

**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA  
FACULDADE DE TECNOLOGIA  
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL E AMBIENTAL**

**ANÁLISE DE PLANOS DE MOBILIDADE URBANA SOB A  
ÓTICA DA SEGURANÇA NO TRÂNSITO**

**FREDERICO DE MOURA CARNEIRO**

**ORIENTADOR: SÉRGIO RONALDO GRANEMANN**

**DISSERTAÇÃO DE MESTRADO EM TRANSPORTES**

**BRASÍLIA/DF: JULHO/2018**

**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA**  
**FACULDADE DE TECNOLOGIA**  
**DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL E AMBIENTAL**

**ANÁLISE DE PLANOS DE MOBILIDADE URBANA SOB A**  
**ÓTICA DA SEGURANÇA NO TRÂNSITO**

**FREDERICO DE MOURA CARNEIRO**

**DISSERTAÇÃO DE MESTRADO SUBMETIDA AO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM TRANSPORTES DO DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL E AMBIENTAL DA FACULDADE DE TECNOLOGIA DA UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA.**

**APROVADA POR:**

---

**Professor SÉRGIO RONALDO GRANEMANN, Dr. (PPGT/UnB)**  
**(ORIENTADOR)**

---

**Professora MICHELLE ANDRADE, Dra. (PPGT/UnB)**  
**(EXAMINADORA INTERNA)**

---

**Professor ENILSON MEDEIROS DOS SANTOS, Dr. (PPGEP/UFRN)**  
**(EXAMINADOR EXTERNO)**

**BRASÍLIA/DF, 12 DE JULHO DE 2018**

## **FICHA CATALOGRÁFICA**

CARNEIRO, FREDERICO DE MOURA

Análise de planos de mobilidade urbana sob a ótica da segurança no trânsito. Brasília, 2018.

xvi, 232p. 210x297mm (ENC/FT/UnB, Mestre, Transportes, 2018).

Dissertação de Mestrado – Universidade de Brasília. Faculdade de Tecnologia.  
Departamento de Engenharia Civil e Ambiental.

1 – Planos de mobilidade urbana

2 – Segurança no trânsito

## **REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA**

CARNEIRO, F. M. (2018). Análise de planos de mobilidade urbana sob a ótica da segurança no trânsito. Dissertação de Mestrado em Transportes, Publicação T.DM-009/2018, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, DF, 232p.

## **CESSÃO DE DIREITOS**

AUTOR: Frederico de Moura Carneiro

TÍTULO: Análise de planos de mobilidade urbana sob a ótica da segurança no trânsito

GRAU/ANO: Mestre/2018

É concedida à Universidade de Brasília permissão para reproduzir cópias desta dissertação de mestrado e para emprestar ou vender tais cópias somente para propósitos acadêmicos e científicos. O autor reserva outros direitos de publicação e nenhuma parte desta dissertação pode ser reproduzida sem autorização por escrito do autor.

---

Frederico de Moura Carneiro

[fredericomcarneiro@gmail.com](mailto:fredericomcarneiro@gmail.com)

## **DEDICATÓRIA**

Aos gestores e técnicos da mobilidade urbana e do trânsito no Brasil, de órgãos federais, estaduais, municipais e do Distrito Federal, que esta obra contribua para o planejamento e execução das políticas públicas relacionadas aos temas, no âmbito das respectivas competências.

Ao meio acadêmico, que este trabalho fomente a realização de novas pesquisas acerca dos planos de mobilidade urbana e da segurança no trânsito.

## AGRADECIMENTOS

Gratidão a Deus, por me permitir desenvolver as habilidades necessárias para a conclusão desta dissertação e do curso de Mestrado.

Gratidão aos colegas da Ditec, da Secretaria de Obras do Distrito Federal – onde surgiu a ideia de iniciar o curso, ainda como aluno especial –, por me incentivarem e não me deixarem desistir ante as primeiras dificuldades.

Gratidão aos colegas, professores e secretárias do PPGT/UnB, pelo apoio, pelos ensinamentos e pelas contribuições ao longo dessa jornada.

Gratidão ao Professor Paulo Cesar, meu primeiro orientador, pelas inúmeras reuniões e pelas valiosas contribuições durante o desenvolvimento da pesquisa.

Gratidão aos técnicos da Semob, do Ministério das Cidades, em particular à Guadiana, ao Claudio Jr e ao Marco Mota, pela disponibilização de dados e informações.

Gratidão à equipe do Centro de Documentação e Informação (Cedi), da Câmara dos Deputados, pela valiosa ajuda nas pesquisas bibliográficas.

Gratidão aos colegas da Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados, em especial aos três mosqueteiros Cláudio, Rodrigo e Sandro, parceiros e amigos do dia-a-dia, pela força e incentivo, e à Fátima, pelas contribuições na fase final do texto.

Gratidão aos familiares e amigos, pelo incentivo e pela compreensão diante das ausências em alguns momentos, em especial à Sandra, pela grande ajuda na concessão da licença.

Gratidão aos meus amados pais, Evaldo e Elisete, pelo exemplo de vida, pela educação recebida, pelo incansável incentivo aos estudos, pelo amor e pelo carinho.

Gratidão aos meus filhotes Tody e Laika, fiéis companheiros, pelas horas e horas que passaram deitados aos meus pés, enquanto ficava diante do computador.

Gratidão aos meus amados filhos, Thiago e Marcella, pelo apoio e incentivo a mim dedicados, pela compreensão diante das ausências no dia-a-dia, pelo amor e pelo carinho.

Gratidão a minha amada esposa, Paula, companheira de vida(s) e testemunha de cada dificuldade e cada obstáculo superados para chegar até aqui, pela força que sempre me impulsiona à frente, pelo amor e carinho.

## RESUMO

### ANÁLISE DE PLANOS DE MOBILIDADE URBANA SOB A ÓTICA DA SEGURANÇA NO TRÂNSITO

As cidades brasileiras enfrentam diariamente problemas relacionados à mobilidade e ao trânsito. Com o constante crescimento das cidades, lidar com essas questões sem o adequado planejamento torna-se cada vez mais impraticável. Nesse contexto, os planos de mobilidade urbana mostram-se como valiosos instrumentos de que dispõem os gestores públicos para planejar e organizar o deslocamento de pessoas e cargas no âmbito do município.

Conforme dispõe a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, ao elaborar o plano de mobilidade urbana, instrumento de efetivação da Política, o gestor municipal deve observar o princípio da segurança nos deslocamentos das pessoas. No entanto, os índices de acidentes de trânsito e, conseqüentemente, de mortos e feridos registrados no Brasil chega a patamares alarmantes. Surge, assim, a relevância de se avaliar como a questão da segurança no trânsito está de fato sendo abordada no planejamento urbano dos municípios brasileiros.

Isso posto, o presente trabalho visa analisar os planos de mobilidade urbana elaborados por municípios brasileiros, sob a ótica da segurança no trânsito. A partir do referencial teórico que embasa a pesquisa exploratória e descritiva, propõe-se um método indutivo, comparativo e observacional para traçar o panorama dos planos de mobilidade urbana, no que tange aos aspectos institucionais, formais e, sobretudo, materiais dos documentos, apontando eventuais tendências e correlações entre esses aspectos. Além disso, pretende-se investigar a correspondência das ações propostas nos planos com aquelas previstas na Política Nacional de Trânsito e também com aquelas recomendadas pela literatura pesquisada.

Por fim, o trabalho pretende condensar as informações obtidas relativas à gestão do trânsito no município, juntamente com os dados decorrentes da análise do respectivo plano de mobilidade urbana, em um relatório individual, intitulado *Perfil Individual do Município sob a Ótica da Segurança no Trânsito*. Esse documento permitirá o melhor conhecimento acerca da realidade do município, contribuindo para o planejamento urbano e para enfrentamento da violência no trânsito.

# **ABSTRACT**

## **ANALYSIS OF URBAN MOBILITY PLANS UNDER THE VIEW OF TRAFFIC SAFETY**

Brazilian cities face daily problems related to mobility and traffic. With the steady growth of cities, dealing with these issues without proper planning becomes increasingly impractical. In this context, urban mobility plans come up as a valuable tool available to public managers to plan and organize the people's and cargo's movement within the urban area.

According to Law nr. 12.587, of January 3<sup>rd</sup>, 2012, which establishes the guidelines of the Urban Mobility National Policy, during urban mobility plan formulation, taken as the policy implementation instrument, municipal manager should observe people's movement safety principle. However, Brazilian road traffic crashes and, consequently, road traffic fatalities data reach alarming levels. Thus, it seems relevant assessing traffic safety issue's approach in mobility the urban planning of Brazilian municipalities.

Therefore, the present study aims to analyze urban mobility plans developed by Brazilian municipalities, from the point of view of traffic safety. Using theoretical framework that bases this exploratory and descriptive research, an inductive, comparative and observational method is proposed to draw the panorama of urban mobility plans, with regard to the institutional, formal and, above all, the material aspects of the documents, pointing out trends and correlations between these aspects. In addition, the author intends to investigate the correspondence of the actions proposed in the plans with those foreseen in the National Traffic Policy and also with those recommended by the researched literature.

Finally, the paper aims to condense the information obtained regarding traffic management in the municipality, together with the data derived from the analysis of the respective urban mobility plan, in an individual report, entitled Municipality Individual Profile from the View of Traffic Safety. This document will allow better knowledge about the reality of the municipality, contributing to urban planning and coping with traffic violence.

# SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO .....	1
1.1. DELIMITAÇÃO DO PROBLEMA .....	2
1.2. OBJETIVOS .....	4
1.3. JUSTIFICATIVA E RELEVÂNCIA DA PESQUISA .....	4
1.4. ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO .....	5
2. REVISÃO DA LITERATURA .....	7
2.1. POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA (PNMU) .....	7
2.1.1. Contextualização e arranjo institucional.....	7
2.1.2. Base normativa .....	11
2.1.3. Planos de mobilidade urbana.....	12
2.2. SEGURANÇA NO TRÂNSITO .....	21
2.2.1. Trânsito e mobilidade .....	21
2.2.2. Conceito de trânsito seguro .....	24
2.3. POLÍTICA NACIONAL DE TRÂNSITO (PNT).....	29
2.3.1. Base normativa .....	29
2.3.2. Objetivos e diretrizes .....	30
2.3.3. Municipalização do Trânsito .....	33
2.4. AÇÕES VOLTADAS PARA A SEGURANÇA NO TRÂNSITO .....	36
2.4.1. Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020.....	36
2.4.2. Programas e planos nacionais.....	38
2.4.3. Programas e planos de outros países .....	40
2.4.4. Ações e medidas recomendadas .....	41
3. MÉTODO.....	48
3.1. PESQUISA BIBLIOGRÁFICA .....	48
3.2. BUSCA PELOS PLANOS DE MOBILIDADE URBANA.....	50
3.3. LEVANTAMENTO DE DADOS RELATIVOS À GESTÃO DO TRÂNSITO. ....	50
3.4. ANÁLISE DOS PLANOS DE MOBILIDADE URBANA .....	51
3.4.1. Aspectos institucionais .....	52
3.4.2. Aspectos formais .....	53
3.4.3. Aspectos materiais.....	54
3.4.4. Análise dos aspectos em conjunto .....	59
3.5. ELABORAÇÃO DO PERFIL DO MUNICÍPIO .....	59

4. RESULTADOS.....	61
4.1. AMOSTRA PESQUISADA.....	61
4.2. DADOS RELATIVOS À GESTÃO DO TRÂNSITO .....	65
4.2.1. Frota de veículos e taxa de motorização .....	65
4.2.2. Mortalidade no trânsito .....	66
4.2.3. Disponibilidade de unidade do Samu 192.....	68
4.2.4. Integração ao Sistema Nacional de Trânsito .....	69
4.3. DADOS DA ANÁLISE DOS PLANOS DE MOBILIDADE URBANA .....	70
4.3.1. Aspectos institucionais .....	70
4.3.2. Aspectos materiais .....	75
4.3.3. Aspectos analisados conjuntamente .....	87
5. DISCUSSÃO .....	105
5.1. AMOSTRA PESQUISADA.....	105
4.3.4. Aspectos formais .....	71
5.2. DADOS RELATIVOS À GESTÃO DO TRÂNSITO .....	107
5.3. DADOS DA ANÁLISE DOS PLANOS DE MOBILIDADE URBANA .....	108
5.3.1. Aspectos institucionais .....	109
5.3.2. Aspectos formais .....	112
5.3.3. Aspectos materiais .....	113
6. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES .....	118
6.1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS .....	118
6.2. PRINCIPAIS CONCLUSÕES .....	119
6.3. RECOMENDAÇÕES.....	122
REFERÊNCIAS .....	124
APÊNDICE A – LISTA DOS 175 MUNICÍPIOS QUE DECLARARAM TER ELABORADO PMU E RESPECTIVOS ÓRGÃOS DE TRÂNSITO.....	134
APÊNDICE B – <i>LINKS</i> DOS PMU ANALISADOS .....	139
APÊNDICE C – PERFIS INDIVIDUAIS DOS MUNICÍPIOS .....	142

## LISTA DE TABELAS

Tabela 2.1 - Número de municípios que declararam ter elaborado PMU e percentual em relação ao número de municípios obrigados a elaborarem PMU, em função da faixa populacional e por região do País .....	16
Tabela 2.2 - Valores, em Reais, relativos à Ação 10SR, do Programa 2048, do Ministério das Cidades .....	20
Tabela 2.3 - Versão adaptada da matriz de Haddon.....	28
Tabela 2.4 - Composição do Sistema Nacional de Trânsito .....	29
Tabela 2.5 - Número de municípios integrados ao SNT e percentual em relação ao número total de municípios, em função da faixa populacional .....	34
Tabela 2.6 - Número de municípios integrados ao SNT e percentual em relação ao número total de municípios, por região do País .....	35
Tabela 2.7 - Ações voltadas para a segurança no trânsito recomendadas pela literatura pesquisada .....	43
Tabela 2.8 - Distribuição das ações recomendadas pela literatura pesquisada, por eixo temático .....	45
Tabela 3.1 - Aplicação dos procedimentos para pesquisa bibliográfica .....	49
Tabela 4.1 - Resultado da busca pelos PMU declarados ao Ministério das Cidades até 16 de março de 2017 .....	61
Tabela 4.2 - Recorte da amostra de PMU analisados.....	62
Tabela 4.3 - Distribuição dos municípios pesquisados em função da faixa populacional e da região em que se encontram, em quantidade e em percentual em relação ao tamanho da amostra .....	63
Tabela 4.4 - Distribuição dos municípios pesquisados em função da unidade federativa.....	64
Tabela 4.5 - Distribuição da amostra pesquisada em função da frota de veículos registrados em março/2018.....	65
Tabela 4.6 - Distribuição da amostra pesquisada em função da taxa de motorização (número de veículos para cada 100 habitantes) .....	66
Tabela 4.7 - Distribuição da amostra pesquisada em função do número de óbitos decorrentes de acidentes de trânsito em 2016.....	67
Tabela 4.8 - Distribuição da amostra pesquisada em função do número de óbitos por 100 mil habitantes decorrentes de acidentes de trânsito em 2016.....	67
Tabela 4.9 - Distribuição da amostra pesquisada em função da disponibilidade de unidades do Samu 192.....	68

Tabela 4.10 - Distribuição da amostra pesquisada em função da integração ao SNT .....	69
Tabela 4.11 - Distribuição dos municípios em função da integração ao SNT .....	69
Tabela 4.12 - Distribuição da amostra de PMU analisados em função da forma de instituição e/ou aprovação do plano.....	70
Tabela 4.13 - Distribuição da amostra de PMU analisados em função da autoria do plano....	70
Tabela 4.14 - Distribuição da amostra de PMU analisados em função da data de elaboração do plano .....	71
Tabela 4.15 - Distribuição da amostra de PMU analisados em função da forma de apresentação do plano .....	72
Tabela 4.16 - Distribuição da amostra de PMU analisados em função da previsão de parte específica sobre segurança no trânsito .....	72
Tabela 4.17 - Distribuição da amostra de PMU analisados em função do número total de páginas efetivas do documento .....	73
Tabela 4.18 - Distribuição da amostra de 34 PMU que contemplam capítulo ou seção sobre Segurança no Trânsito (ST), em função do percentual do número de páginas dedicadas ao tema em relação ao número total de páginas efetivas do documento .....	73
Tabela 4.19 - Distribuição da amostra de PMU analisados em função da frequência de repetições da palavra “segurança” no plano.....	74
Tabela 4.20 - Distribuição da amostra de PMU analisados em função da forma de apresentação do plano .....	75
Tabela 4.21 - Correspondência entre as ações propostas nos PMU analisados e as ações previstas na PNT .....	76
Tabela 4.22 - Correspondência entre as ações propostas nos PMU analisados e as ações previstas na PNT, em ordem decrescente das ações mais recorrentes .....	77
Tabela 4.23 - Correspondência entre as ações propostas nos PMU analisados e as ações previstas na PNT, com relação ao eixo temático FISCALIZAÇÃO.....	79
Tabela 4.24 - Correspondência entre as ações propostas nos PMU analisados e as ações previstas na PNT, com relação ao eixo temático INFRAESTRUTURA .....	79
Tabela 4.25 - Correspondência entre as ações propostas nos PMU analisados e as ações previstas na PNT, com relação ao eixo temático SAÚDE .....	80
Tabela 4.26 - Correspondência entre as ações propostas nos PMU analisados e as ações previstas na PNT, com relação ao eixo temático EDUCAÇÃO E FORMAÇÃO .....	80
Tabela 4.27 - Correspondência entre as ações propostas nos PMU analisados e as ações previstas na PNT, com relação ao eixo temático PROCEDIMENTOS E GESTÃO.....	81

Tabela 4.28 - Percentuais médios de correspondência entre as ações propostas nos PMU analisados e as ações previstas na PNT, por eixo temático.....	82
Tabela 4.29 - Distribuição da amostra de PMU analisados em função do percentual de correspondências entre as ações propostas nos planos e as ações previstas na PNT .....	82
Tabela 4.30 - Relação das ações mais recorrentes nos PMU analisados, além daquelas previstas na PNT .....	84
Tabela 4.31 - Distribuição da amostra de PMU analisados em função do número de outras ações propostas no plano e respaldadas pela literatura pesquisada, além daquelas previstas na PNT .....	85
Tabela 4.32 - Distribuição da amostra de PMU analisados em função do número total de ações propostas.....	85
Tabela 4.33 - Distribuição da amostra de PMU analisados em função do estabelecimento de prazos e/ou metas para implantação das ações propostas .....	86
Tabela 4.34 - Distribuição da amostra de PMU analisados em função da existência de dados sobre acidentes de trânsito.....	86
Tabela 4.35 - Distribuição da amostra de PMU analisados em função da abordagem da questão do atendimento a vítimas de acidentes de trânsito .....	87
Tabela 4.36 - Distribuição da amostra de PMU apresentados em formato de plano propriamente dito em função da aprovação por lei municipal .....	88
Tabela 4.37 - Distribuição da amostra de PMU elaborados pelo poder público municipal em função do formato de apresentação do plano da abordagem dada ao tema Segurança no Trânsito.....	88
Tabela 4.38 - Distribuição da amostra de PMU elaborados por empresas privadas de consultoria em função da abordagem dada ao tema Segurança no Trânsito.....	89
Tabela 4.39 - Distribuição da amostra de PMU elaborados pelo poder público municipal em função do formato de apresentação do plano e do percentual de correspondência entre as ações neles propostas e as ações previstas na PNT .....	90
Tabela 4.40 - Distribuição da amostra de PMU elaborados por empresas privadas de consultoria em função do percentual de correspondência entre as ações propostas nos planos e as ações previstas na PNT .....	91
Tabela 4.41 - Distribuição da amostra de PMU elaborados pelo poder público municipal em função do formato de apresentação do plano e do número total de ações neles propostas.....	91
Tabela 4.42 - Distribuição da amostra de PMU elaborados por empresas privadas de consultoria em função do número total de ações neles propostas.....	92
Tabela 4.43 - Distribuição da amostra de PMU elaborados antes de 2012 em função do modo de abordagem da temática da segurança no trânsito .....	93

Tabela 4.44 - Distribuição da amostra de PMU elaborados antes de 2012 em função do percentual de correspondência entre as ações propostas no plano e as ações previstas na PNT .....	93
Tabela 4.45 - Distribuição da amostra de PMU elaborados antes de 2012 em função do número total de ações neles propostas .....	94
Tabela 4.46 - Distribuição da amostra de PMU analisados em função do formato do plano e da previsão de parte específica sobre segurança no trânsito .....	94
Tabela 4.47 - Distribuição da amostra de PMU analisados em função do formato do plano e do número total de páginas.....	95
Tabela 4.48 - Distribuição da amostra de PMU analisados em função do formato do plano e da frequência com que a palavra “segurança” aparece no texto .....	96
Tabela 4.49 - Distribuição da amostra de PMU em função do modo de abordagem da segurança no trânsito e do formato do plano.....	96
Tabela 4.50 - Distribuição da amostra de PMU em função do modo de abordagem da segurança no trânsito e da previsão de parte específica sobre esse tema no plano .....	97
Tabela 4.51 - Distribuição da amostra de PMU em função do modo de abordagem da segurança no trânsito e do número de páginas efetivas do documento.....	98
Tabela 4.52 - Distribuição da amostra de PMU em função do modo de abordagem da segurança no trânsito e da frequência em que a palavra “segurança” aparece no texto.....	99
Tabela 4.53 - Distribuição da amostra de PMU em função do modo de abordagem da segurança no trânsito e do estabelecimento de metas/prazos para a implantação das ações propostas no plano.....	99
Tabela 4.54 - Distribuição da amostra de PMU em função do modo de abordagem da segurança no trânsito e da existência de dados sobre acidentalidade no município .....	100
Tabela 4.55 - Distribuição da amostra de PMU em função do modo de abordagem da segurança no trânsito e do percentual de correspondência entre as ações propostas no plano e as previstas na PNT .....	101
Tabela 4.56 - Distribuição da amostra de PMU em função do modo de abordagem da segurança no trânsito e do número total de ações propostas no plano .....	102
Tabela 4.57 - Distribuição da amostra de PMU elaborados pelos municípios com número de óbitos por 100 mil habitantes maior que a média nacional, em função do modo de abordagem sobre segurança no trânsito .....	103
Tabela 4.58 - Distribuição da amostra de PMU elaborados pelos municípios com número de óbitos por 100 mil habitantes maior que a média nacional, em função do percentual de correspondência entre as ações propostas no plano e as ações previstas na PNT.....	103

Tabela 4.59 - Distribuição da amostra de PMU elaborados pelos municípios com número de óbitos por 100 mil habitantes maior que a média nacional, em função do número total de ações propostas no plano ..... 104

Tabela 4.60 - Distribuição da amostra de PMU elaborados pelos municípios com número de óbitos por 100 mil habitantes maior que a média nacional, em função da existência de dados sobre a acidentalidade no município ..... 104

## **LISTA DE FIGURAS**

- Figura 2.1 - Eixos temáticos do programa Save Lives – A road safety technical package..... 37
- Figura 3.1 - Modelo do Perfil do Município sob a ótica da Segurança no Trânsito utilizado para apresentação dos dados ..... 60

## **LISTA DE ABREVIATURAS**

Antaq - Agência Nacional de Transportes Aquaviários  
ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres  
ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos  
CTB - Código de Trânsito Brasileiro  
CNT - Código Nacional de Trânsito  
CNM - Confederação Nacional de Municípios  
Cedatt - Conselho Estadual para a Diminuição de Acidentes de Trânsito e Transportes  
Contran - Conselho Nacional de Trânsito  
Denatran - Departamento Nacional de Trânsito  
FGTS - Fundo de Garantia por Tempo de Serviço  
IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística  
Ipea - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada  
LAI - Lei de Acesso à Informação  
LMU - Lei de Mobilidade Urbana  
OGU - Orçamento Geral da União  
ONU - Organização das Nações Unidas  
OMS - Organização Mundial de Saúde  
Opas - Organização Pan-Americana da Saúde  
PMU - Plano de Mobilidade Urbana  
PDTM - Plano Diretor de Transporte e Mobilidade  
PNMU - Política Nacional de Mobilidade Urbana  
PNPS - Política Nacional de Promoção da Saúde  
PNRMAV - Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violências  
PNT - Política Nacional de Trânsito  
PBST - Programa Brasileiro de Segurança no Trânsito  
Pró-Transporte - Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana  
PPGT - Programa de Pós-Graduação em Transportes  
Pare - Programa de Redução de Acidentes nas Estradas  
Semob - Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana  
ST - Segurança no Trânsito  
Seguro DPVAT - Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre  
Samu 192 - Serviço de Atendimento Móvel de Urgência 192  
SNT - Sistema Nacional de Trânsito  
UFRJ - Universidade Federal do Rio de Janeiro  
UnB - Universidade de Brasília

# 1. INTRODUÇÃO

Há anos, grande parte das cidades no Brasil vem enfrentando graves problemas relacionados à mobilidade urbana. A população desses centros urbanos sofre diariamente com congestionamentos, deficiência de infraestrutura e do transporte público, falta de calçadas adequadas, longos deslocamentos pendulares, poluição sonora e do ar, grande número de acidentes de trânsito, entre outros transtornos.

Em reação a essa situação, o Congresso Nacional decretou a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 – comumente chamada de Lei de Mobilidade Urbana (LMU) –, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Trata-se de importante marco legal na gestão de políticas públicas urbanas, revestido do propósito de contribuir para o enfrentamento desse quadro que assola as cidades brasileiras (Gomide *et al.*, 2012).

Entre outros dispositivos, a Lei nº 12.587, de 2012, estabelece que o Plano de Mobilidade Urbana (PMU) é o instrumento de efetivação dessa política (BRASIL, 2012). Para Pontes (2010), é o recurso de que dispõem os gestores públicos municipais para melhor conciliar as necessidades de deslocamento das pessoas com as possibilidades que o sistema de mobilidade oferece. Nos planos, devem ser contempladas questões relacionadas ao transporte urbano, como a priorização dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e do transporte coletivo sobre o transporte individual motorizado, a acessibilidade, a equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros, entre outras.

Além desses requisitos, o inciso VI do art. 5º da LMU dispõe que o princípio da segurança deve ser observado nos deslocamentos das pessoas. Da leitura desse dispositivo, infere-se que, para disciplinar a questão da mobilidade de pessoas e cargas nas cidades, os PMU deverão prever ações e medidas para garantir que esses deslocamentos sejam feitos de forma segura, tais como a redução do limite de velocidade em determinadas vias, o uso de equipamentos eletrônicos de fiscalização do trânsito, a implantação de ciclovias, a utilização de semáforos em faixas de travessia de pedestres, a realização de campanhas educativas de trânsito, etc.

Essa preocupação do legislador em destacar esse importante princípio não é à toa. A questão da segurança assume grande relevância ante os elevados índices de mortes no trânsito. Segundo

dados do Ministério da Saúde, disponibilizados pelo Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde (Datasus), em 2016 morreram no Brasil 38.265 pessoas em decorrência de acidentes de trânsito (Ministério da Saúde, 2016). Isso equivale a dizer que uma pessoa morre a cada 14 minutos nas vias brasileiras.

O número de feridos é ainda muito maior. Estima-se que, para cada morte, os acidentes deixam pelo menos 20 pessoas feridas (Organização Pan-Americana da Saúde, 2011); (Senado Federal, 2012). De acordo com a Seguradora Líder – DPVAT, administradora do Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (Seguro DPVAT), no mesmo ano de 2016 foram pagas 346.060 indenizações por invalidez permanente (Seguradora Líder - DPVAT, 2016).

Além dos danos à vida e à integridade física das pessoas, os acidentes de trânsito geram elevados custos à sociedade. Em trabalho realizado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), em conjunto com a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) e o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), os custos totais decorrentes de acidentes de trânsito nas áreas urbanas no ano de 2001 foram estimados em R\$ 5,3 bilhões, que atualizados para 2014, correspondem a valores entre R\$ 9,9 bilhões e R\$ 12,9 bilhões (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada e Associação Nacional de Transportes Públicos, 2003); (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2015).

Diante desse cenário, além da importância de se pensar na necessidade de deslocamentos das pessoas e nas possibilidades que o sistema de mobilidade oferece (Pontes, 2010), fica evidenciada a relevância de os planos de mobilidade urbana contemplarem ações e medidas para garantir a segurança nesses deslocamentos e, assim, contribuírem para a redução da violência no trânsito.

## **1.1. DELIMITAÇÃO DO PROBLEMA**

Apesar da importância do plano de mobilidade para o município, o que, em tese dispensaria uma imposição legal, a Lei nº 12.587, de 2012, estabelece que os municípios com mais de 20 mil habitantes, bem como todos aqueles obrigados a elaborar plano diretor – exigência imposta pela Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, denominada Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001) – , devem elaborar o PMU, integrado e compatível com os respectivos planos diretores. Como

forma de pressionar e/ou estimular o gestor municipal a promover a elaboração dos planos, a Lei de Mobilidade Urbana condiciona a destinação de recursos orçamentários federais a serem aplicados em mobilidade urbana nos municípios à elaboração do PMU. Originalmente, foi concedido prazo até abril de 2015 para que os planos de mobilidade fossem integrados aos planos diretores.

De 2015 a 2016, a Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (Semob), do Ministério das Cidades, efetuou levantamento junto aos 3.341 municípios e ao Distrito Federal, obrigados por lei a elaborarem os respectivos planos de mobilidade urbana, sobre o andamento do processo de elaboração dos planos. Desse universo, apenas 174 municípios mais a Capital Federal declararam ter elaborado o PMU (Ministério das Cidades, 2016a), o que representa pouco mais de 5% do total<sup>1</sup>. Ante a baixa adesão por parte dos municípios, a Lei nº 12.587, de 2012, foi sucessivamente alterada<sup>2</sup> e esse prazo foi prorrogado para abril de 2019.

Situação semelhante a essa foi verificada com relação aos planos diretores, quando o Estatuto da Cidade estabeleceu a obrigatoriedade a certos municípios (Santos Junior e Montandon, 2011). Além da baixa adesão pelos municípios, questionou-se, à época, a qualidade dos planos elaborados, sobretudo no que tange à superficialidade e generalidade do conteúdo dos planos, bem como à replicação de planos de um município para outro. Ademais, da avaliação de diversos planos diretores no tocante ao transporte e mobilidade, constatou-se que a segurança nos deslocamentos das pessoas havia sido negligenciada (Born, 2011).

Em 2015, durante evento promovido pela Semob, do Ministério das Cidades, sobre como elaborar planos de mobilidade urbana, a falta de atenção quanto à questão da segurança no trânsito também foi destacada. Ao tratar dos temas a serem contemplados nos PMU, um dos técnicos responsáveis pelo curso afirmou que, apesar da violência no trânsito registrada no Brasil, os PMU que ele havia analisado não estariam tratando essa questão com a devida atenção.

---

<sup>1</sup> Esse número é atualizado pelo Ministério das Cidades frequentemente, à medida que recebe as informações dos municípios. Para fins da presente pesquisa, são considerados os 175 planos declarados até 16 de março de 2017.

<sup>2</sup> A alteração se deu por meio da edição da Medida Provisória nº 818, de 11 de janeiro de 2018, convertida na Lei nº 13.683, de 19 de junho de 2018. Na exposição de motivos das MP que alteraram a LMU, esse cenário é detalhadamente retratado.

Nota-se, assim, a importância de analisar o conteúdo dos 175 planos de mobilidade urbana declaradamente elaborados para verificar se a questão da segurança no trânsito foi considerada e, em caso positivo, como se deu essa abordagem. Além disso, importa verificar se os planos guardam correspondência com as diretrizes da Política Nacional de Trânsito (PNT), instituída pela Resolução nº 514, editada em 18 de dezembro de 2014, pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Ademais, convém analisar a aderência das medidas previstas nos PMU com aquelas preconizadas por especialistas em segurança no trânsito. Mostra-se, ainda, relevante traçar o perfil desses municípios no tocante ao tema em estudo.

## **1.2. OBJETIVOS**

Isso posto, o objetivo principal do trabalho é analisar os planos de mobilidade urbana dos 175 municípios que declararam tê-los elaborado, sob a ótica da segurança no trânsito.

Como objetivos específicos desta dissertação, propõe-se:

- a) Apresentar o panorama da situação dos planos de mobilidade urbana analisados, no tocante a aspectos institucionais, formais e materiais;
- b) Identificar correlações e tendências entre os aspectos analisados e apontar indícios para orientar novas pesquisas; e
- c) Apresentar o perfil individual de cada um dos municípios pesquisados, contendo os dados relativos à gestão do trânsito e à análise dos respectivos planos de mobilidade urbana, sob a ótica da segurança no trânsito.

## **1.3. JUSTIFICATIVA E RELEVÂNCIA DA PESQUISA**

Apesar de as cidades brasileiras enfrentarem, há décadas, problemas decorrentes da mobilidade e do trânsito, as políticas públicas de âmbito nacional relativas a esses dois temas são recentes. A recém-instituída PNMU mal completou seis anos e ainda se vê diante de desafios complexos no processo de implantação e, assim, precisa ser amplamente estudada. A PNT, por sua vez, foi formalmente instituída em 2004 e, não obstante as alterações em 2014, ainda não foi integralmente efetivada e, portanto, também merece muita atenção por parte do Poder Público.

Nesse contexto, os resultados esperados com o presente trabalho permitirão aos gestores da PNMU e da PNT, seja no âmbito do Ministério das Cidades, com destaque para a Semob, para o Contran e para o Denatran, seja no âmbito das esferas estadual, distrital ou municipal, conhecer melhor a realidade de alguns municípios brasileiros, no tocante à segurança no trânsito dentro do contexto da mobilidade urbana. Ademais, os dados decorrentes da análise dos planos de mobilidade urbana servirão de subsídio para técnicos e gestores públicos, bem como para empresas e profissionais autônomos de consultoria, no desenvolvimento do planejamento urbano, na avaliação dos planos já elaborados, na elaboração daqueles ainda não iniciados ou em andamento, e também na adoção de medidas pela segurança no trânsito.

Além disso, espera-se que os resultados da pesquisa possam contribuir para o fortalecimento da atuação do Programa de Pós-Graduação em Transportes (PPGT) no âmbito da temática da Segurança no Trânsito e da Mobilidade Urbana no meio acadêmico, sobretudo no tocante à análise de conteúdo dos PMU. Espera-se, ainda, que o trabalho agregue conhecimento aos estudos em desenvolvimento pelo Grupo de Pesquisa em Segurança Viária, do referido Programa.

Por fim, dada a carência de estudos relacionados à análise de conteúdo dos planos de mobilidade urbana, o tema proposto fomentará o desenvolvimento de novas pesquisas, tanto no que se refere ao emprego de ferramentas estatísticas e modelos analíticos, quanto a novas abordagens temáticas além da segurança no trânsito, tais como gestão democrática e participação social, acessibilidade, sustentabilidade, entre outras.

#### **1.4. ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO**

O trabalho está estruturado em seis capítulos. O Capítulo 1 apresenta o tema a ser estudado, contextualizando os planos de mobilidade urbana no âmbito da PNMU e delimitando o problema da pesquisa à ótica da segurança no trânsito. Em seguida, propõem-se os objetivos a serem alcançados com o desenvolvimento da pesquisa e, por fim, ressaltam-se a justificativa e a relevância do estudo, tanto para os atores envolvidos com as políticas de mobilidade e de trânsito, quanto para o meio acadêmico.

O Capítulo 2 apresenta o resultado da revisão da literatura pesquisada, conforme sistemática descrita mais adiante, no Capítulo 3. As referências teóricas destacadas fundamentam os

critérios e métodos da análise realizada nos PMU. Inicialmente, apresenta-se a Política Nacional de Mobilidade Urbana, discorrendo sobre o arranjo institucional da política, a base normativa e, com destaque, os planos de mobilidade urbana. Na sequência, aborda-se a questão da segurança no trânsito, estabelecendo a relação entre trânsito e mobilidade e trazendo o conceito de trânsito seguro. Passa-se, então, a tratar da Política Nacional de Trânsito, abordando a base normativa, os objetivos e diretrizes da política e, ainda, a questão da municipalização do trânsito. Por fim, são apresentadas as referências a respeito das ações voltadas para a segurança no trânsito, tanto em âmbito nacional quanto internacional.

O método empregado no desenvolvimento da pesquisa é apresentado no Capítulo 3. Primeiramente, são descritos os procedimentos utilizados na revisão da literatura e na busca pelos PMU dos municípios que declararam tê-los elaborado. Finalmente, discorre-se acerca dos critérios a serem considerados na análise dos planos.

Os dados obtidos da pesquisa são apresentados no Capítulo 4 e, em seguida, são analisados e discutidos no Capítulo 5. Por fim, o Capítulo 6 é reservado à apresentação das considerações finais, conclusões a que chegou o estudo e as recomendações e sugestões para trabalhos futuros.

As referências utilizadas na pesquisa e os apêndices citados ao longo do trabalho encerram a dissertação.

## **2. REVISÃO DA LITERATURA**

No presente capítulo são apresentados os temas e conceitos selecionados pelo autor para formar o arcabouço teórico que fundamentou o desenvolvimento da pesquisa. Esse referencial mostra-se dividido em quatro seções: a primeira aborda a Política Nacional de Mobilidade Urbana, contemplando breve contextualização, o processo de construção da política, o arranjo institucional, a base normativa e, por fim, os planos de mobilidade urbana; a segunda discorre sobre a segurança no trânsito, onde são tratados a relação entre trânsito e mobilidade e o conceito de trânsito seguro; a terceira trata da Política Nacional de Trânsito, percorrendo a base normativa, os objetivos e diretrizes e a questão da municipalização do trânsito; e, finalmente, a quarta contempla as ações voltadas para a segurança no trânsito, fazendo menção à Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020, aos planos e programas do Brasil e de outros países e, por fim, às ações e medidas recomendadas pela literatura.

### **2.1. POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA (PNMU)**

#### **2.1.1. Contextualização e arranjo institucional**

O conceito de mobilidade urbana, de certa forma, é recente no Brasil (Magagnin e Silva, 2008) e surge formalmente com a instituição da PNMU, por meio da Lei nº 12.587, de 2012. Até então, falava-se em transporte urbano, com olhar sobre os modos e serviços de transporte público e privado utilizados para os deslocamentos nas cidades. O texto legal fala em mobilidade urbana como a “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” e amplia o conceito de transporte urbano, integrando-o às questões de uso, parcelamento e ocupação do espaço urbano (BRASIL, 2012). Born (2011) vai além e afirma:

*“a mobilidade urbana é mais do que aquilo que se costuma chamar de ‘transporte urbano’ [...]. É o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade e a disponibilidade de meios (automóveis, ônibus, metrô, bicicletas, pedestres etc.) e infraestrutura adequados para os deslocamentos intraurbanos.”*

A relevância desse tema está associada ao fato de que, a partir da década de 1960, a população brasileira passou a ser predominantemente urbana. O censo demográfico de 1970 já revelava que 56% dos brasileiros viviam nas cidades (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1997). Desde essa época, as cidades vêm crescendo de forma rápida e, na maioria das vezes, desorganizada. Em decorrência desse processo de crescimento, os problemas relacionados a transporte, moradia e oferta de serviços são, portanto, inevitáveis e comprometem bastante a qualidade de vida da população (Silva, 2011).

