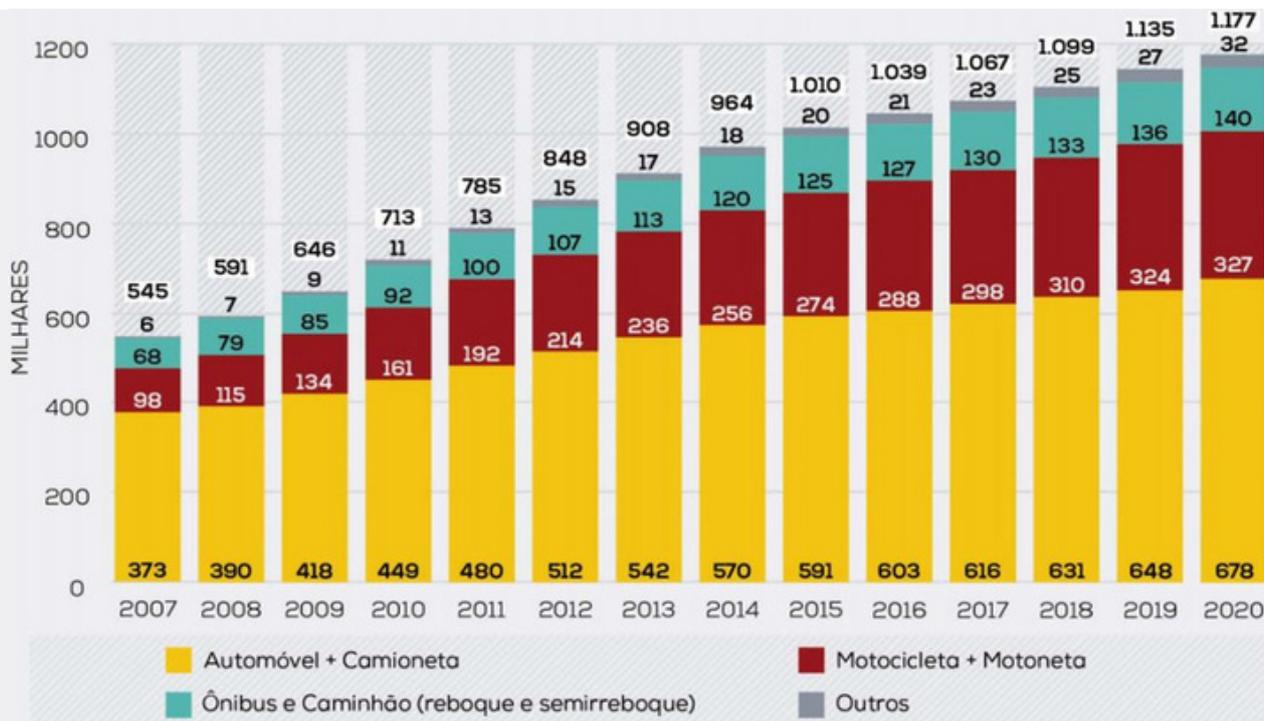
O Expressivo Crescimento da Frota de Veículos e a Divisão Modal

Nos últimos 15 anos, Fortaleza atravessou uma época de intenso crescimento da frota de veículos. Entre 2004 e 2019, essa frota cresceu 2,5 vezes (154% de aumento), alcançando 1,1 milhão de veículos. A maior parte (54%) é composta por automóveis. Destaca-se que o crescimento de motocicletas foi ainda mais expressivo. No mesmo período foi registrado um crescimento de 358%, com a cidade atingindo 311 mil motocicletas em 2019. A Figura 3.1 apresenta o crescimento da frota de veículos.

Esses números se tornam ainda mais impactantes quando confrontados com o crescimento populacional. Entre 2004 e 2019, a população aumentou 15,2%, alcançando 2,6 milhões de habitantes. A taxa de motorização que era igual a 192 veículos para cada mil habitantes, em 2004, passou a ser 425, em 2019. Em outra perspectiva, isto representa que a cidade possui 2,4 habitantes para cada veículo registrado.

Apesar dessa motorização, em 2019, a maioria das 5 milhões de viagens realizadas diariamente em Fortaleza ainda foram realizadas por meios de transportes sustentáveis. A caminhada, transporte coletivo e bicicleta concentraram 65% das viagens, enquanto o automóvel e motocicleta 35%. A Figura 3.2 a seguir mostra a divisão modal da cidade para cada uma dessas modalidades. A caminhada representa 32% das escolhas, o transporte público 28%, o automóvel 26%, a moto 9% e a bicicleta 5%.

FIGURA 3.1: EVOLUÇÃO DA FROTA ENTRE 2004 E 2019



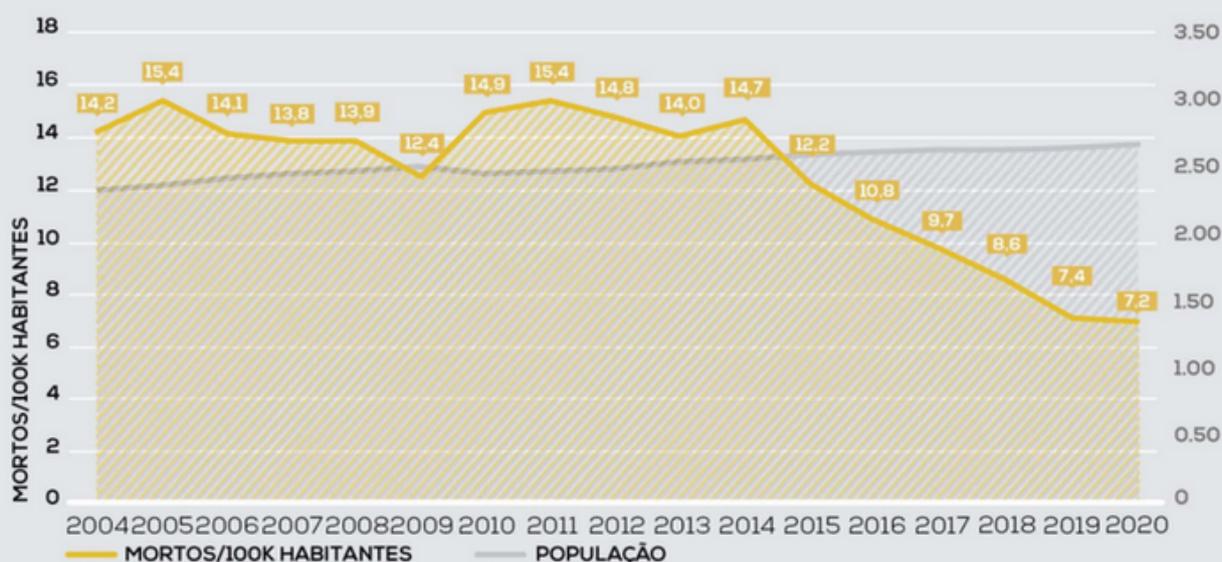
A Evolução da Mortalidade no Trânsito de Fortaleza

Fortaleza vem colhendo excelentes resultados nos últimos anos como consequência da política de mobilidade e de segurança no trânsito da qual vem sendo implementada. Em 2020, a cidade registrou a sexta redução consecutiva no número de mortos no trânsito, registrando 193 mortes ou uma taxa de mortalidade de 7,2 mortes para cada 100 mil habitantes nas vias da cidade. Em 2019, foram registradas 13.877 vítimas feridas. Isto significa que para cada morto, tem-se ainda 70 vítimas feridas.

A Figura 3.2 apresenta a série histórica das mortes no trânsito desde 2001. Comparando os dados de mortalidade de 2020 com o ano de 2010, que é ano de referência da Década de Ação pela Segurança no Trânsito definido pela ONU, tem-se uma redução de 47,1% no número de mortes no trânsito e de 51,7% na taxa de mortalidade. Destaca-se que as reduções ocorreram de forma mais expressiva a partir de 2014. Desde então, a cidade vem registrando redução média de 10% ao ano. O ano com maior número de mortes foi em 2001, quando foram registradas 384 mortes, seguido pelos anos 2002 e 2011, quando foram registradas 381 mortes.

A quantidade de mortes registradas coloca as lesões de trânsito como a 16ª causa de morte em Fortaleza. Em 2016, essa causa ocupava a 6ª colocação. Entretanto, é importante destacar que, quando se analisa o indicador Anos Potenciais de Vida Perdidos, as lesões de trânsito ocupam a 5ª colocação, por vitimar principalmente a população mais jovem conforme descrito a seguir. Estima-se que, em 2019, foram cerca de 4.470 anos de vida perdidos em decorrência dos sinistros de trânsito.

