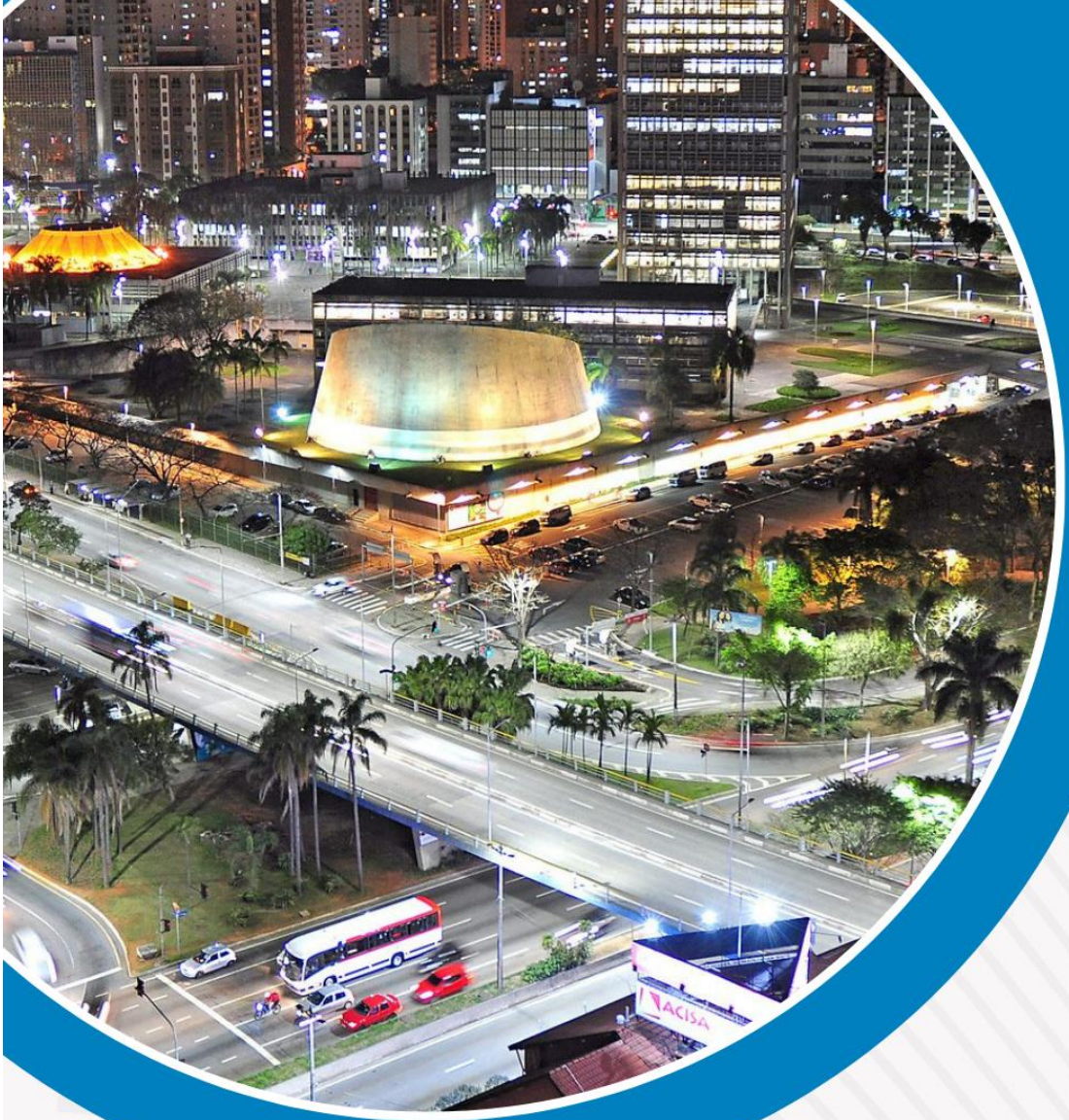

PMSI SANTO ANDRÉ

Plano para a Mobilidade Segura e Inclusiva

Caderno Síntese

Propostas do Plano de Ações

POLO TIS certare engenharia e consultoria CONCREMAT engenharia e tecnologia Uma empresa do grupo 中国交建 CHINA COMMUNICATIONS CONSTRUCTION ANTON ENGENHARIA E URBANISMO BID PREFEITURA DE SANTO ANDRÉ

SUMÁRIO

1. Introdução	**3**
2. Pilar 1 - Gestão de Segurança no Trânsito	**7**
3. Pilar 2 - Vias seguras	**15**
4. Pilar 3 - Segurança Veicular	**32**
5. Pilar 4 - Educação para o Trânsito	**33**
6. Pilar 5 - Atendimento às vítimas	**36**
7. Pilar 6 - Normatização e Fiscalização	**38**
8. Inclusão Social	**41**

1.INTRODUÇÃO

As principais cidades ao redor do mundo estão se mobilizando para acabar com o número de mortos e feridos no trânsito, comprometendo-se com os conceitos de Sistema Seguro e Visão Zero. Santo André, que tem mais de 700 mil habitantes e uma intensa dinâmica, está na vanguarda dessa abordagem na Região do Grande ABC.

Não é inevitável nem aceitável que um andreense seja morto ou gravemente ferido no trânsito. A população andreense precisa e quer sentir segurança ao sair de casa e isso passa por temas como: inclusão, acessibilidade, mobiliário urbano, desenho viário e de calçadas, saúde e mobilidade urbana em geral.

Considerando esse objetivo como uma das prioridades em nosso município, estamos elaborando o **Plano para a Mobilidade Segura e Inclusiva de Santo André** (PMSI), parte integrante do Programa de Mobilidade Urbana Sustentável em desenvolvimento pela Prefeitura Municipal com apoio do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID.

Este plano visa ser uma ferramenta no planejamento das políticas públicas de segurança viária de Santo André, compreendido em seu sentido mais amplo – segurança para os pedestres, ciclistas, usuários do transporte coletivo, condutores, enfim, para todos os que transitam por nossas vias e calçadas.

O objetivo principal do PMSI é propor ações para zerar mortes e lesões graves em todos os modais, priorizando sempre os modos ativos e coletivos, garantindo condições de mobilidade adequadas a todos os cidadãos. Em todo o processo, o PMSI quer o amplo envolvimento da comunidade, colocando a população e seus interesses em primeiro lugar, e terá como resultado políticas públicas eficazes e condizentes com a realidade do município, com ações de curto, médio e longo prazo.

Para atingir tal objetivo, o PMSI deverá estabelecer diretrizes e medidas para estabelecer um sistema de mobilidade que seja seguro e inclusivo, com foco em segurança viária e acessibilidade universal, buscando tornar o desenho urbano inclusivo e adequado a todos os cidadãos, independente das condições físicas e sociais.

Este documento tem por objetivo apresentar uma síntese das ações propostas para o PMSI: o **Plano de Ações**, que buscou apresentar as principais ações para alcançar um sistema seguro em Santo André.

Para aprofundamento das informações aqui contidas recomenda-se a consulta aos relatórios técnicos que foram produzidos ao longo das etapas intermediárias de desenvolvimento do Plano. Estes documentos poderão ser encontrados no site do PMSI, através do endereço www.pmsi-santoandre.com.

Além de disponibilizar materiais para consulta pública, este site serve de canal de comunicação com a sociedade e inclui área de colaboração para que o cidadão possa contribuir com críticas e sugestões, bem como para indicação dos locais que considerem inseguros ou que dificultem sua inclusão nos sistemas de mobilidade.

.1. Princípios norteadores do PMSI Santo André

A segurança viária é uma preocupação crucial em todo o mundo, devido ao crescente número de sinistros de trânsito e mortes. A implementação de ações eficazes de segurança viária requer uma abordagem baseada em evidências, que envolve a análise de dados e estudos nacionais e internacionais. Neste Plano de Ações, é apresentado a metodologia utilizada para melhorar a segurança viária de Santo André, baseada nas melhores práticas e evidências disponíveis.

O termo **'sinistro'** representa uma mudança importante na forma como encaramos os acidentes de trânsito. Ele nos convida a abandonar a ideia de que esses eventos são meras fatalidades inevitáveis e nos lembra de que muitas vezes são resultados de escolhas equivocadas ou negligências que poderiam ter sido evitadas.

O Plano de Ação consiste em diretrizes, objetivos, descrição, responsáveis e indicadores correspondentes de cada ação, os quais foram subdivididos em pilares do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans). O Pnatrans foi instituído em 2018 mediante a Lei nº 13.614. Seu propósito compreende em guiar os administradores de trânsito do país na execução de medidas voltadas para a diminuição de óbitos e ferimentos graves nas vias, em sintonia com a Nova Década de Segurança Viária da Organização das Nações Unidas (ONU). O mencionado Plano passou por uma revisão em 2021, na qual mais de 100 especialistas, provenientes de 50 organizações e

instituições, juntamente com representantes da sociedade civil, contribuíram para seu aprimoramento[1].