Diante desse cenário, faz-se necessária a estruturação de um arranjo institucional – “conjunto de regras, mecanismos e processos que definem de forma particular como se coordenam atores e interesses na implementação de uma política pública específica” (Howlett *et al.*, 2013) – para gerir e implantar a política de mobilidade urbana no Brasil. Não obstante essa questão estar diretamente relacionada à execução de políticas públicas no âmbito das cidades, compõem esse arranjo órgãos e entidades das demais esferas federativas.

Ao Governo federal cabe estruturar e orientar essa política, promovendo a articulação entre os diversos atores, de forma estratégica (Costa, 2008). O órgão federal responsável pela execução das políticas públicas sobre mobilidade urbana é o Ministério das Cidades, por meio da Semob.

A missão da Semob é “fomentar a implantação da política de mobilidade urbana com a finalidade de proporcionar o acesso universal à cidade, de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável” (BRASIL, 2017a). Nos últimos anos, a Semob tem se dedicado a investir em infraestrutura de mobilidade urbana, com destaque para os projetos de corredores estruturais de transporte coletivo, de sistemas integrados de transporte coletivo urbano, de sistemas de circulação não motorizados, de revitalização de ramais ferroviários ociosos e de acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade (BRASIL, 2017b). Nesses programas, a Semob atua como gestor do recurso e o município ou estado fica responsável pela execução da infraestrutura.

A Semob tem atuado também na prestação de assistência técnica aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, sobretudo na capacitação de servidores municipais para a elaboração dos respectivos planos de mobilidade urbana, de modo a atender à exigência da Lei nº 12.587, de 2012. Esse tema será tratado especificamente na subseção 2.1.3.

Ainda no âmbito do Ministério das Cidades, porém fora da competência da Semob, destacam-se outros temas relacionados à mobilidade urbana, como desenvolvimento urbano, trânsito e acessibilidade. O tema trânsito, em particular, compete ao Denatran e, por fazer parte do escopo do presente trabalho, será abordado detidamente na seção 2.3.

Na outra ponta do Poder Executivo, onde efetivamente se dá a mobilidade urbana, encontram-se os municípios e, em caso peculiar, o Distrito Federal, que assume as competências de Estados e Municípios. Conforme previsto no art. 30 da Constituição Federal, esses entes são responsáveis pela organização e pela prestação dos serviços públicos de interesse local, inclusive o de transporte público (BRASIL, 1988). Na prática, essa temática da mobilidade urbana fica a cargo das secretarias municipais de transporte, de mobilidade, de trânsito, de infraestrutura, ou outra denominação análoga, às quais competem as questões relativas ao sistema municipal de transporte de passageiros; à regulação, normatização, implantação e fiscalização dos serviços e das infraestruturas de transporte urbano; ao planejamento e gestão do trânsito; e aos estacionamentos, calçadas e ciclovias (Carneiro e Cortizo, 2015).

Há, ainda, que ressaltar o papel dos entes do Poder Legislativo nesse arranjo, respeitado o princípio constitucional da repartição das competências. Ou seja, cada Casa legislativa – aqui se referindo ao Congresso Nacional, às Assembleias Legislativas Estaduais, à Câmara Legislativa do Distrito Federal e às Câmaras de Vereadores – se encarrega de disciplinar as questões relativas à mobilidade urbana que repousam sob o manto das respectivas atribuições.

De acordo com o que dispõem o inciso XX do art. 21 e o *caput* do art. 182 da Constituição Federal (BRASIL, 1988), compete à União elaborar as diretrizes gerais da política de desenvolvimento urbano, aí inserida a questão dos transportes urbanos. Com quase 25 anos de atraso, o Congresso Nacional decreta a Lei nº 12.587, de 2012, que institui as diretrizes da PNMU. Trata-se de importante marco na gestão da política de mobilidade nas cidades brasileiras (Miranda *et al.*, 2009), que será abordado na subseção 2.1.2.

No âmbito do Legislativo municipal, uma das atribuições das Câmaras Municipais é aprovar o plano diretor da cidade, conforme dispõe o Estatuto da Cidade. Por sua vez, a legislação municipal de mobilidade urbana deve ser compatibilizada ao plano diretor. Segundo Feriencic *et al.* (2013):

*“Esta legislação deve conter, entre outros assuntos: a aprovação do plano de mobilidade e suas metas; a atribuição de responsabilidades; os instrumentos de gestão do Plano, bem como as fontes de financiamento e/ou respectivos fundos; e forma de delegação do sistema de transporte público com respectivas diretrizes e condições.”*

Embora, via de regra, esses planos sejam encaminhados pelo poder executivo municipal, os projetos de lei são apreciados pelas Câmaras de Vereadores, oportunidade em que geralmente recebem contribuições do poder legislativo por meio de emendas ou textos substitutivos, antes de serem convertidos em lei. É importante frisar que há Municípios cuja lei orgânica exija quórum qualificado – maioria absoluta – para aprovação dos planos diretores e de mobilidade urbana, dada a importância dedicada à matéria (Jales, 2016); (Itajubá, 2016); (Rio do Sul, 2010).

O Poder Legislativo também assume o papel de fiscalização e controle das atividades relativas à mobilidade urbana exercidas pelo Poder Executivo ou por ele delegadas. Segundo Howlett, Ramesh e Perl (2013), “a tarefa do legislativo é antes garantir que os governos prestem contas ao público do que desenvolver ou implementar políticas”. No exercício dessas funções, o Congresso Nacional, as Assembleias Legislativas dos Estados e a Câmara Legislativa do Distrito Federal contam com o auxílio dos respectivos Tribunais de Contas. No caso dos municípios, o art. 31 da Constituição Federal dispõe que o controle externo será exercido pelas Câmaras Municipais, com o auxílio dos Tribunais de Contas dos Estados ou do município ou, ainda, dos Conselhos ou Tribunais de Contas do município, onde houver (BRASIL, 1988).

Ademais, convém registrar o papel exercido pelo Poder Judiciário no arranjo institucional da mobilidade urbana. Em tese, a atuação de magistrados e seus colegiados deveria se ater à mediação de conflitos decorrentes de eventuais dissonâncias entre as políticas públicas elaboradas pelo Poder Executivo e o ordenamento jurídico brasileiro. No entanto, as decisões dos tribunais afetam diretamente as questões relacionadas ao deslocamento de pessoas e cargas nas cidades brasileiras. São recorrentes ações judiciais sobre gratuidades no transporte público (Varela, 2015); (Pires, 2009), regulamentação da prestação de transporte individual de passageiros por meio de aplicativos digitais (Farias e Rached, 2017) e licitações no transporte público de passageiros (Costa, 2009).

Por último, há que se considerar a ação regulatória por parte do Estado sobre a prestação dos serviços públicos, exercidas pelas agências reguladoras. No âmbito da mobilidade urbana,

apesar da existência da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), vê-se a necessidade de um órgão regulador mais específico. Tal função, na prática, vem sendo desempenhada pelo Ministério das Cidades, em nível federal, e pelas secretarias municipais, na esfera local. Entretanto, essa situação não se mostra a mais adequada, uma vez que o próprio órgão que elabora e executa a política de mobilidade urbana é quem exerce o controle da aplicação dos recursos (Câmara dos Deputados, 2015).

Convém ressaltar a necessidade de arcabouço jurídico para disciplinar as regras da política de mobilidade urbana, bem como o papel de cada ator envolvido. A subseção a seguir aborda os instrumentos legais relacionados ao tema.

### **2.1.2. Base normativa**

Como mencionado, o marco regulatório da Política Nacional de Mobilidade Urbana é a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, justamente por contemplar as diretrizes dessa política, que passaram a nortear as ações dos entes públicos abordados na subseção anterior. O processo de elaboração desse importante instrumento legal contou com a participação de “diversos setores governamentais, empresariais e da sociedade civil, ainda que nem sempre ao mesmo tempo” (Lima Neto e Galindo, 2013), conferindo-lhe robustez e legitimidade.

No que se refere ao teor da lei, o texto apresenta classificações e definições indispensáveis para a concepção da política e, em seguida, estabelece os princípios em que se fundamenta a PNMU, as diretrizes que a orientam e os objetivos a serem alcançados com a implementação da política. A análise detalhada de cada dispositivo contido na Lei de Mobilidade Urbana foge do propósito do presente trabalho. Nada obstante, cabe aqui registrar alguns estudos que contemplam abordagem mais aprofundada, quase que artigo a artigo do texto, a saber: *A Nova Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana* (Gomide *et al.*, 2012), *Comentários à Lei de Mobilidade Urbana* (Guimarães, 2012), *Política Nacional da Mobilidade Urbana – Cartilha da Lei nº 12.587/2012* (Ministério das Cidades, 2013) e *A mobilidade urbana no Brasil à luz da Lei nº 12.587/2012* (Campana, 2014).

Por fim, convém ressaltar que a regulamentação da mobilidade urbana de fato ocorre no âmbito dos Municípios, como assim expressa a Constituição Federal. Assim, as normas municipais, aí

incluídos leis, decretos e portarias, configuram-se como instrumentos essenciais para a condução da política de mobilidade nas cidades. Nesse contexto, entra em cena outro importante elemento, a ser tratado a seguir: os planos de mobilidade urbana. Por se tratar do principal objeto de estudo da presente pesquisa, reserva-se a subseção seguinte para abordar esse tema.

### **2.1.3. Planos de mobilidade urbana**

De acordo com o que dispõe o *caput* do art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012, “O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana” (BRASIL, 2012). Böhler-Baedeker, Kost e Merforth (2014) acrescentam que o PMU “é uma ferramenta de planejamento que compreende objetivos e medidas orientados para sistemas de transporte urbano seguros, eficientes e acessíveis”.

Além disso, a LMU expressamente exige a compatibilização desse plano com o plano diretor, previsto no Estatuto da Cidade, consagrando o entendimento de que mobilidade urbana está intimamente associada ao uso e à ocupação do solo. “Incorporar a Mobilidade Urbana no Plano Diretor é priorizar no conjunto de políticas de transporte e circulação, o acesso amplo e democrático ao espaço urbano e os modos não motorizados e coletivos de transporte”(Ministério das Cidades, 2004a). Nesse mesmo diapasão, Pontes (2010) afirma que “planos urbanos e planos de transporte desarticulados resultam em [...] desperdício de tempo e recursos naturais, decorrentes das necessidades de deslocamento diário”.

Antes da promulgação da Lei de Mobilidade Urbana, o Estatuto da Cidade já exigia a elaboração de plano de transporte urbano, para os municípios com mais de 500 mil habitantes. No entanto, esta Lei trata a questão do transporte apenas superficialmente, apesar desse tema ser extremamente relevante para as cidades. Assim, os planos diretores contemplavam o sistema viário e o sistema de transporte público, considerando somente o deslocamento dos veículos e não das pessoas (Ministério das Cidades, 2004a).

Ante essa realidade, em 2007, o Ministério das Cidades elaborou o *Guia PlanMob – Construindo a Cidade Sustentável*, com o intuito de estimular e orientar os municípios no processo de elaboração dos planos de transporte, “obrigatórios para as cidades com mais de 500 mil habitantes, fundamental para as com mais de 100 mil habitantes e importantíssimo para

todos os municípios brasileiros” (Ministério das Cidades, 2007). Essa publicação serviria, oito anos depois, de base para outra publicação do Ministério das Cidades, sob a égide da Lei de Mobilidade Urbana.

Segundo Rubim e Leitão (2013), a exigência da elaboração dos planos diretores “ainda continua obscura para boa parte dos gestores”. Fundamentando essa afirmação, esses autores fazem referência a pesquisa realizada em 2013 pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), que revelou que apenas 55,3% dos municípios com mais de 500 mil habitantes e, portanto, obrigados a possuir plano de transporte, declararam tê-lo elaborado. Para Oliveira Filho e Vilani (2017),

*“a baixa adesão ao Plano Diretor e especialmente ao Plano Municipal de Transportes mostra que há um caminho desafiador para a implantação de políticas de mobilidade urbana no Brasil, acentuando a importância de esforços teórico-metodológicos e de análise de políticas públicas por parte das instituições de ensino e pesquisa, por exemplo.”*

Em 2007, com o intuito de constituir uma rede nacional de avaliação e monitoramento de Planos Diretores, foi criado o projeto *Rede Nacional de Avaliação e Capacitação para Implementação de Planos Diretores Participativos*, promovido pelo Ministério das Cidades, em parceria com a Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), com o Observatório das Metrôpoles e com pesquisadores de todo o País. Um dos produtos do projeto foi a publicação intitulada *Planos Diretores Municipais Pós-Estatuto da Cidade: Balanço Crítico e Perspectivas* (Santos Junior e Montandon, 2011). Nessa obra, os autores apresentam os resultados da avaliação quantitativa de diversos planos diretores elaborados por municípios brasileiros, sob o enfoque de cinco eixos temáticos, entre os quais *transporte e mobilidade*.

No tocante a esse aspecto, em síntese, a avaliação indica relativo avanço em comparação ao modo como tradicionalmente o planejamento urbano vinha tratando a questão da mobilidade nas cidades. Contudo, percebe-se um tratamento insuficiente aos modos não motorizados de transporte. Além disso, não se observou a incorporação de instrumentos autoaplicáveis, tampouco a definição de diretrizes e metas para a alocação de recursos (Born, 2011). Cabe, por fim, ressaltar, que, no que se refere ao sistema viário, os planos avaliados contemplavam apenas as diretrizes para sua expansão e adequação, sobretudo para o tráfego de veículos motorizados.

A questão da segurança nos deslocamentos das pessoas, apesar do elevado número de mortos e feridos nas vias brasileiras, foi negligenciada nos planos avaliados.

Notam-se, assim, dificuldades enfrentadas pelo Poder Público na efetivação da política de desenvolvimento urbano, seja quanto ao baixo número de municípios que declaram ter elaborado planos diretores e planos de transporte, seja com relação ao conteúdo dos planos elaborados. No entanto, pode-se dizer que esses pontos negativos foram considerados na construção da PNMU. Como prova disso, a Lei de Mobilidade Urbana avançou ao contemplar dispositivos que visam incentivar – ou forçar – a elaboração dos planos de mobilidade urbana, além de, em tese, prover condições para que o gestor municipal desenvolva o respectivo plano.

A Lei nº 12.587/2012 estabeleceu a obrigatoriedade de elaboração de PMU para os municípios enquadrados nos seguintes critérios:

- com mais de 20 mil habitantes;
- integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas;
- onde o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos de parcelamento ou edificação compulsórios, de IPTU progressivo ou de desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública;
- integrantes de áreas de especial interesse turístico;
- inseridos na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional;
- incluídos no cadastro nacional de municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos.

Como forma de aumentar a adesão de municípios no tocante à elaboração dos PMU, o § 4º do art. 24 da Lei nº 12.587/2012 condiciona o recebimento de recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana à existência do plano. Pelo texto legal, com atual redação dada pela Medida Provisória nº 818, de 2018, convertida na Lei nº 13.683, de 19 de junho de 2018, os municípios têm até abril de 2019 para atenderem a essa exigência, sob pena de não receberem recursos (BRASIL, 2012).

Com vistas a apoiar a implantação e o monitoramento da evolução da PNMU, a Semob, de 2014 a 2016, realizou levantamento junto a 3.341 municípios mais o Distrito Federal, solicitando informações a respeito da elaboração dos respectivos planos de mobilidade urbana. Desse universo, apenas 62% responderam à pesquisa e, dessa parcela, somente 175 declararam ter elaborado o respectivo PMU<sup>3</sup>. Esse número corresponde a cerca de 5% do total de municípios, aí incluído o Distrito Federal, obrigados a possuir plano de mobilidade. Outros 480 municípios declararam já ter iniciado o processo de elaboração dos planos, aumentando para 19% o percentual de municípios sensíveis à exigência legal ou à importância desse instrumento de planejamento urbano (Ministério das Cidades, 2016a). Mesmo assim, o número ainda é muito baixo.

Estratificando esse conjunto de 175 municípios com relação ao porte, os dados evidenciam situações distintas. A proporção de municípios com mais de 250 mil habitantes que declararam possuir PMU ou estar em processo de elaboração é de 84%, que correspondem a 36% da população brasileira. Por outro lado, dos 1.541 municípios com menos de 20 mil habitantes obrigados a elaborar PMU, apenas 16 – pouco mais de 1% – declararam tê-lo feito. Pode-se associar esses números a dois fatores. Em primeiro lugar, o problema da imobilidade urbana é mais evidente e impactante nas cidades maiores, o que forçaria os gestores a pensar e a planejar a mobilidade. Em segundo lugar, essas cidades dispõem de mais recursos técnicos e financeiros para desenvolverem os planos de mobilidade.

Sob o aspecto espacial, a pesquisa revelou que mais da metade dos municípios que declararam ter elaborado o PMU encontra-se na região Sudeste e que 83% localizam-se nas regiões Sul e Sudeste. No outro extremo, menos de 2% dos 1.052 municípios nordestinos obrigados a possuir plano de mobilidade declararam positivamente. Esse mesmo percentual se consideradas as regiões Norte e Nordeste juntas. Mais uma vez, confirma-se a tendência de que os investimentos e oportunidades se concentrem em regiões mais próximas dos centros político-econômicos, evidenciando as desigualdades regionais no Brasil (Costa, 2016). A Tabela 2.1 a seguir apresenta a categorização regional e populacional do número de municípios que declararam ter elaborado PMU.

---

<sup>3</sup> A lista dos municípios que declararam ter elaborado o PMU consta no Apêndice A.

**Tabela 2.1 - Número de municípios que declararam ter elaborado PMU e percentual em relação ao número de municípios obrigados a elaborarem PMU, em função da faixa populacional e por região do País**

FAIXA POPULACIONAL (nº habitantes)	REGIÃO					TOTAL
	NORTE	NORDESTE	CENTRO-OESTE	SUDESTE	SUL	
até 20 mil	0	0	1	3	12	<b>16</b>
	0%	0%	1%	2%	7%	<b>9%</b>
de 20 mil a 50 mil	1	6	1	37	12	<b>57</b>
	1%	3%	1%	21%	7%	<b>33%</b>
de 50 mil a 100 mil	1	3	0	19	12	<b>35</b>
	1%	2%	0%	11%	7%	<b>20%</b>
de 100 mil a 500 mil	5	4	0	28	12	<b>49</b>
	3%	2%	0%	16%	7%	<b>28%</b>
acima de 500 mil	1	4	2	8	3	<b>18</b>
	1%	2%	1%	5%	2%	<b>10%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>8</b>	<b>17</b>	<b>4</b>	<b>95</b>	<b>51</b>	<b>175</b>
	<b>5%</b>	<b>10%</b>	<b>2%</b>	<b>54%</b>	<b>29%</b>	<b>100%</b>

Fonte: MINISTÉRIO DAS CIDADES (2016a)

Por fim, a pesquisa investigou se os planos de mobilidade elaborados foram ou não aprovados pelo Poder Legislativo municipal. Dos 177 municípios que informaram possuir plano de mobilidade, 98 (55%) declararam existir lei municipal aprovando o respectivo PMU. Contudo, o Ministério das Cidades receia que essa informação não seja precisa, considerando a possibilidade de que alguns desses planos tenham sido instituídos por meio de decreto municipal do Poder Executivo, e não por lei (Ministério das Cidades, 2016a).

Convém salientar que, diferentemente do que dispõe o art. 40 do Estatuto da Cidade, que expressamente exige a aprovação do plano diretor por lei municipal, a Lei de Mobilidade Urbana é omissa quanto a essa exigência com relação aos planos de mobilidade. Não obstante qualquer entendimento a respeito da obrigatoriedade ou não de que o PMU seja aprovado pela Câmara de Vereadores, a chancela do Poder Legislativo enrobustece e valida esse importante instrumento de desenvolvimento urbano.

Nota-se, assim, que a situação dos planos de mobilidade urbana nos municípios brasileiros não é diferente daquela relativa aos planos diretores e planos de transporte. A baixa adesão ao PMU aponta para caminhos tão desafiadores quanto àqueles assinalados por Oliveira Filho e Vilani (2017) para a implantação de políticas de mobilidade urbana no Brasil.

Além dessa questão, Silva (2013) lança alerta sobre a possibilidade de que a obrigatoriedade legal resulte na elaboração de planos sem a devida qualidade. Silva (2014) acrescenta o risco de os gestores municipais considerarem a exigência “burocrática”, tomando como exemplo o ocorrido com os planos diretores, e “comprarem” planos de outros municípios. Diz, ainda, que “um dos principais impactos da exigência da elaboração de planos diretores é a criação de um mercado de venda de ‘planos’ por empresas de consultoria”.

Registra-se, assim, uma crítica ao texto da Lei nº 12.587/2012: ao passo que impôs uma obrigatoriedade aos municípios, com a devida sanção no caso do descumprimento, mas não previu mecanismos para a efetiva verificação de que a exigência foi cumprida. Ou seja, não é possível precisar se, de fato, o município elaborou o respectivo plano de mobilidade urbana e se o fez em observância ao que determina a LMU. Para Rubim e Leitão (2013),

*“Sem um rigoroso processo de avaliação, veremos a história se repetir e, tal qual ocorreu com os Planos Diretores, teremos documentos pré-formatados, que podem até ser implantados, mas que não necessariamente trazem em si determinações capazes de transformar a mobilidade e a qualidade de vida dos cidadãos.”*

A seu turno, a Lei nº 12.587/2012 é objetiva no que se refere ao conteúdo dos planos de mobilidade urbana. O *caput* do art. 24 é cristalino ao elencar os elementos a serem contemplados no PMU, além dos princípios, das diretrizes e dos objetivos estabelecidos, respectivamente, nos art. 5º, 6º e 7º (BRASIL, 2012). Convém repetir que esses elementos não constam no Estatuto da Cidade, quando se refere ao plano de transporte urbano e, portanto, nota-se um progresso na LMU. Evidentemente que, conforme a competência legislativa conferida pela Constituição Federal ao Congresso Nacional, a Lei de Mobilidade Urbana deve-se ater às diretrizes gerais da PNMU. Cabe ao Poder Público municipal adequar esses elementos do plano de mobilidade à realidade local.

O inciso I do art. 16 da Lei nº 12.587/2012 prevê, ainda, que compete à União “prestar assistência técnica e financeira aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios” (BRASIL, 2012). Em outras palavras, cabe ao Governo Federal promover a qualificação dos profissionais ligados às questões urbanas, assim como destinar uma fatia do enorme bolo de recursos disponíveis à mobilidade, tanto para a capacitação profissional quanto para a elaboração dos PMU (Rubim e Leitão, 2013).

Em cumprimento a esse comando legal, o Ministério das Cidades elaborou o *PlanMob – Caderno de Referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana* (Ministério das Cidades, 2015a). Trata-se de importante instrumento voltado aos municípios, para que atendam à exigência legal de elaboração de seus planos, contendo subsídios para o planejamento da mobilidade nas cidades. Tal caderno teve como base o *Guia PlanMob* editado em 2007, quando se falava em Plano Diretor de Transporte e Mobilidade (PDTM).

O público-alvo do *PlanMob* são os técnicos e gestores públicos que atuam diretamente com as questões de mobilidade urbana nas administrações municipais ou estaduais. O Caderno contempla conceitos e fundamentos gerais sobre a mobilidade urbana e discorre detalhadamente sobre a estrutura e o conteúdo mínimo dos planos, bem como as pesquisas prévias, o diagnóstico e as avaliações necessárias. Finalmente, a publicação apresenta uma metodologia passo a passo para a elaboração do PMU.

Não obstante a linguagem e a abordagem adotadas no Caderno, de modo a facilitar o entendimento e a aplicabilidade da metodologia para a construção dos planos de mobilidade urbana, os municípios carecem de corpo técnico, tanto no que se refere ao efetivo – geralmente as equipes são bastante reduzidas –, quanto no tocante à qualificação desses profissionais. Sudário e Hernandez (2014), ao analisarem o processo de elaboração do PMU do Município de São Sebastião do Paraíso, em Minas Gerais, identificaram a necessidade de capacitação prévia da equipe responsável pelo trabalho, bem como melhor orientação por parte da esfera federal.

No intuito de mitigar o problema da escassez de mão de obra qualificada em mobilidade urbana nos municípios e capacitar corpo técnico para elaborar planos de mobilidade urbana, o Ministério das Cidades, por meio do Programa Nacional de Capacitação das Cidades (Capacidades), promoveu, no ano de 2015, diversas oficinas pelo País (Ministério das Cidades, 2015b). Os eventos contaram com a participação de técnicos e gestores municipais da Semob, momento em que se discutiram temas referentes à elaboração dos PMU, sobretudo a metodologia passo a passo contida no *PlanMob*.

Cabe registrar que, em um desses eventos, representantes do Ministério das Cidades responsáveis pela oficina, levantou a questão de que os planos até então elaborados estariam negligenciando a questão da segurança no trânsito. Tal colocação serviu de motivação para a realização da presente pesquisa.

Com relação à assistência financeira a ser prestada pela União aos demais entes federados, conforme dispõe a Lei nº 12.587/2012, o Ministério das Cidades conta basicamente com duas fontes de recursos para os programas de mobilidade urbana: os recursos onerosos, oriundos do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), e os não onerosos, provenientes de transferências voluntárias do Orçamento Geral da União (OGU) e de emendas parlamentares (Ministério das Cidades, 2016b).

Os recursos do FGTS financiam o Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana (Pró-Transporte), regulamentado por meio da Instrução Normativa nº 27, de 11 de julho de 2017, editada pelo Ministro de Estado das Cidades (BRASIL, 2017c). No âmbito do Programa, pode ser financiada a elaboração dos planos de mobilidade urbana, desde que sejam contempladas as orientações constantes do *PlanMob*.

Os recursos não onerosos, por sua vez, são disponibilizados pelo Programa 2048 – Mobilidade Urbana e Trânsito, que financia a Ação 10SR – Apoio à Elaboração de Planos e Projetos de Sistemas de Transporte Público Coletivo Urbano, entre os quais, os planos de mobilidade urbana (Ministério das Cidades, 2016b). As instruções sobre a apresentação e o enquadramento das propostas para acessar os recursos do Programa 2048 estão disponibilizadas no sítio eletrônico do Ministério das Cidades (Ministério das Cidades, 2015c).

No entanto, dados do orçamento do Ministério das Cidades relativos à Ação 10SR do Programa 2048 – ver Tabela 2.2 – revelam que o volume de recursos disponibilizados tem sido irrisório e, portanto, insuficiente para atender a demanda municipal. De 2012, ano em que foi promulgada a Lei nº 12.587, até 2017, pouco menos de R\$ 9 milhões foram autorizados pelo Congresso Nacional a serem investidos em Planos e Projetos de Sistemas de Transporte Público Coletivo Urbano. Desse montante, apenas pouco mais de R\$ 5 milhões foram executados. De 2015 a 2017, o Ministério disponibilizou cerca de R\$ 100 mil anuais e nada foi utilizado.

**Tabela 2.2 - Valores, em Reais, relativos à Ação 10SR, do Programa 2048, do Ministério das Cidades**

<b>Exercício</b>	<b>Total Autorizado</b>	<b>Total Empenhado</b>	<b>Total Empenhado Liquidado</b>	<b>Total Pago no mesmo Exercício</b>	<b>Total Pago em Exercícios Seguintes</b>
2012	1.550.000	1.000.000	1.000.000	0	0
2013	1.650.000	0	0	0	1.000.000
2014	5.400.000	4.096.911	4.096.911	0	0
2015	128.000	0	0	0	0
2016	153.927	0	0	0	46.466
2017	100.000	0	0	0	0
<b>Total Geral</b>	<b>8.981.927</b>	<b>5.096.911</b>	<b>5.096.911</b>	<b>0</b>	<b>1.046.466</b>

Fonte: Sistema Integrado de Planejamento e Orçamento, Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão (2017).

Assim, pode-se dizer que, apesar de o Governo Federal, por meio do Ministério das Cidades, estar promovendo ações voltadas para assessorar técnica e financeiramente os entes municipais, tais medidas não têm sido suficientes para garantir a efetividade da implantação da PNMU e, especificamente, para a adesão de municípios na elaboração dos planos de mobilidade urbana. Rubim e Leitão (2013) apontam fragilidades na estrutura da PNMU que comprometem sua efetividade, entre as quais citam exatamente a atuação insuficiente do Governo Federal.

Silva (2014), por sua vez, atribui parte da responsabilidade desse cenário à falta de “vontade” política por parte do gestor municipal para com o planejamento urbano. Além das carências de recursos humanos e financeiros de que padecem a maioria dos municípios brasileiros, há que se considerar o fato de outras demandas municipais serem prevalentes sobre o planejamento urbano. Muitas dessas cidades vivem em situação de pobreza e, por isso, destinam boa parte dos recursos – se não todo o bolo – para saúde, educação e ações sociais. Nesse quadro de carências generalizadas, a mobilidade urbana é o menor dos problemas.

A Confederação Nacional de Municípios (CNM), entidade representativa municipal, contrargumenta, evidenciando o esforço de vários municípios em elaborar os respectivos planos de mobilidade, apesar da falta de apoio técnico e financeiro dos demais entes federados (Confederação Nacional de Municípios, 2015):

*“É preciso que a União e os Estados realizem apoio técnico e financeiro direcionado aos Municípios de médio e pequeno porte, já que os recursos federais destinados à mobilidade contemplam, de*

*forma restrita, grandes cidades e não estão em conformidade com o previsto para investimentos em mobilidade urbana.”*

A entidade elaborou a cartilha *Mobilidade Urbana Municipal Sustentável: Panorama e Diretrizes*, que contempla orientações aos técnicos e gestores municipais para a elaboração dos PMU. Além disso, oferece suporte técnico às prefeituras e secretarias dos Municípios no planejamento e no desenvolvimento das questões urbanas (Confederação Nacional de Municípios, 2017).

Ficam, assim, evidenciados as dificuldades e os desafios para a implantação da PNMU. No que tange aos planos de mobilidade urbana, além do baixo número de municípios que declararam possuir PMU, associado à questão da deficiência de recursos técnicos e financeiros, causa preocupação o conteúdo dos documentos elaborados. Estariam presentes os elementos mínimos estabelecidos pela Lei nº 12.587/2012? Estariam sendo observados os princípios, as diretrizes e os objetivos da PNMU?

Em particular, dada a gravidade das estatísticas de mortos e feridos em decorrência de acidentes de trânsito, a presente pesquisa tem como objeto de estudo um dos princípios da PNMU: o da segurança nos deslocamentos das pessoas. Isso posto, a subseção que se segue apresenta os aspectos desse tema relacionados à questão da mobilidade urbana.

## **2.2. SEGURANÇA NO TRÂNSITO**

### **2.2.1. Trânsito e mobilidade**

“O conceito de segurança no trânsito e suas implicações na manutenção da mobilidade das pessoas são temas emergentes” (Mânica, 2007). Trânsito, em particular a segurança viária, e mobilidade são assuntos intrinsecamente associados no contexto urbano. Não por acaso, o art. 24, combinado com o inciso VI do art. 5º, ambos da Lei nº 12.587, de 2012, prevê que os planos de mobilidade urbana elaborados pelos municípios devem contemplar, entre outros requisitos, o princípio da segurança nos deslocamentos das pessoas.

Essa exigência é verificada também em outros países. Na França, o Ato de Solidariedade e Renovação Urbana, de 2000, tornou obrigatório que os *Plans du Deplacements Urbains*

franceses incluíssem metas de segurança viária (Böhler-Baedeker *et al.*, 2014). De modo análogo, o *Transport Act 2000* inglês exige que todas as autoridades locais inglesas produzam o respectivo *Local Transport Plan*, que garantam eficácia, integração, segurança e viabilidade econômica dos sistemas de transporte (França *et al.*, 2017). Em particular, o Plano Local de Londres 2015 é apoiado em cinco temas básicos, entre os quais a segurança no trânsito (City of London Corporation, 2015).

Mostra-se, então, coerente a afirmação de que “todo planejamento territorial, de transporte e de trânsito com foco na Lei de Mobilidade e na Política Nacional de Trânsito deve ser analisado de forma sistêmica e as estruturas de governo devem ser integradas na definição dos planos diretores estratégicos” (Pereira *et al.*, 2014). Nesse mesmo sentido, Bavoso (2014) afirma que a boa gestão do trânsito melhora as condições de mobilidade e a qualidade de vida dos habitantes de uma cidade.

Contudo, na formulação das ações de mobilidade urbana, via de regra, o principal atributo da gestão do trânsito levado em consideração é o da fluidez dos deslocamentos. As ações do Poder Público nos sistemas viários das cidades priorizam o aumento da capacidade de tráfego, a redução dos congestionamentos e, na contramão da segurança, o aumento da velocidade média das viagens urbanas.

Até mesmo em países desenvolvidos, essa lógica se mostra presente. Em estudo sobre a segurança viária no contexto do desenvolvimento urbano nos Estados Unidos (San Francisco, Califórnia) e na Suécia (Estocolmo), McAndrews (2010) aponta para o conflito enfrentado por gestores públicos ao planejarem o trânsito nessas localidades: prover maior mobilidade aos automóveis ou reduzir a velocidade máxima permitida a fim de prevenir acidentes?

Apesar da consciência e da preocupação dos profissionais de ambos os países com a segurança no trânsito, os números de acidentalidade revelados pela pesquisa indicam melhor desempenho da gestão sueca do que da americana, evidenciando diferenças na abordagem do trânsito e da mobilidade em cada localidade estudada. McAndrews (2010) conclui que, na Suécia, a segurança de pedestres e ciclistas – usuários mais vulneráveis – prevalece sobre os veículos motorizados e que, dada a integração entre trânsito, mobilidade urbana e uso e ocupação do solo, as intervenções viárias conseguem harmonizar mobilidade, acessibilidade e segurança. Na

Califórnia, assim como na maioria das cidades do mundo, a cultura do automóvel é muito marcante e, portanto, as intervenções no sistema viário ainda priorizam a fluidez no trânsito.

Raia Junior *et al.* (2005) apontam para a necessidade de mudança desse paradigma, ao discorrerem sobre a filosofia Visão Zero adotada na Suécia desde 1997 – coincidência ou não, o mesmo ano em que foi sancionada a Lei nº 9.503, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. De acordo com a concepção sueca, segurança, saúde e meio ambiente são os aspectos mais importantes no sistema de transporte rodoviário e, portanto, a mobilidade deveria se subordinar à segurança viária. Em outras palavras, a vida e a integridade física das pessoas não pode se subjugar aos benefícios da mobilidade (Hughes *et al.*, 2015).

Trazendo para a realidade brasileira, ao discorrer sobre a crise da mobilidade urbana em São Paulo, Scaringella (2001) afirma que “é importante defender o primado da segurança em detrimento da fluidez a partir da importância que deve ser dada à preservação da vida”. Além desse motivo ético-universal – preservação da vida humana –, Vasconcelos (1998) já assinalava a questão dos custos sociais dos acidentes ao enfatizar a importância da segurança nos deslocamentos nas cidades.

Em tese, parece não haver discordância a respeito da importância a ser dedicada à segurança no trânsito. O elevado número de mortos e feridos impede qualquer argumentação contrária. No entanto, a realidade mostra-se de certo modo diferente. Indaga-se, então: por quê?

Deixando de lado, nesse momento, a hipótese de que o planejamento urbano não dá a devida importância à questão da violência no trânsito – problemática a ser investigada no presente trabalho –, Ferraz *et al.* (2012) atribui à sociedade uma parcela de responsabilidade por esse cenário:

*“Como a probabilidade do envolvimento em acidentes é pequena, o desejo de mobilidade das pessoas prepondera sobre o desejo de segurança. Em razão disso, a aceitação por parte da população de ações para a melhoria da segurança no trânsito depende muito do impacto que têm sobre a mobilidade.”*

De fato, fora do ambiente acadêmico e dos fóruns de debate entre especialistas de trânsito e de mobilidade, a percepção que se tem é a de que, para os motoristas em geral, chegar ao destino

do deslocamento mais rápido é mais relevante do que chegar com segurança. Talvez essa lógica esteja por trás das ações públicas na gestão do trânsito e da mobilidade, justificando assim o papel coadjuvante da segurança no trânsito nas cidades brasileiras. Utopia ou não, o cenário mais adequado é aquele em que o planejamento urbano seja concebido levando-se em consideração as necessidades e especificidades de todos os tipos de usuários do sistema de transporte (Faria e Braga, 1999).

### **2.2.2. Conceito de trânsito seguro**

Resgatando o princípio da segurança nos deslocamentos, elencado como um dos elementos a serem observados na elaboração dos planos de mobilidade urbana, conforme disposto no art. 24, combinado com o inciso VI do art. 5º, ambos da Lei nº 12.587, de 2012, observa-se que a Lei não define o que vem a ser esse princípio. Até porque não é esse o propósito dessa norma. Assim, faz-se necessário estabelecer o que se entende por segurança nos deslocamentos.

Inicialmente, convém salientar que a literatura se utiliza de termos sinônimos àquele expresso na Lei, fazendo referência ao mesmo conceito. Por exemplo, tem-se *segurança no trânsito*, *segurança viária*, *trânsito seguro*, *trânsito em condições seguras*, entre outras expressões que denotam situações livres ou com pouca probabilidade de risco à integridade física ou psicológica de usuários das vias por onde transitam veículos e/ou pedestres.

Sob o aspecto legal, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), estabelece no § 2º do art. 1º que:

*“Art. 1º [...]”*

*§2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.” (BRASIL, 1997)*

Nota-se clara consonância com o princípio disposto na Lei de Mobilidade Urbana, ao garantir a todos o direito de se deslocarem em segurança. O legislador do CTB vai além, quando incumbe a determinados órgãos públicos o dever de empreender ações para assegurar esse direito.

Honorato (2011), por sua vez, entende que o dever de garantir um trânsito seguro estende-se a todos, entre os quais os usuários das vias, e não somente o Poder Público. Esse autor defende a mudança de atitude por parte de condutores e pedestres, que compartilham o mesmo espaço, em igualdade de condições e, portanto, deveriam adotar comportamentos mais seguros, respeitando as normas gerais de circulação e de segurança.