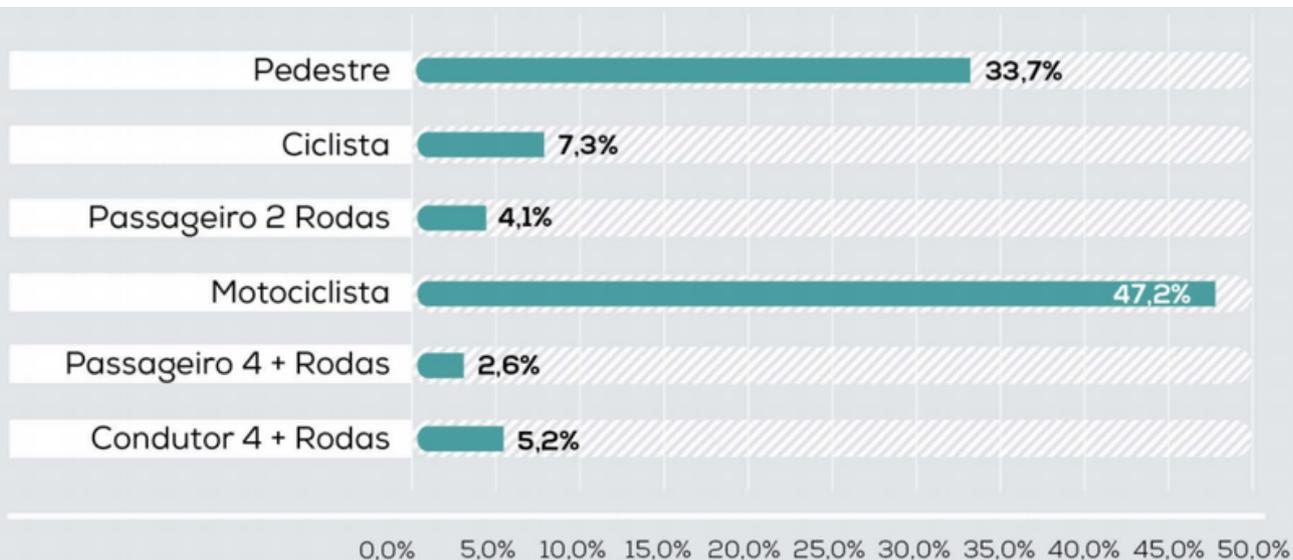
FIGURA 3.2: TAXA DE MORTALIDADE NO TRÂNSITO DE FORTALEZA (2001-2020)



O Perfil da Vítima de Trânsito

O perfil da vítima de sinistro de trânsito em Fortaleza tem variado pouco nos últimos anos. Os usuários de motocicletas são a principal vítima fatal do trânsito com 51,8% das mortes, seguidos pelos pedestres com 32,1%, ciclistas com 8,3% e usuários de veículos com quatro ou mais rodas com 7,8%. Em relação às vítimas feridas, novamente, os motociclistas destacam-se negativamente representando 69,9%. Já os pedestres representam 12%, os ciclistas 6,3% e os usuários de veículos com quatro ou mais rodas com 8,5% dessas vítimas. A Figura 3.3 a seguir apresentam essas distribuições.

FIGURA 3.3: PERFIL DOS USUÁRIOS VÍTIMAS DO TRÂNSITO



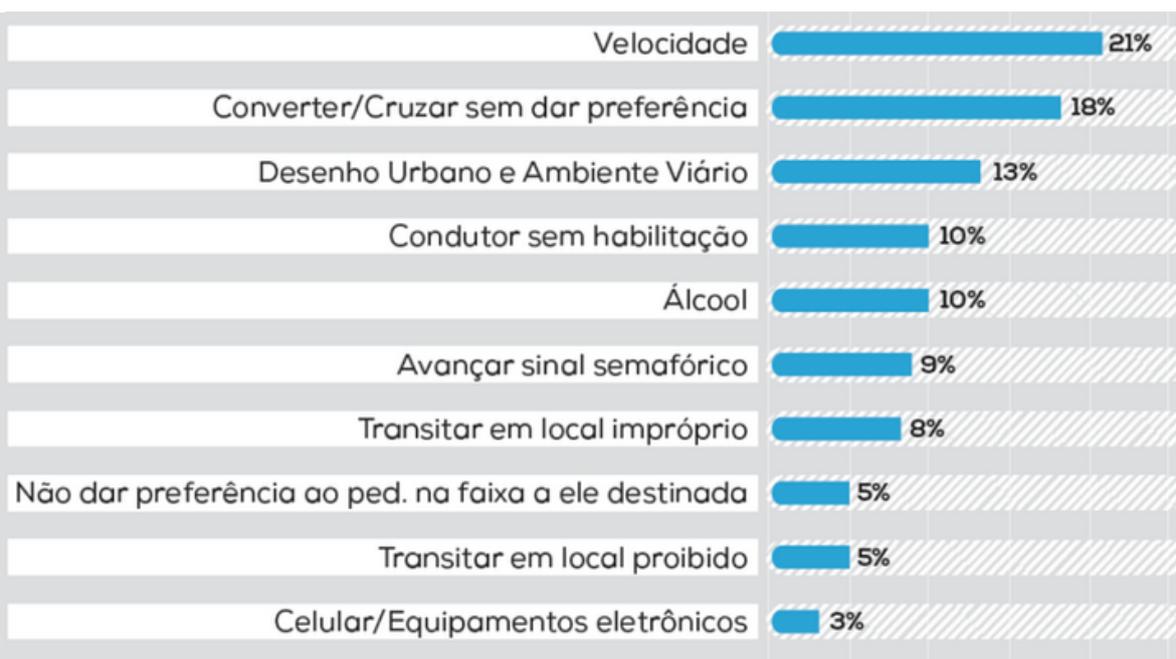
O risco relativo de morte no trânsito varia de acordo com gênero e idade. Apesar dos jovens registrarem a maior quantidade de fatalidades no trânsito, o risco relativo de morte no trânsito se comporta diferentemente a partir do perfil do usuário. Em 2019, os dados por gênero e idade mostram que o risco relativo de morte para Homens com mais de 60 anos é cinco vezes maior do que o restante da população. O tipo de usuário associado a esse perfil é o Pedestre, indicando uma situação grave para Pedestres com mais de 60 anos. Para o caso do risco de ferir-se em um sinistro de trânsito, o índice tem seu maior nível para os indivíduos de 18 a 59 anos, sendo ainda maior para os Homens nessa faixa. O principal perfil associado a esse grupo é o de Ocupante de 2 Rodas, isso é motociclistas e passageiros de motocicleta.

Os Fatores e o Padrão Temporal e Espacial dos Sinistros de Trânsito

A espacialização das ocorrências juntamente com a identificação dos períodos críticos possibilita uma orientação mais eficiente de ações de fiscalização e educação em zonas críticas identificadas. A distribuição dos sinistros por dias da semana mostra que o maior número se dá aos finais de semana, período onde o consumo de álcool é comumente mais intenso e, também, quando as vias estão mais livres possibilitando o desenvolvimento de maiores velocidades. Ao analisar a distribuição temporal por faixa horária, é interessante levar em consideração a distribuição ao longo do dia do fluxo veicular. Quanto menor o fluxo veicular e, logo, maior o potencial de desenvolver velocidades mais elevadas, maior é a probabilidade de sinistros graves.

Estas hipóteses podem ser corroboradas pelos resultados do esforço de investigação desenvolvido pelo Comitê de Gestão em Dados de Mortalidade (CGDMAT) que identificaram a velocidade e o consumo de álcool como duas das 5 principais causas das mortes no trânsito de Fortaleza. As análises foram realizadas a partir de variáveis disponíveis ao grupo durante o esforço de investigação, porém, é importante ressaltar a subnotificação em casos de toxicologia, onde nem sempre há acesso aos resultados dos exames toxicológicos (álcool e drogas). O mesmo acontece em casos onde a velocidade é fator contribuinte, pois são mais difíceis as formas de se gerar evidências de velocidade inadequada ou excessiva (gravações de câmeras de vídeo, marcas de frenagem, telemetria de ônibus, etc). A Figura 3.4 apresenta os resultados dos óbitos investigados em 2019.

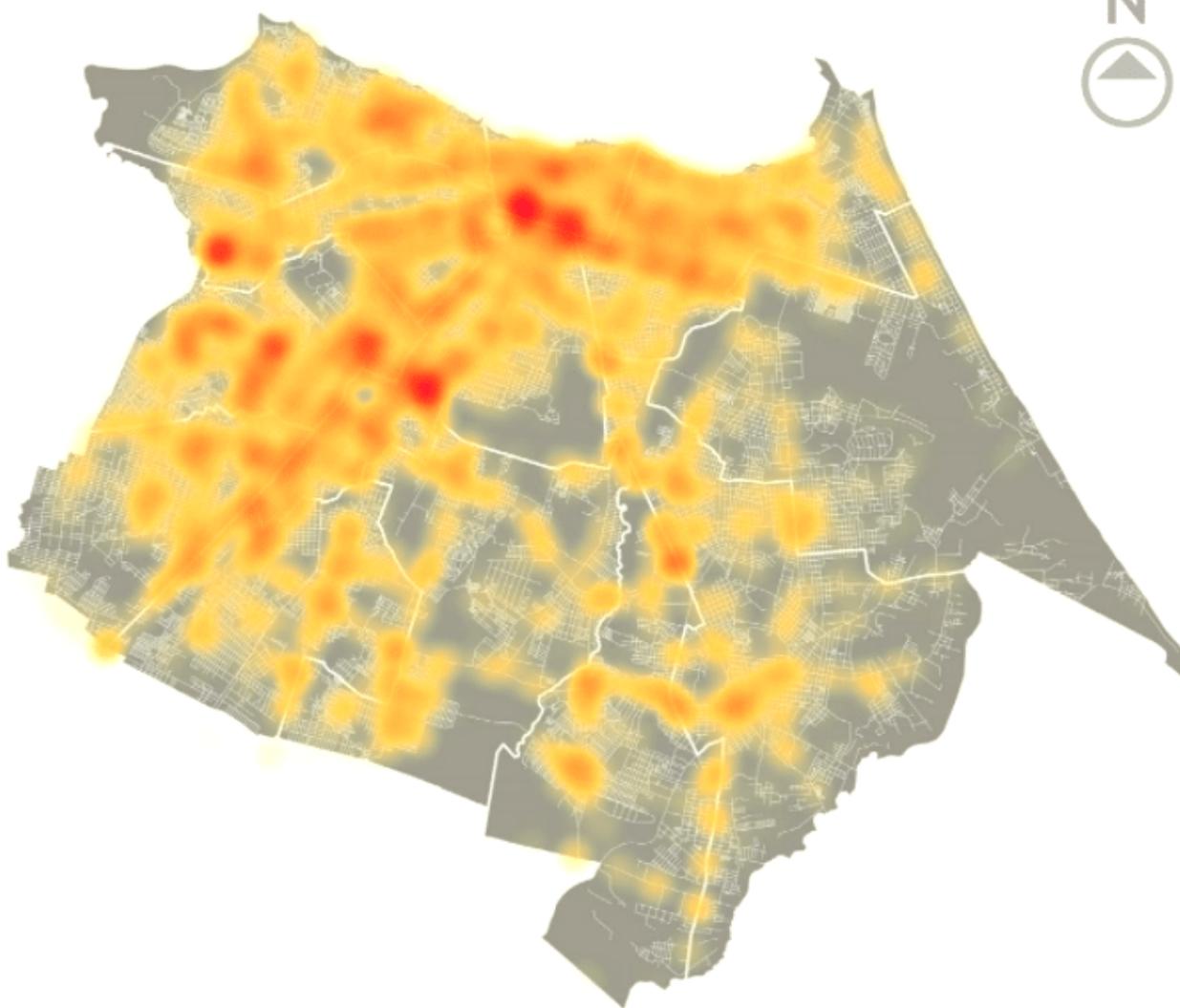
FIGURA 3.4: PRINCIPAIS FATORES E CONDUTOS DA MORTALIDADE DO TRÂNSITO DE FORTALEZA



A espacialização dos sinistros apresentam-se como uma ferramenta para identificação de padrões espaciais de concentração de ocorrências. A Figura 3.5 apresenta o mapa de calor dos sinistros com vítimas de 2019. É possível identificar que a região do centro é onde há uma maior frequência de sinistros da qual pode estar associada ao elevado número de viagens produzidas e geradas nesta área. Também é possível identificar uma correlação entre a frequência dos sinistros e bairros adensados, com domicílios unifamiliares e baixa renda.