Para desenvolver uma política pública eficaz é essencial destacar certos elementos-chave e adotar um conjunto abrangente de métodos que envolvam governança e gestão sólidas, metas e dados confiáveis, estabelecimento de prioridades e planejamento, além de monitoramento, avaliação e revisões periódicas. Esses elementos são fundamentais para construir uma política pública embasada em evidências. Os métodos devem incorporar uma abordagem racional, rigorosa e sistemática para embasar as decisões políticas e buscar os melhores resultados[1].

Figura 1: Pilares do Pnatrans. Fonte: Adaptado do Pnatrans

É por meio do Plano de Ações que os passos necessários para alcançar as metas estabelecidas se materializam. Durante o processo de revisão do Pnatrans em 2021, foi determinado que o Plano fosse dividido em seis pilares de atuação (). Cada pilar agrupa as ações correspondentes, juntamente com seus produtos, indicadores e metas[1].

1) **Gestão de Segurança no Trânsito**: fortalecer a gestão integrada da segurança viária nos diferentes níveis de governo. Além disso, estimula o engajamento político e social sobre o tema;

2) **Vias Seguras**: Adequação dos limites de velocidade, diretrizes para boas práticas em infraestrutura segura e criação de programas para melhorar a mobilidade sustentável, priorizando pedestres, ciclistas e usuários de transporte coletivo;

3) **Segurança Veicular**: Adequar o Brasil aos regulamentos técnicos e melhores práticas

[1] Brasil (2018) Lei no 13.614, de 11 de janeiro de 2018 - Cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS). Brasília: Presidência da República.

em segurança veicular. Reforçar os itens e equipamentos para usuários vulneráveis, por exemplo, capacetes para os motociclistas;

4) **Educação para o Trânsito**: Ações de educação para o trânsito com resultados de curto e médio prazo na redução das mortes no trânsito. Campanhas de conscientização com esforços de fiscalização para a mitigação de comportamentos de risco. Além da capacitação dos agentes públicos.

5) **Atendimento às Vítimas**: Prestação de socorro coordenada e eficiente;

6) **Normatização e Fiscalização**: Foco em combater o excesso de velocidade e consumo de álcool e outros psicoativos, incentivando um comportamento seguro. Uso de fiscalização e a difusão de campanhas de mídia, educação e capacitação.

Além disso o Pnatrans está alinhado com as novas abordagens do Sistema Seguro e Visão Zero. A abordagem do Sistema Seguro envolve áreas de atuação (Figura 2) que são interligadas e vão além de simplesmente tentar persuadir as pessoas a mudarem seu comportamento por meio de educação e fiscalização. Essas áreas englobam intervenções em fatores fundamentais, como o uso do solo e o planejamento da mobilidade, visando reduzir a dependência de veículos e promover meios de transporte seguros, saudáveis e ambientalmente conscientes. Além disso, incluem a implementação de uma gestão abrangente de velocidade para estabelecer limites seguros, o projeto de interseções que permitam às pessoas atravessarem com segurança, o planejamento viário considerando a possibilidade de erros humanos, a melhoria do transporte público, o desenvolvimento de veículos seguros por meio de design e tecnologia, e uma coordenação e qualidade aprimoradas na resposta e no atendimento a emergências após sinistros[2].

[2] 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.

Figura 2: Princípios, elementos centrais e áreas de atuação do Sistema Seguro. Fonte: WRI – Sustentável e Seguro (2019).

Além dos documentos mencionados anteriormente, o presente Plano de Ação se fundamenta em sólidas evidências nacionais e internacionais provenientes de diversos planos de segurança, bem como nas valiosas experiências anteriores do Consórcio (Figura 3).

Internacionais	Plan de Seguridad Vial 2012-2020 – Ayuntamiento de Madrid
	Plan Nacional de Seguridad Vial de Colombia 2011-2021
Nacionais	Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans)
	Plano de Segurança Viária de Blumenau
	Plano de Segurança no Trânsito de Fortaleza
	Plano de Segurança Viária do Município de São Paulo
	Plano de Segurança Viária Sustentável de Porto Alegre

Figura 3: Plano baseado em evidências Nacionais e Internacionais

Além dos planos mencionados, tanto o presente documento quanto os futuros buscarão utilizar, sempre que possível, evidências embasadas em estudos científicos, fazendo uso do conceito de Crash Modification Factors (CMFs). Os CMFs são multiplicadores que auxiliam no

cálculo do número estimado de sinistros de trânsito após a implementação de determinadas medidas em locais específicos, como uma interseção, por exemplo. Valores de CMFs inferiores a 1 indicam uma redução no número de sinistros de trânsito devido à intervenção realizada. Por outro lado, valores acima de 1 indicam que a intervenção resulta em um aumento da frequência de sinistros em relação às condições iniciais[3]. Ressalta-se que detalhes e exemplos estarão disponíveis no Manual de Procedimentos de Análise de Sinistros Viários (Produto 24).

É importante ressaltar que os CMFs disponíveis no Clearinghouse refletem uma realidade internacional e podem não ser totalmente aplicáveis ao contexto brasileiro. Portanto, sempre que possível, serão utilizados valores nacionais como referência. Isso garantirá uma maior adequação às condições e características específicas do cenário brasileiro.

O presente Plano de Ação terá como foco os principais pontos levantados nos Produtos de Diagnóstico e Prognóstico, bem como nas Audiências Públicas, visando soluções eficientes e confiáveis.

As propostas adotarão os cenários apresentados no Prognóstico (Figura 4), levando em consideração a sua compatibilidade com o **PlanMob Santo André**. É importante ressaltar que serão feitos esforços para alinhar os elementos do PlanMob de forma coerente no presente e futuros produtos. Os cenários de curto prazo (5 anos), médio prazo (15 anos) e longo prazo (25 anos) apresentados no PlanMob estão definidos para os seguintes anos: 2025, 2035 e 2045, respectivamente. Ressalta-se que cabe ao grupo técnico avaliar se tais anos estão alinhados com o atual estado do plano de metas do PlanMob. Caso haja alterações, estas devem ser compatibilizadas com o PMSI.

Figura 4: Anos horizontes. Fonte: Elaborada pelo Consórcio.

[3] Federal Highway Administration, CMF Clearinghouse User Guide. Washington, D.C. Accessible at: http://www.cmfclearinghouse.org/userguide.cfm.

Finalmente, é importante destacar que as ações propostas neste documento estão abertas a possíveis modificações, tendo em consideração as sugestões da PSA e da população em geral. É fundamental estar ciente da possibilidade de ajustes futuros, tanto neste documento como em versões anteriores. Além disso, é válido ressaltar que as ações sugeridas foram estruturadas com base a seguir.

PILAR X – NOME DO PILAR: Denominação e Descrição do Pilar do Pnatrans. Cada pilar é identificado por um número exclusivo e está vinculado a cada ação, permitindo um controle eficaz ao longo do tempo. Esta estrutura organizada facilita a compreensão e monitoramento de todas as atividades do plano.

Objetivo X: São os objetivos relativos ao pilar, cujo propósito é alcançar um Sistema Seguro, podendo abranger diversos objetivos.

AÇÃO PX.AY: Ação de número Y está associada ao Pilar X, o qual tem como foco alcançar o objetivo mencionado anteriormente.

Descrição resumida: Apresentação concisa da Ação, com descrição e justificativa, quando relevante.

Descrição completa: Apresentação detalhada da Ação. Apresentação contendo todos os detalhes para sua execução, monitoramento e implantação.

Grupo Alvo: Definição dos grupos-alvo que podem ter interesse na execução e monitoramento da Ação.

Indicadores: **PX.IY**: Indicadores relacionados com a Ação PX.AY podem ser mais de um.

Meta: Apresenta uma relação da ação com as metas para curto (5 anos), médio (15 anos) e longo prazo (25 anos).

Referências: Referências bibliográficas utilizadas para a definição da Ação sugerida.

2. PILAR 1 – Gestão de Segurança no Trânsito

Este pilar reflete o fortalecimento de uma abordagem integrada para a segurança viária, promovendo o engajamento político e social no tema, bem como o compromisso de investir na preservação de vidas.