Cabe aqui ressaltar que, não obstante a importância de que a responsabilidade pelo trânsito seguro nas cidades seja compartilhada entre Poder Público e sociedade (Hughes *et al.*, 2015) – este é um dos princípios do conceito Visão Zero adotado na Suécia, conforme se verá adiante –, o foco do presente trabalho está ajustado para o papel dos gestores nessa questão. Apesar de o olhar da pesquisa estar direcionado para as ações governamentais destinadas a garantir a segurança nos deslocamentos, sobretudo aquelas previstas nos planos de mobilidade urbana, não se pode eximir do usuário a parcela de responsabilidade que lhe compete pelo quadro de violência no trânsito<sup>4</sup>.

Retornando à questão conceitual, Pavón (1993, *apud* Honorato, 2011) afirma que segurança no trânsito é o conjunto de condições estabelecidas pelo ordenamento jurídico, de modo a garantir que a circulação de veículos motorizados pelas vias públicas não ofereça riscos superiores aos permitidos. Essas condições estão geralmente dispostas sob a forma dos regramentos de circulação impostas aos condutores de veículos, que contemplam, entre diversos pontos, os limites de velocidade, as regras para ultrapassagem e outras manobras e, ainda, a sinalização de trânsito.

No Brasil, o instrumento jurídico responsável por disciplinar essa questão é o Código de Trânsito Brasileiro. Alguns dos dispositivos nele previstos carecem de regulamentação. São as ditas normas infralegais de trânsito, indicadas em geral nos casos em que se faz necessário estabelecer especificações técnicas de veículos e equipamentos, bem como normatizar procedimentos, entre outras situações. A competência para essa regulamentação é atribuída ao órgão máximo normativo e consultivo de trânsito, o Contran, que a exerce por meio da edição de resoluções e portarias (inciso I do art. 12 do CTB).

Rozestraten (1988) vai além do aspecto normativo e defende que o trânsito seguro é baseado em um tripé sustentado por ações combinadas e coordenadas nas áreas de Engenharia, Educação

---

<sup>4</sup> Segundo Tingvall e Haworth (1999), a responsabilidade do usuário pela segurança no trânsito é quase total.

e Esforço Legal, o consagrado conceito dos 3E. Para Ferraz *et al.* (2012), Esforço Legal compreende legislação, fiscalização e gestão, ou seja, a organização do trânsito. Riger (2017) destaca que o próprio CTB, instrumento legal nacional de trânsito, evidencia o valor do conceito dos 3E ao destinar os capítulos VI e VIII, respectivamente, a educação e a engenharia e fiscalização.

Há quem acrescente outros aspectos a esse tripé. Na abordagem de Turner *et al.* (2006), incluem-se o Encorajamento e a Avaliação (do inglês *Evaluation*). Jamroz, Michalski e Gaca (2006), ao discorrerem sobre programas de segurança viária na Polônia, mencionam as variantes 3E+3C (3E + Cooperação, Coordenação e Colaboração) e 6E (3E + Economia, Encorajamento e Emergência). De modo mais amplo ainda, a segurança do trânsito é uma questão multidisciplinar, que envolve diversas áreas, como Engenharia, Educação, Polícia, Direito, Medicina, Odontologia, Enfermagem, Fisioterapia, Psicologia, Pedagogia, Ciências Sociais, Urbanismo e Comunicação (Ferraz *et al.*, 2012).

Independentemente da evolução e das variações do conceito dos 3E, a abordagem da presente pesquisa ficará restrita aos aspectos que guardem relação com competências do Poder Público, sobretudo na esfera municipal. Antes, porém, de tratar da política pública de trânsito, faz-se necessário tratar de uma questão intimamente relacionada à segurança: os acidentes de trânsito.

De modo simplista e extremista, pode-se dizer que um trânsito seguro é aquele em que não ocorrem acidentes. Nessa linha, associando-a ao conceito de Honorato (2011), Gold (1995) afirma que segurança viária envolve o esforço de toda a comunidade – Poder Público e usuários – visando à circulação de pessoas e bens pelas vias públicas sem a ocorrência de acidentes. Esse também é a ideia da Visão Zero, adotada pela Suécia, segundo a qual é inadmissível que alguém morra ou seja gravemente ferido dentro do sistema de transporte rodoviário (Tingvall e Haworth, 1999). Para se alcançar esse cenário ideal, é preciso conhecer a fundo o que causa os acidentes de trânsito, a fim que sejam adotadas as medidas necessárias e eficazes para a redução da acidentalidade viária.

Associam-se os acidentes de trânsito a três fatores: homem, máquina e meio (Almeida, 2011); (Ferraz *et al.*, 2012); (Diesel, 2013). Em pesquisa realizada nos Estados Unidos, entre 2005 e 2007, 94% dos 5.470 acidentes de trânsito analisados foram causados predominantemente pelo fator humano (US Department of Transportation, 2015). Uma análise precipitada e limitada

desse dado poderia levar à conclusão de que a responsabilidade pela ocorrência de acidentes de trânsito é do motorista e, assim, a participação do Poder Público nesse processo seria pequena, pois basta atuar no comportamento dos condutores. Contudo, a análise sistêmica acerca da acidentalidade no trânsito indica que o papel do Estado é extremamente amplo e importante.

Em geral, a associação desses fatores é que leva ao aumento do risco da ocorrência de acidentes (Simões, 2001). Hauer (1990) afirma que essas causas não podem ser analisadas de forma isolada, mas como um conjunto de fatores, até mesmo porque guardam relação entre si. Em diversas situações, o comportamento humano falho poderia ter sido evitado se a sinalização ou o traçado da via fossem melhores (Rozestraten, 1988). Segundo Gold (1998), é possível reduzir significativamente o número de acidentes por meio da engenharia de tráfego, senão eliminá-los totalmente. Da mesma forma, em projetos de engenharia viária, devem ser considerados também os aspectos humanos, como tempo de reação, campo de visão, etc.

Ferraz *et al.* (2012) apresentam matriz, elaborada por Haddon Jr. (1968) e mostrada na Tabela 2.3, em que são relacionadas as principais ações associadas a cada um dos três fatores que causam acidentes de trânsito, no sentido de evitá-los (período pré-acidente), minimizar as consequências no instante da colisão (momento do acidente) e atenuar os efeitos após o evento (período pós-acidente). Da análise dessa matriz, podem-se observar diversas ações que competem ao gestor do trânsito, relativas aos três fatores causais dos acidentes, tanto nas esferas federal e estadual, quanto no âmbito dos municípios. Mais adiante, a subseção 2.4.4 abordará essas ações mais detidamente.

**Tabela 2.3 - Versão adaptada da matriz de Haddon**

PERÍODO	ELEMENTO	EXEMPLOS DE AÇÕES
PRÉ- ACIDENTE Prevenção do acidente	Humano	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Redução da exposição ao risco</li> <li>- Conhecimento das normas e regras</li> <li>- Treinamento prático</li> <li>- Conscientização das pessoas visando a um comportamento adequado</li> <li>- Legislação severa e fiscalização intensa</li> <li>- Uso de vestimenta com material refletivo por parte de pedestres, ciclistas e motociclistas no período noturno</li> </ul>
	Veículo	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Projeto voltado para proporcionar segurança</li> <li>- Manutenção adequada de freios, pneus, direção, suspensão, etc.</li> <li>- Vidros e/ou visor do capacete limpos e desembaçados</li> <li>- Material refletivo nas bicicletas e motocicletas para maior visibilidade noturna</li> </ul>
	Via/meio ambiente	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Geometria da via adequada</li> <li>- Limite de velocidade apropriado</li> <li>- Sinalização adequada</li> <li>- Rugosidade e drenagem da pista adequadas</li> <li>- Faixa lateral com superfície regular, pequena declividade e sem obstáculos</li> <li>- Inexistência de elementos próximos que prejudicam a visibilidade ou desviam a atenção</li> <li>- Existência de painéis com mensagens variáveis para avisar sobre condições climáticas adversas, existência de obras, etc.</li> </ul>
ACIDENTE Prevenção de traumatismos durante o acidente	Humano	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Velocidade compatível com o local</li> <li>- Uso de equipamentos de segurança (cinto de segurança, cadeirinha par crianças, capacete para motociclistas, etc.)</li> <li>- Crianças no banco traseiro</li> <li>- Cargas no porta-malas ou bagageiro</li> </ul>
	Veículo	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Estrutura externa resistente ao impacto para proteger os ocupantes</li> <li>- Parte frontal flexível para minimizar as lesões de pedestres, ciclistas e motociclistas</li> <li>- Dotado de bolsa de ar (<i>airbag</i>)</li> </ul>
	Via/meio ambiente	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Faixa lateral com superfície regular, pequena declividade e sem obstáculos</li> <li>- Barreiras de contenção nos locais críticos</li> <li>- Amortecedores de impacto em elementos rígidos próximos à pista</li> </ul>
PÓS- ACIDENTE Conservação da vida	Humano	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rapidez na chegada ao local de atendimento especializado</li> <li>- Pessoal treinado e equipamentos adequados ao socorro e transporte das vítimas</li> <li>- Tratamento hospitalar de urgência e posterior adequados</li> <li>- Reabilitação física e psicológica das vítimas</li> </ul>
	Veículo	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Existência de extintor de incêndio</li> <li>- Retirada rápida da pista</li> </ul>
	Via/meio ambiente	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sinalização de emergência na pista indicando o acidente</li> <li>- Limpeza da pista e recuperação dos dispositivos de controle (semáforos, placas de sinalização, etc.)</li> </ul>

Fonte: Ferraz et al. (2012)

Feitas essas breves considerações acerca da acidentalidade no contexto conceitual da segurança no trânsito, na seção a seguir é apresentada a estrutura organizacional e administrativa da política pública de trânsito no Brasil, bem como as diretrizes que devem nortear as ações a serem empreendidas para a redução da ocorrência do número de acidentes de trânsito e, conseqüentemente, para a segurança no trânsito.

## 2.3. POLÍTICA NACIONAL DE TRÂNSITO (PNT)

### 2.3.1. Base normativa

Conforme mencionado anteriormente, o CTB estabelece que cabe aos órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito (SNT) adotar as medidas para assegurar o direito de todos os cidadãos ao trânsito seguro. Desse modo, o Código reserva um capítulo para dispor sobre os componentes do SNT e as respectivas competências. A definição desse arranjo é fundamental na busca por um trânsito seguro, eficiente e organizado (Bavoso, 2014).

A estrutura do SNT alcança as três esferas da federação e contempla, basicamente, órgãos com função normativa, consultiva, executiva de trânsito e rodoviária, fiscalizadora e recursal, conforme mostrado na Tabela 2.4 (Schmidt, 2013).

**Tabela 2.4 - Composição do Sistema Nacional de Trânsito**

NÍVEL	ÓRGÃO/ENTIDADE	FUNÇÃO
Federal	Contran: Conselho Nacional de Trânsito	Órgão normativo e consultivo Coordenação do SNT
	Denatran: Órgão Executivo de Trânsito da União	Executiva
	Órgão Executivo Rodoviário da União	Fiscalizadora
	Polícia Rodoviária Federal	Fiscalizadora
	Jari: Juntas Administrativas de Recursos de Infrações	Recursal. Primeira instância para recursos de infrações
Estadual	Cetran: Conselhos Estaduais de Trânsito	Normativo, Consultiva e de Coordenação. Segunda instância para recursos de infrações
	Contradife: Conselho de Trânsito do Distrito Federal	
	Detran: Órgãos/Entidades Executivos de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal	Executiva Fiscalizadora
	Órgãos/Entidades Executivos Rodoviários dos Estados e do Distrito Federal	Fiscalizadora
	Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal (via convênio)	Fiscalizadora
Jari: Juntas Administrativas de Recursos de Infrações	Recursal. Primeira instância para recursos de infrações	
Municipal	Órgãos/Entidades Executivos de Trânsito dos Municípios	Executiva Fiscalizadora
	Jari: Juntas Administrativas de Recursos de Infrações	Recursal. Primeira instância para recursos de infrações

Fonte: Schmidt (2013)

Esses órgãos ou entidades compartilham as atribuições relacionadas às atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos,

formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades, cada qual no âmbito da respectiva circunscrição (BRASIL, 1997).

Como a legislação de trânsito é aplicada em todo o território nacional, as ações dos órgãos que compõem o SNT devem ser padronizadas, integradas e, sobretudo, coordenadas. Assim, além de ser o órgão máximo normativo e consultivo, o Contran exerce o papel de coordenador do Sistema, conforme atribuição conferida pelo disposto no inciso I do art. 7º do CTB. Além dessas, ao Contran são atribuídas diversas outras competências, com destaque para o que dispõe o inciso I do art. 12 do CTB: “estabelecer [...] as diretrizes da Política Nacional de Trânsito”.

Em obediência a este comando legal, o Contran editou, em 15 de setembro de 2004, a Resolução nº 166, que “aprova as diretrizes da Política Nacional de Trânsito”. Essa norma – revogada em 2014 pela Resolução nº 514, a ser tratada adiante – “tem por objetivo básico dar um caráter mais seguro ao trânsito, atendendo assim a uma constante reivindicação da sociedade” (Faria, 2008), revertendo esse quadro de violência no trânsito, representada por altos índices de acidentalidade, mortes e casos de invalidez (Confederação Nacional de Municípios, 2016).

Nas considerações apresentadas pelo Contran na edição da Resolução nº 166, evidencia-se a necessidade de que fossem estabelecidos fundamentos para uniformidade e integração das ações dos órgãos que compõem o SNT (Ministério das Cidades, 2004b). O documento ressalta, ainda, a importância de o Estado assumir o verdadeiro papel de liderança de grande e organizado esforço nacional em favor de um trânsito seguro, em que a sociedade brasileira será a grande beneficiária.

### **2.3.2. Objetivos e diretrizes**

A formulação da PNT é fundamentada na segurança do trânsito, na educação para o trânsito, na mobilidade, qualidade de vida e cidadania e na atuação do Sistema Nacional de Trânsito. Nota-se, em tese, a consonância desses princípios com os cinco objetivos elencados no Anexo da Resolução nº 166, que se espera atingir com a implantação da Política, quais sejam:

- Priorizar a preservação da vida, visando à redução do número de vítimas, dos índices e da gravidade dos acidentes de trânsito;

- Efetivar a educação contínua para o trânsito, visando à convivência no trânsito de modo responsável e seguro;
- Promover o exercício da cidadania, visando ao comportamento coletivo seguro, respeitoso e não agressivo no trânsito;
- Estimular a mobilidade e a acessibilidade a todos os cidadãos, de modo a possibilitar deslocamentos ágeis, seguros, confortáveis, confiáveis e econômicos; e
- Promover a qualificação contínua de gestão dos órgãos e entidades do SNT, aprimorando e avaliando a sua gestão.

Por fim, o documento elenca as diretrizes gerais e específicas relativas a cada um dos objetivos descritos, a serem seguidas pelos órgãos que compõem o SNT na formulação dos programas e ações que garantirão a efetivação da implantação da PNT. É bom salientar que, por se tratar de uma política nacional, mesmo aquelas diretrizes ditas “específicas” são um tanto genéricas, pois não se conseguiria alcançar todas as particularidades dos municípios brasileiros em um único documento. Daí a importância da formulação de políticas locais, como é o caso dos planos de mobilidade urbana previstos na Lei nº 12.587, de 2012. No entanto, essa recomendação para a elaboração de planos municipais não é prevista entre as diretrizes da PNT elencadas na Resolução nº 166 e só vem surgir com a reformulação da Política, com a edição da Resolução nº 514.

Das cinco diretrizes gerais, convém destacar apenas as principais diretrizes específicas relacionadas aos temas mais afetos à presente pesquisa:

- **Segurança no trânsito:** intensificação da fiscalização; combate à impunidade; melhoria nas condições de segurança dos veículos e do sistema viário; regularização de documentação de condutores e veículos; e aprimoramento da base de dados estatísticos de acidentes de trânsito;
- **Mobilidade:** priorização de pessoas sobre veículos; incentivo ao transporte coletivo e não motorizado; cuidado com os usuários mais vulneráveis (pedestres, ciclistas, crianças, idosos, pessoas com deficiência); atuação integrada dos órgãos de trânsito com órgãos de planejamento, desenvolvimento urbano e de transporte público; incentivo à construção, manutenção e melhoria da qualidade de calçadas e ciclovias;

- **Sistema Nacional de Trânsito:** incentivo à integração dos municípios ao SNT; promoção da capacitação de profissionais que atuam nos órgãos que compõem o SNT.

Passados 10 anos, ante a inexpressividade dos resultados alcançados e a necessidade de revisão da norma que instituiu a PNT, o Contran editou em 18 de dezembro de 2014 a Resolução nº 514, revogando a Resolução nº 166, de 2004, dispondo sobre a Política Nacional de Trânsito, seus fins e aplicação. Essa nova norma, a não ser pela concisão e objetividade, apresenta pouca diferença em relação à anterior.

A diferença mais marcante traz como pano de fundo relevante aspecto a ser considerado: a Resolução nº 514 foi editada após a promulgação da Lei de Mobilidade Urbana nº 12,587. Além de alguns ajustes terminológicos, já adequados à nova concepção da questão dos deslocamentos urbanos, a nova norma introduz importante diretriz relacionada à garantia da mobilidade: “incentivar que os planos diretores municipais incluam o trânsito como temática estratégica, com vistas a favorecer a fluidez do trânsito” (Ministério das Cidades, 2014).

Ademais, a Resolução nº 514 dispõe que, em observância ao que prevê o CTB, compete ao órgão máximo executivo da União – Denatran – a coordenação da implementação da PNT, bem como a formulação e aplicação do Programa Nacional de Trânsito. A norma estabelece, ainda, que cabe aos órgãos que compõem o SNT formular programas, projetos e ações, no âmbito de suas respectivas competências. São, portanto, esses instrumentos, juntamente com os planos de mobilidade municipais, objeto de estudo desta pesquisa, que permitirão a efetiva implantação da Política.

Registra-se, por fim, que grave lacuna observada na primeira resolução se mantém na segunda: ausência de metas e indicadores para se avaliar o desempenho na implantação da PNT. No Anexo da Resolução nº 166, essa carência chega a ser apontada, mas nenhuma diretriz concreta a respeito desse tema é estabelecida.

No entanto, convém mencionar que o Contran estuda a edição de nova norma, revogando a Resolução nº 514, de 2014. Tramita no Denatran o processo nº 80000.035670/2013-17, em que consta, às folhas 215 a 230, volume II, minuta da resolução, contemplando significativas modificações na PNT (Conselho Nacional de Trânsito, 2016). O texto é ainda mais objetivo e

específico e as diretrizes são elencadas no âmbito de seis categorias: fiscalização, infraestrutura, segurança veicular, saúde, educação e formação e, ainda, gestão. Como se verá adiante, essas categorias coincidem com os pilares em que se baseia a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020, proclamada pela Organização das Nações Unidas (ONU). Notam-se também presentes as áreas preconizadas pelo conceito 3E e ações constantes da matriz de Haddon.

Além disso – eis a principal inovação –, a minuta contempla propostas de ações e metas objetivas para o Programa Nacional de Trânsito, em cada uma das categorias citadas, no âmbito das três esferas da federação (União, Estados e Municípios) e segundo horizontes de 2016, 2018, 2020 e 2024. Tais ações são dispostas em três anexos, um para cada ente federativo. Propõe-se, ainda, a redução anual de 5% no número absoluto de mortes em acidentes de trânsito. O texto recebeu pareceres jurídicos e técnicos favoráveis e, desde março de 2016, aguarda a deliberação do Conselho.

Antes de tratar mais detalhadamente dos instrumentos de efetivação da PNT, convém formular sucintas considerações sobre a questão da integração dos municípios ao SNT, dada a relevante influência que exerce onde de fato Política é exercida.

### **2.3.3. Municipalização do Trânsito**

O CTB promoveu sensíveis alterações em relação ao antigo Código Nacional de Trânsito (CNT). No entanto, para Sobrinho (2012), a mais relevante inovação introduzida no CTB refere-se ao papel dos municípios na gestão do trânsito. “Segundo o desenho da PNT, os municípios seriam implementadores de parcela importante das atribuições trazidas pelo CTB” (Schmidt, 2013). Além de conferir ao ente municipal a competência para desempenhar as funções de órgão executivo de trânsito, como fiscalizar, autuar, arrecadar, entre outras, o novo Código impôs a obrigatoriedade de que todos os municípios sejam integrados ao SNT (incisos I a XXI e § 2º do art. 24 do CTB).

As condições mínimas e os procedimentos para que o município possa implantar o respectivo órgão de trânsito encontram-se disciplinados atualmente pela Resolução nº 560, de 15 de outubro de 2015, editada pelo Contran. Essa norma estabelece, entre outros pontos, a estrutura

organizacional mínima para garantir aos municípios o exercício das atividades e competências legais que lhe são próprias (Ministério das Cidades, 2015d).

Não obstante os entraves de ordem financeira e política, Faria (2008) ressalta a importância da integração do município ao SNT. No mesmo sentido, a Confederação Nacional de Municípios (2016) entende que, apesar do ônus financeiro, os benefícios decorrentes da municipalização do trânsito são grandes, pois torna possível a solução de conflitos nos espaços de circulação, melhor fluidez do trânsito e qualidade de vida aos seus habitantes. Bavo (2014) corrobora ao afirmar que a gestão municipal do trânsito possibilita satisfazer as necessidades de circulação de forma satisfatória, ou seja, rápida, segura, econômica e eficiente. Além disso, o município passa a auferir receita decorrente da aplicação e arrecadação de multas.

Elencados os prós e os contras a respeito da municipalização do trânsito, o quadro atual revela que apenas 1.581 dos 5.570 municípios brasileiros – incluindo Brasília – estão integrados ao SNT (Departamento Nacional de Trânsito, 2018a). Isso representa 28%. Analisando o recorte populacional desse subconjunto, da pode-se observar que todos os 39 municípios brasileiros com mais de 500 mil habitantes possuem órgãos de trânsito. No outro extremo, apenas 14,9% dos municípios com menos de 20 mil habitantes estão integrados ao Sistema. Ver Tabela 2.5 a seguir:

**Tabela 2.5 - Número de municípios integrados ao SNT e percentual em relação ao número total de municípios, em função da faixa populacional**

<b>FAIXA POPULACIONAL (nº habitantes)</b>	<b>Nº de municípios integrados ao SNT</b>	<b>Nº de municípios NÃO integrados ao SNT</b>	<b>Nº total de municípios</b>	<b>% de integração</b>
até 20 mil	574	3267	3841	14,9%
de 20 mil a 50 mil	422	659	1081	39,0%
de 50 mil a 100 mil	293	55	348	84,2%
de 100 mil a 500 mil	253	8	261	96,9%
acima de 500 mil	39	0	39	100,0%
<b>TOTAL</b>	<b>1581</b>	<b>3989</b>	<b>5570</b>	<b>28,4%</b>

Fonte: Departamento Nacional de Trânsito (2018a)

No tocante ao espaço geográfico, chama atenção o estado do Rio Grande do Sul, onde 95,4% dos municípios possuem órgão municipal de trânsito<sup>5</sup>. Em situação oposta, nos estados do Acre e de Rondônia apenas as capitais são integradas ao SNT. Em termos regionais, a região Sul apresenta a maior adesão à municipalização do trânsito (51,4%) e a região Nordeste com a menor taxa (17,2%). Ver Tabela 2.6 a seguir:

**Tabela 2.6 - Número de municípios integrados ao SNT e percentual em relação ao número total de municípios, por região do País**

<b>REGIÃO</b>	<b>Nº de municípios integrados ao SNT</b>	<b>Nº de municípios NÃO integrados ao SNT</b>	<b>Nº total de municípios</b>	<b>% de integração</b>
Norte	88	362	450	19,6%
Nordeste	309	1485	1794	17,2%
Centro-Oeste	133	334	467	28,5%
Sudeste	439	1229	1668	26,3%
Sul	612	579	1191	51,4%
<b>TOTAL</b>	<b>1581</b>	<b>3989</b>	<b>5570</b>	<b>28,4%</b>

Fonte: Departamento Nacional de Trânsito (2018a)

De imediato, podem-se notar semelhanças desse cenário da municipalização do trânsito com aquele que representa a adesão à Política Nacional de Mobilidade Urbana, no que se refere ao número de municípios que declararam ter elaborado os planos de mobilidade. Da mesma forma como se mencionou em relação à PNMU, em cidades maiores, os problemas com o trânsito são mais impactantes e, portanto, é inconcebível prescindir do órgão de gestão de trânsito. Ademais, fica mais uma vez evidentes as diferenças regionais no tocante às políticas públicas urbanas.

De todo modo, não se pode negar a relação entre trânsito e mobilidade urbana. Para administrar de forma efetiva e sistêmica essas questões, o gestor municipal conta com dois valiosos instrumentos de planejamento e gestão: os planos de mobilidade urbana e a municipalização do trânsito (Ministério das Cidades, 2004c). Desse modo, um dos aspectos a serem analisados em relação aos municípios que declararam ter elaborado o respectivo PMU é a integração ao SNT

<sup>5</sup> Schmidt (2013) e Bavoso (2014) analisam o sucesso da adesão dos municípios gaúchos à política de municipalização do trânsito.

– ver adiante no Capítulo 3. Ou seja, a existência ou não de órgão de trânsito será um indicador de como o município aborda a questão do trânsito no contexto do planejamento urbano<sup>6</sup>.

## **2.4. AÇÕES VOLTADAS PARA A SEGURANÇA NO TRÂNSITO**

Como foi mencionado na seção anterior, a Resolução nº 514, de 2014, estabelece que a efetivação da Política Nacional de Trânsito dar-se-á por meio da formulação de programas, projetos e ações por parte dos órgãos e entidades que compõem o SNT, no âmbito das respectivas competências. Assim, a presente seção tem por objetivo discorrer sobre esses instrumentos de efetivação da PNT, partindo de medidas de alcance mundial, os respectivos desdobramentos em âmbito nacional e, finalmente, com foco nas políticas locais, nos municípios, objeto de estudo desta pesquisa.

### **2.4.1. Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020**

A preocupação com o trânsito ocorre em nível global. “Segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS), no mundo todo, os acidentes de trânsito constituem o maior problema público de saúde e a principal causa de mortes e lesões” (Motta *et al.*, 2011). Em 2009, durante a *1ª Conferência Ministerial Global sobre Segurança no Trânsito: Tempo de Ação*, que reuniu representantes dos países membros da Organização das Nações Unidas (ONU), a OMS divulgou que, anualmente, mais de 1,2 milhão de pessoas morrem e cerca de 50 milhões ficam feridas no trânsito no mundo (Organização Mundial da Saúde, 2009). Diante dos referidos dados, os representantes recomendaram a criação de campanha mundial pela redução dos acidentes de trânsito.

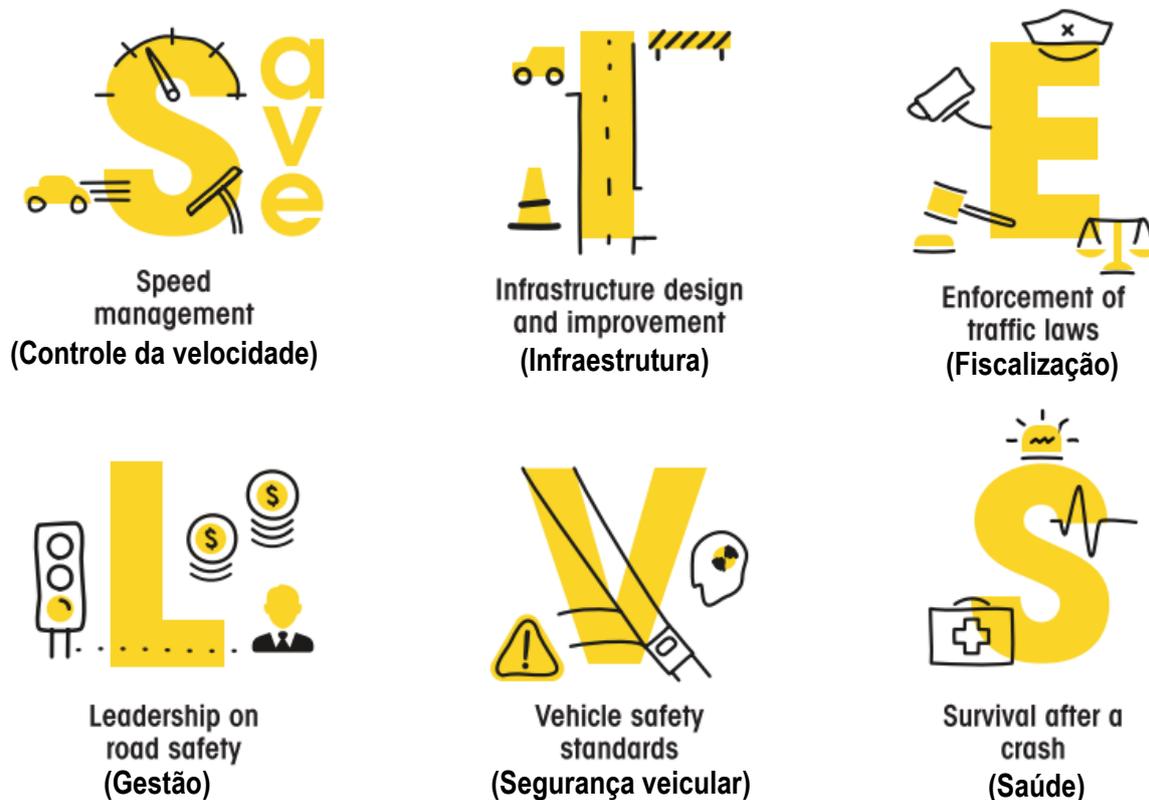
Assim, por meio da Resolução A/RES/64/255, de 2 de março de 2010, a Assembleia Geral da ONU proclamou o período de 2011 a 2020 como a *Década de Ações pela Segurança no Trânsito*, cujo objetivo “é a redução das ocorrências de acidentes de trânsito, bem como, das suas consequências, por meio de ações preventivas” (Diesel, 2013). Na ocasião, os 178 Países-membros à época se comprometeram a elaborar o respectivo plano diretor, por meio do qual fossem definidas políticas, programas, ações e metas com o propósito de reduzir os acidentes de trânsito em 50% e, assim, preservar cinco milhões de vidas (Oliveira, 2016).

---

<sup>6</sup> A lista dos municípios que declararam ter elaborado PMU e que são integrados ao SNT, com o nome do respectivo órgão de trânsito, consta do Apêndice A.

De modo a balizar a formatação dos planos diretores nacionais, o Grupo de Colaboração da ONU para Segurança no Trânsito desenvolveu um plano global, sustentado por cinco pilares: gestão, infraestrutura, segurança veicular, educação e saúde (United Nations Road Safety Collaboration, 2011). Em 2017, com o propósito de promover suporte técnico aos Países-membros no enfrentamento da acidentalidade no trânsito, a OMS publica o manual *Save LIVES – A road safety technical package*. As medidas apresentadas na publicação encontram-se baseadas em seis pilares – controle da velocidade, infraestrutura, fiscalização, gestão, segurança veicular e saúde –, cujas palavras correspondentes na língua inglesa são indicados por letras das palavras que dão nome à obra (Organização Mundial da Saúde, 2017), conforme ilustra a Figura 2.1.

**Figura 2.1 - Eixos temáticos do programa Save Lives – A road safety technical package**



Fonte: Organização Mundial da Saúde (2017).

Por meio de seus escritórios regionais, a OMS editou planos que estipulam as diretrizes para os respectivos Países-membros, à medida que estes se aproximam da meta de evitar e controlar as mortes no trânsito na Região. No âmbito das Américas, em 2011 a Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS) adotou o *Plano de Ação para Segurança no Trânsito*. Nesse documento, são

apresentadas ações relacionadas a aspectos diretamente relacionados à segurança no trânsito, como velocidade, consumo de álcool por condutores de veículos, uso de capacete e cinto de segurança, bem como a aspectos cujos efeitos, indiretamente, promovem segurança nos deslocamentos, como é o caso do incentivo ao transporte público coletivo (Organização Pan-Americana da Saúde, 2016).

#### **2.4.2. Programas e planos nacionais**

No contexto brasileiro, a proclamação da *Década de Ações para a Segurança no Trânsito 2011-2020* pela ONU, em 2010, representa importante marco na política do trânsito no País. Esse chamamento global para o enfrentamento da grave situação da acidentalidade no trânsito forçou o Governo federal a se movimentar no sentido de estruturar essa política de forma integrada e coordenada.

Apesar de previsto no CTB e nas Resoluções nº 166, de 2004, e nº 514, de 2014, o Programa Nacional de Trânsito, considerado o principal instrumento da PNT (Ministério das Cidades, 2014), sequer chegou a ser elaborado. O Denatran, a quem compete a formulação e aplicação do Programa, não exerce o protagonismo nesse campo de atuação como deveria.

Até 2010, o que se via no Brasil eram programas isolados e descoordenados entre diversos entes que atuam na temática do trânsito. Em âmbito nacional, Simões (2001) já fazia menção ao Programa de Redução de Acidentes nas Estradas (Pare), instituído pelo Ministério dos Transportes em 1993, com o intuito de reduzir os altos índices de acidentes de trânsito no País. Cita também o Programa Brasileiro de Segurança no Trânsito (PBST), formulado pelo Ministério da Justiça em 1998, com o mesmo objetivo do Pare.

Como a violência no trânsito já vinha sendo devidamente tratada como questão de saúde pública, o Ministério da Saúde também instituiu algumas políticas e ações voltados para a redução do número de mortos e feridos no trânsito. Merecem destaque a Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violências (PNRMAV), em 2001, a Política Nacional de Promoção da Saúde (PNPS), em 2006, além da estruturação da Rede Nacional de Prevenção das Violências e Promoção da Saúde e a implantação de Núcleos de Prevenção das Violências e Promoção da Saúde, ambas lançadas em 2004 (Silva Jr. e Malta, 2013).

Também importa ressaltar o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência 192 (Samu 192), serviço pré-hospitalar, que visa conectar as vítimas, inclusive de acidentes de trânsito, aos recursos hospitalares de que necessitam, com a maior brevidade possível (Ministério da Saúde, 2017). Dados de 2014 revelam que o serviço atende 149,9 milhões de habitantes, distribuídos em 2.921 municípios.

A partir de 2010, verificam-se sinais de mudanças. Em 2011, o Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito, do qual fazem parte instituições públicas e organizações não governamentais, sob a coordenação do Ministério das Cidades, propôs o *Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011-2020* (Vias Seguras, 2013). O Plano proposto é estruturado com base em cinco pilares: fiscalização, educação, saúde, infraestrutura e segurança veicular. Para cada pilar, são listadas as respectivas ações e apresentados os objetivos a serem alcançados, as etapas para implementação, as metas físicas, o cronograma de execução e as parcerias recomendadas (Campos *et al.*, 2013). Embora os elementos contidos nesse Plano apresentem-se em consonância com os objetivos e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito, já abordados na subseção 2.3.2, Campos *et. al* (2013) salientam que o Plano Nacional não deve ser entendido como tal.

Em documento intitulado *Proposta do Brasil para redução de acidentes e segurança viária*, a ANTP, o Instituto de Engenharia e o Conselho Estadual para a Diminuição de Acidentes de Trânsito e Transportes (Cedatt) do Estado de São Paulo apresentam uma proposta para os governos brasileiros e para a sociedade civil para o enfrentamento da grave realidade do trânsito no Brasil. Nesse documento, além das ações fundamentadas nos cinco objetivos estratégicos (pilares) tratados no Plano Nacional, recomenda-se aos governos, em todos os níveis e âmbitos de competência, a adoção de medidas relacionadas a um sexto pilar: o sistema de gestão (Associação Nacional de Transportes Públicos *et al.*, 2011).

Cabe, ainda, destacar o *Projeto Vida no Trânsito*, coordenado pelo Ministério da Saúde e implantado em 2010 em cinco capitais brasileiras – Belo Horizonte, Campo Grande, Curitiba, Palmas e Teresina –, cada uma representando uma região do País. O projeto prevê a elaboração de um plano de ação nacional e de planos de ação locais em cada uma das cidades, contemplando atividades baseadas em cinco pilares: gestão, infraestrutura, segurança veicular e saúde (Ministério da Saúde, 2014).

Segundo Morais Neto *et al.* (2013), nos dois anos de sua intervenção, o Projeto apresentou resultados positivos na maioria das cidades onde foi implantado, “com destaque para a intensificação das intervenções integradas e intersetoriais pautadas na parceria entre os setores do Trânsito, Segurança Pública e Saúde”. Silva *et al.* (2013) também observam avanços na implantação do Projeto e recomendam que seja estendido para outros municípios brasileiros.

Por fim, não se pode deixar de mencionar a minuta de resolução elaborada pelo Denatran, aguardando deliberação do Contran, desde dezembro de 2015, abordada na subseção 2.3.2. Caso venha a ser editada, a norma finalmente regulamentará o Programa Nacional de Trânsito e consistirá no instrumento oficial de referência para a implantação de ações e medidas voltadas para a segurança no trânsito, por parte do Poder Público federal, estadual e municipal. Convém, mais uma vez, salientar os seis pilares, propostos na minuta, em que deverão ser pautados os programas de ações a serem promovidos pelos órgãos ou entidades de trânsito: fiscalização, infraestrutura, saúde, educação e formação e procedimentos e gestão.

### **2.4.3. Programas e planos de outros países**

A OMS divulga a cada dois anos o *Relatório Global sobre o estado da Segurança no Trânsito*. Por meio desse documento, a entidade apresenta as estatísticas do trânsito de cada País-membro e a respectiva situação no tocante à gestão, infraestrutura, segurança veicular, saúde e legislação. A edição de 2015 revelou os países com as menores taxas anuais de mortalidade no trânsito: Suécia, com 2,8 mortes para cada 100 mil habitantes<sup>7</sup>; Reino Unido, com 2,9; e Suíça, com 3,3 – no Brasil, essa taxa é de 23,4 mortos e, nos Estados Unidos, 10,6 (Organização Mundial da Saúde, 2015a); (Organização Mundial da Saúde, 2015b).

Convém ressaltar que a adoção de políticas públicas voltadas para a segurança no trânsito naqueles três países é anterior à proclamação da ONU, em 2010, e, portanto, são referências mundiais no assunto. A Suécia, por exemplo, como já mencionado na seção 2.2.1, desde 1997 adota o conceito da Visão Zero. A capital, Estocolmo, conta com um programa de segurança no trânsito, em que são avaliados indicadores de desempenho relativos ao número de mortes e, a partir daí, são propostas ações para se alcançarem os objetivos para a década 2011-2020 (Hoye, 2014).

---

<sup>7</sup> Segundo (Motta *et al.*, 2011), esse indicador é o mais usado internacionalmente, já que apresenta confiabilidade razoável para monitorar mudanças e comparar diferentes locais.