Nestes bairros há uma maior produção de viagens não motorizadas e por motociclistas, usuários mais vulneráveis no trânsito da cidade. Estes indicadores permitem otimizar os esforços de fiscalização e campanhas, além da definição de tratamentos de engenharia ou operação em áreas ou vias críticas que podem ser direcionados a um determinado grupo de risco no trânsito. Nos Relatórios Anuais de Segurança Viária de Fortaleza estão disponíveis outros mapas para diferentes tipos de usuários e severidades dos sinistros.

FIGURA 3.5: DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS SINISTROS COM VÍTIMAS LESIONADAS





**Primeiro, nós moldamos as cidades
Depois, elas nos moldam.**

- Jan Gehl -

NENHUMA MORTE NO TRÂNSITO É ACEITÁVEL

A forma como a sociedade e os técnicos interpretam os problemas dos mortos e feridos no trânsito evoluem com o tempo. No Brasil, por exemplo, a compreensão de que esse problema é evitável surgiu apenas em meados do século passado. Antes disso, infelizmente, as mortes no trânsito eram vistas como um fenômeno do acaso ou uma má sorte. Ainda é possível encontrar esse tipo de interpretação fora da comunidade técnica. Nas últimas décadas, entretanto, consolidou-se o entendimento no país de que a minimização desse problema é possível por meio de uma gestão focada em ações de esforço legal (legislação e fiscalização), educação no trânsito e engenharia. Essa abordagem tradicional é conhecida como o tripé do trânsito ou a doutrina dos três E's. Nessa visão, o tema fica sob responsabilidade de um grupo específico, normalmente, relacionado à gestão do trânsito, havendo pouca integração com outras áreas. Entende-se ainda que o comportamento humano é a principal causa para o problema e, conseqüentemente, as ações de esforço legal e educação para o trânsito são priorizadas nesse processo.

Os países mais avançados no enfrentamento do problema dos mortos e feridos no trânsito já perceberam, todavia, que essa abordagem tradicional não é suficiente para mitigá-lo. Nesse contexto, seguindo a evolução sobre o entendimento desse problema, surgiram as bases dos conceitos dos sistemas seguros, que buscam garantir que ninguém sofra lesões graves no trânsito. Tal abordagem foi desenvolvida simultaneamente e com muitas similaridades na Suécia e Holanda com os nomes Visão Zero e Sistemas Sustentáveis respectivamente, em meados da década de 1990. Atualmente, esses países são referências no tema, motivo pelo qual a abordagem vem se espalhando ao redor do mundo e se consolidando como uma eficiente estratégia. Segundo WRI e GRSF (2018), nos últimos anos, diversos países e cidades que optaram pela abordagem de sistemas seguros tiveram reduções de fatalidades no trânsito mais rápidas do que aqueles que mantiveram uma abordagem tradicional.



Há diferenças entre essa nova abordagem adotada em cada região, mas há quatro princípios comuns e fundamentais de qualquer sistema seguro, descritos a seguir conforme ITF (2016):

- Os seres humanos cometem erros que podem causar sinistros de trânsito. Mesmo aqueles que têm a intenção de serem obedientes às leis e de seguirem comportamentos seguros em todos os momentos estão suscetíveis ao cometimento de erros ou de julgamento equivocados no trânsito.
- Os seres humanos são vulneráveis a lesões em sinistros de trânsito. Mesmo em situações de baixas velocidades o ser humano está sujeito a lesões por não ter capacidade física de absorver a energia cinética dissipada em uma colisão. À medida que há um aumento nessa velocidade a probabilidade dessas lesões serem fatais crescem consideravelmente.
- A responsabilidade do problema é compartilhada entre quem projeta, constrói, gerencia e usa as vias e os veículos e também por quem provê atendimento às vítimas no pós-sinistro de trânsito. Em um sistema seguro todos reconhecem o seu papel e suas responsabilidades na promoção de um trânsito sem mortos e feridos graves.
- A gestão do sistema de mobilidade é integrada e proativa para reduzir riscos e proteger os usuários de eventuais falhas que venham causar lesões. Para tanto, todos os componentes do sistema são fortalecidos para a criação de camadas de proteção aos usuários.

FIGURA 4.1: PRINCÍPIOS DOS SISTEMAS SEGUROS



FONTE: ADAPTADO DE WRI E GRSF (2018)

A tabela a seguir, adaptada WRI e GRSF (2018) e ITF (2016), apresenta outros aspectos que diferenciam a abordagem de sistema seguro em relação à abordagem tradicional.

TABELA 4.1: PERSPECTIVAS DA ABORDAGEM TRADICIONAL E DE SISTEMAS SEGUROS

	ABORDAGEM TRADICIONAL	ABORDAGEM SISTEMA SEGURO
O QUE É PROBLEMA?	Riscos de sinistros de trânsito	Mortos e feridos graves no trânsito
O QUE CAUSA O PROBLEMA?	Comportamento humano inadequado	Os seres humanos cometem erros e são frágeis
QUEM É O RESPONSÁVEL?	Os usuários do trânsito	Responsabilidade compartilhada entre os usuários e projetistas
QUAL É A PERSPECTIVA DO PLANEJAMENTO?	Reativa aos sinistros de trânsito	Proativa aos riscos no trânsito
HÁ DEMANDA POR SEGURANÇA NO TRÂNSITO?	População não demanda segurança no trânsito	População demanda segurança no trânsito
QUAL O OBJETIVO?	Reduzir mortos e feridos no trânsito	Zerar mortos e feridos no trânsito

A mudança mais significativa nesse novo paradigma é a visão de que nenhum morto ou ferido grave no trânsito é aceitável. Se individualmente os seres humanos desejam isso quando pensam nos seus familiares ou amigos, essa também deve ser a visão como sociedade. O objetivo, nesse caso, deixa de ser reduzir e passa a ser eliminar a quantidade desses mortos e feridos. Há um entendimento que não é admissível que os problemas de segurança no trânsito sejam um efeito colateral do sistema de mobilidade. De fato, a promoção da segurança no trânsito passa a ser o principal atributo desse sistema. Para tanto, o engajamento da sociedade civil e do setor privado nesse processo é imperativo.

Outra característica importante dos sistemas seguros é o fato da gestão do problema ser integrada envolvendo outros atores como saúde, planejamento do uso do solo, infraestrutura, comunicação, educação, etc. Os mortos e feridos no trânsito deixam de ser um problema apenas de trânsito e são reconhecidos como um problema de saúde pública. Com essa nova abordagem o planejamento das ações seguem uma perspectiva proativa buscando minimizar os riscos de trânsito. Apesar de alguns erros serem inevitáveis as lesões no trânsito o são e é preciso criar mecanismos de proteção para isso.

O presente **Plano de Segurança no Trânsito** busca, portanto, como um instrumento legal, consolidar esse novo paradigma em Fortaleza ao institucionalizar os conceitos de sistemas seguros na gestão da segurança no trânsito da cidade. Tem-se o entendimento de que essa mudança não acontece apenas com a elaboração desse documento. Na prática, o plano configura-se como mais um novo e importante passo na incorporação e adaptação desses conceitos à realidade local. O plano representa ainda o fortalecimento de um processo que se iniciou em 2014 e vai, assim, apoiar a sustentabilidade e aprimoramento das ações implementadas desde então. Deixa-se claro que com a adoção desse novo paradigma qualquer morto ou ferido grave no trânsito de Fortaleza passa a não ser mais admitido. O capítulo seguinte apresenta como se pretende fazer isso nos próximos anos.





O TRÂNSITO QUE QUEREMOS

Conforme descrito nos capítulos anteriores, pretende-se, por meio desse plano, consolidar os avanços obtidos no enfrentamento do problema dos mortos e feridos no trânsito e dar sustentabilidade para as ações nos próximos anos. Destaca-se que com esse instrumento, os conceitos de sistemas seguros são incorporados na gestão da segurança do trânsito de Fortaleza, que fica alinhada com as melhores práticas observadas ao redor mundo. Apresenta-se a seguir, portanto, as visões, objetivos, eixos de atuação e atividades do **Plano de Segurança no Trânsito** de Fortaleza que tem como horizonte 10 anos e que deve ser revisado em 5 anos para garantir seu constante aprimoramento. Neste contexto, a **Visão de Futuro do Plano de Segurança no Trânsito** é:

“Fortaleza possui um sistema de mobilidade sustentável e seguro onde nenhum morto ou ferido grave no trânsito é aceitável”.