2.1. Ações do Pilar 1 (P1.A)

PILAR: GESTÃO DA SEGURANÇA VIÁRIA OBJETIVO: TORNAR A GESTÃO EM SEGURANÇA VIÁRIA DE SANTO ANDRÉ MODERNIZADA E INTEGRADA	
Ações	
P1.A1	Garantir maior autonomia e eficiência nos processos da SMU
Descrição	A modernização da SMU, juntamente com as secretarias vinculadas à Segurança Viária, representa uma iniciativa necessária. O objetivo é assegurar que os colaboradores tenham acesso a softwares e hardwares modernos, o que resultará em um desempenho mais eficiente no cumprimento de suas atribuições. Além disso, essa medida visa promover uma estruturação mais eficiente em toda a SMU, aprimorando seus processos e resultados
Grupo Alvo	SMU
Indicadores	IG1-5, P1.I1
Meta	Num horizonte de médio prazo (15 anos), é essencial que toda a equipe da SMU possa contar com equipamentos e estrutura que atendam plenamente às suas necessidades e expectativas
Referências	Diagnóstico Institucional realizado nas Secretarias de Santo André; Planos de Segurança Viária de Blumenau, São Paulo, Fortaleza e Porto Alegre; Pnatrans; PlanMob Santo André; WRI (2018)
P1.A2	Implementar Comitê Permanente de Segurança Viária
Descrição	Estabelecimento de um Comitê Perene de Segurança Viária responsável por monitorar as ações do PMSI
Grupo Alvo	SMU-PSA
Indicadores	IG1-5, P1.I2
Meta	Num horizonte de curto prazo (5 anos), é essencial que o grupo esteja em operação

Referências	Diagnóstico Institucional realizado nas Secretarias de Santo André; Planos de Segurança Viária de Blumenau, São Paulo, Fortaleza e Porto Alegre; Pnatrans; PlanMob Santo André; WRI (2018)
P1.A3	Criar a Gerência de Mobilidade Ativa no DPEM
Descrição	Estabelecimento da Gerência de Mobilidade Ativa visando abordar a temática da segurança na mobilidade de forma mais eficaz
Grupo Alvo	DPEM-SMU-PSA
Indicadores	IG1-5, P1.I2
Meta	Num horizonte de curto prazo (5 anos), é essencial que a gerência esteja em operação
Referências	Diagnóstico Institucional realizado nas Secretarias de Santo André; Planos de Segurança Viária de Blumenau, São Paulo, Fortaleza e Porto Alegre; Pnatrans; PlanMob Santo André; WRI (2018)
P1.A4	Estabelecer a elaboração de Relatórios Anuais de Segurança Viária
Descrição	Relatório anual para a promoção da execução do PMSI
Grupo Alvo	DPEM-SMU
Indicadores	IG1-5, P1.I3
Meta	Num horizonte de curto prazo (5 anos), é essencial que os anuários estejam em execução
Referências	Diagnóstico Institucional realizado nas Secretarias de Santo André; Planos de Segurança Viária de Blumenau, São Paulo, Fortaleza e Porto Alegre; Pnatrans; PlanMob Santo André; WRI (2018)
P1.A5	Implantar sistema de monitoramento do PMSI
Descrição	Implantação do sistema de monitoramento das ações do PMSI
Grupo Alvo	SMU
Indicadores	IG1-5
Referências	Diagnóstico Institucional realizado nas Secretarias de Santo André; Planos de Segurança Viária de Blumenau, São Paulo, Fortaleza e Porto Alegre; Pnatrans; PlanMob Santo André; WRI (2018)
P1.A6	Fortalecer as relações interinstitucionais na questão da Segurança Viária
Descrição	Integração da SMU, em cinco dimensões: com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito; com os órgãos da Prefeitura de Santo André e do Governo do Estado de São Paulo; com instituições privadas e organizações não governamentais; com representações da sociedade civil; e, com as empresas dos meios de comunicação
Grupo Alvo	SMU
Indicadores	IG1-5
Referências	Diagnóstico Institucional realizado nas Secretarias de Santo André; Planos de Segurança Viária de Blumenau, São Paulo, Fortaleza e Porto Alegre; Pnatrans; PlanMob Santo André; WRI (2018)
P1.A7	Estabelecer câmara temática com a sociedade nas ações voltadas para um trânsito seguro

Descrição	Integração da SMU, em cinco dimensões: com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito; com os órgãos da Prefeitura de Santo André e do Governo do Estado de São Paulo; com instituições privadas e organizações não governamentais; com representações da sociedade civil; e, com as empresas dos meios de comunicação
Grupo Alvo	SMU
Indicadores	IG1-5, P1.I4
Meta	Executar pelo menos uma câmera temática por ano
Referências	Diagnóstico Institucional realizado nas Secretarias de Santo André; Planos de Segurança Viária de Blumenau, São Paulo, Fortaleza e Porto Alegre; Pnatrans; PlanMob Santo André; WRI (2018)
P1.A8	Criar sistema de integração dos bancos de dados de sinistros viários
Descrição	O aprimoramento do Banco de Dados de Sinistros de Trânsito do Município de Santo André por meio da modernização para uma plataforma de software livre é uma medida que visa elevar a qualidade do cadastro e a eficiência das consultas realizadas. Além disso, esse processo possibilitará uma maior integração entre os diversos órgãos da Prefeitura de Santo André, o que ampliará consideravelmente a eficácia das interações internas. Com essa iniciativa, a gestão de sinistros de trânsito será otimizada, permitindo uma atuação mais ágil e precisa por parte das autoridades competentes.
Grupo Alvo	SMU
Indicadores	IG1-5, P1.I5
Meta	100% do banco implantado em médio prazo (15 anos)
Referências	Diagnóstico Institucional realizado nas Secretarias de Santo André; Planos de Segurança Viária de Blumenau, São Paulo, Fortaleza e Porto Alegre; Pnatrans; PlanMob Santo André; WRI (2018)
P1.A9	Desenvolver e divulgar estudos técnicos sobre dados de Segurança Viária
Descrição	A utilização dos dados de sinistros é de suma importância para a avaliação das intervenções e a análise dos fatores de risco associados. Tais análises devem seguir uma metodologia técnica rigorosa, e os resultados devem ser divulgados no relatório anual, com o intuito de fomentar pesquisas em segurança viária e informar à população sobre os principais avanços alcançados. A transparência e a divulgação responsável dos resultados são essenciais para garantir o engajamento da sociedade na busca por soluções cada vez mais eficazes para a redução de sinistros e a preservação de vidas nas vias
Grupo Alvo	SMU
Indicadores	IG1-5
Referências	Diagnóstico Institucional realizado nas Secretarias de Santo André; Planos de Segurança Viária de Blumenau, São Paulo, Fortaleza e Porto Alegre; Pnatrans; PlanMob Santo André; WRI (2018)
P1.A10	Identificar as fontes possíveis de financiamento para institucionalização da agenda de segurança no trânsito

Descrição	É de extrema importância buscar uma ampla gama de opções de financiamento para projetos relacionados à segurança viária, simultaneamente garantindo uma coordenação eficaz com todas as Secretarias Municipais envolvidas. Ao diversificar as fontes de recursos, será possível viabilizar as iniciativas necessárias para melhorar a segurança no trânsito, reduzir sinistros e proteger vidas. Além disso, a colaboração e comunicação efetiva entre as diferentes Secretarias permitirão uma abordagem mais abrangente e integrada, otimizando a implementação das medidas e alcançando resultados mais significativos em prol de toda a comunidade
Grupo Alvo	SMU
Indicadores	IG1-5, P1.I6
Meta	Obter pelo menos uma fonte por ano
Referências	Diagnóstico Institucional realizado nas Secretarias de Santo André; Planos de Segurança Viária de Blumenau, São Paulo, Fortaleza e Porto Alegre; Pnatrans; PlanMob Santo André; WRI (2018)

2.2. Indicadores do Pilar 1 (P1.I)

PILAR	OBJETIVO: TORNAR A GESTÃO EM SEGURANÇA VIÁRIA DE SANTO ANDRÉ MODERNIZADA E INTEGRADA				
	ID	INDICADOR	META	PRAZO	FONTE/PERIODICIDADE
GESTÃO DA SEGURANÇA VIÁRIA	P1.I1	Satisfação com Equipamentos e Estrutura na SMU	100% de satisfação	Médio (contínuo)	Obtido através de pesquisas de satisfação com os colaboradores da SMU
	P1.I2	Implantação do Comitê Permanente de Segurança Viária na Prefeitura de Santo André	Comitê 100% implementado	Curto (contínuo)	Obtido através do registro da implantação do comitê pela SMU
	P1.I3	Relatório Segurança Viária elaborado	1 relatório por ano	Curto (contínuo)	Obtido anualmente pela SMU com a execução do relatório
	P1.I4	Número de câmeras temáticas elaboradas, envolvendo a sociedade nas ações voltadas para um trânsito seguro	Pelo menos 1 câmara temática por ano	Curto (contínuo)	Obtido anualmente pela SMU após a execução das câmeras temáticas
	P1.I5	Implantação de sistema de integração dos bancos de dados de sinistros viários	100% do sistema implantado	Médio	Obtido pelo SMU/DPEM quando o sistema for implementado

	P1.I6	Fontes que forneceram financiamento para ações de segurança viária	1 fonte por ano	Curto (contínuo)	Obtido anualmente pela PSA de acordo com as fontes de recursos obtidas