O plano de segurança no trânsito britânico analisa os principais desafios e oportunidades a serem enfrentados por Inglaterra, Escócia, País de Gales e Irlanda do Norte, com relação aos cinco pilares estratégicos propostos no plano global da ONU. Dessa análise, o documento apresenta ações relativas a infraestrutura, fiscalização, gestão, habilitação de condutores, segurança veicular, entre outros aspectos (Department for Transport, 2015)

Por sua vez, a Suíça em 2000 já estabelecia a meta de reduzir em 50% no número de mortos no trânsito para os próximos 10 anos. Para atingir tal objetivo, o Conselho Federal suíço formulou programa intitulado *Via Sicura Action Programme*, baseado no conceito sueco da Visão Zero e fundamentado em cinco fatores: conscientização, comportamento de condutores e pedestres, segurança veicular, infraestrutura e saúde (Federal Roads Authority, 2005).

Pode-se, ao final, notar que todos os planos e programas aqui mencionados apresentam os mesmos eixos temáticos, guardadas pequenas distinções de um país para outro, de um órgão para outro, quais sejam: infraestrutura, fiscalização, legislação, gestão, educação, formação, comportamento do condutor, saúde e segurança veicular. No cerne desses aspectos, ficam evidentes os 3E – Engenharia (infraestrutura e segurança veicular), Educação (educação, formação e comportamento do condutor) e Esforço Legal (fiscalização, gestão e saúde).

#### **2.4.4. Ações e medidas recomendadas**

Uma política adequada de segurança no trânsito deve adotar um conjunto de medidas apropriadas a fim de reduzir a exposição ao risco, a quantidade e a severidade dos acidentes, bem como suas consequências (Ferraz *et al.*, 2012); (Faria e Braga, 1999). Para cada um desses objetivos, diferentes ações devem ser adotadas por parte dos gestores do trânsito, nos respectivos âmbitos e esferas de atuação. Além disso, Diesel (2013) e Nodari (2003) ressaltam que os acidentes de trânsito são eventos complexos e ocorrem por uma associação de fatores e, portanto, as ações a serem empreendidas devem considerar todos os aspectos: o comportamento humano, o ambiente rodoviário e o componente veicular.

Nesse contexto, o CTB define o papel e as competências de cada órgão ou entidade que compõem o SNT. Observam-se, assim, ações de alcance nacional, definidas pela Política Nacional de Trânsito ou por programas e planos nacionais, bem como ações específicas para cada localidade, estabelecidas por planos locais. Como o olhar da presente pesquisa é orientado

para os planos de mobilidade urbana, as ações apresentadas a seguir são aquelas inseridas no âmbito de atuação do Poder Público municipal, definidas no art. 24 do Código.

Desse modo, convém salientar que importantes ações voltadas para a segurança no trânsito e que contribuem sensivelmente para a redução do número de mortos e feridos não serão tratadas neste trabalho, por escaparem da competência dos municípios. É o caso das proposições legislativas para alteração do CTB, das mudanças de regras do processo de formação de condutores, dos equipamentos de segurança obrigatórios dos veículos e da promoção de campanhas nacionais quanto à ingestão de bebida alcoólica por condutores, entre outros.

Conforme se viu nos planos tratados nas subseções anteriores, as ações voltadas para a segurança no trânsito são balizadas por cinco ou seis pilares, trazidos com a promulgação da Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020. Além disso, de acordo com a fase do acidente em que se pretende atuar – pré-acidente, acidente e pós-acidente (Haddon Jr, 1999) –, aplicam-se medidas com foco na prevenção de acidentes, na redução de danos às vítimas e, ainda, no socorro, tratamento e reabilitação de feridos.

Assim, as ações são formuladas em função da combinação dos diferentes aspectos. Ou seja, pode-se atuar na prevenção de acidentes por meio de intervenções viárias (infraestrutura), ações fiscalizatórias (gestão e fiscalização) ou campanhas educativas (educação). As intervenções viárias são eficazes também nas fases do acidente em si (implantação de áreas de escape ou instalação de dispositivos de contenção) e também após o acidente (previsão de rotas exclusivas para veículos de socorro, por exemplo).

A Tabela 2.7 a seguir contempla as diversas ações recomendadas pela literatura pesquisada (especialistas, organismos internacionais e entidades não governamentais que atuam na área de segurança no trânsito e, ainda, órgãos ou entidades oficiais nacionais). Cada medida foi categorizada em função do pilar temático e de acordo com a fase do acidente a que se refere. É importante salientar que uma mesma ação pode estar relacionada a mais de um pilar e afetar mais de um momento do acidente.

**Tabela 2.7 - Ações voltadas para a segurança no trânsito recomendadas pela literatura pesquisada**

<b>AÇÃO RECOMENDADA</b>	<b>PILAR</b>	<b>ETAPA</b>	<b>REFERÊNCIA</b>
Ação educativa junto a travessias de pedestres	Educação	Pré	3 - 6 - 12
Elaboração e distribuição de recursos pedagógicos para diferentes públicos	Educação	Pré	7
Implantação da Escola Pública de Trânsito	Educação	Pré - Acid	8
Promoção de ações eficazes e no processo de envolver a sociedade na questão do trânsito	Educação	Pré - Acid	8
Promoção de campanhas educativas de trânsito	Educação	Pré - Acid	1 - 3 - 6 - 8
Promoção do debate do tema trânsito nas escolas de ensino médio	Educação	Pré	3 - 6 - 7 - 9
Intensificação de fiscalização eletrônica de avanço sinal vermelho	Fiscalização	Pré	3 - 8 - 14
Intensificação de fiscalização eletrônica de velocidade	Fiscalização	Pré - Acid	1 - 2 - 3 - 8 - 14
Intensificação de fiscalização eletrônica de velocidade (radar móvel)	Fiscalização	Pré - Acid	1 - 2 - 3 - 8 - 14
Intensificação de fiscalização ostensiva (viaturas)	Fiscalização	Pré	8
Intensificação de fiscalização quanto ao uso de álcool ao dirigir	Fiscalização	Pré	1 - 2 - 3 - 8
Intensificação de fiscalização quanto ao uso de capacete	Fiscalização	Acid	1 - 2 - 3 - 8
Intensificação de fiscalização quanto ao uso de cinto de segurança	Fiscalização	Acid	1 - 2 - 3 - 8
Intensificação de fiscalização quanto ao uso de dispositivo de retenção para crianças	Fiscalização	Acid	1 - 2 - 3 - 8
Intensificação de fiscalização quanto ao uso de telefone celular ao dirigir	Fiscalização	Pré	3
Investimento em recursos materiais e humanos	Fiscalização	Pré	7
Redução dos limites de velocidade em áreas urbanas de 100 para 80 km/h	Fiscalização - Gestão	Pré - Pós	1 - 2 - 3 - 6 - 8 - 14
Redução dos limites de velocidade em áreas urbanas de 110 para 90 km/h	Fiscalização - Gestão	Pré - Pós	1 - 2 - 3 - 6 - 8 - 14
Redução dos limites de velocidade em áreas urbanas de 120 para 110 km/h	Fiscalização - Gestão	Pré - Pós	1 - 2 - 3 - 6 - 8 - 14
Redução dos limites de velocidade em áreas urbanas de 60 para 40 km/h e de 50 para 30 km/h	Fiscalização - Gestão	Pré - Pós	1 - 2 - 3 - 6 - 8 - 14
Redução dos limites de velocidade em áreas urbanas de 70 para 60 km/h e de 60 para 50 km/h	Fiscalização - Gestão	Pré - Pós	1 - 2 - 3 - 6 - 8 - 14
Redução dos limites de velocidade em áreas urbanas de 90 para 70 km/h e de 80 para 60 km/h	Fiscalização - Gestão	Pré - Pós	1 - 2 - 3 - 6 - 8 - 14
A avaliação permanente (monitoramento) da situação da segurança no trânsito (registros de acidentess, levantamento dos conflitos existentes, fluxos de veículos e pedestres)	Gestão	Pré	1 - 8 - 9 - 13 - 14
Ampliação do efetivo de agentes de trânsito	Gestão	Pré	3
Cobrança de pedágio urbano em dias, horários e locais específicos	Gestão	Pré	1 - 8
Criação de corpo municipal de agentes de trânsito	Gestão	Pré	3
Diminuição da necessidade de deslocamentos	Gestão	Pré	8
Implantação do rodízio de veículos	Gestão	Pré	8
Incentivo do uso de transporte público coletivo	Gestão	Pré	1 - 6 - 8
Integração ao SNT	Gestão	Pré - Pós	3 - 4 - 5 - 7 - 9 - 10

<b>AÇÃO RECOMENDADA</b>	<b>PILAR</b>	<b>ETAPA</b>	<b>REFERÊNCIA</b>
Realização de auditoria de segurança viária	Gestão	Todas	8 - 9 - 11
Redução da distância média das viagens	Gestão	Pré	8
Tratamento específico ao tráfego de motocicletas	Gestão	Pré	1 - 8
Elaboração de projetos de novas rodovias e vias com ênfase em segurança	Infraestrutura	Pré	1 - 6 - 8 - 11 - 13
Eliminação de estacionamento nos dois lados da via	Infraestrutura	Pré	6 - 8
Execução de sistema de drenagem pluvial nas vias	Infraestrutura	Pré	6 - 8 - 11
Existência de calçadas (passeios) em nível superior ao lado do leito carroçável das vias	Infraestrutura	Pré	1 - 6 - 8 - 13
Adequação da geometria das vias	Infraestrutura	Pré	6 - 8 - 11
Contenção lateral nos trechos em aterro	Infraestrutura	Acid	1 - 6 - 8 - 13 - 14
Contenção na parte central de rodovias	Infraestrutura	Acid	6 - 8
Correção de sinalização incorreta	Infraestrutura	Pré	8 - 9
Duplicação de trecho rodoviário	Infraestrutura	Pré - Acid	6 - 8
Garantia da utilização da sinalização viária regulamentada em todo território nacional	Infraestrutura	Pré	7 - 9
Identificação e tratamento de locais críticos	Infraestrutura	Pré	8
Implantação de terceira faixa em rodovia	Infraestrutura	Pré - Acid	8 - 11
Implantação de acostamento em bom estado nas rodovias	Infraestrutura	Pré	6 - 8 - 11
Implantação de anel rodoviário para separar o tráfego pesado de passagem do tráfego local	Infraestrutura	Pré	8
Implantação de baias para parada de ônibus	Infraestrutura	Pré	6
Implantação de canteiro central com guia em vias urbanas	Infraestrutura	Acid	8
Implantação de ciclofaixa	Infraestrutura	Pré	1 - 2 - 3 - 6 - 8 - 9 - 14
Implantação de ciclovia	Infraestrutura	Pré	1 - 2 - 3 - 6 - 8 - 9 - 14
Implantação de corredor de motos	Infraestrutura	Pré	1 - 8
Implantação de divisão central física em vias urbanas	Infraestrutura	Acid	1 - 8 - 13
Implantação de faixa / corredor exclusivo para ônibus	Infraestrutura	Pré	3 - 6
Implantação de faixa exclusiva para conversão à esquerda	Infraestrutura	Pré	6 - 8
Implantação de faixa para travessia de pedestres	Infraestrutura	Pré	1 - 3 - 8 - 9 - 11 - 12
Implantação de faixas de aceleração e desaceleração	Infraestrutura	Pré	6 - 8 - 13
Implantação de gradil para impedir travessia de pedestres	Infraestrutura	Pré	8 - 9 - 11 - 12 - 13 - 14
Implantação de ilha central para refúgio de pedestres durante travessia	Infraestrutura	Pré	1 - 6 - 8 - 11 - 12 - 13 - 14
Implantação de iluminação em locais com alta incidência de acidentes noturnos	Infraestrutura	Pré	6 - 8 - 9 - 11 - 13 - 14
Implantação de passarelas ou túneis para travessia de pedestres e ciclistas	Infraestrutura	Pré	1 - 6 - 8 - 11 - 12 - 13 - 14
Implantação de semáforos para travessia de pedestres	Infraestrutura	Pré	1 - 3 - 6 - 8 - 11 - 12 - 13
Implantação de sinalização com luz piscante e sinal sonoro em cruzamento com ferrovia	Infraestrutura	Pré	8
Implantação de sinalização vertical e horizontal em cruzamento com ferrovia	Infraestrutura	Pré	8
Implantação de vias marginais às rodovias destinadas ao trânsito local	Infraestrutura	Pré	8
Instalação de amortecedores de impacto em elementos rígidos próximos à pista	Infraestrutura	Acid	1 - 8 - 11 - 14
Instalação de sinalização de "obras na pista"	Infraestrutura	Pré	8 - 13 - 14
Instalação de sinalização de "PARE" em lugar de "Dê a preferência"	Infraestrutura	Pré	6 - 8 - 14
Instalação de sinalização de "PARE" onde não havia	Infraestrutura	Pré	6 - 8 - 14
Instalação de sinalização indicando preferência em caso de semáforo amarelo piscante	Infraestrutura	Pré	8 - 13
Instalação de sinalização indicando travessia de pedestres	Infraestrutura	Pré	1 - 6 - 11 - 14
Intervenção em interseções com rotatória	Infraestrutura	Pré	1 - 8 - 14
Intervenção em interseções com semáforo	Infraestrutura	Pré	1 - 6 - 8 - 13
Intervenção em interseções com semáforo com fase para pedestres	Infraestrutura	Pré	1 - 6 - 8 - 12 - 13
Intervenção em interseções com trevo	Infraestrutura	Pré	1 - 8
Manutenção e conservação da sinalização	Infraestrutura	Pré	6 - 9 - 9 - 11 - 14
Manutenção e conservação da vegetação às margens das vias	Infraestrutura	Pré	6 - 13 - 14
Manutenção e conservação das condições do pavimento	Infraestrutura	Pré	6 - 9 - 9 - 11 - 14
Melhoria da iluminação em locais com alta incidência de acidentes noturnos	Infraestrutura	Pré	6 - 8 - 9 - 11 - 13 - 14
Melhoria das condições dos passeios e calçadas	Infraestrutura	Pré	1 - 3 - 6 - 9 - 12 - 13
Mudança de estacionamento diagonal para paralelo à guia	Infraestrutura	Pré	8
Preocupação com o tráfego de animais ao longo das vias	Infraestrutura	Pré	6 - 8 - 11

<b>AÇÃO RECOMENDADA</b>	<b>PILAR</b>	<b>ETAPA</b>	<b>REFERÊNCIA</b>
Promoção da segurança aos vulneráveis em vias compartilhadas	Infraestrutura	Pré	8
Recuperação de semáforos e sinalização avariados	Infraestrutura	Pós	6 - 8
Regulamentar a fixação de elementos fixos ao longo das vias	Infraestrutura	Pré - Acid	1 - 6 - 8 - 11 - 14
Reorganização do tráfego e das áreas urbanas (rever a hierarquização das vias)	Infraestrutura - Gestão	Pré	12 - 13
Retirada de elementos próximos às vias que prejudicam a visibilidade ou a desviam a atenção	Infraestrutura	Pré	1 - 8
Segregação de vias destinadas a veículos motorizados, bicicletas e pedestres	Infraestrutura	Pré	2 - 8
Sinalização indicando acidente na pista	Infraestrutura	Pós	8 - 11
Utilização de dispositivos redutores de velocidade (lombadas e faixas elevadas)	Infraestrutura	Pré - Pós	1 - 6 - 8 - 13 - 14
Utilização de dispositivos redutores de velocidade (lombadas eletrônicas)	Infraestrutura	Pré - Pós	1 - 6 - 14
Utilização de dispositivos redutores de velocidade (minirrotatórias)	Infraestrutura	Pré - Pós	1 - 8 - 13 - 14
Utilização de dispositivos redutores de velocidade (sonorizadores)	Infraestrutura	Pré - Pós	1 - 6 - 8 - 13 - 14
Verificação das rotas de circulação de pedestres e dos principais pontos de travessia	Infraestrutura	Pré	12
Ampliação e consolidação do serviço de atendimento pré-hospitalar móvel	Saúde	Pós	1 - 7 - 9
Aquisição de equipamentos e viaturas para socorro a acidentados	Saúde	Pós	8 - 9
Criação de centros especializados de reabilitação de vítimas de acidentes de trânsito	Saúde	Pós	1 - 8 - 9
Implantação de rotas de acesso a serviços de emergência e socorro	Saúde	Pós	8
Implantação de serviços de atendimento de emergência	Saúde	Pós	1 - 8 - 9 - 12
Treinamento de pessoal para prestar socorro e transporte de vítimas	Saúde	Pós	1 - 3 - 8

**REFERÊNCIAS:**

(1) OMS, 2017; (2) OPAS, 2016; (3) PNT, 2015; (4) Bavoso, 2014; (5) Schmidt, 2013; (6) Diesel, 2013; (7) Campos et al., 2013; (8) Ferraz et al., 2012; (9) ANTP, 2011; (10) Faria, 2008; (11) Nodari, 2003; (12) Faria e Braga, 1999; (13) Gold, 1998; (14) Irlanda, 1996.

A Tabela 2.8 a seguir apresenta como essas ações se distribuem em relação aos cinco pilares ou eixos temáticos.

**Tabela 2.8 - Distribuição das ações recomendadas pela literatura pesquisada, por eixo temático**

<b>EIXO TEMÁTICO</b>	<b>NÚMERO DE AÇÕES RECOMENDADAS</b>
<b>Educação</b>	6
<b>Fiscalização</b>	16
<b>Gestão</b>	11
<b>Infraestrutura</b>	61
<b>Saúde</b>	6
<b>TOTAL</b>	100

Da análise das Tabela 2.7 e Tabela 2.8, decorrem algumas considerações:

- No contexto das cidades, as ações mais relevantes e mais eficazes estão relacionadas à infraestrutura, à fiscalização e à gestão (planejamento e operação).
- As ações recomendadas por Gold (1998), em sua grande maioria, referem-se às intervenções viárias (infraestrutura) – para esse autor, os resultados de investimentos em engenharia de tráfego são imediatos e comprováveis, além de que “tendem a ser mais duradouros e menos dependentes do investimento contínuo de recursos humanos”, quando comparados àqueles decorrentes de programas de educação e fiscalização.
- Como o foco do trabalho desenvolvido por Faria e Braga (1999) é voltado para acidentes envolvendo crianças e adolescentes, as ações recomendadas são destinadas a prevenir a ocorrência de atropelamentos.
- Cada uma das ações propostas por Ferraz *et al.* (2012) está associada a um valor de redução de acidentes esperado com a respectiva implantação. Tais valores foram obtidos por meio de estudos desenvolvidos na Noruega, considerando-se total obediência à legislação de trânsito (Elvik e Vaa, 2004); (Elvik *et al.*, 2009).
- Nessa mesma linha, as ações recomendadas por Nodari (2003) são associadas a percentuais de redução de acidentes esperados, de acordo com estudos realizados por Federal Highway Administration (1992), Ogden (1996) e Fitzpatrick *et al.* (2000).
- Algumas medidas recomendadas afetam diretamente os objetivos a serem alcançados. É o caso da obrigatoriedade do uso do cinto de segurança. Inequivocamente, a medida visa conferir maior proteção e segurança aos ocupantes do veículo e, assim, reduzir o número de mortos e feridos e, quando forem inevitáveis as lesões, reduzir a gravidade. Outras, em princípio, são relacionadas ao planejamento urbano e à mobilidade, mas também produzem efeitos na melhoria da qualidade e da segurança do trânsito. É o caso da redução da distância média das viagens, do incentivo ao uso do transporte coletivo e da implantação de corredores exclusivos para ônibus e ciclovias.

- Não obstante as ações relacionadas ao pilar saúde produzirem efeito somente na etapa pós-acidente, é inquestionável sua importância na segurança no trânsito, principalmente no que se refere à mitigação dos danos e lesões provocadas nas vítimas. Sobre esse aspecto, convém destacar o atendimento prestado pelo Samu 192, serviço público de atendimento pré-hospitalar.
- Não se observam ações relacionadas ao pilar segurança veicular, pois se referem principalmente à legislação do trânsito, matéria de competência da União e, portanto, foge da esfera municipal.
- As ações que compõem o Programa Nacional de Trânsito, elencadas no Anexo III da minuta de Resolução do Contran, em tramitação no Denatran – aqui referenciadas como PNT (2015) –, apesar de ainda não terem eficácia jurídica, mostram-se como importante referência para os municípios brasileiros, no processo de formulação das políticas locais de trânsito. Em primeiro lugar, tão logo seja editada a Resolução, essas ações farão parte do documento que baliza a ação de todos os órgãos componentes do SNT, inclusive na esfera federal. Em segundo lugar, as medidas propostas são categorizadas em âmbitos de atuação, que apresentam consonância com os pilares que sustentam o plano global para a segurança no trânsito, formulado pela ONU.

Feitas essas considerações, encerra-se a revisão da literatura relacionada aos temas abordados no presente trabalho. O capítulo seguinte é reservado à descrição das etapas do método empregado na pesquisa.

### **3. MÉTODO**

Dada a recenticidade da Política Nacional de Mobilidade Urbana e, conseqüentemente, a exiguidade de trabalhos sobre o assunto, especificamente no que tange aos planos de mobilidade urbana, propõe-se o desenvolvimento de pesquisa exploratória e descritiva por meio de análise qualitativa de planos de mobilidade urbana elaborados por municípios brasileiros, com olhar sobre a abordagem dada à temática da segurança no trânsito. Para tanto, são utilizados os métodos indutivo, comparativo e observacional, tendo como objeto de estudo os planos de mobilidade urbana obtidos da lista dos 175 municípios que declararam ter elaborado o respectivo plano.

A pesquisa compreende as cinco etapas descritas a seguir.

#### **3.1. PESQUISA BIBLIOGRÁFICA**

Essa etapa consiste na revisão da literatura em busca de trabalhos e publicações expressivos e relevantes que versam sobre os tópicos relacionados ao tema da pesquisa. Inicialmente, adotou-se procedimento proposto por Soni e Kodali (2011), com as devidas adaptações, conforme mostrado na Tabela 3.1 a seguir.

Convém salientar que, no caso da Política Nacional de Mobilidade Urbana, como já mencionado, o número de achados por meio da busca sistematizada foi pequeno, até mesmo por se tratar de política recentemente instituída. Assim, fez-se necessário investigar junto a sítios eletrônicos “não-acadêmicos” de órgãos governamentais e não-governamentais – a chamada *gray literature* –, a fim de se obterem mais informações sobre o tema.

**Tabela 3.1 - Aplicação dos procedimentos para pesquisa bibliográfica**

Passo	Descrição
<p><b>1. Definição do problema de pesquisa</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Problema de pesquisa:</u> <ol style="list-style-type: none"> <li>i) questão central: <i>Como a temática da segurança no trânsito foi abordada nos planos de mobilidade urbana elaborado por municípios brasileiros?</i></li> <li>ii) questões correlatas: <i>Contextualização da Política Nacional de Mobilidade Urbana? Qual a relação entre trânsito e mobilidade? Qual o conceito de segurança no trânsito? Contextualização da Política Nacional de Trânsito? Quais são as ações e medidas voltadas para a segurança no trânsito recomendadas pela literatura?</i></li> </ol> </li> </ul>
<p><b>2. Definição da estratégia de pesquisa</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Bases de pesquisas:</u> <ol style="list-style-type: none"> <li>i) Busca integrada de bibliografia (Bib), da Câmara dos Deputados, que abrange as bases <i>EBSCO</i>, <i>ProQuest</i>, Portal de Periódicos Capes, <i>Emerald</i>, <i>Web of Science</i> e <i>SciELO</i>;</li> <li>ii) <i>Google Acadêmico</i>;</li> <li>iii) Banco de Teses &amp; Dissertações – Capes;</li> <li>iv) <i>gray literature</i> (sítios eletrônicos de órgãos e entidades governamentais e não-governamentais, como Ministério das Cidades, Denatran, TCU, Ipea, ANTP, OMS, etc.).</li> </ol> </li> </ul>
<p><b>3. Análise e seleção de trabalhos e publicações</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Termos de busca:</u> <ol style="list-style-type: none"> <li>i) mobilidade urbana; Política Nacional de Mobilidade Urbana; plano de mobilidade urbana;</li> <li>ii) segurança no trânsito; segurança viária; trânsito seguro; Política Nacional de Trânsito; municipalização do trânsito; acidentes de trânsito; ações preventivas de acidentes de trânsito; Década de Ação pela Segurança no Trânsito;</li> <li>iii) termos correspondentes em língua inglesa (<i>urban mobility; urban plan; road safety; traffic safety</i>).</li> </ol> </li> </ul>
<p><b>3. Análise e seleção de trabalhos e publicações</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Critério de seleção e elementos para análise:</u> <ol style="list-style-type: none"> <li>i) artigos que apresentam aderência aos temas objeto da pesquisa, ou seja, que versam sobre planos de mobilidade urbana e segurança no trânsito;</li> <li>ii) Leitura “diagonal” (Resumo, Sumário, Conclusão) e analítica;</li> <li>iii) Elaboração de fichamentos e anotações.</li> </ol> </li> </ul>
<p><b>4. Apresentação dos resultados</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Resultado:</u> conceitos, fatos, considerações, dados, recomendações e outros achados, impregnados de análises e observações, apresentados na forma do Capítulo 2.</li> </ul>

### **3.2. BUSCA PELOS PLANOS DE MOBILIDADE URBANA**

A partir da lista dos 175 municípios que declararam ao Ministério das Cidades ter elaborado o PMU, apresentada no Apêndice A, inicia-se a busca pelos referidos documentos municipais. Essa pesquisa é desenvolvida em até quatro estágios, não necessariamente nesta ordem:

- 1) consulta na *internet* por meio da ferramenta *Google*;
- 2) consulta na *internet* junto ao sítio da prefeitura do município ou de secretaria vinculada ao tema;
- 3) contato telefônico ou por correio eletrônico com a prefeitura do município ou de secretaria vinculada ao tema; e
- 4) solicitação do PMU junto ao Sistema Eletrônico do Serviço de Informação ao Cidadão (e-SIC) do município, conforme dispõe a Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011 – Lei de Acesso à Informação (LAI).

A cada documento obtido, procede-se a leitura preliminar, no intuito de verificar se apresenta características compatíveis com as de um plano de mobilidade urbana e se realmente é o PMU do município, ainda que sob outra denominação. Nos casos em que uma lei municipal institui o plano, faz-se necessário verificar se o texto legal é o próprio plano ou se faz menção a outro documento que se seria o plano propriamente dito ou que complementaria a lei. Nessas hipóteses, deve-se prosseguir com a busca pelo documento que realmente configura o PMU do município.

O resultado e as considerações acerca dessa busca são apresentados adiante no Capítulo 4. Cabe salientar que os demais procedimentos descritos nas seções a seguir ficam restritos aos planos de mobilidade urbana disponibilizados, que doravante configuram a amostra pesquisada.

### **3.3. LEVANTAMENTO DE DADOS RELATIVOS À GESTÃO DO TRÂNSITO**

Nessa etapa, para cada município analisado, com base nas questões tratadas na revisão da literatura, levantam-se os seguintes dados relativos à gestão municipal do trânsito:

- 1) número de veículos registrados no município (Departamento Nacional de Trânsito, 2018b);

- 2) taxa de motorização: definida como o número de veículos para cada 100 habitantes (Departamento Nacional de Trânsito, 2018c); (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2017);
- 3) número anual absoluto e relativo (por 100 mil habitantes) de óbitos em decorrência de acidentes de trânsito registrados no município (Ministério da Saúde, 2016);
- 4) disponibilidade de unidade de atendimento do Samu 192 (Ministério da Saúde, 2017);
- 5) integração do município ao Sistema Nacional de Trânsito – em caso positivo, mencionar o nome do respectivo órgão executivo de trânsito (Departamento Nacional de Trânsito, 2018a).

Esses dados são tabulados e apresentados no Capítulo 4 a seguir. Além disso, compõem relatório específico para cada município (ver seção 3.7 adiante), juntamente com outros dados relativos à análise do respectivo PMU, descritos na seção seguinte.

### **3.4. ANÁLISE DOS PLANOS DE MOBILIDADE URBANA**

Considerando os pontos tratados na revisão da literatura e o conjunto de planos a que se teve acesso, procede-se à análise dos planos de mobilidade urbana, com foco na abordagem dada à temática da segurança no trânsito. Essa etapa é desenvolvida em dois estágios. O primeiro consiste na leitura preliminar dos planos, cujos propósitos, além daquele citado na seção 3.2, são: permitir contato inicial com a sistemática de cada plano e com a realidade de cada município e, ainda, subsidiar a definição dos critérios e aspectos da análise dos PMU, descritos adiante. O segundo estágio consiste na análise propriamente dita dos planos, tanto isoladamente, quanto inseridos no contexto de toda a amostra pesquisada, no tocante aos três aspectos expostos a seguir, isoladamente e em conjunto.

Conforme mencionado na subseção 2.1.3, a Lei nº 12.587/2012 considera o PMU o instrumento de efetivação da PNMU. Sendo a segurança nos deslocamentos das pessoas um dos princípios que fundamenta essa Política e dada a ótica sob a qual se propõe analisar os planos, consideram-se bem elaborados os PMU que contemplam atributos que contribuam para a promoção da segurança no trânsito e favoreçam a efetiva implantação das ações nele propostas. Nada obstante, cabe ressaltar que a efetivação da PNMU depende ainda de outros fatores, cuja análise extrapolam o escopo desta pesquisa.

É importante salientar que, dado o carácter exploratório e descritivo do presente trabalho, não se propõe estabelecer correlações estatísticas entre os diversos quesitos analisados, mas apenas apresentar aspectos qualitativos da análise e um panorama da amostra pesquisada, bem como apontar indícios e identificar tendências que possam orientar novas pesquisas.

### **3.4.1. Aspectos institucionais**

#### **a) Aprovação e/ou instituição do PMU**

Com relação a esse aspecto, pretende-se investigar se o plano foi aprovado ou instituído por meio de algum instrumento normativo (lei complementar, lei ordinária, decreto ou portaria) ou não. Apesar de a Lei nº 12.587/2012 não exigir que o plano de mobilidade urbana seja aprovado por lei municipal – exigência prevista pela Lei nº 10.257/2001, no caso do plano diretor –, a chancela do Poder Legislativo confere maior legitimidade ao documento e valida as ações e medidas nele propostas, de acordo com o exposto na subseção 2.1.3. Assim, considera-se a aprovação do plano por lei municipal um atributo que favorece a efetiva implantação do PMU e das ações voltadas para a segurança no trânsito nele propostas.

Nada obstante, essa legitimidade só pode ser aferida com o tempo, à medida que o plano for sendo implantado, ou mediante análise pormenorizada das ações propostas no contexto das reais demandas e particularidades do município, com relação à segurança no trânsito. Como essa análise extrapola o escopo da presente pesquisa, o trabalho se limita a apresentar a distribuição da amostra pesquisada no tocante à aprovação/instituição do plano.

#### **b) Autoria do PMU**

O propósito de se analisar esse aspecto é investigar se o PMU foi elaborado pelo poder público municipal, por meio de equipe técnica própria, ou se por empresa privada de consultoria e, daí, verificar se existe alguma relação entre a autoria do plano e o respectivo conteúdo ou outro aspecto analisado. Assim, com base no que foi abordado na subseção 2.1.3, apura-se verificar se os planos de mobilidade urbana elaborados pelos corpos técnicos dos municípios contemplam atributos que favoreçam sua efetiva implantação e, em particular, que promovam a segurança no trânsito. Ademais, pretende-se investigar, no caso de planos elaborados por empresas privadas, a existência de documentos copiados ou aproveitados de outros municípios.

### **c) Ano de elaboração do PMU**

Esse aspecto visa apurar se o PMU foi elaborado antes ou depois da edição da Lei nº 12.587/2012, quando a elaboração passou a ser obrigatória. Esse dado é um indicativo do comprometimento com a questão da mobilidade urbana e da importância que essa temática representa nas políticas públicas do município cujo plano tenha sido formulado antes de 2012. Quanto aos planos elaborados após essa data, não se pode afirmar se a motivação da elaboração foi a exigência legal ou não.

## **3.4.2. Aspectos formais**

### **a) Formato do documento**

Sob esse aspecto, pretende-se identificar se os documentos elaborados são apresentados em forma de plano propriamente dito ou se são estruturados em formato de norma, ou seja, se a lei é o próprio plano, e, assim, observar se existe relação entre a forma e o conteúdo dos documentos. Conforme as regras impostas pela Lei Complementar nº 95, de 1998, no tocante à elaboração e redação de leis e demais textos normativos, o plano apresentado nesse formato deve seguir a estruturação e linguagem ali estabelecidas. Ademais, o texto deve ser mais curto e mais conciso. Com isso, perdem-se conteúdo e riqueza de informações, dados e detalhes, próprios de um bom plano. Quando apresentado em forma de plano propriamente dito, o documento, via de regra, é mais robusto, contempla dados, apresentados em forma de gráficos ou tabelas e, portanto, tende a ser mais bem elaborado.

### **b) Parte específica sobre “Segurança no trânsito”**

Independentemente do formato em que se apresenta o plano, busca-se verificar se o documento reserva capítulo ou seção próprio sobre segurança no trânsito, ainda que sob outra denominação, e, assim, verificar se esse dado é indicativo da importância dedicada a esse tema no âmbito da questão da mobilidade urbana. Um plano com essa característica tende a tratar das questões relativas à segurança no trânsito de modo mais específico e detalhado, favorecendo a efetividade e aplicabilidade das ações ali propostas. No contexto da presente pesquisa, esse é um atributo positivo.

### **c) Número de páginas**

Apesar de precipuamente formal, esse aspecto também fornece uma ideia a respeito da quantidade de informações constantes no plano. Registra-se o número total de páginas do documento e, caso haja capítulo ou seção sobre segurança no trânsito, consigna-se o número de páginas dedicadas ao tema, bem como o percentual em relação ao total de páginas. Assim como no quesito anterior, pretende-se analisar se esse dado é indicativo da relevância do tema no contexto da mobilidade urbana. Em tese, quanto mais páginas, maior o conteúdo apresentado e, assim, mais dados e informações contidas no plano.

Na contagem do número de páginas, são consideradas aquelas de efetivo conteúdo. Ou seja, não se computam capa, folha de rosto, sumário, lista de figuras, de tabelas e de gráficos, composição da equipe técnica, referências bibliográficas e agradecimentos.

### **d) Frequência de repetições da palavra “segurança”**

Embora não seja possível estabelecer relação direta e precisa entre o número de vezes que a palavra “segurança” aparece no PMU e a abordagem dada ao tema “Segurança no trânsito” no plano, pretende-se apresentar essa frequência, tanto em números absolutos quanto em relação ao número total de páginas do plano, como indicativo da importância dedicada à temática no âmbito da mobilidade urbana. Pressupõe-se que, quanto mais vezes se utilizar da palavra “segurança”, mais atenção se dedica ao tema.

Na contagem do número de vezes em que a palavra “segurança” aparece no texto, são consideradas apenas as referências à segurança no trânsito ou nos deslocamentos das pessoas, não se computando as referências à segurança pública, por exemplo.

### **3.4.3. Aspectos materiais**

Diferentemente dos aspectos descritos nas subseções 3.4.1 e 3.4.2, que são tratados de forma direta e objetiva, os quesitos relacionados ao conteúdo dos planos demandam algumas considerações acerca dos critérios de análise, de modo a conferir o máximo de objetividade e a evitar eventual viés na avaliação.

### a) **Modo de abordagem da temática da segurança no trânsito**

Trata-se de um dos principais aspectos a serem analisados na presente pesquisa: como a questão da segurança no trânsito é tratada nos planos de mobilidade urbana. Da leitura preliminar desses documentos, é possível notar que a forma mais recorrente de abordagem da temática em foco se dá por meio da proposição de ações. Assim, conforme o grau de especificidade dessas ações, sempre considerando em primeiro lugar a segurança no trânsito, os PMU analisados são agrupados nas seguintes categorias quanto ao modo de abordagem:

- **Específica:** quando as ações voltadas para a segurança no trânsito são específicas para o município e referem-se a locais e realidades particulares. As medidas apresentadas aplicam-se apenas ao município em questão e, portanto, podem ser inadequadas se implantadas em outra cidade, ainda que de características semelhantes.
- **Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário:** quando as ações voltadas para a segurança no trânsito são genéricas, apresentadas como diretrizes a serem seguidas pelo município, mas as intervenções propostas para o sistema viário são específicas. As medidas voltadas para a segurança no trânsito aplicam-se a qualquer município, mas as intervenções no sistema viário podem ser inadequadas se implantadas em outra cidade, ainda que de características semelhantes.
- **Genérica, aplicável a qualquer município:** quando as ações voltadas para a segurança no trânsito são genéricas, apresentadas como diretrizes a serem seguidas pelo município, e as demais ações também não se referem a qualquer local ou situação em particular. Todas as medidas propostas aplicam-se a qualquer município.
- **Não aborda:** quando no plano não se observa qualquer ação voltada para a segurança no trânsito, mas apenas medidas com foco na mobilidade, na acessibilidade ou na fluidez do trânsito. Ainda que o plano proponha alguma medida com reflexos na segurança dos deslocamentos de pessoas ou veículos, considerando o plano como um todo e o contexto em que essa medida está inserida, tal efeito é secundário, pois a medida visa precipuamente outros

aspectos como o transporte coletivo, a mitigação de engarrafamentos, o incentivo ao transporte não motorizado, a fluidez no trânsito, entre outros.

Convém ressaltar que as características e os atributos de cada grupo acima descrito apresentam alguma similaridade imediata, ou seja, a delimitação entre si é imprecisa. Por essa razão, opta-se por “categorizar” os planos quanto ao modo de abordagem, em vez de “classificá-los” (Jacob, 2004).

Pode-se notar que existe uma gradação entre as categorias, com relação à especificidade das ações voltadas para a segurança no trânsito. Em tese, quanto mais específica a abordagem, mais efetiva será a implantação das ações propostas. Além disso, pressupõe-se certo estudo e embasamento por trás da proposição de ações particularmente destinadas para determinada questão. Ou seja, o plano com essa abordagem tende a ser mais bem elaborado.

#### **b) Correspondência das ações propostas no PMU com as previstas na PNT**

Este é outro importante aspecto a ser analisado. De acordo com os motivos já expostos nas considerações finais da subseção 2.4.4, entre as mais de 100 ações voltadas para a segurança no trânsito recomendadas pela literatura pesquisada, são adotadas como referência para a análise dos PMU as ações constantes da minuta de Resolução do Contran, propostas para compor o Programa Nacional de Trânsito, em conformidade com as diretrizes da PNT (Conselho Nacional de Trânsito, 2016). O Anexo III da referida minuta contempla as 18 ações que devem ser observadas pelos governos municipais, no âmbito de cinco eixos temáticos: Fiscalização; Infraestrutura; Saúde; Educação e Formação; e Procedimentos e Gestão.