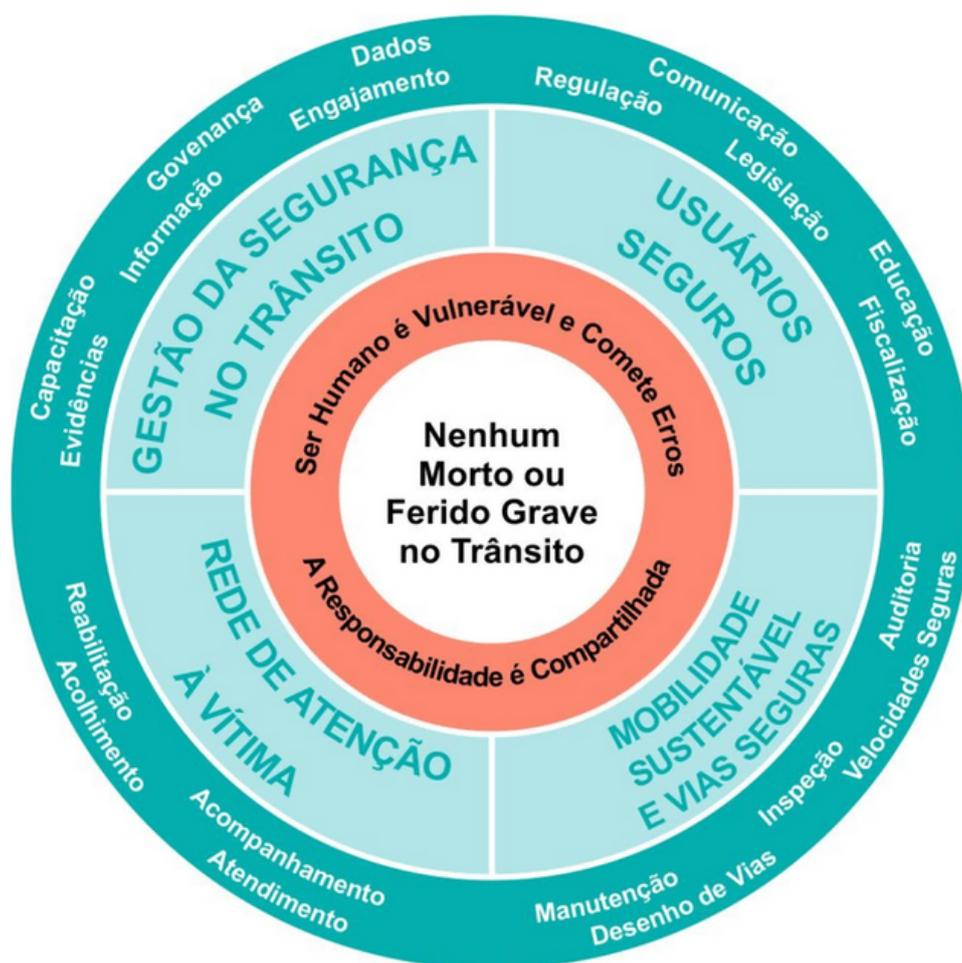
TABELA 5.1: EIXOS DE ATUAÇÃO E OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

EIXOS	OBJETIVOS
GESTÃO DA SEGURANÇA NO TRÂNSITO	Garantir que a política de segurança no trânsito de Fortaleza seja executada e sua implementação seja feita de forma sistêmica, integrada e balizada nos princípios e valores dos sistemas seguros
MOBILIDADE SUSTENTÁVEL E VIAS SEGURAS	Garantir infraestruturas viárias que protejam usuários vulneráveis, absorvam os erros humanos e promovam a mobilidade sustentável.
USUÁRIOS SEGUROS	Assegurar o respeito à legislação e promover comportamento seguros dos usuários do trânsito, evitando atitudes de riscos, como beber e dirigir, uso incorreto do capacete, cinto de segurança, entre outras.
REDE DE ATENÇÃO À VÍTIMA	Reduzir as sequelas físicas e psicológicas consequentes de sinistros de trânsito

Para alcançar essa visão foram pensados quatro eixos de atuação, que funcionam como pilares, com seus objetivos estratégicos e específicos e ações, a saber: 1) Gestão da Segurança no Trânsito; 2) Mobilidade Sustentável e Vias Seguras; 3) Usuários Seguros e 4) Rede de Atenção à Vítima. A Tabela 5.1 apresenta esses eixos e seus objetivos estratégicos. Nos itens seguintes são apresentadas as ações para cada um desses eixos vinculados a objetivos específicos.

A Figura 5.1 sintetiza a estrutura do sistema seguro a ser implementado em Fortaleza por meio do Plano de Segurança no Trânsito. No centro, tem-se a visão que guia o plano e no entorno os princípios, eixos de atuação e áreas temáticas das ações a serem desenvolvidas que permitirão alcançar os objetivos definidos. A estrutura em formato circular (ou radial) reforça a ideia de que os componentes do sistema atuam de forma integrada, buscando a visão comum de eliminar os mortos e feridos graves no trânsito.

FIGURA 5.1: ESTRUTURA DO SISTEMA SEGURO DE FORTALEZA



Gestão da Segurança no Trânsito

Por meio das ações do eixo “Gestão da Segurança no Trânsito” é garantida a institucionalização e o acompanhamento da política de segurança no trânsito de Fortaleza. Para alcançar os objetivos propostos, essa gestão é fundamentada nos conceitos de sistema seguro. Isto significa que ela é portanto integrada, com todos os componentes fortalecidos, e proativa, ao reduzir os riscos que venham causar lesões no trânsito, admite que os usuários cometem erros, mesmo que tenham sempre a intenção de obedecer às leis, e são vulneráveis ao impacto de um sinistro de trânsito e entende, ainda, que a responsabilidade para promoção da segurança no trânsito é compartilhada por quem projeta, constrói, gerencia e usa as vias e os veículos e também por quem provê atendimento às vítimas no pós-sinistro de trânsito. A gestão da segurança no trânsito é ainda subsidiada com informações qualificadas e baseada em evidências e promove o engajamento do poder público, setor privado e sociedade civil para enfrentamento do problema.

A seguir são apresentados os objetivos estratégicos e específicos deste eixo e suas respectivas ações.

Objetivo Estratégico

Garantir que a política de segurança no trânsito de Fortaleza seja executada e sua implementação seja feita de forma sistêmica, integrada e balizada nos princípios e valores dos sistemas seguros.

Objetivos Específicos e Ações

A. Institucionalizar a gestão da política de segurança no trânsito no município de Fortaleza.

1. Criar e estruturar a Coordenadoria de Segurança no Trânsito (CST), alocada na Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania (AMC) ou órgão que porventura assuma a referida função, com as seguintes responsabilidades: [SEGOV+ AMC]
 - a. Promover a institucionalização da agenda da segurança no trânsito;
 - b. Disseminar o conceito de sistemas seguros;
 - c. Acompanhar a execução do Plano de Segurança no Trânsito;
 - d. Monitorar a epidemia de mortos e feridos graves no trânsito;
 - e. Outras atribuições relativas à promoção da segurança no trânsito no nível municipal.

2. Criação de um Conselho Executivo de Gestão do Plano de Segurança no Trânsito responsável pelo acompanhamento da execução e aprovação de orçamento dedicado às ações, presidido pelo(a) Superintendente da AMC (ou órgão que porventura assuma a referida função) e contando com os secretários (ou equivalentes) dos seguintes órgãos (ou órgãos que porventura assumam as referidas funções): [SEGOV+ AMC]

- a. Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania - AMC;
- b. Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza - ETUFOR;
- c. Secretaria de Conservação e Serviços Públicos - SCSP;
- d. Secretaria Municipal da Educação - SME;
- e. Secretaria Municipal da Gestão Regional - SEGER;
- f. Secretaria Municipal da Infraestrutura - SEINF;
- g. Secretaria Municipal da Saúde - SMS;
- h. Secretaria Municipal de Governo - SEGOV.

B. Acompanhar e promover, de forma transparente, a execução do Plano de Segurança no Trânsito - PST.

3. Estabelecer um método de acompanhamento do PST contemplando minimamente: a) calendário de reuniões da comissão de gestão do PST, b) monitoramento da execução de ações e de metas, c) avaliação de resultados e d) revisão de prioridades. [AMC/CST];

4. Realizar atividades anuais de divulgação e acompanhamento das ações executadas e resultados obtidos, como: a) Fórum de Segurança no Trânsito, b) Coletiva de Imprensa, c) Audiência Pública na Câmara dos Vereadores, d) Reuniões do Comitê Municipal de Segurança Viária, e) Plataforma online para acompanhamento de ações, etc. [AMC/CST]

C. Instituir um amplo sistema de informações sobre a temática de segurança viária.

5. Manter um sistema de vigilância em segurança no trânsito como repositório unificado com dados de ocorrências envolvendo mortes e feridos no trânsito, comportamentos de risco, intervenções e afins, com uma rotina de manutenção e modernização dessa ferramenta; [AMC/CST];

6. Estabelecer convênios de compartilhamento de dados epidemiológicos de mortos e feridos no trânsito entres os entes públicos e privados para alimentação de um sistema de informação unificado; [AMC/CST+SMS]

7. Padronizar estrutura e integração de bases de dados epidemiológicos de mortos e feridos no trânsito de entes públicos e privados, garantindo minimamente: a) a inclusão de variáveis-chave, e b) a classificação da severidade das lesões; [AMC/CST];

8. Estabelecer protocolo para investigação *in loco* de sinistros com vítimas fatais ou feridos graves; [AMC/CST];

9. Capacitar os atores que geram e registram informações de mortos e feridos no trânsito, como as equipes de agentes de trânsito, de socorristas do SAMU, de acolhimento nas unidades de trauma e afins; [AMC/CST+SMS];

10. Realizar análises investigativas das mortes e feridos graves no trânsito a partir de reuniões de comitês multissetoriais, contemplando minimamente: [AMC/CST+SMS]

i. Um comitê investigativo para tomada de ação imediata, abordando pelo menos todos os sinistros com vítimas fatais com no máximo um mês de defasagem e coordenado pela unidade gestora da segurança viária, envolvendo obrigatoriamente a gestão do trânsito, sem prejuízo de outros participantes participarem;

ii. Um comitê investigativo para análise de fatores de risco e tomada de decisão a nível estratégico, subsidiando ações relacionadas ao comportamento do indivíduo e à ação das equipes de saúde, coordenado pela equipe de Vigilância Epidemiológica (COVIS), e envolvendo membros do Serviço de Atendimento Móvel em Urgência (SAMU) e da gestão do trânsito (equipes de fiscalização, projeto e operação semafórica);

11. Realizar pelo menos uma vez por ano pesquisas observacionais de comportamento de risco, contemplando necessariamente, podendo sofrer adições, aos seguintes comportamentos: [AMC/CST]

i. Dirigir sob o efeito de álcool ou outros psicotrópicos;

ii. O não-uso do capacete;

iii. O não-uso do cinto de segurança;

iv. O não-uso de dispositivos de segurança para crianças;

v. O excesso de velocidade e;

vi. O uso de celular ou outros dispositivos por parte do condutor.