3. PILAR 2 – Vias seguras

3.1. Ações do Pilar 2 (P2.A)

PILAR 2: VIAS SEGURAS OBJETIVO 1: REDUZIR TANTO A PROBABILIDADE QUANTO A GRAVIDADE DOS SINISTROS	
Ações	
P2.A1	Reduzir os limites de velocidade do Sistema Viário Principal
Descrição	Esta ação visa aumentar a segurança no Sistema Viário Principal de Santo André, a partir da redução dos limites de velocidades nessas vias
Indicadores	P2.I1
Meta	Propõe-se uma meta para redução de limites de velocidade do Sistema Viário Principal de curto prazo, uma vez que essa estratégia está embasada em outros estudos já realizados
P2.A2	Regulamentar os novos limites de velocidades dos veículos
Descrição	Esta proposta tem por objetivo a redução do número de sinistros e vítimas do trânsito, por meio da regulamentação de novos limites de velocidade nas vias do município

Indicadores	P2.I1
Meta	A meta proposta é de curto prazo, uma vez que existe grande urgência da implementação desta ação. Além disso, considera-se que as obras de implantação de sinalização são de baixa complexidade
P2.A3	Adotar uso de tecnologia, como Radares Eletrônicos, para limitar a velocidade dos veículos
Descrição	A proposta visa induzir os condutores de veículos automotores a não ultrapassarem os limites de velocidade estabelecidos em cada via, utilizando-se para isso de dispositivos tecnológicos, como radares eletrônicos
Indicadores	P2.I3
Meta	A meta estipulada para esta ação é de curto prazo, considerando a urgência de sua implementação e o fato de tratar-se de obras de instalação de baixa complexidade
P2.A4	Implementar soluções de engenharia para induzir a redução de velocidade
Descrição	A implementação de soluções de engenharia visa, por meio de alterações físicas no espaço das vias, criar condições que incentivem o condutor a reduzir a velocidade do veículo automotor
Indicadores	P2.I3
Meta	A meta prevista para a implementação desta ação é de longo prazo, uma vez que se trata de projetos específicos para cada área selecionada para receber as medidas de moderação de tráfego
P2.A5	Proporcionar campanhas educativas e de conscientização para o comportamento no trânsito
Descrição	Esta ação surge de modo a estimular a convivência segura no trânsito entre diferentes usuários e entre diferentes modais de transporte
Indicadores	P2.I2

Meta	A meta estabelecida para esta ação é de curto prazo para elaboração de plano de educação no trânsito e para a continuidade das estratégias definidas dentro das campanhas
P2.A6	Monitorar a aceitação dos condutores às velocidades estabelecidas
Descrição	Esta ação visa monitorar a aceitação dos condutores às velocidades estabelecidas, de modo a compreender a efetividade das ações implantadas e direcionar ações futuras no comportamento dos usuários das vias no município de Santo André
Indicadores	P2.I2; P2.I3
Metas	Curto prazo para o monitoramento da aceitação dos condutores às velocidades estabelecidas, devido à urgência de compreender a efetividade das ações implantadas
P2.A7	Elaborar relatórios anuais de gestão das velocidades no município
Descrição	A ação visa a coleta de dados de gestão das velocidades no município, que irão compor o que irão compor o Relatório Anual de Segurança Viária, de modo a criar um monitoramento periódico dos efeitos das mudanças de limites de velocidades
Indicadores	P2.I2; P2.I3
Meta	Meta de curto prazo para implementação da ação, dado o caráter de urgência de monitoramento de gestão das velocidades do município
P2.A8	Transformar o Plano de Zona 40 para Plano de Zona 30 com velocidades de até 30 km/h
Descrição	A ação visa a implantação de limite de velocidade em 30 km/h e estratégias para redução da velocidade em áreas específicas determinadas pelo Plano de Zona 30, conforme definido na ação P2.A8: Transformar o Plano de Zona 40 para Plano de Zona 30 com velocidades de até 30 km/h, de modo a aumentar a segurança do trânsito em áreas com grande volume de pedestres
Indicadores	P2.I4

Meta	A meta para a realização desta ação é de curto prazo, uma vez que se trata da adequação de um plano já existente
P2.A9	Implantar o Plano de Zona 30
Descrição	A ação visa a implantação de limite de velocidade em 30 km/h e estratégias para redução da velocidade e maior atenção dos condutores de veículos em áreas específicas determinadas no Plano de Zona 30, de modo a aumentar a segurança do trânsito em áreas com grande volume de pedestres
Indicadores	P2.I4
Meta	A meta para estação é de longo prazo, dada a complexidade das obras de intervenção para implantar o Plano de Zona 30 nas áreas selecionadas
P2.A10	Implantar áreas de trânsito calmo em regiões com concentração de pessoas
Descrição	Esta ação visa definir e implantar áreas de trânsito calmo a partir de medidas moderadoras de tráfego
Indicadores	P2.I4
Meta	A meta para estação é de longo prazo, dada a complexidade das obras de intervenção
P2.A11	Implantar o Projeto Caminhos Escolares no entorno de todas as escolas públicas do município
Descrição	Esta ação visa incentivar a mobilidade ativa de crianças para a escola, promovendo o uso de meios de transporte sustentáveis, como caminhar ou andar de bicicleta, e reduz as fontes de perigo provenientes do trânsito motorizado
Indicadores	P2.I5
Meta	A meta para estação é de longo prazo, dada a complexidade das obras de intervenção
P2.A12	Implantar faixas de travessia elevada em linhas de desejo em regiões com elevado fluxo de pedestres
Descrição	Esta ação visa aumentar a segurança viária, por meio da implantação de travessias elevadas em locais onde haja linhas de

	desejo, que são caminhos com maior tendência a serem seguidos pelos pedestres no espaço urbano
Indicadores	
Meta	Meta de curto prazo para implementação da estratégia, dado o caráter de urgência da ação, de forma a garantir maior segurança para os pedestres
P2.A13	Adequar a geometrias das vias em intersecções críticas
Descrição	Esta ação visa a melhoria da segurança em intersecções críticas, por meio da adequação da geometria do sistema viário.
Indicadores	
Meta	Meta de médio prazo para realização desta ação, dado o nível de complexidade para a realização das obras de intervenção em intersecções
P2.A14	Incentivar a apropriação do espaço público pela comunidade local
Descrição	Esta ação visa incentivar a apropriação do espaço público pela comunidade local, de modo a estimular o uso e a manutenção da cidade pelas pessoas
Indicadores	
Meta	Meta de longo prazo, uma vez que não se tratam de projetos de urgência
OBJETIVO 2: PRESTAR SINALIZAÇÃO URBANA COMPATÍVEL A UM TRÂNSITO SEGURO E COINCIDENTE A TODOS OS MODOS DE TRANSPORTE	
Ações	
P2.A15	Fazer a manutenção da sinalização viária vertical e horizontal
Descrição	Esta ação visa garantir uma sinalização clara e visível no município de Santo André, possibilitando uma melhor fruição de todos os modais que circulam em suas vias. Uma sinalização vertical e horizontal adequada e voltada para todos os usuários de

	uma via é um dos fatores que contribui para reduzir sinistros e melhorar a segurança dos mais vulneráveis
Indicadores	P2.I6
Meta	Médio prazo
P2.A16	Implantar sinalização de transição de velocidades
Descrição	transição de velocidades permite ao condutor se preparar para a mudança de velocidade na via ao garantir uma comunicação clara do novo trecho com velocidade reduzida
Indicadores	P2.I7
Meta	Curto prazo
P2.A17	Estabelecer um conjunto padrão de sinalização para as Zonas de trânsito calmo
Descrição	Uma sinalização diferenciada para uma área de trânsito calmo permite que o condutor do veículo fique mais alerta para a mudança representada por esse novo padrão, de forma que presta mais atenção no ambiente da área delimitada como de trânsito calmo
Indicadores	P2.I8
Meta	Médio prazo
P2.A18	Adequar ciclos semafóricos com vistas os tempos de travessia dos ciclistas e pedestres
Descrição	Esta ação visa adequar os ciclos semafóricos em relação ao tempo de travessia de ciclistas e pedestres. Fases dedicadas para pedestres e ciclistas devem ser ajustadas de forma que não incentivem a travessia na fase vermelha, mas que garantam segurança e conforto para todos os usuários.