Além das razões citadas, a escolha pelas ações previstas na PNT para referenciar a análise dos PMU permite, ainda, que se verifique o alinhamento entre as políticas de trânsito e de mobilidade urbana no âmbito municipal. Ou seja, o resultado dessa análise oferece elementos para avaliar não somente se as ações propostas no plano correspondem com aquelas previstas na PNT, mas também se esta política condiz com a realidade dos municípios. Ademais, configura-se como critério objetivo e passível de ser quantificado.

Isso posto, na análise dos planos busca-se identificar quantas e quais ações correspondem às previstas na PNT, dentro de cada eixo temático. A partir daí, obtêm-se o percentual de correspondência entre as ações constatadas no plano e as 18 ações referenciais, de cunho geral

e por eixo temático, e a frequência com que cada ação referencial aparece na amostra de planos pesquisada.

Importa salientar que a análise da correspondência entre as ações não se pauta unicamente na literalidade das medidas, mas, sobretudo, no conteúdo proposto. Desse modo, avalia-se, caso a caso, se essa correspondência se faz ou não presente, cabendo estabelecer alguns critérios adotados na análise.

Com relação à ação relativa à integração do município ao SNT, considera-se verificada a correspondência no caso de o município já se encontrar integrado ao Sistema Nacional de Trânsito. Conseqüentemente, considera-se também verificada a correspondência da ação relativa à criação de corpo municipal de agentes de trânsito, posto que ambas ações estão atreladas uma à outra. Ou seja, ainda que no PMU não esteja expressa qualquer recomendação ou menção à municipalização do trânsito, caso o município já integre o SNT, a correspondência dessas duas ações é computada.

De modo análogo, adota-se critério semelhante para as demais ações. Mesmo que no PMU não esteja expressamente proposta alguma ação específica, caso o texto contenha alguma informação que permita verificar que determinada prática se faz presente nas ações adotadas pelo município no tocante à segurança no trânsito, a correspondência da respectiva ação é computada.

#### **c) Outras ações propostas no PMU**

Como o rol de ações previstas na PNT não contempla todas as medidas voltadas para a segurança no trânsito, da leitura preliminar dos planos é possível observar outras ações e medidas a serem implantadas, visando à melhoria não somente da segurança no trânsito, mas também da mobilidade urbana, que refletem na segurança. Assim, a análise dos planos também contempla a identificação de quais e quantas dessas outras ações propostas encontram-se respaldadas pela literatura pesquisada, expostas na Tabela 2.7.

#### **d) Número total de ações propostas no PMU**

Após analisada a correspondência das ações propostas no PMU com as ações previstas na PNT e com a literatura pesquisada, obtém-se o número total de ações propostas no plano, calculado pela soma do número de correspondências com o número de outras ações. Trata-se, portanto,

de outro aspecto crucial a ser analisado no tocante ao conteúdo dos planos. Pressupõe-se que, quanto maior o número total de ações propostas no PMU, maior a tendência de se obter resultados favoráveis à segurança no trânsito.

#### **e) Prazos e metas**

Ainda com relação às ações propostas no PMU, pretende-se investigar se o plano estabelece prazos para a implantação das medidas e/ou metas a serem alcançadas. A existência desse atributo é um indicativo a respeito da efetividade do PMU, favorecendo a implantação das ações propostas.

Faz-se necessário destacar que alguns planos estabelecem prazos mais definidos, expressos em anos, enquanto outros planos propõem medidas a serem implantadas em curto, médio e longo prazos. Nada obstante, para fins da presente pesquisa, tais planos são enquadrados na mesma categoria, contrapondo-se aos planos que não fazem menção alguma a respeito de prazos ou metas.

#### **f) Dados sobre acidentalidade**

Outro aspecto a ser investigado durante a análise dos planos refere-se à existência ou não de dados relativos a ocorrências de acidentes de trânsito no município. Posto que a efetividade das medidas voltadas para a redução de acidentes é proporcional ao nível de conhecimento acerca dos locais de maior ocorrência, a existência desse atributo também é um indicativo da importância dedicada pelo PMU à segurança no trânsito. Pressupõe-se, portanto, um estudo prévio às ações propostas no plano, conferindo maior efetividade na implantação das medidas e nos consequentes resultados.

Saliente-se que alguns planos apresentam dados genéricos de acidentes, estatísticas nacionais e até mesmo internacionais de mortes e lesões no trânsito. No entanto, como esses números em nada contribuem de modo efetivo para as medidas voltadas para a segurança no trânsito do município, considera-se, nesses casos, que o PMU não contempla dados sobre acidentalidade.

#### **g) Atendimento a vítimas de acidentes de trânsito**

Com relação a esse último aspecto, pretende-se investigar se o plano aborda questões relativas a socorro, atendimento e tratamento médico-hospitalar a vítimas de acidente. Juntamente com

o aspecto institucional referente ao atendimento pelo Samu 192, esse dado é um indicativo sobre a preocupação da gestão municipal em minimizar os efeitos da fase pós-acidente.

#### **3.4.4. Análise dos aspectos em conjunto**

Analisados isoladamente cada aspecto, procede-se à análise de dois ou mais aspectos conjuntamente, a partir da percepção de prováveis tendências e correlações. Nessa análise, toma-se como referência um determinado aspecto – por exemplo, o formato de apresentação do plano – e investiga-se como se apresentam os demais quesitos – modo de abordagem, percentual de correspondências com as ações previstas na PNT e número total de ações, por exemplo.

### **3.5. ELABORAÇÃO DO PERFIL DO MUNICÍPIO**

Como forma de condensar as informações colhidas relativas a cada município investigado, propõe-se um relatório individual intitulado *Perfil do Município sob a ótica da Segurança no Trânsito*, mostrado na Figura 3.1 a seguir. Inspirado em publicação intitulada *Country profiles* (Organização Mundial da Saúde, 2015b), além da identificação do município, da respectiva unidade federativa e do número de habitantes, o perfil agrega os dados relativos à gestão do trânsito no município e os obtidos da análise do plano de mobilidade urbana, descritos, respectivamente, nas seções 3.3 e 3.4. O perfil de todos os 90 municípios objetos da pesquisa são apresentados no Apêndice C.

Após a descrição das etapas do método empregado na pesquisa, o próximo capítulo apresenta os dados obtidos em decorrência dos procedimentos descritos.

**Figura 3.1 - Modelo do Perfil do Município sob a ótica da Segurança no Trânsito utilizado para apresentação dos dados**

<b>Município</b>		<b>UF</b>
<b>População</b> <sup>(1)</sup>	nº habitantes	<b>Óbitos no trânsito</b> <sup>(3)</sup> n°
<b>Frota registrada</b> <sup>(2)</sup>	nº veículos	<b>Óbitos / 100 mil hab</b> n°
<b>Taxa de motorização</b>	nº veículos / 100 hab	<b>Unidade do SAMU</b> <sup>(4)</sup> Sim / Não
<b>Integrante do SNT</b> <sup>(5)</sup>	Sim / Não	
<b>Órgão de trânsito</b> <sup>(5)</sup>	Nome do órgão	
<b>Nome do Plano</b>		<b>Ano de elaboração</b> ano
<b>Aprovação / instituição</b>	Lei complementar / Lei / Decreto / Portaria	<b>Autoria</b> Poder público / Empresa privada
<b>Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO</b>	Específica / Genérica / Não aborda	
<b>Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO</b>	Sim / Não	
<b>Nº total de páginas</b> n°	<b>Nº de páginas sobre SEGURANÇA</b>	n° (% do número total de páginas)
	<b>Frequência da palavra SEGURANÇA</b>	n° ( fator em relação ao número total de páginas)
<b>Ações propostas no Plano - por eixo temático</b> n°		<b>Percentual de correspondência</b> % (com as ações previstas na PNT)
<b>Fiscalização</b> (Percentual de correspondência %)		
<input type="checkbox"/> Implantar fiscalização eletrônica de velocidade		
<input type="checkbox"/> Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho		
<input type="checkbox"/> Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a cicloviás		
<b>Infraestrutura</b> (Percentual de correspondência %)		
<input type="checkbox"/> Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido		
<input type="checkbox"/> Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados		
<input type="checkbox"/> Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados		
<input type="checkbox"/> Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido		
<input type="checkbox"/> Implantar ciclofaixas ou cicloviás		
<input type="checkbox"/> Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus		
<b>Saúde</b> (Percentual de correspondência %)		
<input type="checkbox"/> Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar		
<b>Educação e Formação</b> (Percentual de correspondência %)		
<input type="checkbox"/> Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental		
<input type="checkbox"/> Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres		
<input type="checkbox"/> Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos		
<input type="checkbox"/> Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta		
<input type="checkbox"/> Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)		
<b>Procedimentos e Gestão</b> (Percentual de correspondência %)		
<input type="checkbox"/> Integrar-se ao SNT (caso não seja)		
<input type="checkbox"/> Criar corpo municipal de agentes de trânsito		
<input type="checkbox"/> Ampliar o contingente de agentes de trânsito		
<b>Outras ações propostas no Plano:</b> n°		<b>Total de ações propostas no Plano:</b> n°
-		
-		
-		
-		
-		
<b>Estabelece prazos e/ou metas</b> Sim / Não		
<b>Apresenta dados sobre acidentalidade no Município</b> Sim / Não		
<b>Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito</b> Sim / Não		
<b>Fontes:</b> (1) IBGE, 2017; (2) Denatran, 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran, 2018a.		

## 4. RESULTADOS

O presente capítulo destina-se a consignar os dados obtidos em decorrência dos procedimentos descritos no Capítulo 3. Como já foi mencionado, o resultado da pesquisa bibliográfica descrita na seção 3.1 está apresentado no Capítulo 2, sob a forma de revisão da literatura. Os demais dados são apresentados sob duas formas: inicialmente, a amostra de municípios e os respectivos planos de mobilidade são caracterizados em função de cada quesito, ilustrados em forma de tabelas; finalmente, todos os dados relativos a cada município são condensados em um só relatório individual, mostrados na forma do *Perfil do Município sob a ótica da Segurança no Trânsito*.

### 4.1. AMOSTRA PESQUISADA

Após proceder aos estágios descritos na seção 3.2, o resultado da busca pelo plano de mobilidade urbana de cada um dos 175 municípios que declararam tê-lo elaborado é mostrado na Tabela 4.1 a seguir.

**Tabela 4.1 - Resultado da busca pelos PMU declarados ao Ministério das Cidades até 16 de março de 2017**

DESCRIÇÃO	QUANTIDADE	%
PMU disponíveis (amostra pesquisada)	90	51%
PMU incompletos (inservíveis para a pesquisa)	3	2%
PMU não elaborados (declaração inverídica ao Ministério das Cidades)	9	5%
PMU não localizados ou não disponibilizados	73	42%
<b>TOTAL</b>	<b>175</b>	<b>100%</b>

Importa frisar que, quando o plano mobilidade urbana não era localizado diretamente no sítio eletrônico do município declarante, solicitou-se o envio do referido documento, por meio do e-SIC, ouvidoria, canal de contato via correio eletrônico ou, ainda, por telefone. No entanto, ao final dessa etapa, 73 municípios não chegaram a atender à solicitação.

Conforme já mencionado na seção 2.1.3, do total de 5.570 municípios brasileiros, 3.342 (60%) se enquadram nos critérios estabelecidos pela Lei nº 12.587/2012 e pela Lei nº 10.257/2001, que os obriga a elaborar os respectivos planos de mobilidade urbana. Desse montante, apenas 175 (5%) declararam ter elaborado os PMU, dos quais somente 90 planos foram disponibilizados para a presente pesquisa, representando uma taxa de sucesso de 51%. A Tabela 4.2 ilustra esses recortes.

**Tabela 4.2 - Recorte da amostra de PMU analisados**

DESCRIÇÃO	QUANTIDADE	%	FONTE
Municípios brasileiros	5.570	-	(1)
Municípios obrigados a elaborar PMU (Lei nº 12.587/2012 e Lei nº 10.257/2001)	3.342	60%	(2)
Municípios que declararam ter elaborado PMU (Pesquisa declaratória)	175	5%	(3)
PMU disponíveis (amostra pesquisada)	90	51%	-

Fontes: (1) IBGE, 2017; (2) Ministério das Cidades, 2016b; (3) Ministério das Cidades, 2016a.

Considera-se como “amostra pesquisada” esse conjunto de 90 municípios e respectivos PMU, disponibilizados a partir da busca descrita na seção 3.2. Convém salientar que a palavra “amostra” aqui empregada não está associada ao conceito estatístico do termo, pois não se refere a um subconjunto de planos, selecionados da população de 175 municípios, com o propósito de representar esse conjunto maior, mas ao total de planos disponibilizados para análise.

Essa amostra foi, então, estratificada com relação às faixas populacionais e às regiões brasileiras, conforme ilustrado na Tabela 4.3.

**Tabela 4.3 - Distribuição dos municípios pesquisados em função da faixa populacional e da região em que se encontram, em quantidade e em percentual em relação ao tamanho da amostra**

FAIXA POPULACIONAL (nº habitantes)	REGIÃO					TOTAL
	NORTE	NORDESTE	CENTRO-OESTE	SUDESTE	SUL	
<b>até 20 mil</b>	0 0%	0 0%	0 1%	0 2%	3 7%	<b>3</b> <b>3%</b>
<b>de 20 mil a 50 mil</b>	0 1%	0 3%	1 1%	17 21%	4 7%	<b>22</b> <b>24%</b>
<b>de 50 mil a 100 mil</b>	1 1%	1 2%	0 0%	11 11%	9 7%	<b>22</b> <b>24%</b>
<b>de 100 mil a 500 mil</b>	1 3%	2 2%	0 0%	18 16%	8 7%	<b>29</b> <b>32%</b>
<b>acima de 500 mil</b>	1 1%	3 2%	1 1%	6 5%	3 2%	<b>14</b> <b>16%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>3</b> <b>3%</b>	<b>6</b> <b>7%</b>	<b>2</b> <b>2%</b>	<b>52</b> <b>58%</b>	<b>27</b> <b>30%</b>	<b>90</b> <b>100%</b>

Fonte: IBGE (2017)

Com relação ao aspecto regional, nota-se o predomínio de municípios localizados nas regiões Sudeste (58%) e Sul (30%). No tocante ao aspecto populacional, a amostra apresenta distribuição uniforme entre as faixas consideradas, com discreta prevalência para os municípios com população entre 100 mil e 500 mil habitantes.

Convém salientar que o pequeno número de municípios com menos de 20 mil habitantes (apenas três) na amostra pesquisada é compatível com o fato de, em sua grande maioria, não serem obrigados por lei a terem planos de mobilidade urbana. Dos três municípios em questão, Maracajá/SC e Rio dos Cedros/SC estão obrigados a elaborar o PMU, em razão de estarem inseridos em regiões metropolitanas. Dona Francisca/RS, a seu turno, não compõe região metropolitana e não se tem informação a respeito da existência de alguma motivação para que o plano tenha sido elaborado.

Comparando essa distribuição com aquela relativa ao conjunto de 175 municípios que declararam ter elaborado o PMU, mostrada na Tabela 2.1, pode-se observar que as distribuições

se aproximam. A maior variação verificada entre as distribuições é de 8,1%, no extrato de municípios entre 20 mil e 50 mil habitantes.

A Tabela 4.4 a seguir apresenta da distribuição da amostra pesquisada por unidade federativa. É possível observar que 16 estados e o Distrito Federal estão representados na amostra pesquisada, com predominância de municípios do estado de São Paulo (44%).

**Tabela 4.4 - Distribuição dos municípios pesquisados em função da unidade federativa**

<b>UNIDADE DA FEDERAÇÃO</b>	<b>NÚMERO DE MUNICÍPIOS</b>	<b>%</b>
Acre	1	1%
Amazonas	1	1%
Ceará	1	1%
Distrito Federal	1	1%
Espírito Santo	5	6%
Mato Grosso	1	1%
Minas Gerais	4	4%
Paraná	1	1%
Paraná	8	9%
Pernambuco	2	2%
Piauí	1	1%
Rio de Janeiro	3	3%
Rondônia	1	1%
Rio Grande do Sul	12	13%
Santa Catarina	7	8%
São Paulo	40	44%
Sergipe	1	1%
<b>TOTAL</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>

Com relação às capitais, apenas 14 declararam ter elaborado o PMU, dos quais se obteve acesso a 11 planos para a pesquisa.

## 4.2. DADOS RELATIVOS À GESTÃO DO TRÂNSITO

Conforme descrito na seção 3.3, procedeu-se ao levantamento dos dados relativos à gestão do trânsito nos 90 municípios analisados. A seguir, são apresentadas as distribuições da amostra pesquisada em função de cada dado obtido.

### 4.2.1. Frota de veículos e taxa de motorização

A Tabela 4.5 ilustra a frota de veículos registrada nos municípios em março/2018 (Departamento Nacional de Trânsito, 2018c). Nota-se que a maioria dos municípios pesquisados (65%) conta com menos de 100 mil veículos em circulação e apenas 9% apresentam frota superior a 500 mil veículos. Destacam-se São Paulo/SP, que registra mais de 8 milhões de veículos, e Dona Francisca/RS, com 1.741 veículos registrados.

**Tabela 4.5 - Distribuição da amostra pesquisada em função da frota de veículos registrados em março/2018**

NÚMERO DE VEÍCULOS	NÚMERO DE MUNICÍPIOS	%
até 25 mil	20	22%
de 25 mil a 50 mil	18	20%
de 50 mil a 100 mil	21	23%
de 100 mil a 250 mil	15	17%
de 250 mil a 500 mil	8	9%
de 500 mil a 1 milhão	3	3%
acima de 1 milhão	5	6%
<b>TOTAL</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>

Fonte: Departamento Nacional de Trânsito (2018b)

A Tabela 4.6 mostra a taxa de motorização de cada município, calculada como o número de veículos para cada 100 habitantes. Diferentemente dos dados absolutos indicados na Tabela 4.5, os dados relativizados da frota de veículos equalizam o efeito do porte do município e, portanto, para fins de comparação, mostram-se mais adequados.

**Tabela 4.6 - Distribuição da amostra pesquisada em função da taxa de motorização (número de veículos para cada 100 habitantes)**

<b>TAXA DE MOTORIZAÇÃO</b>	<b>NÚMERO DE MUNICÍPIOS</b>	<b>%</b>
de 30 a 40	3	3%
de 40 a 50	18	20%
de 50 a 60	19	21%
de 60 a 70	25	28%
de 70 a 80	19	21%
acima de 80	6	7%
<b>TOTAL</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>

Fontes: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2017); Departamento Nacional de Trânsito (2018b)

A maioria dos municípios pesquisados (79%) apresenta taxa de motorização superior à taxa média nacional (47,3 veículos/100 habitantes). Comparada às de outros países, a taxa de motorização média da amostra pesquisada (59,6 veículos/100 habitantes) é menor do que a dos Estados Unidos (82,8), do Japão (71,8) e da Suíça (70,4), por exemplo, mas é maior do que a da África do Sul (18,8) (Organização Mundial da Saúde, 2015b).

Destacam-se quatro municípios paulistas (Jales, São Caetano do Sul, São José do Rio Preto e Fernandópolis), por apresentarem taxas de motorização superiores à verificada nos Estados Unidos. No outro extremo da amostra pesquisada, a capital amazonense Manaus registra apenas 32,7 veículos para cada 100 habitantes.

#### **4.2.2. Mortalidade no trânsito**

A Tabela 4.7 ilustra o número de óbitos decorrentes de acidentes de trânsito registrados no ano de 2016 nos municípios pesquisados (Ministério da Saúde, 2016). Nota-se que na maioria dos municípios pesquisados (59%), o número de mortes por ano é inferior a 25 e em apenas 17% esse número é superior a 100 mortes.

**Tabela 4.7 - Distribuição da amostra pesquisada em função do número de óbitos decorrentes de acidentes de trânsito em 2016**

<b>NÚMERO DE ÓBITOS</b>	<b>NÚMERO DE MUNICÍPIOS</b>	<b>%</b>
até 10	34	38%
de 10 a 25	19	21%
de 25 a 50	13	14%
de 50 a 100	9	10%
de 100 a 250	8	9%
de 250 a 500	5	6%
acima de 500	2	2%
<b>TOTAL</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>

Fonte: Ministério da Saúde (2016)

A Tabela 4.8 mostra o número de óbitos por ano para cada 100 mil habitantes. Diferentemente dos dados absolutos indicados na Tabela 4.7, os dados relativizados da mortalidade no trânsito equalizam o efeito do porte do município e, portanto, para fins de comparação, mostram-se mais adequados.

**Tabela 4.8 - Distribuição da amostra pesquisada em função do número de óbitos por 100 mil habitantes decorrentes de acidentes de trânsito em 2016**

<b>NÚMERO DE ÓBITOS POR 100 MIL HABITANTES</b>	<b>NÚMERO DE MUNICÍPIOS</b>	<b>%</b>
até 5	8	9%
de 5 a 10	12	13%
de 10 a 15	18	20%
de 15 a 20	19	21%
de 20 a 25	13	14%
de 25 a 30	7	8%
acima de 30	13	14%
<b>TOTAL</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>

Fontes: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2017); Ministério da Saúde (2016)

A média do número relativo de óbitos da amostra pesquisada (18,9 óbitos/100 mil habitantes) é muito próxima da média nacional (18,5 óbitos/100 mil habitantes). Quando comparado com os valores observados em outros países – Suécia (2,8), Reino Unido (2,9), Japão (4,7) e mesmo Estados Unidos (10,6) –, o número de mortes no trânsito por 100 mil habitantes por ano nos municípios pesquisados é consideravelmente superior. No entanto, o número médio de mortes por 100 mil habitantes na amostra pesquisada é menor do que a verificada na África do Sul (25,1) e na Tailândia (23,4) (Organização Mundial da Saúde, 2015b).

Apenas 9% da amostra apresenta taxas anuais inferiores a 5 mortes/100 mil habitantes, com destaque para Rio dos Cedros/SC e Dona Francisca/RS, que não registraram nenhuma morte em 2016. No outro extremo, 14% dos municípios pesquisados registram mais de 30 óbitos/100 mil habitantes por ano, destacando-se negativamente os municípios de Campina Grande/PB, Petrolina/PE, Rio do Sul/SC e Teresina/PI, cujas taxas de mortalidade no trânsito superam os 50 óbitos/100 mil habitantes.

#### 4.2.3. Disponibilidade de unidade do Samu 192

A Tabela 4.9 apresenta o número de municípios da amostra pesquisada que dispõem de unidades de atendimento do Samu 192 (Ministério da Saúde, 2017). Cabe registrar que, na lista disponível no sítio eletrônico do Ministério da Saúde constam apenas 182 municípios nominados. Contudo, a pedido via e-SIC, o Ministério disponibilizou a relação dos 3.535 municípios atendidos pelo Serviço.

**Tabela 4.9 - Distribuição da amostra pesquisada em função da disponibilidade de unidades do Samu 192**

<b>DISPONIBILIDADE DE UNIDADES DO SAMU</b>	<b>NÚMERO DE MUNICÍPIOS</b>	<b>%</b>
<b>Sim</b>	70	78%
<b>Não</b>	20	22%
<b>TOTAL</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>

Fonte: Ministério da Saúde (2017)

#### 4.2.4. Integração ao Sistema Nacional de Trânsito

A Tabela 4.10 apresenta o número de municípios da amostra pesquisada que integram o SNT (Departamento Nacional de Trânsito, 2018a).

**Tabela 4.10 - Distribuição da amostra pesquisada em função da integração ao SNT**

<b>INTEGRANTE DO SNT</b>	<b>NÚMERO DE MUNICÍPIOS</b>	<b>%</b>
<b>Sim</b>	85	94%
<b>Não</b>	5	6%
<b>TOTAL</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>

Fonte: Departamento Nacional de Trânsito (2018a)

Nota-se que a grande maioria dos municípios pesquisados (94%) já integra o SNT e é dotada de órgãos de trânsito. A Tabela 4.11 a seguir mostra um comparativo do número de municípios integrados ao SNT, considerando o total de municípios brasileiros, o conjunto de municípios obrigados a elaborar PMU, o subconjunto de municípios que declararam ter elaborado PMU e a amostra pesquisada.

**Tabela 4.11 - Distribuição dos municípios em função da integração ao SNT**

<b>INTEGRANTE DO SNT</b>	<b>NÚMERO DE MUNICÍPIOS</b>							
	<b>TOTAL DE MUNICÍPIOS BRASILEIROS</b>		<b>MUNICÍPIOS OBRIGADOS A ELABORAR PMU</b>		<b>MUNICÍPIOS QUE DECLARARAM TER ELABORADO PMU</b>		<b>AMOSTRA PESQUISADA</b>	
<b>Sim</b>	1.581	28%	1.144	34%	146	83%	85	94%
<b>Não</b>	3.989	72%	2.198	66%	29	17%	5	6%
<b>TOTAL</b>	<b>5.570</b>	<b>100%</b>	<b>3.342</b>	<b>100%</b>	<b>175</b>	<b>100%</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>

Fonte: Departamento Nacional de Trânsito (2018a)

Nota-se o aumento do percentual de municípios em que o trânsito é municipalizado à medida que o universo considerado diminui.

Cabe ressaltar que todos esses dados relativos à gestão do trânsito em cada município constam do respectivo *Perfil do Município sob a ótica da Segurança no Trânsito*, apresentado no Apêndice C.

### 4.3. DADOS DA ANÁLISE DOS PLANOS DE MOBILIDADE URBANA

Conforme descrito na seção 3.4, procedeu-se à análise dos PMU da amostra pesquisada, com foco na abordagem dada à temática da segurança no trânsito. A seguir, são apresentados os resultados da análise sob cada um dos aspectos estabelecidos.

#### 4.3.1. Aspectos institucionais

A Tabela 4.12 apresenta a distribuição da amostra pesquisada com relação à forma de instituição e/ou aprovação do plano de mobilidade urbana. Nota-se que, apesar de a Lei nº 12.587/2012 não impor tal exigência, a maioria dos planos (70%) recebeu a chancela do Poder Legislativo municipal.

**Tabela 4.12 - Distribuição da amostra de PMU analisados em função da forma de instituição e/ou aprovação do plano**

<b>INSTRUMENTO NORMATIVO</b>	<b>NÚMERO DE MUNICÍPIOS</b>	<b>%</b>
<b>Lei complementar</b>	30	33%
<b>Lei ordinária</b>	33	37%
<b>Decreto</b>	7	8%
<b>Portaria</b>	1	1%
<b>Sem instrumento normativo</b>	19	21%
<b>TOTAL</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>

A Tabela 4.13 mostra como a amostra pesquisada se distribui conforme a autoria do plano de mobilidade urbana.

**Tabela 4.13 - Distribuição da amostra de PMU analisados em função da autoria do plano**

<b>AUTOR DO PLANO</b>	<b>NÚMERO DE MUNICÍPIOS</b>	<b>%</b>
<b>Empresa privada</b>	36	40%
<b>Poder público</b>	54	60%
<b>TOTAL</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>

Dos 36 planos elaborados pela iniciativa privada, observa-se a participação de 22 empresas de consultoria. Na amostra pesquisada, a mais atuante dessas empresas foi responsável pela elaboração de oito planos, entre os quais todos os cinco PMU de municípios do estado do Espírito Santo. A segunda mais atuante elaborou seis planos.

A distribuição dos PMU analisados em função do ano de elaboração do plano é mostrada na Tabela 4.14 a seguir.

**Tabela 4.14 - Distribuição da amostra de PMU analisados em função da data de elaboração do plano**

<b>ANO DE ELABORAÇÃO</b>	<b>NÚMERO DE MUNICÍPIOS</b>	<b>%</b>
<b>Anterior a 2012</b>	14	16%
<b>Posterior a 2012</b>	76	84%
<b>TOTAL</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>

Como se observa, a maioria dos planos analisados (84%) foi elaborada após 2012, ou seja, posteriormente à edição da Lei nº 12.587/2012, que passou a obrigar a elaboração dos PMU pelos municípios. É importante destacar que, da amostra pesquisada, apenas o plano de mobilidade de Ribeirão Preto/SP foi elaborado em 2012. Como o texto do PMU desse município faz menção à LMU, infere-se que tenha sido elaborado após a edição da lei e, portanto, foi contabilizado no grupo “Posterior a 2012”.

#### **4.3.2. Aspectos formais**

A Tabela 4.15 apresentada a seguir ilustra a distribuição da amostra pesquisada em função do formato de apresentação do plano. Nota-se discreta prevalência de planos propriamente ditos, estruturado na maioria das vezes em capítulos, contendo dados relativos ao diagnóstico da mobilidade e a pesquisas realizadas no município, seguidos das ações e medidas propostas.

Os planos apresentados em forma de lei ou decreto são articulados sequencialmente, em geral contendo princípios, diretrizes e objetivos da política de mobilidade, seguidos das regras e ações propostas. Dos planos analisados, a maioria daqueles apresentados sob a forma de texto

normativo contém menos informações que os planos propriamente ditos. Dos 63 planos aprovados por lei municipal – ver Tabela 4.12 –, 37 deles são apresentados na forma de lei.

**Tabela 4.15 - Distribuição da amostra de PMU analisados em função da forma de apresentação do plano**

<b>FORMATO DO PLANO</b>	<b>NÚMERO DE MUNICÍPIOS</b>	<b>%</b>
<b>Plano propriamente dito</b>	51	57%
<b>Texto normativo (lei ou decreto)</b>	39	43%
<b>TOTAL</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>

A Tabela 4.16 a seguir mostra como a amostra pesquisada se distribui em função da previsão no plano de parte específica sobre segurança no trânsito. Como se observa, prevalecem os PMU que não dedicam um capítulo ou uma seção próprio para tratar da temática da segurança no trânsito. Na maioria das vezes, as questões relativas ao tema são tratadas transversalmente no documento.

**Tabela 4.16 - Distribuição da amostra de PMU analisados em função da previsão de parte específica sobre segurança no trânsito**

<b>CONTEMPLA CAPÍTULO OU SEÇÃO SOBRE SEGURANÇA NO TRÂNSITO</b>	<b>NÚMERO DE MUNICÍPIOS</b>	<b>%</b>
<b>Sim</b>	34	38%
<b>Não</b>	56	62%
<b>TOTAL</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>

Cabe ressaltar que apenas cinco dos 39 planos apresentados em forma de texto normativo dedicam parte específica à segurança no trânsito.

A Tabela 4.17 - Distribuição da amostra de PMU analisados em função do número total de páginas efetivas do documento apresenta a distribuição da amostra de PMU analisados em função do tamanho do documento, expresso pelo número de páginas efetivas do plano. Convém ressaltar que foram desconsideradas as páginas relativas a capa, sumário, listas de figuras e tabelas, entre outras. Na sequência, para os planos que contemplam parte específica sobre segurança no trânsito, a Tabela 4.18 mostra a distribuição da amostra de acordo com o

percentual do número de páginas sobre segurança no trânsito em relação ao total de páginas efetiva do plano.

**Tabela 4.17 - Distribuição da amostra de PMU analisados em função do número total de páginas efetivas do documento**

NÚMERO DE PÁGINAS	NÚMERO DE MUNICÍPIOS	%
até 10	10	11%
de 11 a 25	18	20%
de 26 a 50	18	20%
de 51 a 100	14	16%
de 101 a 250	21	23%
de 251 a 500	7	8%
acima de 500	2	2%
<b>TOTAL</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>

É possível notar que a maioria dos planos analisados (67%) conta com 100 páginas ou menos, estando aí incluídos todos os 39 planos apresentados em forma de texto normativo, que apresentam, em média, 23 páginas. Destacam-se os PMU de Mairiporã/SP e Chapecó/SC, com 641 e 528 páginas, respectivamente.

**Tabela 4.18 - Distribuição da amostra de 34 PMU que contemplam capítulo ou seção sobre Segurança no Trânsito (ST), em função do percentual do número de páginas dedicadas ao tema em relação ao número total de páginas efetivas do documento**

PERCENTUAL DO NÚMERO DE PÁGINAS SOBRE ST EM RELAÇÃO AO NÚMERO TOTAL DE PÁGINAS DO PLANO	NÚMERO DE MUNICÍPIOS	%
até 2%	4	12%
de 2% a 5%	9	26%
de 5% a 7%	4	12%
de 7% a 10%	9	26%
de 10% a 12%	4	12%
de 12% a 15%	1	3%
acima de 15%	3	9%
<b>TOTAL</b>	<b>34</b>	<b>100%</b>

Observa-se que a maioria da amostra considerada (76%) dedica menos de 10% do número total de páginas do plano à segurança no trânsito. Em média, cada plano dispõe de apenas 11 páginas sobre o tema, o equivalente a 7% da média do total de páginas dos 34 PMU que preveem parte específica sobre o assunto. Nesse quesito, destaca-se Brasília/DF, que dedica 19% do respectivo plano para tratar da segurança no trânsito.

Finalizando a análise quanto aos aspectos formais dos PMU, a Tabela 4.19 a seguir apresenta a distribuição da amostra pesquisada conforme a frequência com que a palavra “segurança” aparece nos planos. Ressalte-se que esse vocábulo somente é computado quando se refere a segurança no trânsito.

**Tabela 4.19 - Distribuição da amostra de PMU analisados em função da frequência de repetições da palavra “segurança” no plano**

<b>NÚMERO DE VEZES EM QUE A PALAVRA "SEGURANÇA" APARECE NO PLANO</b>	<b>NÚMERO DE MUNICÍPIOS</b>	<b>%</b>
<b>até 5</b>	14	16%
<b>de 6 a 10</b>	18	20%
<b>de 11 a 20</b>	20	22%
<b>de 21 a 50</b>	23	26%
<b>de 51 a 100</b>	11	12%
<b>acima de 100</b>	4	4%
<b>TOTAL</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>

Como se observa, na maior parte dos planos, a palavra “segurança” é citada 50 vezes ou menos, em média 15 repetições. Destacam-se negativamente os planos elaborados pelos municípios de Irati/PR e São José do Rio Preto/SP, em que o termo “segurança” não aparece sequer uma vez. Por outro lado, nos PMU de Mairiporã/SP e Porto Alegre/RS, a palavra se repete por mais de 150 vezes.

### 4.3.3. Aspectos materiais

Passa-se, agora, a apresentar os dados relativos à análise quanto ao aspecto crucial da presente pesquisa: o conteúdo dos planos de mobilidade urbana sob a ótica da segurança no trânsito.

No que tange ao modo de abordagem da temática da segurança no trânsito, segundo os critérios definidos na subseção 3.4.3, a amostra pesquisada se distribui conforme mostrado na Tabela 4.20 a seguir. Como se observa, na maioria dos planos analisados (72%), a segurança no trânsito é tratada de forma genérica, com predominância de propostas particulares de intervenção no sistema viário (classificação e hierarquização de vias, definição de gabaritos, entre outras).

**Tabela 4.20 - Distribuição da amostra de PMU analisados em função da forma de apresentação do plano**

<b>MODO DE ABORDAGEM DO TEMA "SEGURANÇA NO TRÂNSITO"</b>	<b>NÚMERO DE MUNICÍPIOS</b>	<b>%</b>
<b>Específica</b>	17	19%
<b>Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário</b>	49	54%
<b>Genérica, aplicável a qualquer município</b>	16	18%
<b>Não aborda</b>	8	9%
<b>TOTAL</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>

Com relação às propostas contidas nos planos, as Tabela 4.21 e Tabela 4.22 a seguir mostram o resultado da análise de correspondência com as ações previstas na PNT.

**Tabela 4.21 - Correspondência entre as ações propostas nos PMU analisados e as ações previstas na PNT**

<b>EIXO TEMÁTICO</b>	<b>AÇÕES A CARGO DOS MUNICÍPIOS RECOMENDADAS NA MINUTA DO CONTRAN PARA COMPOR O PROGRAMA NACIONAL DE TRÂNSITO</b>	<b>NÚMERO DE PLANOS EM QUE A AÇÃO FOI CONTEMPLADA</b>
	Implantar fiscalização eletrônica de velocidade	24
Fiscalização	Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho	18
	Intensificar a fiscalização por desrespeito à faixa de pedestres ou de ciclovias	16
	Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido	46
	Implantar faixa de travessia de pedestre em cruzamentos semaforizados	36
Infraestrutura	Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados	25
	Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido	55
	Implantar ciclofaixas ou ciclovias	82
	Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus	84
Saúde	Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar	1
	Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental	38
	Promover campanhas de respeito à faixa de pedestre	24
Educação e Formação	Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos	3
	Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta	7
	Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)	1
Procedimentos e Gestão	Integrar-se ao SNT (caso não seja)	89
	Criar corpo municipal de agentes de trânsito	89
	Ampliar o contingente de agentes de trânsito	17

**Tabela 4.22 - Correspondência entre as ações propostas nos PMU analisados e as ações previstas na PNT, em ordem decrescente das ações mais recorrentes**

<b>EIXO TEMÁTICO</b>	<b>AÇÕES A CARGO DOS MUNICÍPIOS RECOMENDADAS NA MINUTA DO CONTRAN PARA COMPOR O PROGRAMA NACIONAL DE TRÂNSITO</b>	<b>NÚMERO DE PLANOS EM QUE A AÇÃO FOI CONTEMPLADA</b>
Procedimentos e Gestão	Integrar-se ao SNT (caso não seja)	89
Procedimentos e Gestão	Criar corpo municipal de agentes de trânsito	89
Infraestrutura	Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus	84
Infraestrutura	Implantar ciclofaixas ou ciclovias	82
Infraestrutura	Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido	55
Infraestrutura	Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido	46
Educação e Formação	Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental	38
Infraestrutura	Implantar faixa de travessia de pedestre em cruzamentos semaforizados	36
Infraestrutura	Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados	25
Educação e Formação	Promover campanhas de respeito à faixa de pedestre	24
Fiscalização	Implantar fiscalização eletrônica de velocidade	24
Fiscalização	Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho	18
Procedimentos e Gestão	Ampliar o contingente de agentes de trânsito	17
Fiscalização	Intensificar a fiscalização por desrespeito à faixa de pedestres ou de ciclovias	16
Educação e Formação	Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta	7
Educação e Formação	Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos	3
Saúde	Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar	1
Educação e Formação	Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)	1

Nota-se que, para cada uma das 18 ações constantes da minuta de Resolução do Contran, descrita anteriormente, anota-se o número de planos em que se verifica a correspondência.

Destaca-se o número de recorrências das ações relativas à integração do município ao SNT e à criação do corpo municipal de agentes de trânsito. Como mostrado na Tabela 4.10, 85 municípios estão integrados ao SNT e, portanto, contam com equipe de agentes de trânsito. Assim, conforme o critério adotado e descrito no item “c” da subseção 3.4.3, foi computada a correspondência dessas duas ações nesses municípios. Dos PMU dos outros cinco municípios analisados que não integram o SNT, quatro deles propõem a municipalização do trânsito e o único plano que não registra a correspondência com a PNT é o do município de Rio dos Cedros/SC. Isso explica o número expressivo de correspondências das ações relativas à integração do SNT e à criação do corpo municipal de agentes de trânsito.