D. Produzir análises e evidências científicas a fim de subsidiar a tomada de decisão pelo poder público e promover a compreensão do tema pela sociedade.

12. Produzir e disseminar análises técnicas de dados em Segurança Viária, contemplando: diagnósticos de padrões epidemiológicos de mortes e lesões, identificação de pontos críticos, avaliação de impacto de intervenções, estimativas de impacto econômico, entre outros; [AMC/CST];

13. Disponibilizar dados abertos para fomentar a produção de conhecimento por parte da Sociedade Civil e Academia; [AMC/CST];

14. Publicar o Relatório Anual de Segurança no Trânsito, consolidando estatísticas oficiais da cidade e divulgação de análises no contexto de Fortaleza. [AMC/CST]

E. Capacitar atores diretamente relacionados à temática de Segurança Viária.

15. Realizar capacitação com tomadores de decisão e técnicos para disseminação dos conceitos de Sistemas Seguros e Visão Zero; [AMC/CST];

16. Elaborar calendário anual de capacitações específicas necessárias ao desenvolvimento das atividades do Plano de Segurança Viária, nas áreas: Gestão, Desenhos Seguros, Comportamento Seguro (Fiscalização, Educação e Comunicação), Rede de Atenção à Vítima, etc; [AMC/CST];

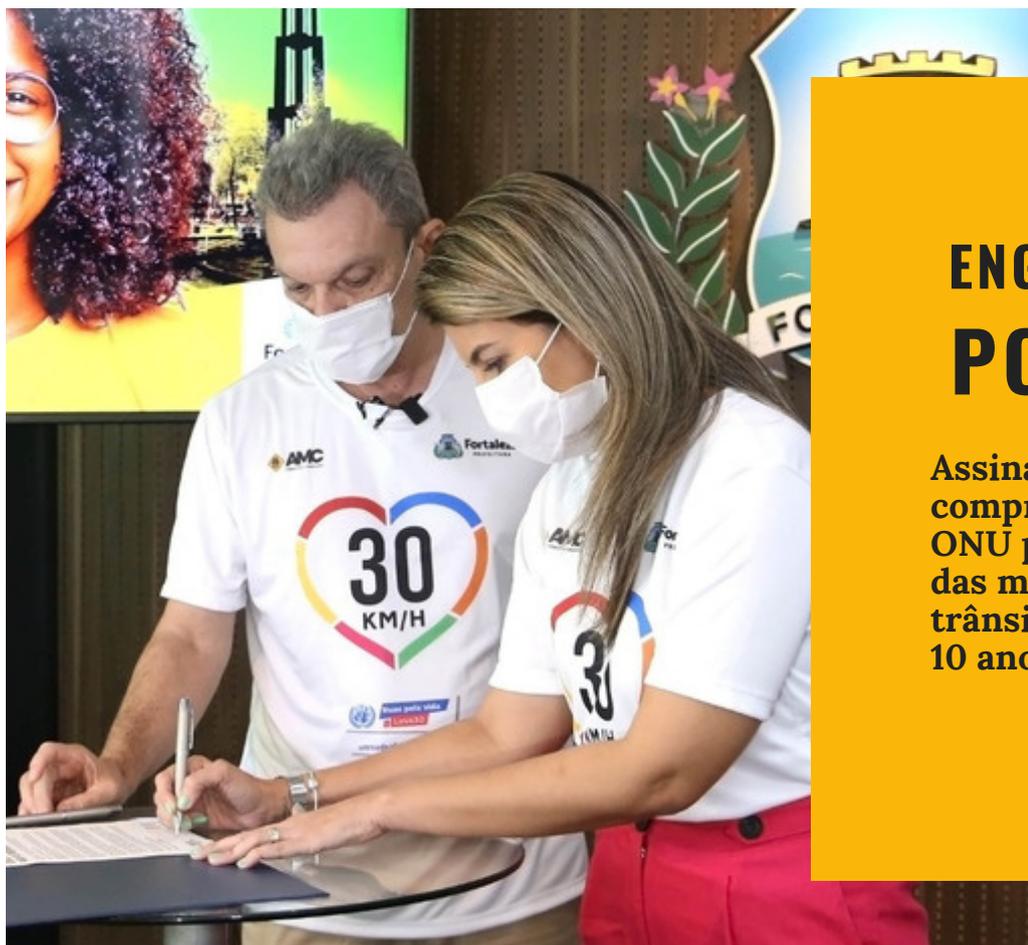
17. Fomentar troca de experiências com outras instituições atuantes no tema da segurança do trânsito por meio de participações em cursos, workshops, congressos, visitas técnicas e outras formas de intercâmbio com a comunidade técnica e acadêmica, buscando referências e inovação para intervenções. [AMC/CST].

F. Propor legislações que promovam as melhores práticas de segurança viária.

18. Propor revisão e adequação da legislação e normatização municipais vigentes de maneira a alinhá-la às boas práticas em Segurança no Trânsito. [AMC/CST+SEGOV];

19. Promover a defesa dos aspectos da segurança do trânsito nas futuras discussões, legislações e planos que impactem sobre o tema. [AMC/CST];

20. Promover a efetiva participação de instituições municipais em fóruns permanentes de discussão sobre legislação pertinente à Segurança no Trânsito, inclusive nos níveis estadual e federal quando couber. [AMC/CST]



ENGAJAMENTO POLÍTICO

Assinatura da carta de compromisso com a ONU para a redução das mortes e lesões no trânsito nos próximos 10 anos.

G. Fomentar o engajamento social na temática de segurança viária.

21. Intensificar as ações do Comitê Municipal de Segurança Viária; [AMC/CST];
22. Ampliar número e diversificar perfil das organizações componentes do Comitê Municipal de Segurança Viária; [AMC/CST+SEGOV];
23. Identificar, apoiar e dar visibilidade a instituições que defendam a pauta da mobilidade sustentável e segurança viária; [AMC/CST];
24. Capacitar representantes locais das comunidades e agentes de cidadania para aprimorar a identificação de demandas territoriais; [AMC/CST+SMS];
25. Realizar workshops com representantes da sociedade civil organizada, academia, associações de trabalhadores e de empresas para discutir a pauta da segurança viária. [AMC/CST]



Usuários Seguros

Por meio das ações do eixo “Usuários Seguros” é estimulado o cumprimento das regras de trânsito e promovido usuários de trânsito seguros que reconhecem sua responsabilidade no trânsito e as consequências do comportamento inseguro. Para tanto são desenvolvidas atividades, orientadas por dados e baseadas em evidências, na área de comunicação, educação e fiscalização que atuam concomitantemente e de forma complementar para eliminar os erros intencionais dos usuários. Reconhece-se, entretanto, as capacidades e limitações desses usuários, que mesmo com a intenção de seguir as leis estão passíveis de cometerem equívocos no trânsito. Assim, entende-se que a falha humana não será totalmente eliminada com as ações desse eixo e que outras ações são necessárias para efetivação de um trânsito seguro.

A seguir são apresentados os objetivos estratégicos e específicos deste eixo e suas respectivas ações.

Objetivo Estratégico

Assegurar o respeito à legislação e promover comportamento seguros de todos os usuários do trânsito, evitando atitudes de riscos, como beber e dirigir, uso incorreto do capacete ou cinto de segurança, entre outras.

A. Promover mensagens de prevenção a comportamentos de risco por meio de ações de Educação de Trânsito.

1. Elaborar um plano anual de ações de Educação de Trânsito, buscando integração do nível municipal com os órgãos correlatos em outras esferas (DETRAN e PRF); [AMC/GEDUC];
2. Realizar avaliação periódica das ações da Escola de Mobilidade (EMOB), subsidiando o planejamento dos próximos exercícios; [AMC/GEDUC];
3. Produzir materiais de conscientização e capacitar agentes de saúde, de maneira a fomentar a inclusão da pauta de segurança viária na rotina de atuação desses profissionais. [AMC/CST]

B. Engajar comunidade escolar na prevenção de mortes e lesões no trânsito, com o objetivo de institucionalizar o tema na formação curricular.