Indicadores	P2.I11
Meta	Médio prazo
P2.A19	Expandir número de elementos de proteção ao motociclista
Descrição	Proteção ao motociclista é essencial devido à sua maior vulnerabilidade em relação aos veículos automotores individuais de maior porte. Assim, a tentativa de separação desses elementos na via é muito importante.
Indicadores	P2.I10
Meta	Curto prazo
P2.A20	Modernizar o sistema de controle semafórico
Descrição	A modernização do sistema de controle semafórico garante uma maior possibilidade de controle e atualizações dos ciclos semafóricos
Indicadores	
Metas	Longo prazo
P2.A21	Ampliar o controle semafórico centralizado
Descrição	Ampliar a rede de controle semafórico centralizado garante a maior eficiência dos ciclos semafóricos, uma vez que garante que a um maior número de intersecções viárias conectadas a um sistema atualizado
Indicadores	
Meta	Médio prazo
P2.A22	Ampliar o número de semáforos e botoeiras para pedestres

Descrição	A presença de semáforos e botoeiras para pedestres permite maior segurança aos pedestres, uma vez que garante um sistema de sinalização exclusivo para esses usuários da via.
Indicadores	P2.I12
Meta	Médio prazo

OBJETIVO 3: OFERECER CALÇADAS SEGURAS E INCLUSIVAS PARA TODOS OS USUÁRIOS SE DESLOCAREM COM CONFIANÇA

Ações

P2.A23	Adequar as calçadas do município aos padrões estabelecidos no Manual de Calçadas
Descrição	Esta ação visa requalificar as calçadas do município de acordo com os padrões estabelecidos pelo Manual de Calçadas, em anexo nesse documento.
Indicadores	P2.I13
Meta	Longo prazo
P2.A24	Instalar iluminação e sinalização direcionada aos pedestres em locais de travessia e concentração de pessoas
Descrição	Esta ação visa a segurança dos pedestres em áreas sensíveis do trânsito, como travessias, intersecções ou outros locais de concentração de pessoas onde haja o cruzamento com outros modais de transporte
Indicadores	
Meta	Médio prazo
P2.A25	Fortalecer a fiscalização sobre calçadas

Descrição	A fiscalização sobre calçadas visa garantir que os proprietários dos lotes sigam a diretrizes estabelecidas no Manual de Calçadas, assegurando uma padronização das calçadas e a sua acessibilidade para os pedestres.
Indicadores	P2.I13
Meta	Curto prazo

OBJETIVO 4: OFERTAR UMA REDE CICLOVIÁRIA SEGURA, COESA, CONECTADA, CONFORTÁVEL E ATRATIVA	
Ações	
P2.A26	Garantir a manutenção da infraestrutura cicloviária
Descrição	Esta ação visa garantir o correto funcionamento da infraestrutura cicloviária, garantindo condições seguras para o trânsito dos ciclistas n município de Santo André, por meio da da manutenção da rede cicloviária.
Indicadores	
Meta	Longo prazo
P2.A27	Implantar a infraestrutura cicloviária proposta
Descrição	A conectividade cicloviária é a garantia de que os trechos de ciclovias ou ciclorrotas estão conectados entre si, seja por infraestrutura cicloviária segregada da via, ou por vias compartilhadas ou com velocidades reduzidas por automóveis, de modo que o ciclista se sinta mais seguro para transitar nas vias do município de Santo André.
Indicadores	P2.I16
Meta	Longo prazo
P2.A28	Aumentar a conectividade cicloviária

Descrição	A conectividade cicloviária permite é a garantia de que os trechos de ciclovias ou ciclorrotas estão conectados entre si, seja por infraestrutura cicloviária segregada da via, ou por vias compartilhadas ou com velocidades reduzidas por automóveis, de modo que o ciclista se sinta mais seguro para transitar nas vias do município de Santo André
Indicadores	P2.I16
Meta	Longo prazo
P2.A29	Aumentar a oferta e disposição de vagas para estacionamento de bicicletas
Descrição	A oferta e disposição de vagas para estacionamento de bicicletas incentiva o uso da bicicleta na cidade, uma vez que garante a infraestrutura necessária e de forma mais segura para o cicloativismo
Indicadores	P2.I23
Meta	Médio prazo
P2.A30	Promover o uso da bicicleta
Descrição	Promover o uso da bicicleta por meio da proximidade da implantação da infraestrutura cicloviária às pessoas, por meio da criação de vagas de estacionamento para bicicletas, por meio de campanhas educativas e programas públicos
Indicadores	P2.I20
Meta	Longo prazo
OBJETIVO 5: OFERECER UM SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS CONFIÁVEL, SEGURO E INTEGRADO	
Ações	
P2.A31	Melhorar a qualidade do serviço de transporte coletivo

Descrição	Esta ação visa a melhoria na qualidade do serviço de transporte coletivo em Santo André, considerando a demanda e as adequações necessárias para atingir a Acessibilidade Universal.
Indicadores	P2.I25
Meta	Longo prazo
P2.A32	Incentivar a integração do modos de transporte coletivo e ativo
Descrição	Esta ação visa aumentar a integração dos modos de transporte coletivo e ativo, por meio da implantação de infraestrutura cicloviária em locais de acesso ao transporte de massas.
Indicadores	P2.I24
Meta	Longo prazo
P2.A33	Estabelecer um padrão de ponto de parada com coberta e mobiliário
Descrição	Apresentação concisa da Ação, com descrição e justificativa, quando relevante.
Indicadores	P2.I26
Meta	Médio prazo
P2.A34	Implantar pontos de parada de acordo com o padrão estabelecido
Descrição	Implantar pontos de parada de acordo com o padrão estabelecido nos principais locais.
Indicadores	

Meta	Médio prazo
P2.A35	Replanejar a localização dos pontos de parada próximos a hospitais e instituições de atenção à PCDs
Descrição	Esta ação visa replanejar a localização dos pontos de parada próximos a hospitais e instituição de atenção a PCDs, de modo a garantir a acessibilidade do transporte de ônibus ao menos nos pontos mais sensíveis para atendimento de PCDs
Indicadores	P2.I27
Meta	Curto prazo
OBJETIVO 6: ORDENAR A CIRCULAÇÃO DE CARGAS URBANAS	
Ações	
P2.A36	Elaborar programa piloto de Entrega Noturna
Descrição	Esta ação visa o desenvolvimento de um Programa Piloto, de modo a avaliar a efetividade das estratégias estabelecidas para o Programa de Entrega Noturna
Indicadores	P2.I28
Meta	Médio prazo
P2.A37	Implantar programa piloto de Entrega Noturna
Descrição	Esta ação visa a implantação de um Programa Piloto, de modo a avaliar a efetividade das estratégias estabelecidas para o Programa de Entrega Noturna
Indicadores	P2.I28
Meta	Médio prazo
P2.A38	Mapear vagas para carga e descarga

Descrição	Esta ação visa o mapeamento e a sinalização dos locais de carga e descarga, de modo a contribuir para um tráfego mais eficiente e seguro.
Indicadores	P2.I29
Meta	Médio prazo
P2.A39	Promover campanhas de estímulo ao uso de veículos de cargas com baixas emissões de carbono
Descrição	Esta ação busca promover a utilização de transportes de carga mais sustentáveis.
Indicadores	P2.I30
Meta	Médio Prazo
P2.A40	Fiscalizar a atividade de carga e descarga em locais proibidos
Descrição	Esta ação visa garantir maior segurança viária e maior fluidez do tráfego, a partir da fiscalização da atividade de carga e descarga em locais proibidos
Indicadores	P2.I32
Meta	Curto prazo
P2.A41	Promover a criação de Centros de Distribuição Urbana
Descrição	Esta ação visa promover a criação de Centros de Distribuição Urbana, de modo a concentrar o funcionamento logístico de carga em Santo André, desafogando o centro da cidade de veículos de carga de grande porte.
Indicadores	P2.I31
Meta	Longo prazo

3.2. Indicadores do Pilar 2 (P2.A)

PILAR	OBJETIVO 1: REDUZIR TANTO A PROBABILIDADE QUANTO A GRAVIDADE DOS SINISTROS				
	ID	INDICADOR	META	PRAZO	FONTE/PERIODICIDADE
VIAS SEGURAS	P2.I1	Vias do Sistema Viário Principal com limite de velocidade de até 50km/h	100% do Sistema Viário Principal	Médio	Obtido através dos registros anuais de implantação de sinalização com novos limites de velocidade
	P2.I2	Porcentagem do volume de tráfego obtido em equipamentos de fiscalização que respeita o limite de velocidade	100% do volume de tráfego	Longo	Obtido através de relatórios anuais gerados pelos equipamentos de fiscalização de velocidade
	P2.I3	Implantação das Zonas 30 nas áreas demarcadas no Plano	100% das áreas demarcadas no Plano	Médio (contínuo)	Obtido através dos registros anuais de implantação da Zona 30
	P2.I4	Implantação do Projeto Caminhos Escolares no entorno de escolas públicas	100% do entorno de escolas públicas	Longo (contínuo)	Obtido através dos registros anuais de implantação do Projeto Caminhos Escolares

PILAR	OBJETIVO 2: PRESTAR SINALIZAÇÃO URBANA COMPATÍVEL A UM TRÂNSITO SEGURO E COINCIDENTE A TODOS OS MODOS DE TRANSPORTE				
	ID	INDICADOR	META	PRAZO	FONTE/PERIODICIDADE
VIAS SEGURAS	P2.I5	Sinalização horizontal e vertical de acordo com legislação brasileira	100% do município	Curto (contínuo)	Obtido através dos registros anuais de implantação e renovação da sinalização viária
	P2.I6	Controle semafórico centralizado	100% dos semáforos	Médio (contínuo)	Obtido através dos registros anuais de implantação e manutenção do controle semafórico centralizado
	P2.I7	Presença de botoeiras para pedestres	100% dos semáforos próximos às áreas de concentração de pedestres, instituições de ensino, saúde e atenção a PCDs	Longo (contínuo)	Obtido através dos registros anuais de implantação e manutenção das botoeiras para pedestres em relação a quantidade de semáforos