Também merece destaque o número de correspondências das ações relativas à melhoria das calçadas e à implantação de ciclovias. Essas ações são propostas, respectivamente, em 84 e 82 PMU analisados. No extremo oposto, destacam-se a ação relativa à formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar e hospitalar a vítimas de acidentes de trânsito – verificada apenas no PMU de Mairiporã/SC – e a ação relativa à promoção de campanhas de uso de cadeirinha para crianças nos veículos – verificada apenas no PMU de Paranaguá/PR.

O número de correspondências das ações também foi analisado no contexto de cada eixo temático em que estão inseridas. Nas Tabela 4.23 a Tabela 4.27, são apresentadas as distribuições da amostra pesquisada em relação aos cinco eixos temáticos. Cada tabela é composta por linhas que representam o número de correspondências verificadas em cada PMU, com relação à quantidade de ações agrupadas em cada eixo temático. Adicionalmente, as tabelas indicam o número médio e o percentual médio de correspondências verificadas em cada eixo.

**Tabela 4.23 - Correspondência entre as ações propostas nos PMU analisados e as ações previstas na PNT, com relação ao eixo temático FISCALIZAÇÃO**

NÚMERO DE CORRESPONDÊNCIAS NO EIXO TEMÁTICO "FISCALIZAÇÃO"	NÚMERO DE PLANOS EM QUE A AÇÃO FOI CONTEMPLADA	%
0	56	62%
1	16	18%
2	12	13%
3	6	7%
<b>TOTAL</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>

Notas: Número médio de correspondências nesse eixo = 0,64  
 Percentual médio de correspondências nesse eixo = 21%

Como se observa na Tabela 4.23, predominam os planos sem nenhuma correspondência entre as ações relativas ao eixo temático “Fiscalização”. Em apenas seis PMU, verifica-se a correspondência nas três ações desse eixo. Na média, a amostra pesquisada registra 0,64 correspondências, o que representa um percentual médio de 21%.

**Tabela 4.24 - Correspondência entre as ações propostas nos PMU analisados e as ações previstas na PNT, com relação ao eixo temático INFRAESTRUTURA**

NÚMERO DE CORRESPONDÊNCIAS NO EIXO TEMÁTICO "INFRAESTRUTURA"	NÚMERO DE PLANOS EM QUE A AÇÃO FOI CONTEMPLADA	%
0	1	1%
1	5	6%
2	14	16%
3	22	24%
4	19	21%
5	21	23%
6	8	9%
<b>TOTAL</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>

Notas: Número médio de correspondências nesse eixo = 3,64  
 Percentual médio de correspondências nesse eixo = 61%

Com relação ao eixo temático “Infraestrutura”, nota-se na Tabela 4.24 a prevalência de planos com número de correspondências entre três e cinco. Apenas o PMU de Farroupilha/RS não

prevê nenhuma ação nesse eixo. Verifica-se também uma quantidade reduzida de planos que contempla as seis ações relativas a esse eixo. Na média, a amostra pesquisada registra 3,64 correspondências, o que representa um percentual médio de 61% de correspondências.

**Tabela 4.25 - Correspondência entre as ações propostas nos PMU analisados e as ações previstas na PNT, com relação ao eixo temático SAÚDE**

NÚMERO DE CORRESPONDÊNCIAS NO EIXO TEMÁTICO "SAÚDE"	NÚMERO DE PLANOS EM QUE A AÇÃO FOI CONTEMPLADA	%
0	89	99%
1	1	1%
<b>TOTAL</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>

Notas: Número médio de correspondências nesse eixo = 0,01  
 Percentual médio de correspondências nesse eixo = 1%

O eixo temático “Saúde” apresenta o menor número de correspondências entre todos, conforme mostrado na Tabela 4.25. Apenas o PMU de Mairiporã/SP contempla ação relativa à promoção de cursos de formação de profissionais de saúde voltados para o atendimento a vítimas de acidentes de trânsito. Na média, a amostra pesquisada registra 0,01 correspondências, o que representa um percentual médio de 1% de correspondências.

**Tabela 4.26 - Correspondência entre as ações propostas nos PMU analisados e as ações previstas na PNT, com relação ao eixo temático EDUCAÇÃO E FORMAÇÃO**

NÚMERO DE CORRESPONDÊNCIAS NO EIXO TEMÁTICO "EDUCAÇÃO E FORMAÇÃO"	NÚMERO DE PLANOS EM QUE A AÇÃO FOI CONTEMPLADA	%
0	41	46%
1	31	34%
2	13	14%
3	4	4%
4	1	1%
5	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>

Notas: Número médio de correspondências nesse eixo = 0,81  
 Percentual médio de correspondências nesse eixo = 16%

Na Tabela 4.26, é possível observar que, com relação ao eixo temático “Educação e Formação”, quase a totalidade dos PMU analisados (94%) apresenta número de correspondências entre zero e dois, sendo que 80% apresentam no máximo uma correspondência. O maior número de correspondências registrado foi quatro, no PMU de Paranaguá/PR. Na média, a amostra pesquisada registra 0,81 correspondências, o que representa um percentual médio de correspondências de 16%.

**Tabela 4.27 - Correspondência entre as ações propostas nos PMU analisados e as ações previstas na PNT, com relação ao eixo temático PROCEDIMENTOS E GESTÃO**

<b>NÚMERO DE CORRESPONDÊNCIAS NO EIXO TEMÁTICO "PROCEDIMENTOS E GESTÃO"</b>	<b>NÚMERO DE PLANOS EM QUE A AÇÃO FOI CONTEMPLADA</b>	<b>%</b>
<b>0</b>	1	1%
<b>1</b>	0	0%
<b>2</b>	72	80%
<b>3</b>	17	19%
<b>TOTAL</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>

Notas: Número médio de correspondências nesse eixo = 2,17  
 Percentual médio de correspondências nesse eixo = 72%

Por fim, pode-se observar na Tabela 4.27 que quase a totalidade dos PMU analisados (99%) apresenta duas ou três correspondências entre as ações inseridas no eixo temático “Procedimentos e Gestão”, sendo que 80% dos planos registram duas correspondências. Apenas o PMU de Rio dos Cedros/SC não prevê nenhuma ação nesse eixo. Isso implica dizer que o município não integra o SNT e não se propõe a integrar. Na média, a amostra pesquisada registra 2,17 correspondências, o que representa um percentual médio de correspondências de 72%.

Apresentada a distribuição da amostra pesquisada em relação ao número de correspondências entre as ações em relação a cada eixo temático, a Tabela 4.28 resume os percentuais de correspondências verificados nos cinco eixos.

**Tabela 4.28 - Percentuais médios de correspondência entre as ações propostas nos PMU analisados e as ações previstas na PNT, por eixo temático**

<b>EIXO TEMÁTICO</b>	<b>PERCENTUAIS MÉDIOS DE CORRESPONDÊNCIAS</b>
Fiscalização	21%
Infraestrutura	61%
Saúde	1%
Educação e Formação	16%
Procedimentos e Gestão	72%

Como se observa, os eixos temáticos que apresentam maior percentual médio de correspondência são, nessa ordem, “Procedimentos e Gestão” e “Infraestrutura”. Convém salientar que, conforme mostrado na Tabela 4.22, as quatro ações mais recorrentes estão inseridas nesses eixos temáticos – as duas mais recorrentes, relativas à integração do município ao SNT e à criação de corpo municipal de agentes de trânsito, inseridas no eixo “Procedimentos e Gestão”; e as outras duas, relativas à melhoria das calçadas e à implantação de ciclovias, no eixo “Infraestrutura”.

Destaca-se negativamente o eixo temático “Saúde”, conforme já mencionado, com o menor percentual de correspondências entre todos.

A Tabela 4.29 a seguir apresenta a distribuição da amostra pesquisada com relação ao percentual de correspondência verificado entre as ações propostas em cada PMU e as 18 ações previstas na PNT.

**Tabela 4.29 - Distribuição da amostra de PMU analisados em função do percentual de correspondências entre as ações propostas nos planos e as ações previstas na PNT**

<b>PERCENTUAL DE CORRESPONDÊNCIAS</b>	<b>NÚMERO DE MUNICÍPIOS</b>	<b>%</b>
ate 20%	4	4%
de 20% a 40%	41	46%
de 40% a 60%	32	36%
de 60% a 80%	13	14%
de 80% a 100%	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>

Nota: Percentual médio de correspondências = 40%

Nota-se que a maioria dos PMU analisados (96%) apresenta percentual médio de correspondências entre 20% e 80%. Desse montante, a maior parte registra percentuais entre 40% e 60%. O PMU de Brasília/DF apresenta o maior percentual de correspondências (78%), seguido pelos planos de Mogi das Cruzes/SP e Vilhena/RO, ambos com 72% de correspondências. No outro extremo, destacam-se negativamente os PMU de Farroupilha/RS (11%), seguido pelos planos de Rio dos Cedros/SC, Irati/PR e Timbó/SC, todos três com 17% de correspondências. O percentual médio de correspondências entre todos os PMU analisados é de 40%.

Além da análise da correspondência das ações propostas no plano com aquelas ações previstas na PNT, investigou-se a existência de outras ações voltadas para a segurança no trânsito enquadradas no rol de ações recomendadas pela literatura pesquisada. A Tabela 4.30 adiante apresenta as ações mais recorrentes nos planos analisados.

Destaca-se o número de recorrências das ações relativas à implantação de medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade. Mais da metade dos PMU analisados propõem a criação de zonas com limites de velocidade de 30 km/h e 40 km/h, sobretudo nas áreas centrais, utilização de dispositivos como faixa de pedestres elevada ou lombofaixas, *parklets*, entre outros. Nota-se, também, a prevalência de medidas relativas ao eixo temático “Infraestrutura” (75% das ações mais recorrentes).

**Tabela 4.30 - Relação das ações mais recorrentes nos PMU analisados, além daquelas previstas na PNT**

<b>EIXO TEMÁTICO</b>	<b>AÇÕES MAIS RECORRENTES NOS PMU ANALISADOS ENTRE AQUELAS RECOMENDADAS PELA LITERATURA PESQUISADA</b>	<b>NÚMERO DE PLANOS EM QUE A AÇÃO FOI CONTEMPLADA</b>
Infraestrutura	Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade	48
Educação e Formação	Promover campanhas de educação e segurança no trânsito	19
Procedimentos e Gestão	Identificar e tratar locais críticos de acidentes de trânsito	17
Infraestrutura	Readequar a hierarquização e a geometria das vias	15
Infraestrutura	Implantar binário	14
Infraestrutura	Implantar anel viário	10
Infraestrutura	Duplicar ou ampliar o número de faixas em avenidas e/ou rodovias	8
Infraestrutura	Implantar semáforos com foco para pedestres	8
Infraestrutura	Melhorar a iluminação de vias e calçadas	8
Infraestrutura	Implantar rotatórias	7
Infraestrutura	Implantar/melhorar/manter sinalização viária	7
Procedimentos e Gestão	Realizar auditorias de segurança viária	7
Infraestrutura	Implantar área de refúgio para pedestres durante a travessia	6
Infraestrutura	Implantar semáforos sonoros	5
Infraestrutura	Melhorar as condições do pavimento das vias	5
Procedimentos e Gestão	Implantar sistema de monitoramento e controle do trânsito	5

A Tabela 4.31 a seguir apresenta a distribuição da amostra pesquisada com relação ao número de outras ações no plano, além daquelas previstas na PNT.

**Tabela 4.31 - Distribuição da amostra de PMU analisados em função do número de outras ações propostas no plano e respaldadas pela literatura pesquisada, além daquelas previstas na PNT**

<b>NÚMERO DE OUTRAS AÇÕES PROPOSTAS (além das previstas na PNT)</b>	<b>NÚMERO DE MUNICÍPIOS</b>	<b>%</b>
<b>0</b>	9	10%
<b>1</b>	7	8%
<b>2</b>	15	17%
<b>3</b>	13	14%
<b>4</b>	17	19%
<b>5</b>	29	32%
<b>TOTAL</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>

Nota: Número médio de outras ações propostas = 3,21

Somadas essas outras ações ao número de ações correspondentes às previstas na PNT, obtém-se o número total de ações voltadas para a segurança no trânsito propostas no plano. A Tabela 4.32 mostra a distribuição dos PMU analisados em função do número total de ações propostas.

**Tabela 4.32 - Distribuição da amostra de PMU analisados em função do número total de ações propostas**

<b>NÚMERO TOTAL DE AÇÕES PROPOSTAS NO PLANO</b>	<b>NÚMERO DE MUNICÍPIOS</b>	<b>%</b>
<b>até 3</b>	2	2%
<b>de 4 a 7</b>	20	22%
<b>de 8 a 11</b>	28	31%
<b>de 12 a 15</b>	27	30%
<b>de 16 a 19</b>	13	14%
<b>TOTAL</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>

Nota: Número total médio de ações propostas = 10,49

Observa-se que 61% dos PMU analisados propõem entre 8 e 15 ações. O número total de ações propostas mais recorrente é 16, verificado em 10 planos. Destacam-se os PMU de Brasília/DF e Mogi das Cruzes/SP, com o total de 19 e 18 ações voltadas para a segurança no trânsito,

respectivamente. No outro extremo, os destaques negativos são os PMU de Timbó/SC e Farroupilha/RS, com 3 e 2 ações no total, respectivamente.

Outro aspecto analisado refere-se aos prazos e metas estabelecidos para a implantação das ações propostas. A Tabela 4.33 apresenta a distribuição da amostra pesquisada em função desse aspecto.

**Tabela 4.33 - Distribuição da amostra de PMU analisados em função do estabelecimento de prazos e/ou metas para implantação das ações propostas**

<b>ESTABELECE PRAZOS E/OU METAS PARA A IMPLANTAÇÃO DAS AÇÕES PROPOSTAS</b>	<b>NÚMERO DE MUNICÍPIOS</b>	<b>%</b>
<b>Sim</b>	51	57%
<b>Não</b>	39	43%
<b>TOTAL</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>

Nota-se que a maioria dos PMU analisados (57%) estabelece prazos para que as ações propostas nos planos sejam implantadas no município.

Encerrando a análise quanto aos aspectos materiais dos PMU, as Tabela 4.34 e Tabela 4.35 apresentam a distribuição da amostra pesquisada conforme outros dois aspectos: se o plano apresenta dados sobre acidentalidade no município e se o plano aborda a questão do atendimento a vítimas de trânsito.

**Tabela 4.34 - Distribuição da amostra de PMU analisados em função da existência de dados sobre acidentes de trânsito**

<b>APRESENTA DADOS SOBRE ACIDENTES DE TRÂNSITO NO MUNICÍPIO</b>	<b>NÚMERO DE MUNICÍPIOS</b>	<b>%</b>
<b>Sim</b>	22	24%
<b>Não</b>	68	76%
<b>TOTAL</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>

Nota-se que a maioria dos PMU analisados (76%) não apresenta dados relativos a ocorrência de acidentes de trânsito no município.

**Tabela 4.35 - Distribuição da amostra de PMU analisados em função da abordagem da questão do atendimento a vítimas de acidentes de trânsito**

<b>ABORDA A QUESTÃO DO ATENDIMENTO A VÍTIMAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO</b>	<b>NÚMERO DE MUNICÍPIOS</b>	<b>%</b>
<b>Sim</b>	6	7%
<b>Não</b>	84	93%
<b>TOTAL</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>

Como se observa, apenas 7% dos PMU analisados contempla a questão do atendimento a vítimas de acidentes de trânsito. Entre as propostas e medidas já implantadas, os planos desses seis municípios mencionam: implantação de corredores para veículos de emergência; sistema de comunicação integrado entre o órgão de trânsito e as unidades de socorro às vítimas de acidentes; intersectorialidade entre os órgãos de trânsito e de saúde; promoção de medidas para assegurar o pronto atendimento a vítimas de acidentes; mapeamento da cobertura de assistência de saúde pós-acidente; capacitação de agentes de saúde para atendimento a vítimas de acidentes; e investimento em equipamentos para atendimento de urgência.

#### **4.3.4. Aspectos analisados conjuntamente**

Resta, agora, apresentar os dados obtidos da análise de alguns aspectos em conjunto. Tal análise decorre da percepção de possíveis tendências identificadas nos dados individuais de cada aspecto.

A Tabela 4.36 apresenta a distribuição dos PMU apresentados no formato de plano propriamente dito quanto à aprovação por lei municipal, a partir da conjunção dos dados exibidos nas Tabela 4.12 a Tabela 4.15. Nota-se que mais da metade dos planos em questão não receberam a chancela do Poder Legislativo municipal.

**Tabela 4.36 - Distribuição da amostra de PMU apresentados em formato de plano propriamente dito em função da aprovação por lei municipal**

<b>APROVAÇÃO POR LEI MUNICIPAL</b>	<b>NÚMERO DE MUNICÍPIOS</b>	<b>%</b>
<b>Sim</b>	25	49%
<b>Não</b>	26	51%
<b>TOTAL</b>	<b>51</b>	<b>100%</b>

A Tabela 4.37 ilustra a distribuição dos PMU elaborados pelo poder público municipal, apresentados no formato de plano propriamente dito e no formato de lei ou decreto, em função do modo de abordagem da temática da segurança no trânsito, com base no cruzamento dos dados mostrados nas Tabela 4.13, Tabela 4.15 e Tabela 4.20.

**Tabela 4.37 - Distribuição da amostra de PMU elaborados pelo poder público municipal em função do formato de apresentação do plano e da abordagem dada ao tema Segurança no Trânsito**

<b>MODO DE ABORDAGEM DO TEMA "SEGURANÇA NO TRÂNSITO"</b>	<b>NÚMERO DE MUNICÍPIOS</b>			
	<b>PLANOS PROPRIAMENTE DITOS</b>		<b>PLANOS NO FORMATO DE LEI OU DECRETO</b>	
<b>Específica</b>	7	47%	1	3%
<b>Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário</b>	8	53%	19	49%
<b>Genérica, aplicável a qualquer município</b>	0	0%	13	33%
<b>Não aborda</b>	0	0%	6	15%
<b>SUBTOTAL</b>	<b>15</b>	<b>100%</b>	<b>39</b>	<b>100%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>54</b>		<b>100%</b>	

Como se observa, todos os planos propriamente ditos abordam o tema de forma específica ou genérica, com ações particulares no sistema viário. Não se registra nenhum plano com abordagem genérica, aplicável a qualquer município. Por outro lado, naqueles apresentados sob a forma de lei ou decreto, predominam os planos com abordagem genérica. Destaca-se, ainda, somente um plano com abordagem específica e seis planos que sequer abordam a segurança no trânsito.

A Tabela 4.38 a seguir mostra como os PMU elaborados por empresas de consultoria, todos apresentados no formato de plano propriamente dito, se distribuem em função do modo de abordagem da temática da segurança no trânsito, com base no cruzamento dos dados mostrados nas Tabela 4.13 e Tabela 4.20.

**Tabela 4.38 - Distribuição da amostra de PMU elaborados por empresas privadas de consultoria em função da abordagem dada ao tema Segurança no Trânsito**

<b>MODO DE ABORDAGEM DO TEMA "SEGURANÇA NO TRÂNSITO"</b>	<b>NÚMERO DE MUNICÍPIOS</b>	
<b>Específica</b>	9	25%
<b>Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário</b>	22	61%
<b>Genérica, aplicável a qualquer município</b>	3	8%
<b>Não aborda</b>	2	6%
<b>TOTAL</b>	<b>36</b>	<b>100%</b>

Nota-se a predominância de planos que abordam a segurança no trânsito de forma genérica, com ações particulares no sistema viário. Registra-se também número significativamente maior de planos com abordagem específica, se comparado àqueles com abordagem genérica, aplicável a qualquer município e àqueles que não abordam o tema.

Considerando agora o percentual de correspondência entre as ações propostas no PMU e as ações previstas na PNT, a distribuição dos PMU elaborados pelo poder público municipal, apresentados no formato de plano propriamente dito e no formato de lei ou decreto, é mostrada na Tabela 4.39 a seguir. Os dados foram extraídos do cruzamento dos resultados exibidos nas Tabela 4.13, Tabela 4.15 e Tabela 4.29.

**Tabela 4.39 - Distribuição da amostra de PMU elaborados pelo poder público municipal em função do formato de apresentação do plano e do percentual de correspondência entre as ações neles propostas e as ações previstas na PNT**

PERCENTUAL DE CORRESPONDÊNCIAS	NÚMERO DE MUNICÍPIOS			
	PLANOS PROPRIAMENTE DITOS		PLANOS NO FORMATO DE LEI OU DECRETO	
ate 20%	0	0%	4	10%
de 20% a 40%	3	20%	25	64%
de 40% a 60%	8	53%	6	15%
de 60% a 80%	4	27%	4	10%
de 80% a 100%	0	0%	0	0%
<b>SUBTOTAL</b>	<b>15</b>	<b>100%</b>	<b>39</b>	<b>100%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>54</b>		<b>100%</b>	

Como se observa, naqueles apresentados no formato de plano propriamente dito, predominam os planos com percentuais de correspondência entre 40% e 60%, com distribuições uniformes nas demais faixas, com exceção das faixas inferior e superior, em que não se registram nenhum plano com percentual menor que 20% e maior que 80%, respectivamente. Naqueles apresentados sob a forma de lei ou decreto, predominam os planos com percentual de correspondência entre 20% e 40%, também com distribuições uniformes nas demais faixas e sem registros na faixa entre 80% e 100%.

A Tabela 4.40 a seguir mostra como todos os PMU elaborados por empresas de consultoria no formato de plano propriamente dito se distribuem em função do percentual de correspondência entre as ações neles propostas e as ações previstas na PNT, com base no cruzamento dos dados mostrados nas Tabela 4.13 e Tabela 4.29.

Nota-se a predominância de planos com percentuais de correspondência entre 40% e 60%, seguidos daqueles na faixa entre 20% e 40% e, com a menor concentração, os PMU na faixa entre 60% e 80%. Não se registra nenhum plano com percentual menor que 20% e maior que 80%.

**Tabela 4.40 - Distribuição da amostra de PMU elaborados por empresas privadas de consultoria em função do percentual de correspondência entre as ações propostas nos planos e as ações previstas na PNT**

PERCENTUAL DE CORRESPONDÊNCIAS	NÚMERO DE MUNICÍPIOS	
ate 20%	0	0%
de 20% a 40%	13	36%
de 40% a 60%	18	50%
de 60% a 80%	5	14%
de 80% a 100%	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>36</b>	<b>100%</b>

Por fim, considerando o número total de ações propostas no PMU, a distribuição dos PMU elaborados pelo poder público municipal, apresentados no formato de plano propriamente dito e no formato de lei ou decreto, é mostrada na Tabela 4.41 a seguir. Os dados foram extraídos do cruzamento dos resultados exibidos nas Tabela 4.13, Tabela 4.15 e Tabela 4.32.

**Tabela 4.41 - Distribuição da amostra de PMU elaborados pelo poder público municipal em função do formato de apresentação do plano e do número total de ações neles propostas**

NÚMERO TOTAL DE AÇÕES PROPOSTAS NO PLANO	NÚMERO DE MUNICÍPIOS			
	PLANOS PROPRIAMENTE DITOS		PLANOS NO FORMATO DE LEI OU DECRETO	
até 3	0	0%	2	5%
de 4 a 7	0	0%	17	44%
de 8 a 11	3	20%	12	31%
de 12 a 15	8	53%	4	10%
de 16 a 19	4	27%	4	10%
<b>SUBTOTAL</b>	<b>15</b>	<b>100%</b>	<b>39</b>	<b>100%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>54</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	

Como se observa, nos planos propriamente ditos, há predominância daqueles com número total de ações propostas entre 12 e 15, seguidos das faixas entre 16 e 19 ações e, por fim, entre 8 e 11. Não se registram planos que propõem menos de 8 ações voltadas para a segurança no trânsito. Naqueles apresentados sob a forma de lei ou decreto, a predominância ocorre na faixa entre 4 e 7 ações, seguida da faixa entre 8 e 11 e, com menores ocorrências, das demais faixas.

Tomando, agora, os PMU elaborados por empresas de consultoria, todos apresentados no formato de plano propriamente dito, a distribuição em função do número total de ações propostas no PMU é mostrado na Tabela 4.42, com base no cruzamento dos dados mostrados nas Tabela 4.13 e Tabela 4.32.

**Tabela 4.42 - Distribuição da amostra de PMU elaborados por empresas privadas de consultoria em função do número total de ações neles propostas**

<b>NÚMERO TOTAL DE AÇÕES PROPOSTAS NO PLANO</b>	<b>NÚMERO DE MUNICÍPIOS</b>	
<b>até 3</b>	0	0%
<b>de 4 a 7</b>	3	8%
<b>de 8 a 11</b>	13	36%
<b>de 12 a 15</b>	15	42%
<b>de 16 a 19</b>	5	14%
<b>SUBTOTAL</b>	<b>36</b>	<b>100%</b>

Nota-se a predominância de planos com número total de ações propostas entre 12 e 15, seguidos daqueles na faixa entre 8 e 11 ações e, por fim, os situados entre 16 e 19 ações. A parcela de planos que propõem menos de 8 ações voltadas para a segurança no trânsito é inferior a 10%.

Considerando os planos elaborados antes de 2012, as Tabela 4.43 a Tabela 4.45 a seguir apresentam as respectivas distribuições em função do modo de abordagem da segurança no trânsito, do percentual de correspondência com as ações previstas na PNT e do número total de ações propostas no PMU, com base no cruzamento dos dados mostrados nas Tabela 4.14, Tabela 4.20, Tabela 4.29 e Tabela 4.32.

**Tabela 4.43 - Distribuição da amostra de PMU elaborados antes de 2012 em função do modo de abordagem da temática da segurança no trânsito**

<b>MODO DE ABORDAGEM DO TEMA "SEGURANÇA NO TRÂNSITO"</b>	<b>NÚMERO DE MUNICÍPIOS</b>	
<b>Específica</b>	<b>1</b>	<b>7%</b>
<b>Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário</b>	<b>9</b>	<b>64%</b>
<b>Genérica, aplicável a qualquer município</b>	<b>3</b>	<b>21%</b>
<b>Não aborda</b>	<b>1</b>	<b>7%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>14</b>	<b>100%</b>

Nota-se a predominância de planos que abordam a segurança no trânsito de modo genérico, com algumas ações no sistema viário. Registram-se apenas um plano cuja abordagem é específica e um plano que não aborda a temática.

**Tabela 4.44 - Distribuição da amostra de PMU elaborados antes de 2012 em função do percentual de correspondência entre as ações propostas no plano e as ações previstas na PNT**

<b>PERCENTUAL DE CORRESPONDÊNCIAS</b>	<b>NÚMERO DE MUNICÍPIOS</b>	
<b>ate 20%</b>	<b>1</b>	<b>7%</b>
<b>de 20% a 40%</b>	<b>7</b>	<b>50%</b>
<b>de 40% a 60%</b>	<b>5</b>	<b>36%</b>
<b>de 60% a 80%</b>	<b>1</b>	<b>7%</b>
<b>de 80% a 100%</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>14</b>	<b>100%</b>

Como se observa, predominam os planos com percentual de correspondência situado nas faixas entre 20% e 60%. Registram-se apenas um plano com percentual abaixo e um plano acima desse intervalo.

**Tabela 4.45 - Distribuição da amostra de PMU elaborados antes de 2012 em função do número total de ações neles propostas**

<b>NÚMERO TOTAL DE AÇÕES PROPOSTAS NO PLANO</b>	<b>NÚMERO DE MUNICÍPIOS</b>	
até 3	1	7%
de 4 a 7	1	7%
de 8 a 11	7	50%
de 12 a 15	4	29%
de 16 a 19	1	7%
<b>SUBTOTAL</b>	<b>14</b>	<b>100%</b>

Os dados revelam a prevalência de planos com número total de ações entre 8 e 15. Registram-se apenas dois planos com números abaixo e um plano com número acima desse intervalo.

As tabelas a seguir apresentam o resultado das análises conjuntas entre os aspectos formais da amostra pesquisada. Tomando, inicialmente, como referência o formato do plano, a Tabela 4.46 mostra a distribuição da amostra pesquisada em função da previsão de parte específica sobre segurança no trânsito, combinando-se os dados apresentados nas Tabela 4.15 e Tabela 4.16.

**Tabela 4.46 - Distribuição da amostra de PMU analisados em função do formato do plano e da previsão de parte específica sobre segurança no trânsito**

<b>CONTEMPLA CAPÍTULO OU SEÇÃO SOBRE SEGURANÇA NO TRÂNSITO</b>	<b>NÚMERO DE MUNICÍPIOS</b>			
	<b>PLANOS PROPRIAMENTE DITOS</b>		<b>PLANOS NO FORMATO DE LEI OU DECRETO</b>	
<b>Sim</b>	29	57%	5	13%
<b>Não</b>	22	43%	34	87%
<b>SUBTOTAL</b>	<b>51</b>	<b>100%</b>	<b>39</b>	<b>100%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>90</b>		<b>100%</b>	

Como se observa, nos planos propriamente ditos predominam aqueles que dedicam capítulo ou seção para tratar da segurança no trânsito. Em contraponto, a maioria dos planos apresentados na forma de lei ou decreto não prevê essa parte específica.

Ainda considerando como referência o formato do plano, a Tabela 4.47 mostra a distribuição da amostra pesquisada em função do número de páginas, decorrente do cruzamento dos dados apresentados nas Tabela 4.15 e Tabela 4.17.

**Tabela 4.47 - Distribuição da amostra de PMU analisados em função do formato do plano e do número total de páginas**

NÚMERO DE PÁGINAS	NÚMERO DE MUNICÍPIOS			
	PLANOS PROPRIAMENTE DITOS		PLANOS NO FORMATO DE LEI OU DECRETO	
<b>até 10</b>	1	2%	9	23%
<b>de 11 a 25</b>	1	2%	17	44%
<b>de 26 a 50</b>	7	14%	11	28%
<b>de 51 a 100</b>	12	24%	2	5%
<b>de 101 a 250</b>	21	41%	0	0%
<b>de 251 a 500</b>	7	14%	0	0%
<b>acima de 500</b>	2	4%	0	0%
<b>SUBTOTAL</b>	<b>51</b>	<b>100%</b>	<b>39</b>	<b>100%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>90</b>		<b>100%</b>	

Nos planos propriamente ditos, nota-se a predominância de documentos contendo entre 51 e 250 páginas (em média 162 páginas), enquanto que naqueles apresentados na forma de lei ou decreto, quase todos os documentos contêm menos de 50 páginas (em média 23 páginas).

Por fim, mantendo-se como referência o formato do plano, a Tabela 4.48 mostra a distribuição da amostra pesquisada em função da frequência com que a palavra “segurança” aparece no texto, com base na conjunção dos dados apresentados nas Tabela 4.15 e Tabela 4.19.

**Tabela 4.48 - Distribuição da amostra de PMU analisados em função do formato do plano e da frequência com que a palavra “segurança” aparece no texto**

NÚMERO DE VEZES EM QUE A PALAVRA "SEGURANÇA" APARECE NO PLANO	NÚMERO DE MUNICÍPIOS			
	PLANOS PROPRIAMENTE DITOS		PLANOS NO FORMATO DE LEI OU DECRETO	
até 5	5	10%	9	23%
de 6 a 10	7	14%	11	28%
de 11 a 20	5	10%	15	38%
de 21 a 50	19	37%	4	10%
de 51 a 100	11	22%	0	0%
acima de 100	4	8%	0	0%
<b>SUBTOTAL</b>	<b>51</b>	<b>100%</b>	<b>39</b>	<b>100%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>90</b>		<b>100%</b>	

Nos planos propriamente ditos, nota-se a predominância de documentos em que a palavra “segurança” aparece mais de 20 vezes, enquanto que naqueles apresentados na forma de lei ou decreto, em 90% dos documentos a palavra se repete 20 vezes ou menos.

As tabelas a seguir mostram as distribuições da amostra pesquisada em função de diversos aspectos, estratificadas em relação aos modos de abordagem da segurança no trânsito.

A Tabela 4.49 mostra como a amostra de PMU analisados se distribui em função do modo de abordagem da segurança no trânsito e da forma como o plano é apresentado, com base na combinação dos dados apresentados nas Tabela 4.15 e Tabela 4.20.

**Tabela 4.49 - Distribuição da amostra de PMU em função do modo de abordagem da segurança no trânsito e do formato do plano**

FORMATO DO PLANO	NÚMERO DE MUNICÍPIOS							
	ESPECÍFICA		GENÉRICA, COM AÇÕES PARTICULARES NO SISTEMA VIÁRIO		GENÉRICA, APLICÁVEL A QUALQUER MUNICÍPIO		NÃO ABORDA	
<b>Plano propriamente dito</b>	16	94%	30	61%	3	19%	2	25%
<b>Texto normativo (lei ou decreto)</b>	1	6%	19	39%	13	81%	6	75%
<b>SUBTOTAL</b>	<b>17</b>	<b>100%</b>	<b>49</b>	<b>100%</b>	<b>16</b>	<b>100%</b>	<b>8</b>	<b>100%</b>
<b>TOTAL</b>			<b>90</b>		<b>100%</b>			

Como se observa, nos planos de abordagem específica e de abordagem genérica, com ações particulares no sistema viário, predominam os planos propriamente ditos, de forma menos evidente nos últimos. Ao contrário, nos planos de abordagem genérica, aplicável a qualquer município, e naqueles que não abordam a temática da segurança no trânsito, a predominância é de planos apresentados na forma de lei ou decreto.

A Tabela 4.50 apresenta a distribuição da amostra pesquisada em função do modo de abordagem e da previsão de parte específica sobre segurança no trânsito, de acordo com o cruzamento dos dados mostrados nas Tabela 4.16 e Tabela 4.20.

**Tabela 4.50 - Distribuição da amostra de PMU em função do modo de abordagem da segurança no trânsito e da previsão de parte específica sobre esse tema no plano**

CONTEMPLA CAPÍTULO OU SEÇÃO SOBRE SEGURANÇA NO TRÂNSITO	NÚMERO DE MUNICÍPIOS							
	ESPECÍFICA		GENÉRICA, COM AÇÕES PARTICULARES NO SISTEMA VIÁRIO		GENÉRICA, APLICÁVEL A QUALQUER MUNICÍPIO		NÃO ABORDA	
<b>Sim</b>	14	82%	17	35%	3	19%	0	0%
<b>Não</b>	3	18%	32	65%	13	81%	8	100%
<b>SUBTOTAL</b>	<b>17</b>	<b>100%</b>	<b>49</b>	<b>100%</b>	<b>16</b>	<b>100%</b>	<b>8</b>	<b>100%</b>
<b>TOTAL</b>			<b>90</b>	<b>100%</b>				

Nota-se a predominância de planos que reservam capítulo ou seção próprio para o tema “Segurança no Trânsito” naqueles cuja abordagem é específica. Nos planos em que a abordagem é genérica, predominam os casos em que o tema é tratado transversalmente ao longo do texto. Por fim, com relação aos planos que não abordam o tema, evidentemente, nenhum deles dedica parte específica à segurança no trânsito.

A Tabela 4.51 mostra como os PMU analisados se distribuem em função do modo de abordagem da temática da segurança no trânsito e do número de páginas efetivas do documento, a partir da combinação dos dados constantes nas Tabela 4.17 e Tabela 4.20.

**Tabela 4.51 - Distribuição da amostra de PMU em função do modo de abordagem da segurança no trânsito e do número de páginas efetivas do documento**

NÚMERO DE PÁGINAS	NÚMERO DE MUNICÍPIOS							
	ESPECÍFICA		GENÉRICA, COM AÇÕES PARTICULARES NO SISTEMA VIÁRIO		GENÉRICA, APLICÁVEL A QUALQUER MUNICÍPIO		NÃO ABORDA	
<b>até 10</b>	0	0%	3	6%	3	19%	4	50%
<b>de 11 a 25</b>	0	0%	14	29%	3	19%	1	13%
<b>de 26 a 50</b>	1	6%	8	16%	8	50%	1	13%
<b>de 51 a 100</b>	4	24%	7	14%	1	6%	2	25%
<b>de 101 a 250</b>	6	35%	14	29%	1	6%	0	0%
<b>de 251 a 500</b>	5	29%	2	4%	0	0%	0	0%
<b>acima de 500</b>	1	6%	1	2%	0	0%	0	0%
<b>SUBTOTAL</b>	<b>17</b>	<b>100%</b>	<b>49</b>	<b>100%</b>	<b>16</b>	<b>100%</b>	<b>8</b>	<b>100%</b>
<b>TOTAL</b>			<b>90</b>		<b>100%</b>			

É possível observar que quase todos os planos de abordagem específica contêm mais de 50 páginas. Nos planos com abordagem genérica, com ações particulares no sistema viário, nota-se que pouco mais da metade apresenta 50 páginas ou menos e o restante contém entre 51 e 250 páginas. Nos demais modos de abordagem, predominam os planos com 50 páginas ou menos.

A Tabela 4.52 mostra como os PMU analisados se distribuem em função do modo de abordagem da segurança no trânsito e do número de vezes que a palavra “segurança” aparece no texto, a partir da combinação dos dados constantes nas Tabela 4.19 e Tabela 4.20.

Como se observa, na maioria dos planos de abordagem específica (88%), a palavra “segurança” aparece mais de 20 vezes; naqueles com abordagem genérica, com ações particulares no sistema viário, a distribuição é mais homogênea, com discreta prevalência para os planos cuja frequência da palavra em questão é de 11 a 50 repetições. Nos demais modos de abordagem, predominam os planos em que o termo “segurança” aparece 20 vezes ou menos.

**Tabela 4.52 - Distribuição da amostra de PMU em função do modo de abordagem da segurança no trânsito e da frequência em que a palavra “segurança” aparece no texto**

NÚMERO DE VEZES EM QUE A PALAVRA "SEGURANÇA" APARECE NO PLANO	NÚMERO DE MUNICÍPIOS							
	ESPECÍFICA		GENÉRICA, COM AÇÕES PARTICULARES NO SISTEMA VIÁRIO		GENÉRICA, APLICÁVEL A QUALQUER MUNICÍPIO		NÃO ABORDA	
até 5	0	0%	6	12%	4	25%	4	50%
de 6 a 10	1	6%	9	18%	5	31%	3	38%
de 11 a 20	1	6%	14	29%	4	25%	1	13%
de 21 a 50	10	59%	10	20%	3	19%	0	0%
de 51 a 100	4	24%	7	14%	0	0%	0	0%
acima de 100	1	6%	3	6%	0	0%	0	0%
<b>SUBTOTAL</b>	<b>17</b>	<b>100%</b>	<b>49</b>	<b>100%</b>	<b>16</b>	<b>100%</b>	<b>8</b>	<b>100%</b>
<b>TOTAL</b>			<b>90</b>		<b>100%</b>			

A Tabela 4.53 apresenta como os PMU analisados se distribuem em função do modo de abordagem da temática da segurança no trânsito e do estabelecimento de prazos e/ou metas para a implantação do plano, com base no cruzamento dos dados constantes nas Tabela 4.20 e Tabela 4.33.