4. Incluir o tema de Segurança no Trânsito formalmente na **Proposta Pedagógica do Município**, contemplando: a) na **Proposta Curricular da Prefeitura de Fortaleza** e b) no **Projeto Político-Pedagógico da Escola**, em sua revisão anual; [SME+AMC/CST+AMC/GEDUC];
5. Realizar anualmente alinhamento estratégico intersetorial no tema da Segurança no Trânsito entre a Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania e a Secretaria Municipal de Educação; [AMC+SCSP];
6. Propor revisão periódica do Guia de Atividades Escolares em Segurança no Trânsito, em parceria entre a Secretaria Municipal de Educação e a Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania, elucidando quais ações podem ser desenvolvidas junto aos alunos de diferentes etapas do ensino; [SME+AMC/GEDUC];
7. Incluir palestras da unidade organizacional de gestão da segurança viária em eventos junto à comunidade escolar pública e privada, explicitando a importância e as possibilidades de inserção da pauta na prática escolar; [AMC/CST+SME];
8. Capacitar os profissionais da educação da rede municipal de ensino, com prioridade para os coordenadores pedagógicos, enquanto multiplicadores/disseminadores da temática da segurança no trânsito. [AMC/CST+SME]

C. Transmitir mensagens de prevenção da epidemia de mortes e lesões no trânsito por meio das mídias de massa.

9. Elaborar planejamento anual de campanhas de mídia de massa (em veículos pagos ou próprios) e outras formas de inserção em veículos de grande circulação, com base nos dados de mortes e feridos no trânsito; [AMC/CST+SEGOV];
10. Alinhar o desenvolvimento de campanhas com as melhores práticas para comunicação em mídia de massa, definindo a estratégia com base em informações de segurança no trânsito; [AMC/CST+SEGOV];
11. Aproveitar os veículos de mídia própria da Prefeitura para disseminar a temática da Segurança Viária, de acordo com o Plano de Comunicação, a exemplo de rádio, website, canais de televisão, impulsionamento em redes sociais, entre outros. [AMC/CST+SEGOV]

D. Disseminar a temática da prevenção da epidemia de mortes e lesões no trânsito junto aos profissionais da imprensa.

12. Realizar, pelo menos uma vez por ano, capacitações com jornalistas e profissionais de comunicação da imprensa local; [AMC/CST+SEGOV];
13. Realizar periodicamente mesa-redondas nos veículos de comunicação e promover visitas técnicas guiadas para stakeholders da Comunicação em intervenções de Segurança Viária; [AMC/CST+SEGOV];
14. Produzir releases e realizar coletivas de imprensa para divulgação de novas ações de promoção da segurança viária e divulgação dos seus resultados; [AMC/CST+SEGOV];
15. Identificar fontes internas nas diferentes pautas da temática da Segurança Viária e promover *media trainings* pelo menos uma vez ao ano. [AMC/CST+SEGOV]

E. Prevenir comportamentos de risco por meio de ações de fiscalização de trânsito.

16. Elaborar, com base nos dados de mortos e feridos no trânsito, planejamento periódico para ações de fiscalização, de maneira a melhor direcionar os esforços para coibir comportamentos de risco, como: [AMC/CST+AMC/GEOFÍ]
 - i. Beber e Dirigir,
 - ii. Não uso ou uso incorreto do capacete,
 - iii. Não uso do cinto de segurança e cadeirinha infantil,
 - iv. Excesso de velocidade,
 - v. Condução sem habilitação,
 - vi. Desrespeito à travessia na faixa de pedestres,
 - vii. Desrespeito à distância lateral mínima ao ultrapassar um ciclista, entre outros a serem identificados.
17. Revisar, pelo menos uma vez ao ano, o Manual de Procedimento Operacional (MPO) para fiscalização dos principais fatores de risco, buscando alinhamento com melhores práticas; [AMC/GEOFÍ];
18. Revisar periodicamente tecnologia de dispositivos para fiscalização dos principais fatores de risco, em busca de melhores práticas; [AMC/GEOFÍ];
19. Definir protocolos e executar abordagem de fiscalização para transporte de passageiros, cargas e prestação de serviços, contemplando equipamentos e comportamentos dos condutores de caminhões, ônibus, motocicletas, etc; [AMC/GEOFÍ];

20. Manter convênio de cooperação técnica com a Polícia Rodoviária Estadual para apoio às ações de fiscalização; [AMC/GEOFI];

21. Manter Projeto Via Livre para apoiar a operação de trânsito. [AMC/GEOFI]

F. Garantir cumprimento das penalidades previstas por lei associadas aos principais comportamentos de risco.

22. Estabelecer parceria com DETRAN para compartilhamento de informações no acompanhamento dos procedimentos administrativos após autuação; [AMC]

23. Estabelecer parceria com o poder judiciário nos seus diferentes níveis de atuação para garantir cumprimento dos processos administrativos e criminais relacionados às infrações de trânsito. [AMC]

E. Promover melhores práticas em condução segura e reciclagem de condutores profissionais de veículos motorizados.

24. Estabelecer planejamento anual de ações de capacitação em condução segura, contemplando rotinas nos equipamentos pertencentes ao poder público municipal (a exemplo do Centro de Treinamento de Motociclista) e metas de execução treinamentos junto a organizações correlatas relativas a condutores que prestem serviços de mobilidade urbana, como: [AMC/GEOFI+AMC/GEDUC] [ETUFOR]

- i. Taxistas;
- ii. Mototaxistas;
- iii. Condutores de veículos cadastrados em aplicativos;
- iv. Condutores profissionais de veículos para transporte de bens ou passageiros.

25. Elaborar campanhas em parceria com organizações correlatas que prestem serviço de mobilidade urbana; [AMC/GEDUC] [ETUFOR]

26. Manter rede de equipamentos para capacitação em condução segura e reciclagem de condutores profissionais, avaliando anualmente a possibilidade de expansão territorial dessas redes. [AMC]



Mobilidade Sustentável e Vias Seguras

Por meios das ações do eixo “Mobilidade Sustentável e Vias Seguras” é assegurado um ambiente viário (desenho da via) que (i) promova a segurança de todos os usuários, criando espaços seguros para crianças, idosos e pessoas com deficiência, e garanta maior proteção para os mais vulneráveis; (ii) favoreça os meios de transporte sustentáveis, como a caminhada, a bicicleta e o transporte coletivo; e (iii) que induza comportamentos seguros especialmente em relação a velocidade. Esse ambiente é projetado para minimizar as consequências de eventuais erros dos usuários e considera que o ser humano é suscetível a lesões de trânsito mesmo em situações de velocidade moderada. Os projetos de novas infraestruturas viárias são guiados por boas práticas de segurança no trânsito e acompanhados sob essa perspectiva desde a concepção até a entrega por meio de avaliação de impacto e auditoria. A rede viária existente é inspecionada periodicamente, buscando prevenir a ocorrência de sinistros de trânsito graves.

A seguir são apresentados os objetivos estratégicos e específicos deste eixo e suas respectivas ações.

Objetivo Estratégico:

Garantir infraestruturas viárias que protejam todos os usuários, em especial os vulneráveis, absorvam os erros humanos e promovam a mobilidade sustentável.

Objetivos Específicos e Ações:

A. Expandir e qualificar a rede de infraestruturas de proteção aos usuários vulneráveis: pedestres, ciclistas e motociclistas

1. Ampliar a infraestrutura cicloviária, observando a possibilidade da implantação de infraestruturas com segregação física. [AMC+SCSP+SEINF+SEGER]
2. Ampliar progressivamente a rede de infraestruturas de proteção aos pedestres, contemplando a implantação de: [AMC+SCSP+SEINF+SEGER]
 - i. Travessias elevadas;
 - ii. Prolongamentos de calçadas nas interseções (projeto Esquina Segura);
 - iii. Elevação do pavimento em cruzamentos, na forma de platôs;
 - iv. Ilhas de apoio à travessia nos canteiros;
 - v. Sinalização eletrônica da travessia de pedestres.

3. Expandir o número de elementos de proteção ao motociclista, tais como a área de espera em interseções em vias de alto fluxo de automóveis e motocicletas, resguardada a interação com os pedestres e seus riscos [AMC+SCSP+SEINF+SEGER];
4. Expandir o número de projetos piloto em Urbanismo Tático promovendo a moderação de tráfego e a qualificação do espaço urbano, como o projeto Cidade da Gente, Calçada Viva e Caminhos da Escola[AMC+SCSP+SEINF+SEGER];
5. Produzir anualmente plano de trabalho para a expansão e modernização da rede semafórica visando a promoção da segurança dos pedestres e ciclistas, contemplando minimamente [AMC+SCSP+SEINF+SEGER]:
 - i. A ampliação progressiva do número de estágios para pedestre;
 - ii. A implementação de focos para pedestres e ciclistas;
 - iii. Ajustes nos parâmetros de programação semafórica, como o aumento de tempo para as travessias e a redução no tempo de espera em áreas com alta circulação de pedestres.

B. Promover a elaboração de projetos de infraestrutura seguras

6. Elaborar e revisar periodicamente o Manual de Práticas de Segurança no Trânsito em Projetos de Infraestrutura a serem implementados nos projetos de infraestrutura em Fortaleza, priorizando a segurança de usuários vulneráveis: pedestre, ciclistas e motociclistas, contemplando minimamente referências para [AMC/CST]:
 - i. Infraestrutura e elementos de proteção para pedestres;
 - ii. Infraestrutura cicloviária;
 - iii. Elementos de proteção para motociclistas;
 - iv. Projetos de sinalização e geometria viária para o tráfego motorizado;
 - v. Moderação de tráfego e áreas de trânsito calmo;
 - vi. Intervenções em Urbanismo Tático;
 - vii. Avaliação de impacto da segurança no trânsito de projetos de infraestrutura viária na fase inicial de concepção.
 - viii. Auditorias de segurança viária, abrangendo a etapa de projeto, acompanhamento, avaliação na entrega e monitoramento do desempenho de segurança viária;
 - xi. Inspeção de segurança viária de infraestruturas existentes, visando a correção de pontos críticos, manutenção preventiva e monitoramento do desempenho de segurança viária.

7. Promover capacitações no Manual de Práticas de Segurança no Trânsito em Projetos de Infraestrutura, contemplando minimamente os profissionais do poder público relacionados diretamente a elaboração de projetos [AMC/CST]:

- i. Secretaria Municipal da Infraestrutura;
- ii. Secretaria de Conservação e Serviços Públicos;
- iii. Secretarias Regionais;
- iv. Órgãos de trânsito e de transporte público.

8. Definir instrumento normativo para garantir a realização, por parte da unidade gestora de segurança viária, de Auditorias de Segurança no Trânsito em projetos de mobilidade urbana, originários da Secretaria de Infraestrutura, da Secretaria de Conservação e Serviços Públicos, das Secretarias Regionais, dos órgãos de trânsito e transporte público, bem como de qualquer projeto que trate da mobilidade urbana [AMC/CST].