PILAR	OBJETIVO 3: OFERECER CALÇADAS SEGURAS E INCLUSIVAS PARA TODOS OS USUÁRIOS SE DESLOCAREM COM CONFIANÇA				
	ID	INDICADOR	META	PRAZO	FONTE/PERIODICIDADE
VIAS SEGURAS	P2. I8	Porcentagem dos residentes satisfeitos com as estruturas para pedestres	Aumento em 50%	Médio (contínuo)	Obtido através de pesquisa anual com a população
	P2. I9	Porcentagem de residentes que se sentem seguros atravessando a rua	Aumento em 50%	Médio (contínuo)	Obtido através de pesquisa anual com a população

PILAR	OBJETIVO 4: IMPLANTAR UMA REDE CICLOVIÁRIA SEGURA, COESA, CONECTADA, CONFORTÁVEL E ATRATIVA				
	ID	INDICADOR	META	PRAZO	FONTE/PERIODICIDADE
VIAS SEGURAS	P2. I10	Rota cicloviária conectada	100% da infraestrutura cicloviária	Longo (contínuo)	Obtido através dos registros anuais de implantação e manutenção da rede cicloviária

	P2. I11	Dimensionamento de acordo com os manuais de sinalização nacionais	100% da infraestrutura cicloviária	Longo (contínuo)	Obtido através dos registros anuais de implantação e manutenção da rede cicloviária
	P2. I12	Km de infraestrutura cicloviária/habitante	> 25 Km de infraestrutura cicloviária/100.000 hab.	Longo (contínuo)	Obtido através dos registros anuais de implantação de km da rede cicloviária em relação ao tamanho da população
	P2. I13	Proximidade da infraestrutura cicloviária	70% da população vivendo até 300m de uma infraestrutura cicloviária	Longo	Obtido através dos registros anuais de implantação de km da rede cicloviária em relação à extensão urbana

PILAR	OBJETIVO 5: OFERECER UM SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS CONFIÁVEL, SEGURO E INTEGRADO				
	ID	INDICADOR	META	PRAZO	FONTE/PERIODICIDADE
VIAS SEGURAS	P2. I14	Porcentagem das viagens realizadas por transporte coletivo e modo cicloviário	50% das viagens totais	Médio (contínuo)	Obtido através de pesquisa de divisão modal a cada 10 anos

	P2. I15	Porcentagem dos residentes satisfeitos com o serviço de transporte coletivo	Aumento em 50%	Médio (contínuo)	Obtido através de pesquisa anual com os usuários
	P2. I16	Acessibilidade universal nos pontos de parada	100% dos pontos de parada	Longo (contínuo)	Obtido através dos registros anuais de implantação ou requalificação dos pontos de parada

PILAR	OBJETIVO 6: ORDENAR A CIRCULAÇÃO DE CARGAS URBANAS				
	ID	INDICADOR	META	PRAZO	FONTE/PERIODICIDADE
VIAS SEGURAS	P2. I17	Vagas para carga e descarga	Região central e áreas comerciais	Médio	Obtido através dos registros anuais de demarcação de vagas para carga e descarga na região estabelecida
	P2. I18	Rota de circulação de veículos de carga	Rota para Veículos de Cargas Perigosas e demais cargas	Curto	Obtido através dos registros anuais de implantação de rota de circulação de veículos de carga

4. PILAR 3 - Segurança Veicular

4.1 Indicadores do Pilar 3 (P3.I)

PILAR	OBJETIVO: GARANTIR A CIRCULAÇÃO DE UMA FROTA DE VEÍCULOS SEGUROS				
	ID	INDICADOR	META	PRAZO	FONTE/PERIODICIDADE
SEGURANÇA VEICULAR	P3.I1	Normatização para o exercício de transporte coletivo dentro dos padrões atualizados de segurança veicular e acessibilidade	Decreto atualizado	Curto	Obtido através da atualização do respectivo decreto a cada 10 anos
	P3.I2	Normatização para o exercício de transporte escolar dentro dos padrões atualizados de segurança veicular e acessibilidade	Decreto atualizado	Curto	Obtido através da atualização do respectivo decreto a cada 10 anos
	P3.I3	Normatização para o exercício de táxis dentro dos padrões atualizados de segurança veicular e acessibilidade	Decreto atualizado	Curto	Obtido através da atualização do respectivo decreto a cada 10 anos

5. PILAR 4 – Educação para o Trânsito

O Pnatrans propõe ações de curto e médio prazo para melhorar a educação no trânsito. Nesse sentido, é crucial obter o envolvimento da imprensa e lançar campanhas de mídia baseadas em evidências para sensibilizar a população. Além disso, é fundamental coordenar a fiscalização de forma a combater os comportamentos de risco em conjunto com a educação. Adicionalmente, é necessário capacitar os agentes públicos para que compreendam o sistema de segurança de forma eficiente.

5.1. Ações do Pilar 4 (P4.A)

PILAR: EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO OBJETIVO: ENGAJAR A GESTÃO E OS CIDADÃOS DE SANTO ANDRÉ NO SISTEMA SEGURO	
Ações	
P4.A1	Capacitar os técnicos da PSA nos conceitos de Segurança Viária
Descrição	Capacitar os tomadores de decisão e técnicos nos conceitos de Sistemas Seguros e Visão Zero
Grupo Alvo	PSA-SMU
Indicadores	IG1-5, P4.I1
Meta	Capacitar toda a equipe em curto prazo e continuamente
Referências	Diagnóstico Institucional realizado nas Secretarias de Santo André; Planos de Segurança Viária de Blumenau, São Paulo, Fortaleza e Porto Alegre; Pnatrans; PlanMob Santo André; WRI (2018)
P4.A2	Incentivar o aumento de técnicos com mestrado e/ou especialização em trânsito e transporte
Descrição	Incentivo do aumento de técnicos com mestrado e/ou especialização em trânsito e transporte focados na segurança viária
Grupo Alvo	SMU
Indicadores	IG1-5, P4.I2
Meta	Aumentar o número de técnicos com metrado e/ou especialização em transportes
Referências	Diagnóstico Institucional realizado nas Secretarias de Santo André; Planos de Segurança Viária de Blumenau, São Paulo, Fortaleza e Porto Alegre; Pnatrans; PlanMob Santo André; WRI (2018)
P4.A3	Aumentar o número de publicações técnicas em seminários e congressos

Descrição	Promover o incremento significativo na quantidade de publicações técnicas apresentadas em seminários e congressos. Essas publicações, quando compartilhadas em veículos nacionais e internacionais, têm o poder de fomentar a disseminação de conhecimento, gerando soluções e técnicas inovadoras para a mobilidade urbana
Grupo Alvo	PSA-SMU
Indicadores	IG1-5, P4.I3
Meta	Aumentar a média de publicações por ano
Referências	Diagnóstico Institucional realizado nas Secretarias de Santo André; Planos de Segurança Viária de Blumenau, São Paulo, Fortaleza e Porto Alegre; Pnatrans; PlanMob Santo André; WRI (2018)
P4.A4	Capacitar e conscientizar os profissionais do setor de transporte urbano no sistema seguro, incluindo transporte público, entregadores de aplicativos e motoristas de aplicativo
Descrição	Com vistas para os profissionais do trânsito, como motoristas de transporte público e entregadores de mercadorias, devem ser previstas campanhas e capacitação com abordagem para a segurança viária. Assim, esses profissionais devem ser capacitados a conduzir e abordar com respeito os usuários mais vulneráveis, seja na acolhida do passageiro nos ônibus, seja no respeito aos ciclistas e motociclistas nas vias
Grupo Alvo	PSA-SMU-DPEM
Indicadores	IG1-5, P4.I4
Meta	Todos os profissionais capacitados no médio prazo e de forma contínua
Referências	Planos de Segurança Viária de Blumenau, São Paulo, Fortaleza e Porto Alegre; Pnatrans; PlanMob Santo André; WRI (2018)
P4.A5	Ampliar e continuar campanhas educativas de massas específicas com apoio da fiscalização
Descrição	É crucial implementar campanhas abrangentes embasadas em evidências. As campanhas de comunicação de massa possuem uma influência limitada no comportamento, a menos que sejam complementadas por atividades de supervisão e educação
Grupo Alvo	PSA-SMU-DPEM
Indicadores	IG1-5, P4.I5
Meta	5 campanhas diferentes por ano alinhadas com análises estatísticas
Referências	Planos de Segurança Viária de Blumenau, São Paulo, Fortaleza e Porto Alegre; Pnatrans; PlanMob Santo André; WRI (2018)
P4.A6	Desenvolver peças de educação para incentivar o engajamento de crianças no Sistema Seguro
Descrição	A fim de atender ao princípio básico da educação no trânsito, a Prefeitura de Santo André deve manter e fortalecer a educação no trânsito de forma transversal e interdisciplinar no ensino básico
Grupo Alvo	PSA-SMU-DPEM
Indicadores	IG1-5, P4.I6