**Tabela 4.53 - Distribuição da amostra de PMU em função do modo de abordagem da segurança no trânsito e do estabelecimento de metas/prazos para a implantação das ações propostas no plano**

ESTABELECE PRAZOS E/OU METAS PARA A IMPLANTAÇÃO DAS AÇÕES PROPOSTAS	NÚMERO DE MUNICÍPIOS							
	ESPECÍFICA		GENÉRICA, COM AÇÕES PARTICULARES NO SISTEMA VIÁRIO		GENÉRICA, APLICÁVEL A QUALQUER MUNICÍPIO		NÃO ABORDA	
Sim	17	100%	28	57%	5	31%	1	13%
Não	0	0%	21	43%	11	69%	7	88%
<b>SUBTOTAL</b>	<b>17</b>	<b>100%</b>	<b>49</b>	<b>100%</b>	<b>16</b>	<b>100%</b>	<b>8</b>	<b>100%</b>
<b>TOTAL</b>			<b>90</b>		<b>100%</b>			

Nota-se que todos os planos de abordagem específica estabelecem prazos para implantação das medidas propostas. Nos planos em que a abordagem é genérica, com ações particulares no sistema viário, ainda se nota a predominância de planos que fixam prazos, no entanto, ocorre em 57% dos casos. Naqueles de abordagem genérica, aplicável a qualquer município, e que não abordam o tem, a predominância é de planos que não mencionam nada a respeito de prazos.

A Tabela 4.54 apresenta como os PMU analisados se distribuem em função da existência no plano de dados relativos a ocorrência de acidentes de trânsito no município, segundo a combinação dos dados mostrados nas Tabela 4.20 e Tabela 4.34.

**Tabela 4.54 - Distribuição da amostra de PMU em função do modo de abordagem da segurança no trânsito e da existência de dados sobre acidentalidade no município**

APRESENTA DADOS SOBRE ACIDENTES DE TRÂNSITO NO MUNICÍPIO	NÚMERO DE MUNICÍPIOS							
	ESPECÍFICA		GENÉRICA, COM AÇÕES PARTICULARES NO SISTEMA VIÁRIO		GENÉRICA, APLICÁVEL A QUALQUER MUNICÍPIO		NÃO ABORDA	
<b>Sim</b>	15	88%	6	12%	1	6%	0	0%
<b>Não</b>	2	12%	43	88%	15	94%	8	100%
<b>SUBTOTAL</b>	<b>17</b>	<b>100%</b>	<b>49</b>	<b>100%</b>	<b>16</b>	<b>100%</b>	<b>8</b>	<b>100%</b>
<b>TOTAL</b>			<b>90</b>	<b>100%</b>				

É possível observar que 88% dos planos de abordagem específica apresentam dados sobre acidentalidade. Nos planos com abordagem genérica, esse percentual diminui para 12% naqueles com ações particulares no sistema viário e para 6% naqueles cujas ações propostas aplicam-se a qualquer município. Nos planos que não abordam a temática da segurança no trânsito, como era de se esperar, nenhum plano apresenta os referidos dados.

Resta, ainda, apresentar os dados da análise da amostra pesquisada quanto ao modo de abordagem da segurança no trânsito, em conjunto com o percentual de correspondência entre as ações propostas no plano e as previstas na PNT e, ainda, com o número total de ações propostas no plano.

A Tabela 4.55 mostra a distribuição dos PMU analisados em função do modo de abordagem e do percentual de correspondência, conforme a conjunção dos dados apresentados nas Tabela 4.20 e Tabela 4.29.

**Tabela 4.55 - Distribuição da amostra de PMU em função do modo de abordagem da segurança no trânsito e do percentual de correspondência entre as ações propostas no plano e as previstas na PNT**

PERCENTUAL DE CORRESPONDÊNCIAS	NÚMERO DE MUNICÍPIOS							
	ESPECÍFICA		GENÉRICA, COM AÇÕES PARTICULARES NO SISTEMA VIÁRIO		GENÉRICA, APLICÁVEL A QUALQUER MUNICÍPIO		NÃO ABORDA	
ate 20%	0	0%	1	2%	1	6%	2	25%
de 20% a 40%	2	12%	23	47%	10	63%	6	75%
de 40% a 60%	9	53%	19	39%	4	25%	0	0%
de 60% a 80%	6	35%	6	12%	1	6%	0	0%
de 80% a 100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
<b>SUBTOTAL</b>	<b>17</b>	<b>100%</b>	<b>49</b>	<b>100%</b>	<b>16</b>	<b>100%</b>	<b>8</b>	<b>100%</b>
<b>TOTAL</b>				<b>90</b>	<b>100%</b>			

Como se observa, a maioria dos planos de abordagem específica (88%) registra percentuais de correspondência entre 40% e 80%. Nos planos de abordagem genérica a predominância ocorre na faixa entre 20% e 60%. Já naqueles que não abordam o tema da segurança no trânsito, todos os planos consignam percentuais inferiores a 40%.

A Tabela 4.56 apresenta a distribuição da amostra pesquisada em função do modo de abordagem e do número total de ações propostas, a partir do cruzamento dos dados mostrados nas Tabela 4.20 e Tabela 4.32.

**Tabela 4.56 - Distribuição da amostra de PMU em função do modo de abordagem da segurança no trânsito e do número total de ações propostas no plano**

NÚMERO TOTAL DE AÇÕES PROPOSTAS NO PLANO	NÚMERO DE MUNICÍPIOS							
	ESPECÍFICA		GENÉRICA, COM AÇÕES PARTICULARES NO SISTEMA VIÁRIO		GENÉRICA, APLICÁVEL A QUALQUER MUNICÍPIO		NÃO ABORDA	
<b>até 3</b>	0	0%	0	0%	0	0%	2	25%
<b>de 4 a 7</b>	0	0%	7	14%	7	44%	6	75%
<b>de 8 a 11</b>	2	12%	21	43%	5	31%	0	0%
<b>de 12 a 15</b>	9	53%	15	31%	3	19%	0	0%
<b>de 16 a 19</b>	6	35%	6	12%	1	6%	0	0%
<b>SUBTOTAL</b>	<b>17</b>	<b>100%</b>	<b>49</b>	<b>100%</b>	<b>16</b>	<b>100%</b>	<b>8</b>	<b>100%</b>
<b>TOTAL</b>			<b>90</b>	<b>100%</b>				

Nota-se que a maioria dos planos de abordagem específica (88%) propõe entre 12 e 19 ações no total. Considerando os planos de abordagem genérica, naqueles com ações particulares no sistema viário, a predominância ocorre na faixa entre 8 e 15 ações; naqueles aplicáveis a qualquer município, na faixa entre 4 e 11 ações. Naqueles que não abordam o tema da segurança no trânsito, todos os planos propõem menos que 7 ações.

Finalmente, as Tabela 4.57 a Tabela 4.60 apresentam as distribuições da amostra de PMU elaborados pelos 36 municípios que registraram, em 2016, número de óbitos por 100 mil habitantes superior à média nacional nesse mesmo ano (18,5 mortes / 100 mil habitantes), em função do modo de abordagem da segurança no trânsito, do percentual de correspondência entre as ações propostas no plano e as previstas na PNT, do número total de ações propostas no plano e da existência no plano de dados sobre acidentalidade.

**Tabela 4.57 - Distribuição da amostra de PMU elaborados pelos municípios com número de óbitos por 100 mil habitantes maior que a média nacional, em função do modo de abordagem sobre segurança no trânsito**

<b>MODO DE ABORDAGEM DO TEMA "SEGURANÇA NO TRÂNSITO"</b>	<b>NÚMERO DE MUNICÍPIOS</b>	<b>%</b>
Específica	8	22%
Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário	18	50%
Genérica, aplicável a qualquer município	7	19%
Não aborda	3	8%
<b>TOTAL</b>	<b>36</b>	<b>100%</b>

Nota-se na Tabela 4.57 que apenas 22% da amostra abordam a segurança no trânsito de modo específico, prevalecendo os planos com abordagem genérica, com ações particulares no sistema viário.

**Tabela 4.58 - Distribuição da amostra de PMU elaborados pelos municípios com número de óbitos por 100 mil habitantes maior que a média nacional, em função do percentual de correspondência entre as ações propostas no plano e as ações previstas na PNT**

ate 20%	2	6%
de 20% a 40%	16	44%
de 40% a 60%	12	33%
de 60% a 80%	6	17%
de 80% a 100%	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>36</b>	<b>100%</b>

É possível observar na Tabela 4.58 a predominância de planos que consignam percentuais de correspondência entre 20% e 40%. Observa-se, ainda, que 17% dos planos apresentam percentual de correspondência superior a 60%.

Como se observa na Tabela 4.59 a seguir, predominam os planos que propõem entre 8 e 15 ações voltadas para a segurança no trânsito. Registra-se, ainda, que os mesmos 17% observados na Tabela 4.58 propõem entre 16 e 19 ações.

**Tabela 4.59 - Distribuição da amostra de PMU elaborados pelos municípios com número de óbitos por 100 mil habitantes maior que a média nacional, em função do número total de ações propostas no plano**

<b>NÚMERO TOTAL DE AÇÕES PROPOSTAS NO PLANO</b>	<b>NÚMERO DE MUNICÍPIOS</b>	<b>%</b>
até 3	1	3%
de 4 a 7	8	22%
de 8 a 11	11	31%
de 12 a 15	10	28%
de 16 a 19	6	17%
<b>TOTAL</b>	<b>36</b>	<b>100%</b>

Nota-se, finalmente, na Tabela 4.60 a predominância de planos que não apresentam dados relativos a acidentes de trânsito ocorridos no município. Apenas 25% da amostra contemplam esses dados.

**Tabela 4.60 - Distribuição da amostra de PMU elaborados pelos municípios com número de óbitos por 100 mil habitantes maior que a média nacional, em função da existência de dados sobre a acidentalidade no município**

<b>APRESENTA DADOS SOBRE ACIDENTES DE TRÂNSITO NO MUNICÍPIO</b>	<b>NÚMERO DE MUNICÍPIOS</b>	<b>%</b>
Sim	9	25%
Não	27	75%
<b>TOTAL</b>	<b>36</b>	<b>100%</b>

Não são apresentados dados acerca da combinação do aspecto relacionado à abordagem da questão do atendimento a vítimas de acidentes de trânsito com outros aspectos, devido ao pequeno número de PMU que registraram essa informação (apenas 6 dos 90 planos analisados). Essa amostra mostra-se insuficiente para estabelecer qualquer tendência ou correlação.

Apresentados os dados, passa-se no Capítulo a seguir à discussão das tendências e correlações observadas na amostra pesquisada.

## **5. DISCUSSÃO**

De posse dos dados decorrentes da pesquisa realizada, apresentados no Capítulo 4, procede-se à discussão dos resultados obtidos. Mais uma vez, convém ressaltar o caráter exploratório e descritivo da presente pesquisa, razão pela qual as considerações discorridas a seguir revestem-se basicamente de aspectos qualitativos. Busca-se, assim, apresentar tendências e apontar possíveis correlações entre as variáveis analisadas, com o propósito de revelar um panorama dos planos de mobilidade urbana sob a ótica da segurança no trânsito, instigando o desenvolvimento de pesquisas futuras mais aprofundadas sobre o tema, que possam validar as tendências e correlações apontadas.

### **5.1. AMOSTRA PESQUISADA**

Conforme mencionado na seção 4.1, adotou-se o termo “amostra” para denominar o subconjunto de 90 municípios a cujos planos de mobilidade urbana se obteve acesso, por meio dos procedimentos descritos na seção 3.2, do conjunto de 175 municípios que declararam ter elaborado o PMU. É importante esclarecer que a concepção do termo aqui empregado não se refere ao conceito estatístico de “amostra”, mas sim ao de “censo”, uma vez que as informações foram coletadas de todos os municípios a cujos planos foi possível obter acesso. A lista de 175 municípios serviu apenas de referencial para a pesquisa, norteando a busca pelos respectivos planos.

Convém frisar que essa é atualizada à medida que o Ministério das Cidades recebe novas informações. Até o dia 16 de março de 2017, data de corte considerada para a presente pesquisa, havia 175 municípios na lista.

Importa, ainda, salientar que, durante a busca pelos planos de mobilidade urbana desses 175 municípios, deparou-se com PMU de outros municípios que não estavam na lista do Ministério e que não foram considerados na pesquisa. É o caso de Bauru/SP, Caxias/MA, Corumbá/MS, Guarapari/ES, Jacareí/SP, Juiz de Fora/MG, Mauá/SP, Olímpia/SP, Rio Claro/SP e Rio de Janeiro/RJ.

Apresentadas essas considerações preliminares a respeito da amostra objeto da pesquisa, passa-se à discussão propriamente dita do resultado da busca pelos PMU.

A taxa de sucesso da referida busca foi de 51%. Nada obstante, a amostra encontrada contém número satisfatório de planos para análise, contemplando representantes de todas as faixas populacionais, de todas as regiões do País e de 17 unidades federativas. A quantidade e qualidade das informações obtidas a partir da análise da referida amostra permitiram traçar um panorama significativo dos planos de mobilidade urbana sob a ótica da segurança no trânsito.

Dos 90 PMU obtidos, 60 foram localizados na pesquisa inicial por meio da ferramenta *Google* ou pelo sítio eletrônico do município. Os outros 30 planos foram disponibilizados após solicitação pelo e-SIC ou por contato feito com os órgãos municipais responsáveis pela pasta.

Importa registrar que, em algumas conversas telefônicas com servidores municipais lotados nas pastas responsáveis pela questão da mobilidade urbana, ficou evidente o desconhecimento da existência do PMU ou de qual setor saberia prestar a informação. A percepção que se teve foi a de que o tema não é de domínio de todo o corpo de servidores desses municípios.

Além dos 90 PMU, outros três planos foram localizados, porém os arquivos disponibilizados estavam incompletos, pois faltavam as partes correspondentes às ações propostas. Assim, não se prestaram para análise. Os anexos e capítulos faltantes foram solicitados por meio do e-SIC, mas não se obteve retorno.

Em nove casos, constatou-se que, apesar de o município haver declarado ao Ministério das Cidades ter elaborado o PMU, esse plano não chegou a ser elaborado. É o caso dos seguintes municípios: Abadia de Goiás/GO, Currais Novos/RN, Ferraz de Vasconcelos/SP, Itaqui/RS, Ivaiporã/PR, Pilar do Sul/SP, Resende/RJ, Rondon do Pará/PA e Várzea Paulista/SP. Não se descarta a possibilidade de que, entre os 73 sobre os quais não se obteve informações a respeito do PMU, haja mais municípios nessa situação.

Em seis desses nove municípios, constatou-se a existência de lei municipal dispondo sobre o respectivo plano e as diretrizes para sua elaboração, mas esse texto legal não reúne os elementos necessários para se caracterizar como plano propriamente dito. Em um dos nove municípios, o Tribunal de Contas do respectivo estado suspendeu o processo de licitação que pretendia contratar empresa de consultoria para elaborar o plano. Por fim, chama à atenção a informação transmitida por servidor de um desses municípios, em conversa telefônica. Segundo foi informado, mesmo diante da inexistência de PMU, declararam ao Ministério das Cidades que

havam elaborado o plano, com receio de ficarem impedidos de receber recursos federais destinados à mobilidade urbana, conforme dispõe a Lei nº 12.587/2012.

Ressalta-se, finalmente, a dificuldade em se obter os planos de mobilidade junto aos sítios eletrônicos dos órgãos municipais. As configurações desses sítios variam de município para município e, em muitos casos, a disposição das informações não é clara nem objetiva, o que dificulta a busca. Ademais, como se observa na Tabela 4.1, apesar da obrigatoriedade de disponibilizar a informação no prazo de 20 dias, conforme dispõe a Lei nº 12.527/2011, não se obteve resposta a 73 solicitações feitas por meio do e-SIC dos municípios.

Como forma de facilitar pesquisas futuras sobre os planos de mobilidade urbana da amostra analisada, a lista com endereços eletrônicos de acesso aos PMU é mostrada no Apêndice B.

## **5.2. DADOS RELATIVOS À GESTÃO DO TRÂNSITO**

A apresentação dos dados relativos à frota de veículos registrados nos municípios e às respectivas taxas de motorização teve por objetivo compor o perfil individual de cada município pesquisado. Da análise superficial, não se observaram tendências ou correlações entre esses dados e os demais aspectos analisados.

Os dados relativos à mortalidade no trânsito, além de também compor o perfil individual dos municípios, serviram de referência para recorte daqueles que registraram, em 2016, número de óbitos por 100 mil habitantes superior à média nacional, que foi de 18,5 mortes naquele mesmo ano. A análise dessa amostra de municípios é discutida adiante, na subseção 5.3.3.

No que tange à disponibilidade de unidade de atendimento do Samu 192, os dados também são discutidos na subseção 5.3.3, associados àqueles relativos à abordagem das questões do atendimento de vítimas de acidentes de trânsito nos planos de mobilidade urbana.

Com relação à municipalização do trânsito, conforme observado na Tabela 4.10, nota-se o aumento do percentual de integração de municípios ao SNT à medida que o conjunto em relação ao qual se considera esse percentual é reduzido. No entanto, esse aumento não é uniforme.

Dos 5.570 municípios brasileiros, em apenas 28% o trânsito é municipalizado. Quando se considera o conjunto de 3.342 municípios obrigados a elaborar PMU, o percentual sobe para 34%. Esperava-se uma elevação mais significativa no percentual de integração ao SNT, posto que o principal critério que obriga a elaboração do plano é o de que a população do município seja superior a 20 mil habitantes. Quanto maior o porte do município, em tese, maior é a respectiva frota de veículos e, conseqüentemente, maiores os problemas relacionados com o trânsito (congestionamentos e acidentes). Além disso, maior é a receita do município, o que explicaria a maior necessidade de criação de órgão municipal de trânsito, em comparação com os municípios de menor porte. No entanto, o aumento no percentual foi de apenas 6%.

Quando se considera o subconjunto de 175 que declararam ter elaborado PMU (5% do conjunto de 3.342 municípios obrigados a ter o plano), é possível estabelecer a hipótese de que se trata de municípios preocupados com a questão da mobilidade urbana e/ou que dispõem de recursos, técnicos e/ou financeiros, para elaborar o respectivo PMU. Assim, considerando que o trânsito esteja inserido na temática da mobilidade urbana, é plausível a expectativa de que esses municípios sejam integrados ao SNT.

Corroborando com essa expectativa, o percentual de municipalização do trânsito salta de 34% para 83%, quando se considera, respectivamente, o conjunto de 3.342 municípios obrigados a elaborar PMU e o subconjunto de 175 que declararam tê-lo elaborado. Quando se consideram os 90 municípios pesquisados, o percentual é ainda maior (94%). Esses dados reforçam a relação apontada na subseção 2.3.3 entre trânsito e mobilidade urbana, sobretudo no tocante à gestão dessas questões no âmbito municipal.

### **5.3. DADOS DA ANÁLISE DOS PLANOS DE MOBILIDADE URBANA**

O tema da presente pesquisa é a análise dos planos de mobilidade urbana sob a ótica da segurança no trânsito. Entre os aspectos analisados, o de maior relevância refere-se ao conteúdo dos planos, destacando-se três quesitos: o modo de abordagem da segurança no trânsito; o número e o percentual de correspondência das ações propostas no plano com as ações previstas na PNT; e o número total de ações propostas no plano. Isso posto, a discussão entabulada na presente seção tem como referência os dados relativos aos aspectos materiais, buscando estabelecer – ou ao menos apontar – relações desses aspectos entre si e com os dados referentes aos aspectos institucionais e formais.

### **5.3.1. Aspectos institucionais**

No que tange à questão da instituição e/ou aprovação do PMU pelo Poder Legislativo municipal, convém fazer a distinção da análise realizada para os planos apresentados no formato de lei, daquela realizada para os planos apresentados em formato de plano propriamente dito. Nos primeiros, como a lei é o próprio plano, automaticamente se imprime a chancela legislativa, logo, não há que se questionar a legitimidade do plano ou validade das ações por ele propostas. Resta, portanto, avaliar qual o percentual de aprovação por lei municipal dos planos propriamente ditos.

Como se observa na Tabela 4.36, dos 51 PMU apresentados em formato de plano propriamente dito, 25 foram aprovados ou instituídos por lei municipal. No entanto, é importante frisar, em que pese a aparente falta de legitimidade desses outros 26 planos que não receberam a chancela do Poder Legislativo, que só é possível aferir a validade ou não das ações propostas com o decorrer do processo de implantação do plano, avaliando se essas medidas vão de fato ao encontro das reais necessidades do município. Como essa avaliação escapa do propósito da presente pesquisa, sugere-se que seja tratada em pesquisas futuras.

Com relação à autoria do plano, a pesquisa propôs-se a investigar se o PMU foi elaborado pelo próprio poder público municipal ou se por empresa privada e, a partir daí, tentar estabelecer relações com outros aspectos analisados. Conforme descrito na subseção 3.4.1, os pontos examinados são diferentes nos planos elaborados por cada tipo de autor.

No caso dos 54 PMU elaborados pelo corpo técnico municipal, foi avaliado o conteúdo desses planos sob a ótica da segurança no trânsito, considerando os três aspectos materiais destacados, a saber: o modo de abordagem da segurança no trânsito; o percentual de correspondência das ações propostas no plano com as ações previstas na PNT; e o número total de ações propostas no plano. Contudo, faz-se necessário analisar separadamente os 15 PMU apresentados em formato de plano propriamente dito, dos 39 apresentados sob a forma de lei ou decreto, e compará-los com aqueles elaborados por empresas de consultoria.

Quanto ao modo de abordagem, comparando os dados mostrados na Tabela 4.37, resultado da análise dos planos elaborados pelo poder público municipal, com os dados da Tabela 4.38, referentes aos planos elaborados por empresa de consultoria, é possível notar semelhança entre as distribuições da amostra de planos propriamente ditos e diferença – para pior – com relação

aos planos apresentados na forma de lei ou decreto. Isso indica que o modo como o plano aborda o tema segurança no trânsito independe do autor – se corpo técnico municipal ou se empresa de consultoria –, mas depende do formato em que o plano é apresentado.

Esse mesmo padrão se repete quando a análise é feita quanto ao percentual de correspondência das ações propostas no plano com as ações previstas na PNT e quanto ao número total de ações propostas no plano. Ao comparar os dados das Tabela 4.40 e Tabela 4.42, relativos aos planos elaborados por empresa de consultoria, com aqueles mostrados nas Tabela 4.39 e Tabela 4.41, referentes aos planos elaborados pelo poder público, respectivamente, nota-se, por um lado, a similaridade das distribuições entre os planos apresentados no formato de plano propriamente dito. Por outro lado, quando essas distribuições são comparadas àquelas relativas aos planos em forma de lei ou decreto, fica evidente a predominância de percentuais de correspondência e números totais de ações propostas em faixas menores.

Assim, não obstante a carência de recursos técnicos e financeiros por que passa boa parte dos municípios brasileiros, não se pode afirmar que os planos elaborados pelo corpo técnico do município, *a priori*, são de baixa qualidade somente em razão da autoria. Pelo que foi observado, sob a ótica da segurança no trânsito, a influência do formato de apresentação do plano sobre o conteúdo mostra-se mais evidente do que a influência exercida pela autoria. Tal tendência, conforme já foi mencionado no item “a” da subseção 3.4.2, pode ser explicada pelo fato de que o plano em forma de lei ou decreto se prende às regras para elaboração de leis, estabelecidas pela Lei Complementar nº 95, de 1998, o que pode comprometer o conteúdo, ao passo que aquele apresentado em forma de plano propriamente dito goza de mais liberdade na estrutura e na linguagem, tornando-se mais robusto e mais completo.

Os PMU de Campina Grande/PB, Paranaguá/PR, Porto Alegre/RS, Valinhos/SP, Aracaju/SE e Fortaleza/CE são bons exemplos de planos elaborados pelo corpo técnico municipal. Além de abordarem a temática da segurança no trânsito de modo específico, o número total de ações propostas em cada um desses planos é maior ou igual superior a 12, sendo que o percentual de correspondência com as ações previstas na PNT é superior a 67%.

Ainda no tocante à autoria do plano, convém tecer alguns comentários a respeito da existência ou não de “um mercado de venda de ‘planos’ por empresas de consultoria”, conforme paralelo estabelecido por Silva (2014), com relação ao processo de elaboração dos planos diretores.

Inicialmente, de acordo com os dados apresentados na Tabela 4.13, cabe frisar que 22 empresas de consultoria elaboraram os 36 planos de autoria do setor privado. Ou seja, em 14 municípios, o autor do PMU já havia elaborado o PMU de outro município.

Dois casos de reincidência de autoria chamaram a atenção durante a análise. Em um deles, uma só empresa foi responsável pela elaboração de oito planos de mobilidade urbana na amostra pesquisada, entre os quais todos os cinco PMU de municípios do estado do Espírito Santo. Como era previsto, a semelhança entre esses cinco planos é marcante. Apresentados no formato de plano propriamente dito, o que difere de um para o outro é apenas a parte introdutória, sobretudo a caracterização do município e das respectivas redes viária e de transportes. No que tange às ações propostas voltadas para a segurança no trânsito, cuja abordagem é genérica, com algumas ações específicas no sistema viário, os planos são praticamente idênticos. Essa similaridade pode ser confirmada pela comparação dos perfis individuais desses municípios, apresentados no Apêndice B.

No segundo caso, outra empresa elaborou o PMU de seis municípios pesquisados, quatro deles do estado de São Paulo. Diferentemente da outra situação, os planos não apresentam identidade entre si e os pontos comuns observados são positivos: planos em geral bem estruturados, dois deles – Mogi das Cruzes/SP e Manaus/AM – com abordagem específica do tema segurança no trânsito, percentuais de correspondência de 72% e 67% e número total de ações de 18 e 16, respectivamente.

Isso posto, não se pode descartar a existência de um mercado de PMU, nem de planos copiados ou “pré-formatados, que podem até ser implantados, mas que não necessariamente trazem em si determinações capazes de transformar a mobilidade”, conforme asseveram Rubim e Leitão (2013). Por outro lado, não se pode generalizar a afirmação de que toda empresa de consultoria vende um modelo padrão de PMU aos municípios. Cada caso deve ser avaliado pelo gestor municipal ao adquirir o produto. Aos estudiosos do tema, fica aqui mais uma sugestão de pesquisa futura.

Cabe salientar que a similaridade entre planos de mobilidade urbana também foi verificada naqueles elaborados pelo poder público e apresentados na forma de lei ou decreto. O formato e a estruturação das leis municipais que instituem os planos desses municípios guardam muita similaridade entre si. Consequentemente, a abordagem dada à segurança no trânsito é sempre

genérica nesses casos. No entanto, não se registrou nenhum caso de PMU de certo município conter o nome de outro município ou alguma informação incompatível com suas características. Ou seja, se houve cópia de um plano para outro, observou-se o cuidado de evitar erros crassos.

No que concerne ao ano de elaboração do PMU, observa-se que a maioria dos planos foi elaborada após a edição da Lei nº 12.587/2012, que obrigou a elaboração do PMU pelo município enquadrado em determinados critérios, principalmente aqueles com mais de 20 mil habitantes. Sobre essa predominância, não se pode afirmar se de fato os PMU foram elaborados em razão da imposição legal ou se já havia a intenção do gestor municipal em formular importante instrumento de planejamento urbano antes da Lei ser instituída. Com relação aos 14 municípios que se anteciparam à LMU – Fortaleza/CE dispõe do respectivo PMU desde 2002 –, infere-se que a questão da mobilidade urbana faz parte da agenda política municipal.

Analisando esses 14 PMU elaborados antes de 2012 quanto aos três principais aspectos relativos ao conteúdo dos planos, é possível observar nas Tabela 4.43 a Tabela 4.45 que a maioria aborda a temática da segurança no trânsito de modo genérico, com ações particulares no sistema viário, apresenta percentual de correspondência com as ações previstas na PNT entre 39% e 44% e propõe entre 10 e 13 ações voltadas para a segurança no trânsito.

De modo geral, no âmbito do recorte proposto na presente pesquisa e com base nas considerações feitas a respeito da elaboração dos planos na seção 3.4, não se pode dizer que os PMU anteriores à LMU são bem elaborados, posto que os atributos neles predominantes não são os mais favoráveis para a segurança no trânsito. Tal fenômeno pode ser explicado pelo fato de que, até então, não havia princípios, diretrizes, objetivos e elementos mínimos a serem observados na elaboração do plano. Com a edição da Lei, tais requisitos foram formalizados e passaram a servir de referência para a elaboração dos documentos pelo poder público municipal e por empresas de consultoria.

### **5.3.2. Aspectos formais**

Entre os aspectos formais selecionados para a análise, o de maior relevância é aquele relacionado ao formato do plano. Assim, esse quesito serviu de referência e foi analisado conjuntamente com os demais aspectos formais: previsão de parte específica sobre segurança

no trânsito, número de páginas do documento e frequência de repetições da palavra “segurança”.

Os dados apresentados nas Tabela 4.46 a Tabela 4.48 indicam, respectivamente, que os planos propriamente ditos tendem a reservar parte específica para tratar da segurança no trânsito, a ser mais extensos e a mencionar com maior frequência a palavra “segurança”. Por outro lado, os planos em forma de lei ou decreto, em razão das regras estabelecidas pela Lei Complementar nº 95, de 1998, que devem observar, tendem a ser mais curtos, a não prever capítulo ou seção próprio sobre segurança no trânsito e a citar menos o vocábulo “segurança”.

Convém ressaltar que as regras quanto à elaboração de leis não vedam que a norma contenha anexos ou apêndices. Aliás, diversos são os instrumentos legais, de qualquer esfera federativa, que contemplam tabelas, gráficos ou mapas na forma de anexos. Na amostra pesquisada, esse recurso foi amplamente empregado nos planos apresentados na forma de lei ou decreto, geralmente para apresentar mapas e tabelas dos sistemas viários. No entanto, mesmo considerando esses anexos como parte integrante do plano e computando-os no número total de páginas, esses documentos apresentaram-se mais curtos do que aqueles no formato de plano propriamente dito.

### **5.3.3. Aspectos materiais**

No que concerne ao conteúdo, conforme já mencionado anteriormente, foram destacados três aspectos de maior relevância e que melhor qualificam os planos sob a ótica da segurança no trânsito. O primeiro e mais importante, sobretudo por exprimir o resultado da análise qualitativa do plano como um todo e com relação às ações nele propostas, refere-se ao modo de abordagem da segurança no trânsito. Os outros dois, diretamente relacionados entre si, exprimem, de forma quantitativa, como essas ações se mostram presentes no plano: o percentual de correspondência das ações propostas no plano com as ações previstas na PNT e o número total de ações propostas no plano. Procede-se, assim, à discussão acerca da análise desses aspectos conjuntamente com os demais, apontando eventuais tendências e correlações.

Quanto ao modo de abordagem, conforme descrito na subseção 3.4.3, são estabelecidas quatro categorias, dispostas gradativamente em função da especificidade das ações propostas no plano. A partir dos resultados apresentados nas Tabela 4.49 a Tabela 4.56, oriundos da análise das

distribuições da amostra pesquisada em função do modo de abordagem, associado aos demais aspectos, a gradação entre as categorias fica mais evidente. Como se pode observar nas referidas tabelas, em todos os oito aspectos considerados nessa análise conjunta, a predominância dos atributos positivos de cada aspecto, ou seja, aqueles que mais favorecem a segurança no trânsito, ocorre nos planos com abordagem específica. À medida que a especificidade diminui nas ações propostas no plano, isto é, quando se consideram os planos com abordagem genérica, primeiramente aqueles com algumas ações particulares no sistema viário e, em seguida, aqueles aplicáveis a qualquer município, a recorrência desses atributos também diminui. Por fim, nos planos que não abordam a temática da segurança no trânsito, os atributos positivos praticamente não estão presentes. Esse é o padrão, que se repete em todos os aspectos, basicamente com essa mesma gradação.

Nos aspectos com apenas dois atributos – formato do plano (na forma de plano propriamente dito ou na forma de texto legal), previsão de parte específica sobre segurança no trânsito (sim ou não), estabelecimento de prazos para implantação das propostas (sim ou não), existência de dados sobre acidentalidade (sim ou não) –, esse padrão é ainda mais claro. Nada obstante, mesmo nos aspectos com mais atributos ou classes – número de páginas, frequência de repetição da palavra “segurança”, percentual de correspondência e número total de ações propostas –, a gradação pode ser observada ao se considerarem faixas ou intervalos de valores.

Assim, os planos que abordam a temática da segurança no trânsito de modo específico reúnem os melhores atributos de cada aspecto, ou seja, aqueles que favorecem a efetividade na implantação das ações propostas no plano e, conseqüentemente, tendem a reduzir os índices de acidentes de trânsito. Esse, portanto, é o modo de abordagem desejável para os PMU a serem elaborados.

Tomando, então, os 17 planos de abordagem específica, são apresentadas a seguir as tendências observadas com relação aos demais aspectos analisados.

Em primeiro lugar, 94% dos planos com abordagem específica são apresentados no formato de plano propriamente dito. Conforme já discutido nas subseções 5.3.1 e 5.3.2, o formato do plano guarda estreita relação com o conteúdo. A predominância observada reforça ainda mais essa correlação. De fato, constatam-se, nos planos com abordagem específica, textos mais robustos,

melhor estruturados, com mais liberdade na linguagem e no encadeamento dos dados e das propostas.

Considerando outros aspectos formais, notam-se as seguintes tendências: 82% desses PMU contemplam parte específica sobre “Segurança no Trânsito”, 94% deles possuem mais que 50 páginas, e em 88%, a palavra “segurança” se repete mais que 20 vezes. Assim, a reunião da predominância de todos esses aspectos formais nos planos com abordagem específica evidencia a preocupação e a atenção dispensada por esses municípios à temática da segurança no trânsito e, conseqüentemente, sinalizam a tendência de maior efetividade na implantação das ações propostas em relação a essa questão.

No tocante aos demais aspectos materiais, 88% dos planos com abordagem específica apresentam dados sobre a acidentalidade no município. Esse atributo confere maior respaldo e maior efetividade às ações propostas no plano, uma vez que revela a identificação prévia dos locais de maior ocorrência de acidentes de trânsito, que direcionaram as medidas a serem implantadas para reduzir o número de acidentes e/ou a gravidade das suas conseqüências – somente 24% dos 90 PMU analisados apresentam dados sobre acidentalidade.

Ainda com relação ao conteúdo, os dados revelam que 100% dos planos com abordagem específica estabelecem prazos e/ou metas para a implantação das ações propostas. A presença desse aspecto no plano também auxilia o gestor municipal na implantação das medidas, possibilitando maior efetividade nas ações.

Da análise conjunta dos três principais aspectos materiais, nota-se que 88% de todos os planos com abordagem específica registram percentual de correspondência entre as ações propostas no PMU e as previstas na PNT entre 40% e 80%. Esse dado revela que, das 18 ações recomendadas pelo Contran, ao menos sete estão contempladas em todos os planos com abordagem específica. Além disso, dos 10 PMU com maiores percentuais de correspondência, em seis planos a abordagem da segurança no trânsito é específica.

Com relação ao número total de ações propostas no plano, o quadro é semelhante. 88% dos planos com abordagem específica propõem entre 12 e 19 ações voltadas para a segurança no trânsito. Também nesse quesito, seis desses planos estão entre os 10 que propõem o maior número de ações.

Assim, esses dois últimos atributos presentes nos planos de abordagem específica indicam que a temática da segurança no trânsito está sendo contemplada não apenas de modo qualitativo, com ações específicas e pontuais, compatíveis com a realidade e as necessidades do município, mas também de modo quantitativo, com expressivo número de ações propostas, alinhadas com a PNT e com a literatura especializada.

Outro aspecto relevante abordado na presente pesquisa refere-se à taxa de mortalidade no trânsito. Considerando que, em 2016, morreram no Brasil 18,5 pessoas por 100 mil habitantes em decorrência do trânsito, foram selecionados os municípios que registraram índices superiores a essa média nacional, a fim de avaliar a situação em que se encontram os respectivos PMU, sob a ótica da segurança no trânsito.

Conforme se observa nas Tabela 4.57 a Tabela 4.60, cujos dados referem-se aos 36 municípios em que a violência no trânsito é mais grave, o panorama dos PMU desses municípios está aquém do que se considera necessário para reverter esse quadro. A maioria dos PMU aborda a segurança no trânsito de modo genérico, metade registra percentual de correspondência inferior a 40%, mais da metade (56%) propõem menos de 12 ações voltadas para a segurança no trânsito e apenas 25% apresenta dados sobre accidentalidade. Ou seja, considerando a necessidade de esses municípios reduzirem os números de mortes no trânsito, a probabilidade de que os planos de mobilidade urbana sejam o instrumento para se obter esse resultado é baixa.

No que concerne aos eixos temáticos em que se inserem as ações voltadas para a segurança no trânsito, os percentuais médios de correspondência registrados nos PMU, analisados com relação a cada eixo, revelam dados compatíveis com a distribuição desses eixos na lista de ações recomendadas pela literatura pesquisada, conforme se observa comparando as Tabela 2.8 e Tabela 4.28. No entanto, cabe ressaltar que, em razão dos critérios adotados para a análise (descritos no item “c” da subseção 3.4.3), nota-se uma discrepância com relação ao eixo “Procedimentos e Gestão”. Conforme mencionado, os municípios integrados ao SNT e que, portanto, já contam com equipe de agentes de trânsito, foram computados no cálculo do percentual de correspondências entre as ações propostas no plano e as previstas na PNT. Isso fez com que o número de recorrências assumisse valores significativamente mais altos.

A predominância de ações inseridas no eixo “Infraestrutura” se explica pelo fato de serem as medidas mais usualmente empregadas na gestão do trânsito. A implantação de medidas

moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade (por exemplo, zona 30, faixa de pedestres elevada, *parklets*, entre outras) encabeça a lista das ações 10 mais recorrentes nos planos, além daquelas previstas na PNT. Também fazem parte desse eixo as ações relativas à melhoria das calçadas e à implantação de ciclovias, presentes, respectivamente, em 84 e 82 PMU analisados. Como uma das diretrizes mais ressaltadas na Lei de Mobilidade Urbana é a questão da priorização dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados, quase todo PMU contempla essas duas ações.