C. Garantir a promoção da segurança viária na etapa de execução de projetos de infraestrutura

9. Revisar a regulamentação e fiscalização de Desvios de Obra, bem como capacitar as equipes de acompanhamento da execução, de maneira a garantir que a operação do tráfego nesta etapa não propicie situações de risco para os diferentes usuários da via [AMC+SEINF];

10. Capacitar as equipes de acompanhamento de obra para garantir que a execução se dê em conformidade com os requisitos estabelecidos no projeto e aprovados na Auditoria de Segurança Viária [AMC+SEINF];

11. Estabelecer instrumento normativo que condicione a entrega da obra a uma auditoria de segurança viária por parte da unidade gestora em segurança viária (ou, quando solicitado, sob a aprovação do secretário titular ou adjunto da Secretaria de Conservação e Serviços Públicos ou a que venha assumir suas funções), garantindo a conformidade com os requisitos estabelecidos na etapa de aprovação de projeto [AMC/CST];

D. Estabelecer rotinas efetivas de manutenção da infraestrutura visando a prevenção de sinistros de trânsito

12. Executar medidas corretivas em pontos críticos definidos seguindo os critérios predefinidos a partir da análise dos dados de sinistralidade e do Manual de Práticas de Segurança no Trânsito [AMC+SCSP];

13. Implementar, junto ao órgão de trânsito e à Secretaria de Conservação e Serviços Públicos, um sistema de gestão das informações relativas à sinalização viária, conservação das vias e outros elementos de infraestrutura viária, visando apoiar as rotinas de conservação e planejar manutenções preventivas [AMC+SCSP];

E. Coibir comportamentos de risco relacionados ao excesso de velocidade para aumentar a segurança no trânsito

14. Propor ações de adequação à velocidade regulamentada para as vias que demonstrarem maior taxa de mortalidade e/ou de feridos em decorrência de incidentes no trânsito [AMC/CST];

15. Ampliar a implementação de sinalização dos limites de velocidade em vias locais e coletoras [AMC/GEENG];

16. Implementar Áreas de Trânsito Calmo em regiões com concentração de pedestres, tais como creches, escolas, hospitais, áreas comerciais e afins [SCSP+AMC+SEINF+SEGER];

17. Propor e implementar um Plano de Gestão de Velocidade contemplando minimamente [AMC/CST]:

- i. Proposta de classificação das vias e limites de velocidade seguros de acordo com suas características operacionais e condições de entorno;
- ii. Elaboração de padrão de sinalização e desenho urbano que promovam moderação do tráfego;
- iii. Delineamento de ações de comunicação, educação e fiscalização que ajudem os condutores a respeitar os limites de velocidade.

18. Produzir, mensalmente, um relatório síntese acerca dos comportamentos de risco associado a velocidades excessivas [AMC/CST].





Rede de Atenção à Vítima

Por meio das ações do aprimoramento da Rede de Atenção à Vítima, atua-se na ocasião na qual o sinistro de trânsito não foi evitado, buscando tornar a estrutura de atendimento às vítimas cada vez mais rápida e eficiente, bem como aumentando sua abrangência para permitir uma melhor reabilitação funcional e reinserção nas atividades sociais. Assim, as atividades desenvolvidas buscam atuar (i) no atendimento pré-hospitalar, buscando mais rapidez tanto no primeiro socorro quanto no encaminhamento da vítima; (ii) no acolhimento hospitalar, ao manter os protocolos de atendimento em constante aperfeiçoamento; e (iii) no apoio psicológico e reabilitação funcional ao fim do tratamento.

A seguir são apresentados os objetivos estratégicos e específicos deste eixo e suas respectivas ações.

Objetivo Estratégico:

Reduzir as sequelas físicas e psicológicas consequentes de sinistros de trânsito.

Objetivos Específicos e Ações:

A. Aprimorar atendimento pré-hospitalar, garantindo velocidade no primeiro atendimento e eficiência no encaminhamento.

1. Contribuir, por meio de fornecimento de dados e análises de sinistros de trânsito, para planejamento da localização dos serviços de atendimento móvel, reduzindo o tempo de atendimento das vítimas [AMC/CST];
2. Aprimorar e expandir métodos para priorização da circulação de ambulâncias em atendimento, por meio do uso de equipamentos de monitoramento, operação semafórica, campanhas de conscientização e outros instrumentos julgados cabíveis; [AMC+SMS/SAMU]
3. Expandir rotina de capacitação em Socorrismo Básico para profissionais de campo que atuem na promoção da segurança no trânsito, contemplando minimamente os agentes de trânsito municipais [SMS];
4. Revisar periodicamente, para as vítimas que se deslocam para os hospitais por conta própria, um protocolo de direcionamento para os diferentes unidades de saúde de acordo com a gravidade do trauma, aumentando a eficiência dos atendimentos e reduzindo a concentração nos hospitais de maior complexidade [SMS];

5. Revisar e adequar periodicamente protocolo de despacho de acordo com os níveis de resolutividade de cada unidade de saúde, alinhados com a complexidade dos traumas [SMS];
6. Capacitar, periodicamente, profissionais para [SMS]:
 - i. triagem inicial;
 - ii. despacho adequado de unidade móvel e;
 - iii. melhor direcionamento as unidades de saúde;

B. Aperfeiçoar acolhimento hospitalar para traumas oriundos de sinistros de trânsito.

7. Aperfeiçoar protocolo para agilizar preparação de unidades de saúde para recebimento dos pacientes nas ambulâncias, definindo sistema de comunicação entre Serviços de Atendimento Móvel e Hospitais [SMS];
8. Revisar periodicamente e disseminar Guia de Protocolos para Atendimento de Trauma, contemplando procedimentos padronizados em: socorro, acolhimento da emergência, reabilitação, etc [SMS];

C. Promover apoio psicológico e reabilitação funcional para as vítimas de sinistros de trânsito

9. Estabelecer protocolo de orientações aos familiares e vítimas de sinistros de trânsito, contemplando minimamente [SMS+AMC/JARI]:
 - i. Orientação legislativa, garantindo o entendimento sobre direitos e deveres, a exemplo do direito ao seguro DPVAT (Danos pessoais causados por veículos automotores de via terrestre);
 - ii. Orientação sobre disponibilidade de outras unidade de saúde relevantes a cada caso;
 - iii. Orientação para funções laborais, em caso de incapacidades adquiridas;
10. Estabelecer, para núcleos de psicologia e assistência social dos unidade de tratamento de traumas, calendário anual de capacitação na temática da reabilitação psicológica de vítimas de sinistros de trânsito [SMS];
11. Elaborar e disponibilizar material de orientação em cuidados pós-hospitalares de pacientes em reabilitação, visando instruir familiares de vítimas sobre seus tratamentos [SMS];
12. Identificar e fomentar engajamento a grupos de apoio a vítimas e familiares de vítimas em sinistros de trânsito [SMS].

CAREY - AV. VIENA WEYNE



IMAGENS: WRU/PREFEITURA



CAREY - AV. VIENA WEYNE

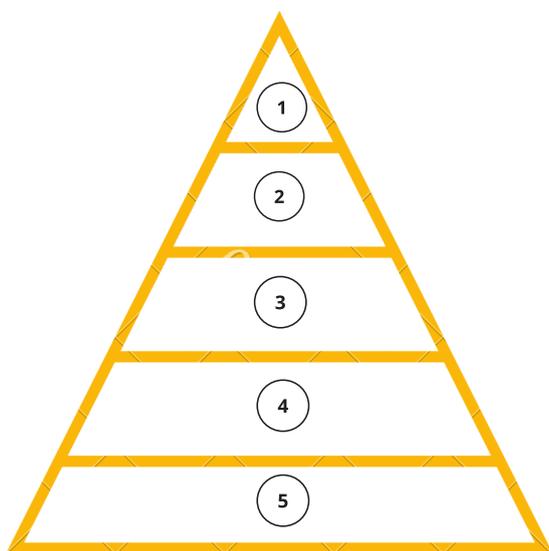
ACOMPANHAMENTO DO PLANO

O acompanhamento do Plano de Segurança no Trânsito é fundamental para a sua boa condução e para a comunicação com a sociedade, de maneira que o avanço das ações fique claro e transparente, bem como o seu reflexo na redução de mortos e feridos no trânsito sejam melhor informados.

Para acompanhar o avanço de medidas em Segurança no Trânsito, as melhores práticas costumam partir de uma representação pirâmide (Figura 6.1), no qual sua base representa as principais causas e contextos causadores de mortes e lesões no trânsito, gradativamente avançando para o topo, que trata das consequências finais dessa problemática.

A base da pirâmide (ponto 5) é composta pela estrutura política e cultural da gestão da segurança no trânsito, imediatamente seguida do programa de ações (ponto 4) que o município efetivamente pratica, o que engloba medidas de desenho de vias, comunicação, educação, fiscalização e atendimento às vítimas de sinistros.

FIGURA 6.1: HIERARQUIA DE METAS PARA A GESTÃO SEGURANÇA NO TRÂNSITO



FONTE: KOORNSTRA ET AL., 2002

- 1** CUSTOS SOCIAL
(resultados finais)
- 2** MORTOS E FERIDOS
(resultados finais)
- 3** INDICADORES DE DESEMPENHO
DA SEGURANÇA VIÁRIA
(resultados intermediários)
- 4** PROGRAMAS E MEDIDAS
DE SEGURANÇA
(desempenho das políticas)
- 5** ESTRUTURA POLÍTICA E
CULTURAL
(contexto político)

A atuação do Plano de Segurança no Trânsito se insere nos pontos 4 e 5, ao passo que suas ações visam a estrutura organizacional e cultural do município (ao propor uma abordagem focada na abordagem dos Sistemas Seguros), bem como estruturar programas e medidas de segurança viária (como planos de Educação e de Comunicação, padrões de Desenho Urbano e afins). Estes pontos serão medidos por indicadores de Gestão, relativos a marcos e avanços do PST.

Essas ações, por sua vez, impactam o comportamento dos usuários, representados no ponto 3, o que será medido por meio de indicadores de Desempenho, coletando informações relevantes sobre comportamentos de risco e a sua evolução, ajudando também a direcionar as ações naquilo onde se consideram problemáticos.