Meta	5 peças diferentes por ano alinhadas com análises estatísticas
Referências	Planos de Segurança Viária de Blumenau, São Paulo, Fortaleza e Porto Alegre; Pnatrans; PlanMob Santo André; WRI (2018)

5.2. Indicadores do Pilar 4 (P4.I)

PILAR	OBJETIVO: ENGAJAR A GESTÃO E OS CIDADÃOS DE SANTO ANDRÉ NO SISTEMA SEGURO				
	ID	INDICADOR	META	PRAZO	FONTE/PERIODICIDADE
EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO	P4.I1	Porcentagem dos técnicos da PSA capacitados nos conceitos de Segurança Viária	100% da equipe capacitada	Curto (contínuo)	Obtido pela PSA/SMU/DPEM/Gerência de Educação anualmente
	P4.I2	Porcentagem de técnicos com mestrado e/ou especialização em trânsito e transporte	20% dos técnicos com mestrado ou especialização	Médio	Obtido pelo registro da SMU a cada cinco anos
	P4.I3	Média de publicações técnicas em seminários e congressos	Aumentar a média de publicações por ano	Médio	Obtido pela SMU anualmente
	P4.I4	Porcentagem dos profissionais do setor de transporte urbano capacitados e conscientizados de acordo com o Sistema Seguro incluindo motoristas de transporte público, entregadores de aplicativos e motoristas de aplicativos	100% dos profissionais capacitados	Médio (contínuo)	Obtido pela SMU/DPEM/Gerência de Educação anualmente
	P4.I5	Número de campanhas educativas específicas com apoio da fiscalização	5 campanhas diferentes por ano alinhadas com análises estatísticas	Curto (contínuo)	Obtido pela Gerência de Educação anualmente

	P4.I6	Número de peças de educação para incentivar o engajamento de crianças no Sistema Seguro	5 peças diferentes por ano alinhadas com análises estatísticas	Curto (contínuo)	Obtido pela Gerência de Educação anualmente

6. PILAR 5 – Atendimento às vítimas

A agilidade no atendimento às vítimas envolvidas em sinistros de trânsito é crucial para diminuir as chances de óbito. A prevenção e a assistência devem ser coordenadas de maneira estratégica entre diversas áreas, visando a segurança viária. A interação e a sincronização entre os envolvidos possibilitam o fortalecimento de uma abordagem integrada de um sistema seguro. O Plano não abrange a elaboração detalhada de ações no campo da saúde. No entanto, serão mencionadas sugestões de ações de forma geral, devido ao escopo do trabalho definido na proposta.

6.1. Ações do Pilar 5 (P5.A)

PILAR: ATENDIMENTO ÀS VÍTIMAS OBJETIVO: PROMOVER ATENDIMENTO DE QUALIDADE ÀS VÍTIMAS DE TRÂNSITO	
Ações	
P5.A1	Sistematizar processos de atendimento às vítimas no COI
Descrição	Aprimorar os processos no COI visando a maior eficiência na circulação de ambulâncias, resultando na redução do tempo médio de atendimento às vítima
Grupo Alvo	PSA-SMU
Indicadores	IG1-5, P5.I1, P5.I3
Meta	100% dos processos sistematizados em curto prazo
Referências	Planos de Segurança Viária de Blumenau, São Paulo, Fortaleza e Porto Alegre; Pnatrans; PlanMob Santo André; WRI (2018)
P5.A2	Realizar estudos para encontrar evidência para o planejamento de localização de serviços de emergência
Descrição	Planejar a alocação estratégica de serviços de emergência com o objetivo de assegurar um atendimento ágil às vítimas
Grupo Alvo	PSA
Indicadores	IG1-5, P5.I3

Referências	Planos de Segurança Viária de Blumenau, São Paulo, Fortaleza e Porto Alegre; Pnatrans; PlanMob Santo André; WRI (2018)
P5.A3	Realizar treinamentos dos agentes de trânsito para situações de vítimas
Descrição	Capacitar os agentes de trânsito para situações de vítimas
Grupo Alvo	PSA-SMU
Indicadores	IG1-5, P5.I2, P5.I3
Meta	100% dos agentes treinados
Referências	Planos de Segurança Viária de Blumenau, São Paulo, Fortaleza e Porto Alegre; Pnatrans; PlanMob Santo André; WRI (2018)

6.2. Indicadores do Pilar 5 (P5.5)

PILAR	OBJETIVO: PROMOVER ATENDIMENTO DE QUALIDADE ÀS VÍTIMAS DE TRÂNSITO				
	ID	INDICADOR	META	PRAZO	FONTE/PERIODICIDADE
ATENDIMENTO ÀS VÍTIMAS	P5.I1	Porcentagem dos processos de atendimento às vítimas no COI sistematizados	100% dos processos sistematizados	Curto	Obtido pelo COI anualmente, conforme a sistematização de processos
	P5.I2	Porcentagem dos agentes de trânsito treinados para situações de vítimas	100% dos agentes treinados	Curto (contínuo)	Obtido pela SMU anualmente
	P5.I3	Tempo médio de atendimento de vítimas	Manter o tempo médio de atendimento abaixo de 20 minutos	Médio (contínuo)	Medido pelo COI/Secretaria de Saúde anualmente

7. PILAR 6: Normatização e Fiscalização

7.1. Ações do Pilar 6 (P6.A)

PILAR 6: NORMATIZAÇÃO E FISCALIZAÇÃO OBJETIVO 1: REDUZIR TANTO A PROBABILIDADE QUANTO A GRAVIDADE DOS SINISTROS	
Ações	
P6.A1	Garantir a manutenção contínua dos radares de velocidade.
Descrição	Esta ação visa a manutenção contínua e periódica do sistema de fiscalização eletrônica no Município de Santo André.
Indicadores	P6.I3
Meta	Longo prazo
P6.A2	Instalar novos equipamentos de fiscalização eletrônica de velocidade.
Descrição	Esta ação visa a instalação de novos equipamentos de fiscalização eletrônica, como radares e lombadas eletrônicas, como forma de induzir a redução de velocidade em vias e pontos críticos com sinistros relacionados à velocidade.
Indicadores	P6.I1; P6.I2
Meta	Médio prazo
P6.A3	Reforçar pessoal operacional e ação policial nas ações de fiscalização.
Descrição	Esta ação surge de modo a estimular a convivência segura no trânsito entre diferentes usuários e entre diferentes modais de transporte.
Indicadores	P6.I4
Meta	Longo prazo
P6.A4	Realizar campanhas de fiscalização da lei seca.
Descrição	Esta ação visa a realização de campanhas de fiscalização da lei seca, de modo a reduzir a incidência sinistros relacionados ao uso de álcool no trânsito.
Indicadores	P6.I5
Meta	Longo prazo

P6.A5	Realizar fiscalização do uso correto de cinto de segurança, assento de segurança e capacete.
Descrição	Esta ação visa a fiscalização de estacionamento irregular sobre ciclovias, de modo a garantir o trânsito livre e seguro para ciclistas em áreas sinalizadas como infraestrutura cicloviária.
Indicadores	P6.I7
Meta	
P6.A6	Realizar fiscalização de estacionamento irregular sobre ciclovias e ciclofaixas.
Descrição	Esta ação visa a fiscalização de estacionamento irregular sobre ciclovias, de modo a garantir o trânsito livre e seguro para ciclistas em áreas sinalizadas como infraestrutura cicloviária.
Indicadores	P6.I7
Metas	Longo prazo

7.2. Indicadores do Pilar 6 (P6.A)

PILAR	OBJETIVO: EMPREGAR A FISCALIZAÇÃO COMO SUPORTE PARA MUDANÇAS DE CENÁRIOS			
	INDICADOR	META	PRAZO	FONTE/PERIODICIDADE

NORMATIZAÇÃO E FISCALIZAÇÃO	P6.I1	Fiscalização eletrônica de velocidade em vias críticas em sinistros relacionados a velocidade	100% das vias do Sistema Viário Principal	Médio	Obtido através dos registros anuais de implantação de equipamentos de fiscalização eletrônica de velocidade
	P6.I2	Manutenção e aferição dos radares de velocidade	100% dos radares estarem com as manutenções periódicas em dia	Curto (contínuo)	Obtido através dos registros anuais de manutenção dos equipamentos de fiscalização eletrônica de velocidade
	P6.I3	Campanhas de fiscalização de uso correto dos equipamentos de segurança veicular	1 operação semanal	Curto (contínuo)	Obtido através de registros anuais de campanhas anualmente
	P6.I4	Operação de fiscalização de estacionamento irregular sobre ciclovias e ciclofaixas	1 operação semanal	Curto (contínuo)	Obtido através de registros anuais de operação de fiscalização

8. Inclusão Social

Além das ações delineadas nos pilares do PNATRANS, o PMSI incorpora medidas ainda mais específicas relacionadas à inclusão. É importante ressaltar que todas as ações previamente

propostas estão alinhadas com critérios de inclusão social, sendo este um aspecto enfatizado neste tópico.

8.1. Ações de Inclusão

Inclusão OBJETIVO: TORNAR A MOBILIDADE DE SANTO ANDRÉ INCLUSIVA	
ID	Ações
AI1	Qualificar todas as calçadas do sistema viário do município, de acordo com os princípios e normas aprovados na Lei de Calçadas
Descrição	As calçadas do município não possuem padronização e muitos trechos não estão em condições adequadas de circulação para pedestres, especialmente pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. Ao qualificar todas as calçadas do município, se objetiva proporcionar melhores condições de deslocamento a pé, incentivando o maior uso desse modo de transporte
Grupo Alvo	Toda a população, com destaque para pessoas com deficiência, mobilidade reduzida e acompanhantes
Indicadores	II1
Meta	100% das calçadas qualificadas no longo prazo
Referências	Decreto Nº 59.671/2020 Prefeitura de São Paulo/SP; Lei Municipal Nº 8.077/2010 Prefeitura de São José dos Campos/SC; Lei Municipal Complementar Nº 550/2005 Prefeitura de Blumenau/SC; Lei Municipal Complementar Nº 1.391/2021 Prefeitura de Blumenau/SC; Lei Brasileira de Inclusão (Lei Federal Nº 13.146/2015)
AI2	Implantar rebaixamentos de calçada em todas as esquinas do sistema viário do município
Descrição	Visando promover a acessibilidade total das calçadas do Município, deverão ser implantados rebaixamentos de calçada em todas as esquinas do sistema viário do município
Grupo Alvo	Toda a população, com destaque para pessoas com deficiência, mobilidade reduzida e acompanhantes
Indicadores	II2
Meta	100% das esquinas rebaixadas no longo prazo
Referências	Decreto Nº 59.671/2020 Prefeitura de São Paulo/SP; Lei Municipal Nº 8.077/2010 Prefeitura de São José dos Campos/SC; Lei Municipal Complementar Nº 550/2005 Prefeitura de Blumenau/SC; Lei Municipal Complementar Nº 1.391/2021 Prefeitura de Blumenau/SC; Lei Brasileira de Inclusão (Lei Federal Nº 13.146/2015)

AI3	Implantar semáforos sonoros nas proximidades das instituições que atendem PCDs, Centro Expandido e outros locais de alto fluxo de pedestres.
Descrição	A Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência prevê a instalação de semáforos sonoros em vias de grande circulação e próximas a instituições que atendem pessoas com deficiência. Dessa forma, para se adequar à legislação federal e proporcionar maior segurança e conforto na mobilidade PCD, propõe-se a instalação de semáforos sonoros no município
Grupo Alvo	Pessoas com deficiência visual
Indicadores	II3
Meta	100% Botoeiras sonoras implementados nas proximidades das instituições que atendem PCDs, Centro Expandido e outros locais de alto fluxo de pedestres em médio prazo
Referências	Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Lei Federal nº 13.146/15), Resolução CONTRAN Nº 704 DE 10/10/201
AI4	Realizar tratamento específico de sinalização e redução de velocidade nas proximidades das instituições que atendem PCDs
Descrição	As áreas de entorno de instituições que atendam PCD devem ter limites de velocidade mais restritos e, sinalização especial não somente para os motoristas, requisitando mais atenção na área, como também a Pessoa com deficiência, principalmente deficiência visual e auditiva, deficiências essas que acabam expondo o cidadão a maiores riscos. Essa sinalização especial acarreta um ambiente mais seguro e inclusivo para todos.
Grupo Alvo	Pessoas com deficiência, mobilidade reduzida e acompanhantes
Indicadores	II4
Meta	100% das instituições PCD com tratamento de sinalização viária em curto prazo
Referências	Manual de Medidas Moderadores de Tráfego (Traffic Calming), BHTrans (1999)
AI5	Prever vagas de carga e descarga para carroças de tração humana ou elétrica em frente aos locais de coleta e entrega de recicláveis
Descrição	Visando oferecer maior segurança para o estacionamento para operações de carga e descarga dos materiais recicláveis coletados por catadores no município de Santo André, deverão ser implantadas vagas de carga e descarga em frente aos locais de coleta e entrega de recicláveis
Grupo Alvo	Catadores de recicláveis
Indicadores	II5
Meta	Implantar 98 vagas exclusivas em curto prazo
Referências	Um olhar integrado sobre catadores de materiais recicláveis de Santo André, Prefeitura Municipal de Santo André (2022); dados do SEMASA
AI6	Realizar campanha de conscientização quanto à importância do trabalho dos catadores de recicláveis

Descrição	Criação de campanha de conscientização da população em geral, com foco nos motoristas de veículos automotores, sobre a importância do trabalho dos catadores recicláveis, com objetivo de promover maior segurança aos trabalhadores que se deslocam utilizando o sistema viário
Grupo Alvo	Catadores de recicláveis
Indicadores	II6
Meta	Pelo menos uma campanha por ano realizada em médio prazo
Referências	Um olhar integrado sobre catadores de materiais recicláveis de Santo André, Prefeitura Municipal de Santo André (2022); Anuário da reciclagem, ANCAT, São Paulo (2021)
AI7	Criar programa de incentivo e financiamento à substituição das carroças de tração humana por veículos de tração elétrica e bicicletas cargueira e capacitação para condução desses veículos
Descrição	A utilização de carroças de tração humana expõe os catadores de recicláveis à mais riscos no trânsito, além de trazer riscos à saúde física a longo prazo. Dessa forma, propõe-se a elaboração de um programa de incentivo e financiamento para substituição das carroças de tração humana por veículos de tração elétrica e bicicletas cargueiras com espaço para publicidade
Grupo Alvo	Catadores de recicláveis
Indicadores	II7
Meta	100% das carroças de tração humana substituídas em longo prazo
Referências	Um olhar integrado sobre catadores de materiais recicláveis de Santo André, Prefeitura Municipal de Santo André (2022)

8.2. Indicadores de Inclusão Social

INCLUSÃO NA SEGURANÇA VIÁRIA	OBJETIVO: TORNAR O TRÂNSITO EM SANTO ANDRÉ SEGURO E INCLUSIVO				
	ID	INDICADOR	CÁLCULO	META	FONTE/PERIODICIDADE
	II1	Quilômetros de calçadas qualificadas de acordo com a Lei de Calçadas	Extensão (km) de calçadas do sistema viário do município de acordo com a Lei de Calçadas aprovada por extensão (km) total de calçadas vezes 100	100% das calçadas qualificadas no longo prazo	Obtido através dos projetos de reformas de calçadas aprovados e realizados anualmente e levantamentos in loco

II2	Taxa de esquinas com rebaixo de calçada para pedestres	(Número de esquinas com rebaixo / total de esquinas) x 100	100% das esquinas rebaixadas no longo prazo	Obtido através dos projetos de reformas de calçadas aprovados e realizados anualmente e levantamentos in loco
II3	Porcentagem de botoeiras sonoras implementadas nas proximidades das instituições que atendem PCDs, Centro Expandido e outros locais de alto fluxo de pedestres	Número de botoeiras sonoras / Total de interseções semaforizadas	100% Botoeiras sonoras implementados nas proximidades das instituições que atendem PCDs, Centro Expandido e outros locais de alto fluxo de pedestres em médio prazo	Obtido através do andamento anual dos contratos para implantação de botoeiras sonoras
II4	Porcentagem de locais com tratamento específico de sinalização e redução de velocidade nas proximidades das instituições que atendem PCDs	Locais com sinalização tratada / Total de locais	100% das instituições PCD com tratamento de sinalização viária em curto prazo	Obtido a partir dos projetos de sinalização realizados anualmente
II5	Quantidade de vagas de carga e descarga para carroças de tração humana em frente aos locais de coleta e entrega de recicláveis	Número de vagas	Implantar 98 vagas exclusivas em curto prazo	Obtido a partir dos projetos de sinalização realizados anualmente
II6	Campanhas de conscientização quanto à importância do trabalho dos catadores de recicláveis	Número de campanhas por ano	Pelo menos uma campanha por ano realizada em médio prazo	Obtido a partir das campanhas realizadas anualmente
II7	Programa de incentivo, financiamento e capacitação para carroças de tração elétrica e bicicletas cargueiras	Número de carroças de tração humana substituídas	100% das carroças de tração humana substituídas em longo prazo	Obtido a partir do programa realizado