Os avanços no desempenho de segurança viária tendem a reduzir o risco de sinistros e, assim, a impactar o número de mortos e feridos no trânsito (ponto 2 da pirâmide). Por consequência, isso reduz os custos que essa problemática impõe à sociedade (ponto 1), relacionados aos custos com tratamento, à perda de produtividade e afins, cujo valor é de mais difícil estimativa. Assim, os impactos finais da política de segurança no trânsito são traduzidos em indicadores de Resultado, tratando diretamente da quantidade de pessoas que morreram no trânsito, sendo um dos principais indicadores de acompanhamento considerado por outros planos de segurança no trânsito e pela Organização Mundial da Saúde.

A. Indicadores de Resultado

INDICADOR	FORMA DE CÁLCULO	META
Número de pessoas que morreram no trânsito durante um ano	Quantidade de pessoas que vieram à óbito em sinistros que ocorreram naquele ano, independente do período em que passaram internadas	Redução em 50% entre 2020 e 2030, alinhando-se à meta da ONU. [96 vítimas fatais em 2030]

B. Indicadores de Desempenho

FATOR DE RISCO	INDICADOR	VALOR DE BASE (2020)
USO CORRETO DE CAPACETE POR MOTOCICLISTAS E PASSAGEIROS	% DE ABORDAGENS ONDE TODOS ESTÃO USANDO O CAPACETE CORRETAMENTE	99,3% USANDO, 92% USANDO CORRETAMENTE
USO DE CINTO DE SEGURANÇA POR CONDUTORES E PASSAGEIROS	% DE ABORDAGENS ONDE TODOS ESTÃO USANDO O CINTO DE SEGURANÇA CORRETAMENTE	TODOS OS OCUPANTES 86%, CONDUTORES 93%
USO DE DISPOSITIVO DE RETENÇÃO POR CRIANÇAS	% DE ABORDAGENS ONDE TODAS AS CRIANÇAS DE 10 ANOS OU MENOS ESTÃO USANDO ALGUM DISPOSITIVO DE RETENÇÃO	45% MENORES DE 10 ANOS, 47% MENORES DE 4 ANOS
VIOLAÇÃO DOS LIMITES DE VELOCIDADE EM VIAS DE 60KM/H C/ FISCALIZAÇÃO	QUANTIDADE DE REGISTROS DE VELOCIDADE ACIMA DO PERMITIDO EM VIAS COM FISCALIZAÇÃO	1,81 INFRAÇÕES/ 10.000 VEÍCULOS
VIOLAÇÃO DOS LIMITES DE VELOCIDADE EM VIAS DE 50KM/H C/ FISCALIZAÇÃO	QUANTIDADE DE REGISTROS DE VELOCIDADE ACIMA DO PERMITIDO EM VIAS COM FISCALIZAÇÃO	10,11 INFRAÇÕES/ 10.000 VEÍCULOS
VIOLAÇÃO DOS LIMITES DE VELOCIDADE EM VIAS SEM FISCALIZAÇÃO	QUANTIDADE DE REGISTROS DE VELOCIDADE ACIMA DO PERMITIDO EM VIAS COM FISCALIZAÇÃO	18% TODOS OS VEÍCULOS, 26% AS MOTOS
CONDUÇÃO UTILIZANDO O CELULAR OU OUTRA FORMA DE DISTRAÇÃO	% DE VEÍCULOS ONDE O CONDUTOR ESTÁ UTILIZANDO O CELULAR OU DISTRAÍDO DE ALGUMA OUTRA FORMA	3,4% DIGITANDO 3,5% FALANDO
DIRIGIR SOB O EFEITO DE ÁLCOOL	% DE POSITIVOS OU RECUSAS EM TESTES DE ALCOOLEMIA	1,1% POSITIVOS, 0,6% DE RECUSAS
TEMPO MÉDIO DE ATENDIMENTO DE VÍTIMAS FERIDAS	TEMPO DA SOLICITAÇÃO À CHEGADA NO LOCAL DA OCORRÊNCIA	~30MIN GRAVES ~46MIN MODERADAS

C. Indicadores de Gestão

PILAR	INDICADOR	META
GESTÃO DA SEGURANÇA NO TRÂNSITO	CRIAÇÃO DA COORDENADORIA DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO	ATÉ UM ANO DEPOIS DA PUBLICAÇÃO DO PST
	CRIAÇÃO DO CONSELHO EXECUTIVO DE GESTÃO DO PLANO DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO	ATÉ UM ANO DEPOIS DA PUBLICAÇÃO DO PST
	PUBLICAÇÃO DE RELATÓRIO ANUAL DE SEGURANÇA VIÁRIA	365 DIAS
	DEFASAGEM MÁXIMA NA CONSOLIDAÇÃO DAS INFORMAÇÕES PARA VÍTIMAS FATAIS	30 DIAS
	DEFASAGEM MÁXIMA NA CONSOLIDAÇÃO DAS INFORMAÇÕES PARA VÍTIMAS FERIDAS	60 DIAS
	REALIZAÇÃO DE PESQUISAS OBSERVACIONAIS DE FATORES DE RISCO	PELO MENOS UMA VEZ POR ANO
	ESTABELECIMENTO DE PROTOCOLO PARA INVESTIGAÇÃO IN LOCO DE SINISTROS COM VÍTIMAS FATAIS OU FERIDOS GRAVES	ATÉ UM ANO DEPOIS DA PUBLICAÇÃO DO PST
	ESTABELECIMENTO DO MÉTODO DE ACOMPANHAMENTO DO PST	ATÉ 90 DIAS DEPOIS DA PUBLICAÇÃO DO PST
USUÁRIOS SEGUROS	ELABORAÇÃO UM PLANO ANUAL DE AÇÕES DE EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO	ATÉ SEIS MESES DEPOIS DA PUBLICAÇÃO DO PST
	INCLUSÃO O TEMA DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO FORMALMENTE NA PROPOSTA PEDAGÓGICA DO MUNICÍPIO	ATÉ UM ANO DEPOIS DA PUBLICAÇÃO DO PST
	ELABORAR PLANEJAMENTO ANUAL DE CAMPANHAS DE MÍDIA DE MASSA E OUTRAS FORMAS DE INSERÇÃO EM VEÍCULOS DE GRANDE CIRCULAÇÃO	ATÉ UM ANO DEPOIS DA PUBLICAÇÃO DO PST
	ESTABELECIMENTO DE PARCERIA COM DETRAN PARA COMPARTILHAMENTO DE INFORMAÇÕES DE PROCEDIMENTOS ADMINISTRATIVOS APÓS AUTUAÇÃO	ATÉ UM ANO DEPOIS DA PUBLICAÇÃO DO PST
	ESTABELECIMENTO DE PARCERIA COM O PODER JUDICIÁRIO PARA GARANTIR CUMPRIMENTO DOS PROCESSOS ADMINISTRATIVOS E CRIMINAIS RELACIONADOS ÀS INFRAÇÕES DE TRÂNSITO	ATÉ DOIS ANOS DEPOIS DA PUBLICAÇÃO DO PST
	ESTABELECIMENTO DE PLANEJAMENTO ANUAL DE AÇÕES DE CAPACITAÇÃO EM CONDUÇÃO SEGURA	ATÉ UM ANO DEPOIS DA PUBLICAÇÃO DO PST

PILAR**INDICADOR****META****MOBILIDADE SUSTENTÁVEL
E VIAS SEGURAS**

ELABORAR O MANUAL DE PRÁTICAS DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO EM PROJETOS DE INFRAESTRUTURA

ATÉ UM ANO DEPOIS DA PUBLICAÇÃO DO PST

DEFINIÇÃO DE INSTRUMENTO NORMATIVO PARA GARANTIR A REALIZAÇÃO DE AUDITORIAS DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO EM PROJETOS DE MOBILIDADE URBANA

ATÉ UM ANO DEPOIS DA PUBLICAÇÃO DO PST

ESTABELECEER INSTRUMENTO NORMATIVO QUE CONDICIONE A ENTREGA DA OBRA A UMA AUDITORIA DE SEGURANÇA VIÁRIA POR PARTE DA UNIDADE GESTORA EM SEGURANÇA VIÁRIA

ATÉ UM ANO DEPOIS DA PUBLICAÇÃO DO PST

IMPLEMENTAÇÃO DE SISTEMA DE GESTÃO DAS INFORMAÇÕES RELATIVAS À SINALIZAÇÃO VIÁRIA, CONSERVAÇÃO DAS VIAS E OUTROS ELEMENTOS DE INFRAESTRUTURA VIÁRIA

ATÉ UM ANO DEPOIS DA PUBLICAÇÃO DO PST

PROPOR UM PLANO DE GESTÃO DE VELOCIDADE

ATÉ UM ANO DEPOIS DA PUBLICAÇÃO DO PST

**REDE DE
ATENÇÃO À
VÍTIMA**

ESTABELECEER PROTOCOLO DE ORIENTAÇÕES AOS FAMILIARES E VÍTIMAS DE SINISTRO DE TRÂNSITO

ATÉ DOIS ANOS DEPOIS DA PUBLICAÇÃO DO PST

REDUZIR O TEMPO DE ATENDIMENTO DE VÍTIMAS COM LESÕES GRAVES.

-20 MIN
TEMPO MÉDIO



AMC
TRÂNSITO E CIDADANIA



Fortaleza
PREFEITURA

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ITF (International Transport Forum). 2016. Zero Road Deaths and Serious Injuries: Leading a Paradigm Shift to a Safe System. OECD Publishing, Paris, França.

WRI (World Resources Institute) e GRSF (Global Road Safety Facility). 2018. Sustentável e Seguro: Visão e Diretrizes para Zerar as Mortes no Trânsito. Washington, EUA.

Koornstra, M., Lynam, D., & Nilsson, G. 2002. SUNflower: a comparative study of the development of road. Leidschendam: SWOV Institute for Road Safety Research.