Saliente-se, ainda, o baixo percentual médio de correspondências consignado no eixo “Educação e Formação”, evidenciando a antiga cultura de se gerir o trânsito apenas com engenharia e fiscalização, deixando as campanhas educativas e preventivas em segundo plano. Não obstante, a promoção de campanhas de educação e segurança no trânsito ocupa o segundo lugar na lista de ações mais recorrentes nos planos, além das previstas na PNT.

Quanto ao eixo “Saúde”, vale a pena ressaltar a pequena importância dedicada à etapa pós-acidente de trânsito nos municípios pesquisados. Apesar de os dados mostrados na Tabela 4.9 revelarem que 78% da amostra pesquisada dispõem de unidades de atendimento do Samu 192, as Tabelas 4.22, Tabela 4.23 e Tabela 4.25 indicam que somente um dos 90 PMU analisados propõe ação relativa à capacitação de profissionais de saúde em atendimento a vítimas de acidentes de trânsito. Conforme se observa na Tabela 4.28, o eixo temático “Saúde” é o que menos registra correspondências entre as ações propostas no plano e as previstas na PNT. Por fim, a Tabela 4.35 revela que apenas 7% dos planos analisados abordam a questão do atendimento pós-acidente.

O elevado número de mortos e, sobretudo, de feridos impõe que o trânsito seja tratado como questão de saúde pública. No entanto, os PMU analisados negligenciam esse quadro e praticamente nada propõem para melhorar o atendimento de vítimas de acidentes de trânsito.

Encerra-se o presente capítulo, em que são analisados e discutidos os dados relativos aos planos de mobilidade urbana. No capítulo seguinte, são apresentadas as conclusões acerca dessas análises e apontadas as correlações e tendências identificadas.

## 6. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

O presente capítulo contempla as principais conclusões decorrentes do desenvolvimento da pesquisa. Inicialmente, verifica-se o cumprimento dos objetivos propostos e apresentam-se as contribuições mais importantes proporcionadas pelo estudo. Em seguida, são destacados os pontos de maior relevância, bem como as dificuldades e as limitações da pesquisa. Por fim, apresentam-se sugestões e recomendações para o desenvolvimento de trabalhos futuros relacionados ao tema da dissertação.

### 6.1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

O objetivo principal da pesquisa inicialmente proposto foi analisar os planos de mobilidade urbana dos 175 municípios que declararam tê-los elaborado, sob a ótica da segurança no trânsito. Ante as dificuldades na obtenção dos documentos junto aos órgãos municipais responsáveis pelo tema, somente foram disponibilizados 90 PMU para análise. Nada obstante, essa amostra forneceu elementos suficientes e satisfatórios para o desenvolvimento da pesquisa e possibilitou traçar o panorama da situação dos planos de mobilidade urbana, com relação à segurança no trânsito.

A partir da análise dos PMU disponibilizados, foi possível elaborar o *Perfil Individual do Município sob a Ótica da Segurança no Trânsito*, relatório que condensa os dados de cada município relativos à gestão do trânsito e ao respectivo plano de mobilidade urbana. Ademais, o estudo aponta, de acordo com os aspectos analisados, quais atributos devem estar presentes no PMU, a fim de favorecer a efetivação das medidas voltadas para a segurança no trânsito.

De posse desses dados, gestores das políticas públicas de mobilidade urbana e de trânsito, tanto no âmbito do Ministério das Cidades (Semob e Denatran), quanto das prefeituras municipais, poderão conhecer melhor a realidade de alguns municípios brasileiros e, assim, reavaliar as diretrizes das referidas políticas, no sentido de promover o alinhamento de ambas. Além disso, os perfis individuais dos municípios pesquisados constituem-se valiosos instrumentos à disposição de técnicos e gestores públicos e de empresas e profissionais autônomos de consultoria, para subsidiar o desenvolvimento do planejamento urbano, principalmente na elaboração dos planos ainda não iniciados ou em andamento, bem como na avaliação dos planos já elaborados e, ainda, para auxiliar na adoção de medidas pela segurança no trânsito.

Isso posto, verificam-se atingidos os objetivos – geral e específicos – propostos no início do trabalho.

## **6.2. PRINCIPAIS CONCLUSÕES**

Como mencionado, o ponto central da pesquisa foi a análise do conteúdo dos planos de mobilidade urbana. Nesse contexto, o principal aspecto observado refere-se ao modo de abordagem da temática da segurança no trânsito. Da amostra de planos analisados, contrariando a percepção de técnicos do Ministério das Cidades, apenas 9% não abordam o tema. Com relação ao restante da amostra, predominam os planos com abordagem genérica e somente cerca de 20% apresentam PMU com abordagem específica.

No que concerne ao modo de abordagem, ficou evidenciado que aqueles que abordam a segurança no trânsito de modo específico, propondo ações pontuais e particulares à realidade e às necessidades do município, reúnem número maior de atributos capazes de favorecer o enfrentamento da violência no trânsito. Também ficou evidente que, à medida que a abordagem se torna mais genérica, a presença desses atributos diminui e, portanto, menor a tendência de que as ações propostas sejam efetivamente implantadas. Assim, é possível afirmar que, sob a ótica da segurança no trânsito, quanto mais específica a abordagem dada ao tema, mais bem elaborado pode ser considerado o plano.

Além da análise qualitativa a respeito do modo de abordagem do PMU, foi possível proceder a uma análise quantitativa das ações propostas nos planos. Em média, apenas 40% dessas ações apresentam correspondência com as ações previstas na PNT, sendo que a maioria dessas correspondências foi registrada nas ações relativas à infraestrutura do sistema viário. Essa mesma predominância foi verificada quando se consideram outras ações propostas nos planos, além daquelas previstas na PNT, mas que também encontram respaldo na literatura pesquisada. Com relação a esses aspectos, destaca-se o plano de Brasília/DF, registrando o maior número de ações propostas, seguido pelos planos de Mogi das Cruzes/SP e Vilhena/RO.

Os demais eixos temáticos foram menos abordados nos planos analisados. As ações relativas à fiscalização, gestão – ressalvadas as considerações apresentadas no Capítulo 5 acerca desse eixo, no tocante à integração do município ao SNT –, educação e saúde, nesta ordem decrescente, guardam distribuições compatíveis com aquelas verificadas na lista de ações

recomendadas pela literatura, conforme era esperado. No entanto, cabe ressaltar o número significativo de planos que propõem a promoção de campanhas de educação e segurança no trânsito, sinalizando a expectativa de valorização desse eixo no combate à violência no trânsito. Por outro lado, o eixo “Saúde” ainda recebe pouca importância e a abordagem das questões relativas ao pós-acidente foi o menos recorrente na amostra pesquisada. Nesse eixo, cabe destacar o plano de Mairiporã/SP: o único a propor duas ações relativas à saúde, especificamente ao atendimento a vítimas de acidente, uma delas correspondente àquela prevista na PNT.

Cabe, ainda, ressaltar o panorama verificado nos PMU elaborados pelos municípios com as maiores taxas de mortalidade no trânsito. Apesar da necessidade de medidas mais efetivas para reverter – ou ao menos atenuar – esse quadro, a abordagem dada à segurança no trânsito da maioria desses planos não se mostra suficiente para produzir significativos resultados.

Relacionando a forma ao conteúdo dos planos, ficou evidenciada a maior especificidade no modo de abordagem da segurança no trânsito e a maior quantidade de ações propostas nos planos apresentados no formato de plano propriamente dito, em relação àqueles apresentados em forma de lei ou decreto. Essa mesma superioridade foi verificada quanto aos demais aspectos formais. Os planos propriamente ditos tendem a apresentar maior número de páginas, a dedicar parte específica à temática da segurança no trânsito e a citar mais vezes a palavra “segurança”.

No que tange à autoria dos planos, não se constataram diferenças significativas entre os planos elaborados pelo poder público e por empresas privadas de consultoria, considerando aqui somente os planos propriamente ditos. Não foram encontradas evidências que permitam afirmar que os planos elaborados pelos órgãos municipais, *a priori*, são de baixa qualidade. Pelo contrário, destacam-se os PMU de Campina Grande/PB, Paranaguá/PR, Porto Alegre/RS, Valinhos/SP, Aracaju/SE e Fortaleza/CE, como bons exemplos de planos elaborados pelo corpo técnico do município.

Tampouco se pode fazer generalizações a respeito dos planos elaborados por empresas de consultoria, sobretudo no que se refere à replicação de planos de um município para outro. Assim como foi identificado o caso de uma mesma empresa ter elaborado PMU praticamente idênticos para cinco municípios diferentes do mesmo estado, verificou-se o caso de outra

empresa que elaborou PMU diferentes e específicos para outros cinco municípios, dos quais se destacam dois planos com relação aos atributos analisados: o de Mogi das Cruzes/SP e o de Manaus/AM.

Quanto ao ano de elaboração dos planos, observou-se que a maioria dos PMU analisados é posterior à LMU, como se imaginava. Embora não seja possível precisar que esses planos tenham sido elaborados em razão da imposição legal, há que se enaltecerem os municípios cujos planos são anteriores a 2012, mostrando a preocupação com a mobilidade urbana. Contudo, no âmbito do recorte proposto na pesquisa, registra-se que quase todos os planos abordam a segurança no trânsito de modo genérico e a maioria não contempla os atributos mais favoráveis para garantir a redução da violência no trânsito.

Ante essas considerações, pode-se afirmar que os planos que tendem a proporcionar maior efetividade na implantação das ações voltadas para a segurança no trânsito e que, portanto, podem ser considerados bem elaborados, são aqueles que contemplam os seguintes atributos:

- Abordam a temática da segurança no trânsito de modo específico, propondo ações pontuais e particulares à realidade e às necessidades do município;
- Propõem o maior número de ações que correspondam àquelas previstas na PNT e recomendadas pela literatura pesquisada;
- Apresentam dados sobre a ocorrência de acidentes de trânsito no município;
- Abordam a questão do atendimento a vítimas de acidentes de trânsito;
- Estabelecem prazos e/ou metas para a implantação das ações propostas;
- São apresentados no formato de plano propriamente dito;
- Contêm parte específica (capítulo ou seção) dedicada à temática da segurança no trânsito;
- São aprovados por lei municipal.

### 6.3. RECOMENDAÇÕES

Dado o caráter exploratório e descritivo do presente trabalho e as limitações inerentes ao método empregado, as tendências e correlações apontadas entre as variáveis e os aspectos analisados, no âmbito da segurança no trânsito, podem ser alvo de investigações mais aprofundadas. Assim, recomenda-se o desenvolvimento de estudos para validar essas hipóteses, por meio do uso de ferramentas estatísticas e outros modelos analíticos.

Outra recomendação importante é no sentido de avaliar a efetividade das ações propostas no PMU de cada município em particular, analisando mais profunda e detidamente a compatibilidade das medidas propostas com a realidade do trânsito local. Além disso, convém monitorar a implantação das ações – verificar se os prazos estabelecidos estão sendo cumpridos, se as metas propostas estão sendo alcançadas e se os resultados esperados estão sendo obtidos –, a fim de confirmar a efetividade do PMU, no tocante à segurança no trânsito.

Também se recomenda a formulação de um modelo para avaliar os PMU com base em indicadores, associados aos aspectos institucionais, formais e, sobretudo, materiais verificados nos planos. A ideia seria elaborar um *ranking* dos planos de mobilidade urbana, baseado no escore de cada plano, resultado da soma dos pontos atribuídos aos atributos presentes no PMU, conforme o efeito que esse atributo produz na efetividade da implantação das ações propostas no plano e, conseqüentemente, na melhoria da segurança no trânsito.

Por fim, sugere-se o desenvolvimento de pesquisa exploratória nos planos de mobilidade urbana no âmbito de outros temas, escolhidos entre os princípios em que se fundamenta a PNMU ou entre os elementos que devem ser contemplados nos planos, por exemplo:

- Desenvolvimento sustentável – analisar os PMU sob a ótica das questões ambientais;
- Gestão democrática – analisar a participação social no processo de elaboração do PMU;
- Avaliação – analisar se o PMU contempla ferramentas para avaliação, revisão e atualização periódicas;
- Acessibilidade – analisar os PMU sob a ótica da promoção da acessibilidade;

- Transporte de cargas – analisar o tratamento dado pelo PMU ao tráfego de veículos de transporte de mercadorias;
- Financiamento – analisar se o PMU prevê ou indica formas de financiar a implantação das medidas nele propostas;
- Política de estacionamento – analisar o tratamento dado pelo PMU acerca da política de estacionamento no município.

## REFERÊNCIAS

- Almeida, L. L. (2011) *Manual de perícias em acidentes de trânsito*. Millennium Editora, Campinas.
- Associação Nacional de Transportes Públicos, Instituto de Engenharia, e Conselho Estadual para Diminuição de Acidentes de Trânsito e Transportes. (2011) Proposta do Brasil para redução de acidentes e segurança viária - Década de Ação pela Segurança no Trânsito - 2011-2020 (Resolução ONU n° 2 , de 2009). *Revista dos Transportes Públicos - ANTP*, 33(2º quadrimestre), 85–118.
- Bavoso, N. C. (2014) *O Sistema Nacional de Trânsito e os municípios de pequeno porte*. Universidade Federal de Minas Gerais.
- Böhler-Baedeker, S., Kost, C., e Merforth, M. (2014) Planos de Mobilidade Urbana: Abordagens nacionais e práticas locais. *Transporte Urbano Sustentável - Documento Técnico #13*. Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ), Eschborn. Obtido de [http://transferproject.org/wp-content/uploads/2015/02/SUMP\\_portuguese.compressed.pdf](http://transferproject.org/wp-content/uploads/2015/02/SUMP_portuguese.compressed.pdf)
- Born, L. N. (2011) A política de mobilidade urbana e os planos diretores. *Os Planos Diretores Municipais pós-Estatuto da Cidade: balanço crítico e perspectivas* (1º ed, p. 155–171). Letra Capital - Observatório das Cidades, Rio de Janeiro. Obtido de [http://www.observatoriodasmetropoles.net/download/miolo\\_plano\\_diretor.pdf](http://www.observatoriodasmetropoles.net/download/miolo_plano_diretor.pdf)
- BRASIL. (1988) Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Obtido 13 de setembro de 2017, de [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicaocompilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm)
- BRASIL. (1997) Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Obtido 5 de junho de 2017, de [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm)
- BRASIL. (2001) Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Obtido 29 de maio de 2017, de [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/LEIS\\_2001/L10257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm)
- BRASIL. (2012) Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; [...] e dá outras providências. Obtido 29 de maio de 2017, de [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm)
- BRASIL. (2017a) Ministério das Cidades - Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana. Obtido 13 de setembro de 2017, de <http://www.cidades.gov.br/mobilidade-urbana>
- BRASIL. (2017b) Ministério das Cidades - Programas e Ações. Obtido 13 de setembro de 2017, de <http://www.cidades.gov.br/mobilidade-urbana/programas-e-acoes-semob>

- BRASIL. (2017c) Instrução Normativa nº 27, de 11 de julho de 2017 - Regulamenta o Pró-Transporte. *Diário Oficial da União*. Obtido 26 de setembro de 2017, de <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=12/07/2017&jornal=1&pagina=76&totalArquivos=104>
- Câmara dos Deputados. (2015) *O desafio da mobilidade urbana*. (1º ed). Câmara, Edições, Brasília. Obtido de <http://www2.camara.leg.br/documentos-e-pesquisa/publicacoes/edicoes/paginas-individuais-dos-livros/o-desafio-da-mobilidade-urbana>
- Campana, E. K. (2014) *A mobilidade urbana no Brasil à luz da Lei nº 12.587/2012*. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Obtido de <https://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/111894/000951803.pdf?sequence=1&locale-attribute=es>
- Campos, C. I., Feltrin, T. F., Silva Filho, N. G., e Raia Junior, A. A. (2013) O panorama do Brasil anterior à Década de Ação pela Segurança Viária 2011-2020. *XIX Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito*. Obtido de [http://files-server.antp.org.br/\\_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/09/16/121C645F-2179-4C53-B55F-E4E5A672D3B9.pdf](http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/09/16/121C645F-2179-4C53-B55F-E4E5A672D3B9.pdf)
- Carneiro, F. M., e Cortizo, G. L. (2015) *Os desafios da política pública de mobilidade urbana*. Brasília.
- City of London Corporation. (2015) City of London - Local Plan. City of London Corporation, London. Obtido de <https://www.cityoflondon.gov.uk/services/environment-and-planning/planning/planning-policy/local-plan/Documents/local-plan-2015.pdf>
- Confederação Nacional de Municípios. (2015) Planos Diretores para Municípios de pequeno porte - Limites e perspectivas para a aplicação de instrumentos do Estatuto da Cidade. CNM, Brasília. Obtido de [http://www.cnm.org.br/cms/biblioteca\\_antiga/Planos\\_Diretores\\_para\\_Municípios\\_de\\_pequeno\\_porte\\_\(2015\).pdf](http://www.cnm.org.br/cms/biblioteca_antiga/Planos_Diretores_para_Municípios_de_pequeno_porte_(2015).pdf)
- Confederação Nacional de Municípios. (2016) Mobilidade Urbana Municipal: A Gestão do trânsito e o Plano de Mobilidade.
- Confederação Nacional de Municípios. (2017) Confederação Nacional de Municípios - Institucional. *Atuação*. Obtido 2 de outubro de 2017, de <http://www.cnm.org.br/institucional/conhecaacnm#atuacao>
- Conselho Nacional de Trânsito. (2016) Minuta de Resolução - PNT. Brasília.
- Costa, I. A. (2016) *Indicadores para avaliação da sustentabilidade em projetos de mobilidade urbana*. Universidade de Brasília.
- Costa, M. S. (2008) *Um índice de mobilidade urbana sustentável*. [Tese de Doutorado]. Universidade de São Paulo. Obtido de [www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18144/tde.../Tese\\_MCOSTA.pdf](http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18144/tde.../Tese_MCOSTA.pdf)
- Costa, C. G. O. (2009) *Licitações nos transportes públicos de passageiros: uma abordagem baseada na mediação entre atores*. Universidade Federal de Pernambuco.

- Departamento Nacional de Trânsito. (2018a) *Municipalização do trânsito. Municipalização*. Obtido 28 de outubro de 2017, de <https://www.denatran.gov.br/municipalizacao>
- Departamento Nacional de Trânsito. (2018b) *Frota de veículos - 2018. Relatórios Estatísticos*. Obtido 18 de maio de 2018, de <https://www.denatran.gov.br/estatistica/635-frota-2018>
- Departamento Nacional de Trânsito. (2018c) *Frota de veículos - 2018. Relatórios Estatísticos*.
- Department for Transport. (2015) *Working Together to Build a Safer Road System: British Road Safety Statement. Department for Transport*. Open Government Licence, London. Obtido de [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/487949/british\\_road\\_safety\\_statement\\_web.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/487949/british_road_safety_statement_web.pdf)
- Diesel, L. E. (2013) *Ações preventivas de acidentes de trânsito*. (3<sup>o</sup> ed). UniSul Virtual, Palhoça.
- Elvik, R., Hoye, A., Vaa, T., e Sorensen, M. (2009) *The Handbook of Road Safety Measures*. (2<sup>o</sup> ed). Emerald, Bingley. Obtido de <https://www.amazon.co.uk/Handbook-Road-Safety-Measures-Second/dp/1848552505>
- Elvik, R., e Vaa, T. (2004) *The Handbook of Road Safety Measures*. Elsevier. Obtido de [http://www.masseguridadvial.eu/FILES/Road\\_Safety\\_Measures\\_EN.pdf](http://www.masseguridadvial.eu/FILES/Road_Safety_Measures_EN.pdf)
- Faria, E. D. O., e Braga, M. G. D. C. (1999) *Propostas para minimizar os riscos de acidentes de trânsito envolvendo crianças e adolescentes. Ciência & Saúde Coletiva*, 4(1), 95–107. doi:10.1590/S1413-81231999000100008
- Faria, L. R. (2008) *Municipalização do trânsito: análise da competência de gestão local da circulação prevista no Código de Trânsito Brasileiro, a partir da experiência de municípios mineiros*. Universidade Federal de Uberlândia.
- Farias, E. H., e Rached, G. (2017) *Interesse Público No Transporte Individual De Passageiros: Um Estudo Sobre O Caso Uber No Brasil. Revista de Direito da Cidade*, 9(3), 825–866. doi:10.12957/rdc.2017.26922
- Federal Highway Administration. (1992) *Safety Effectiveness of Highway Design Features, Volume II: Alignment* (No. FHWA-RD-91-045). Washington.
- Federal Roads Authority. (2005) *Via sicura - Federal Action Programme for Greater Road Safety*. Bern. Obtido de [https://www.bfu.ch/de/Documents/04\\_Forschung\\_und\\_Statistik/01\\_Forschung/Via\\_Sicura\\_für\\_Links/2005\\_FEDRO\\_060116\\_schlussbericht\\_ViaSicura\\_en.pdf](https://www.bfu.ch/de/Documents/04_Forschung_und_Statistik/01_Forschung/Via_Sicura_für_Links/2005_FEDRO_060116_schlussbericht_ViaSicura_en.pdf)
- Feriancic, G., Murachco, K., Feriancic, S., Matheus, R., e Martins, I. A. (2013) *Plano de mobilidade urbana - o novo instrumento de gestão pública. 19<sup>o</sup> Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito* (p. 1–9).
- Ferraz, A. C. P. “Coca”, Raia Junior, A. A., Bezerra, B. S., Bastos, J. T., e Silva, K. C. R. (2012) *Segurança viária*. Suprema Gráfica e Editora, São Carlos.
- Fitzpatrick, K., Balke, K., Harwood, D. W., e Anderson, I. B. (2000) *Accident mitigation guide*

*for congested rural two-lane highways*. Transportation Research Board, Washington.

- França, D. F., Oliveira, A. F. F., e Dourado, A. B. de F. (2017) Consistência dos planos de mobilidade no Brasil com relação a ações efetivas de prioridade ao transporte público. *XXXI Congresso Nacional de Pesquisa em Transporte*. Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes, Recife. Obtido de [http://146.164.5.73:30080/tempsite/anais/documentos/2017/Planejamento Territorial do Transporte/Transporte Público e Integração Modal/1\\_356\\_AC.pdf](http://146.164.5.73:30080/tempsite/anais/documentos/2017/Planejamento%20Territorial%20do%20Transporte/Transporte%20P%C3%BAblico%20e%20Integra%C3%A7%C3%A3o%20Modal/1_356_AC.pdf)
- Gold, P. A. (1995) *Segurança viária*. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina, Londrina.
- Gold, P. A. (1998) Aplicações de engenharia para reduzir acidentes. Banco Interamericano de Desenvolvimento. Obtido de [http://meusite.mackenzie.br/professor\\_cucci/Seguranca2.pdf](http://meusite.mackenzie.br/professor_cucci/Seguranca2.pdf)
- Gomide, A.Á., Carvalho, C. H. R., Pereira, R. H. M., Lima Neto, V. C., e Galindo, E. P. (2012) A nova lei de diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. *Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA*, 128, 1–18. Obtido de [http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/120106\\_comunicadoipea128.pdf](http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/120106_comunicadoipea128.pdf)
- Guimarães, G. S. (2012) *Comentários à Lei de Mobilidade Urbana - Lei nº 12.587/2012*. Fórum, Belo Horizonte.
- Haddon Jr., W. (1968) The changing approach to the epidemiology, prevention, and amelioration of trauma: the transition to approaches etiologically rather than descriptively based. *American Journal of Public Health*.
- Haddon Jr, W. (1999) The changing approach to the epidemiology, prevention, and amelioration of trauma: the transition to approaches etiologically rather than descriptively based. *Injury Prevention*, (5), 231–236. doi:10.2105/AJPH.58.8.1431
- Hauer, E. (1990) The engineering of safety and the safety of engineering. J. P. Rothe (Ed), *Challenging the old order: towards new directions in traffic safety theory* (p. 39–71). Transaction Publishers, New Jersey.
- Honorato, C. M. (2011) Trânsito Seguro : Direito Fundamental de Segunda Dimensão. *Revista dos Tribunais*, 911, 107–169.
- Howlett, M., Ramesh, M., e Perl, A. (2013) *Política pública: seus ciclos e subsistemas: uma abordagem integral*. (3º ed). Elsevier, Rio de Janeiro.
- Hoye, A. (2014) *Road safety program for Stockholm 2010-2020: Review and evaluation of goals, indicators and measures*. Oslo.
- Hughes, B. P., Anund, A., e Falkmer, T. (2015) System theory and safety models in Swedish, UK, Dutch and Australian road safety strategies. *Accident Analysis and Prevention*, 74, 271–278. doi:10.1016/j.aap.2014.07.017.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (1997) População residente por situação de domicílio (Dados históricos 1940-1996 - IBGE). *Dados históricos - População residente*

*por situação de domicílio.*

- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2017) Estimativa de População - 2017. *Estatísticas*. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas-novoportal/downloads-estatisticas.html>>, acessado em: 18.mai.2018.
- Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. (2015) *Estimativa dos Custos dos Acidentes de Trânsito no Brasil com Base na Atualização Simplificada das Pesquisas Anteriores do Ipea. Relatório de Pesquisa do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada*. Brasília. Disponível em: <[http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/7456/1/RP\\_Estimativa\\_2015.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/7456/1/RP_Estimativa_2015.pdf)>, acessado em: 27.mai.2018.
- Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, e Associação Nacional de Transportes Públicos. (2003) *Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas*. Brasília. Disponível em: <[http://files-server.antp.org.br/\\_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/04/27/2F53A25B-BC5F-4AA3-817E-ACF6E3F7AD0C.pdf](http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/04/27/2F53A25B-BC5F-4AA3-817E-ACF6E3F7AD0C.pdf)>, acessado em: 29.mai.2017.
- Itajubá, C. M. (2016) Lei Orgânica do Município de Itajubá - MG.
- Jacob, E. K. (2004) Classification and Categorization : A Difference that makes a Difference. *Library Trends*, 52(3), 515–540. doi:10.1007/s11406-014-9559-1. Disponível em: <<https://pdfs.semanticscholar.org/774e/ab27b22aa92dfaa9aeefafbe845058e85f58.pdf>>, acessado em: 27.mai.2018.
- Jales, C. M. (2016) Câmara Municipal de Jales - Projeto de Lei Nº 58\_2016 (Aprova Plano de Mobilidade Urbana).
- Jamroz, K., Michalski, L., e Gaca, S. (2006) Road safety programmes as an effective tool for developing system-based road safety policies. *Journal of Konbin*, (October 2015), 155–160. Disponível em: <[https://www.researchgate.net/profile/Kazimierz\\_Jamroz/publication/259000685\\_ROAD\\_SAFETY\\_PROGRAMMES\\_AS\\_AN\\_EFFECTIVE\\_TOOL\\_FOR\\_DEVELOPING\\_SYSTEM-BASED\\_ROAD\\_SAFETY\\_POLICIES/links/0deec529a8ff288d56000000.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Kazimierz_Jamroz/publication/259000685_ROAD_SAFETY_PROGRAMMES_AS_AN_EFFECTIVE_TOOL_FOR_DEVELOPING_SYSTEM-BASED_ROAD_SAFETY_POLICIES/links/0deec529a8ff288d56000000.pdf)>, acessado em: 22.out.2017.
- Lima Neto, V. C., e Galindo, E. P. (2013) Planos de mobilidade urbana: instrumento efetivo da política pública de mobilidade? *Paranoá - Cadernos de arquitetura e urbanismo*, 9, 19. doi:10.18830/issn.1679-0944.n9.2013.12291.
- Magagnin, R. C., e Silva, A. N. R. (2008) A percepção do especialista sobre o tema mobilidade urbana. *Transportes*, 16(1), 25–35. doi:<http://dx.doi.org/10.14295/transportes.v16i1.13>.
- Mânica, A. G. (2007) *Modelo de previsão de acidentes rodoviários envolvendo motocicletas*. Dissertação de Mestrado em Engenharia de Produção. Universidade Federal do Rio Grande do Sul.
- McAndrews, C. A. (2010) Road safety in the context of urban development in Sweden and California. *eScholarship*. University of California, Berkeley. doi:10.1068/a201285.

- Ministério da Saúde. (2014) Projeto Vida no Trânsito. *Portal da saúde - SUS*. Disponível em: <<http://portalsaude.saude.gov.br/index.php/o-ministerio/principal/leia-mais-o-ministerio/711-secretaria-svs/vigilancia-de-a-a-z/violencia-e-acidentes/11512-projeto-vida-no-transito>>, acessado em: 11.nov.2017.
- Ministério da Saúde. (2016) *Óbitos por Acidentes de Transporte - Brasil*. Disponível em: <<http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/tabcgi.exe?sim/cnv/ext10br.def>>, acessado em: 18.mai.2018.
- Ministério da Saúde. (2017) Serviço de Atendimento Móvel de Urgência - Samu 192. *Sala de Apoio à Gestão Estratégica*. Disponível em: <[http://sage.saude.gov.br/paineis/samu/lista\\_mun.php?output=html&ufs=&ibges=&cg=&tc=&re\\_giao=&rm=&qs=&ufcidade=Brasil&qt=5570municipios&pop=207660929&cor=005984&nonono=html&title=&codPainel=42](http://sage.saude.gov.br/paineis/samu/lista_mun.php?output=html&ufs=&ibges=&cg=&tc=&re_giao=&rm=&qs=&ufcidade=Brasil&qt=5570municipios&pop=207660929&cor=005984&nonono=html&title=&codPainel=42)>, acessado em: 18.mai.2018.
- Ministério das Cidades. (2004a) Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável. *Cadernos MCidades Mobilidade Urbana*. Ministério das Cidades, Brasília. Disponível em: <<http://www.capacidades.gov.br/media/doc/acervo/5a1566905bdf787cb0385521af19a938.pdf>>, acessado em: 27.set.2017.
- Ministério das Cidades. (2004b) Resolução nº 166, de 15 de setembro de 2004 - Aprova as diretrizes da Política Nacional de Trânsito. Conselho Nacional de Trânsito, Brasília. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/index.php/resolucoes>>, acessado em: 04.nov.2017.
- Ministério das Cidades. (2004c) Trânsito, questão de cidadania. Ministério das Cidades, Brasília.
- Ministério das Cidades. (2007) PlanMob - Caderno de referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. *Ministério das Cidades*. doi:10.1007/s13398-014-0173-7.2
- Ministério das Cidades. (2013) Política Nacional da Mobilidade Urbana - Cartilha da Lei nº 12.587/2012. Ministério das Cidades. Disponível em: <[http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha\\_lei\\_12587.pdf](http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha_lei_12587.pdf)>, acessado em: 06.out.2017.
- Ministério das Cidades. (2014) Resolução nº 514, de 18 de dezembro de 2014 - Dispõe sobre a Política Nacional de Trânsito, seus fins e aplicações. Conselho Nacional de Trânsito, Brasília. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao5142014.pdf>>, acessado em: 04.nov.2017.
- Ministério das Cidades. (2015a) Planmob - Caderno de Referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Ministério das Cidades, Brasília.
- Ministério das Cidades. (2015b) Agenda de Atividades - Oficinas para Elaboração de Planos de Mobilidade Urbana. *Capacidades*. Disponível em: <<http://www.capacidades.gov.br/evento/index/filtro/ocorrido/pesquisa/oficina/buscar/buscar>>, acessado em: 26.set.2017.

- Ministério das Cidades. (2015c) Programa 2048 - Manual para apresentação de propostas. Ministério das Cidades, Brasília.
- Ministério das Cidades. (2015d) Resolução nº 560, de 15 de outubro de 2015 - Dispõe sobre a integração dos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários municipais ao Sistema Nacional de Trânsito. Conselho Nacional de Trânsito, Brasília. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5602015.pdf>>, acessado em: 04.nov.2017.
- Ministério das Cidades. (2016a) Levantamento sobre a situação dos Planos de Mobilidade Urbana nos municípios. *Semob*. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/component/content/article?id=4398>>, acessado em: 16.mar.2017.
- Ministério das Cidades. (2016b) Programa de Formação em Gestão de Projetos Urbanos - Projetos em Mobilidade Urbana. Ministério das Cidades, Brasília.
- Miranda, H. F., Mancini, M. T., Azevedo Filho, M. A. N., Alves, V. F. B., e Rodrigues da Silva, A. N. (2009) Barreiras Para a Implantação De Planos De Mobilidade. *XXIII Anpet - Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes* (p. 12).
- Morais Neto, O. L., Silva, M. M. A., Lima, C. M., Malta, D. C., e Silva Jr., J. B. (2013) Projeto Vida no Trânsito: avaliação das ações em cinco capitais brasileiras, 2011-2012. *Epidemiologia e Serviços de Saúde*, 22(3), 373–382. doi:10.5123/S1679-49742013000300002.
- Motta, R. A., Silva, P. C. M., e Jacques, M. A. P. (2011) Análise de indicadores de segurança viária nos níveis local, estadual, nacional e internacional. *Revista dos Transportes Públicos - ANTP*, 33(2o. quadrimestre), 35–50.
- Nodari, C. T. (2003) *Método de avaliação da segurança potencial de segmentos rodoviários rurais de pista simples*. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/3675>>, acessado em: 15.nov.2017.
- Ogden, K. W. (1996) *Safer roads: a guide to road safety engineering*. Avebury Technical, Sidney.
- Oliveira, A. M. F. (2016) *ONU – Década de Ações para a Segurança no Trânsito 2011-2020*. Brasília. Disponível em: <[http://www2.camara.leg.br/a-camara/documentos-e-pesquisa/estudos-e-notas-tecnicas/areas-da-conle/tema14/2016-500\\_onu-decada-de-acoes-para-a-seguranca-no-transito-2011-2010-antonia-maria-de-fatima-oliveira](http://www2.camara.leg.br/a-camara/documentos-e-pesquisa/estudos-e-notas-tecnicas/areas-da-conle/tema14/2016-500_onu-decada-de-acoes-para-a-seguranca-no-transito-2011-2010-antonia-maria-de-fatima-oliveira)>, acessado em: 07.nov.2017.
- Oliveira Filho, M. F., e Vilani, R. M. (2017) Da imobilidade à mobilidade urbana: o papel dos veículos no planejamento das cidades. *Revista NUPEM*, 9(16), 38–53. Disponível em: <[arquivos.ambiente.sp.gov.br/cea/2011/12/Nazareno\\_Affonso.pdf%0A](http://arquivos.ambiente.sp.gov.br/cea/2011/12/Nazareno_Affonso.pdf%0A)>, acessado em 28.set.2017.
- Organização Mundial da Saúde. (2009) *Global status report on road safety. World Health Organization*. Genebra. doi:10.1136/ip.2009.023697.
- Organização Mundial da Saúde. (2015a) *Relatório Global sobre o estado da segurança viária*

2015. *World Health Organization*. Genebra. Disponível em: <[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_traffic/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/en/)>, acessado em: 11.nov.2017.
- Organização Mundial da Saúde. (2015b) *Country profiles*. Disponível em: <[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/Country\\_profiles\\_combined\\_GSRRS2015\\_2.pdf?ua=1](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Country_profiles_combined_GSRRS2015_2.pdf?ua=1)>, acessado em: 11.nov.2017.
- Organização Mundial da Saúde. (2017) *Save Lives - A Road Safety Technical Package*. Organização Mundial da Saúde, Genebra. Disponível em: <<http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/255199/1/9789241511704-eng.pdf>>, acessado em: 13.nov.2017.
- Organização Pan-Americana da Saúde. (2011) *Plano de Ação sobre Segurança Viária*. Washington.
- Organização Pan-Americana da Saúde. (2016) *Segurança no trânsito nas Américas*. (OPAS, Ed). Washington. Disponível em: <[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/Road\\_Safety\\_PAHO\\_Portuguese.pdf?ua=1](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Road_Safety_PAHO_Portuguese.pdf?ua=1)>, acessado em: 16.out.2017.
- Pavón, P. G. (1993) *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes*. (2º ed). BOSCH, Barcelona.
- Pereira, H. C., Souza, I. C., Taco, P. W. G., e Silva, P. C. M. (2014) Análise de polos geradores de viagens no Distrito Federal sob o ponto de vista da mobilidade. *Revista dos Transportes Públicos - ANTP*, 37(3º quadrimestre), 95–110.
- Pires, F. L. (2009) Deficiência e mobilidade: uma análise da legislação brasileira sobre gratuidade no transporte público. *Textos & Contextos*, 8(2), 391–408. Disponível em: <<http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/fass/article/view/6352/4651>>, acessado em: 20.set.2017.
- Pontes, T. F. (2010) *Avaliação da Mobilidade Urbana na Área Metropolitana de Brasília*. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo. Universidade de Brasília.
- Raia Junior, A. A., e Santos, L. (2005) *Acidente Zero: utopia ou realidade? XV Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito* (p. 1–10). Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP, Goiânia.
- Riger, C. A. (2017) *A educação da década de ação pela segurança no trânsito*. Universidade do Sul de Santa Catarina. Disponível em: <[https://www.riuni.unisul.br/bitstream/handle/12345/3018/A\\_EDUCAÇÃO\\_NA\\_DÉCADA\\_DE\\_AÇÃO\\_PELA\\_SEGURANÇA\\_NO\\_TRÂNSITO\\_ARTIGO\\_CHRISTIAN\\_ANDERSON\\_RIGER.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://www.riuni.unisul.br/bitstream/handle/12345/3018/A_EDUCAÇÃO_NA_DÉCADA_DE_AÇÃO_PELA_SEGURANÇA_NO_TRÂNSITO_ARTIGO_CHRISTIAN_ANDERSON_RIGER.pdf?sequence=1&isAllowed=y)>, acessado em: 22.out.2017.
- Rio do Sul, C. V. (2010) Resolução nº 597, de 13 de dezembro de 2010. Institui o Regimento Interno da Câmara de Vereadores de Rio do Sul - SC. Rio do Sul, SC.
- Rozestraten, R. J. A. (1988) *Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos*. Epu Edusp, São Paulo.

- Rubim, B., e Leitão, S. (2013) O Plano de Mobilidade Urbana e o futuro das cidades. *Estudos Avançados*, 27(79), 55–66. doi:10.1590/S0103-40142013000300005.
- Santos Junior, O. A., e Montandon, D. T. (2011) *Os Planos Diretores Municipais pós-Estatuto da Cidade: balanço crítico e perspectivas*. (1º ed). Letra Capital: Observatório das Metrôpoles: IPPUR/UFRJ, Rio de Janeiro.
- Scaringella, R. S. (2001) A Crise Da Mobilidade Urbana Em São Paulo. *São Paulo em Perspectiva*, 15, 55–59. doi:10.1590/S0102-88392001000100007.
- Schmidt, V. V. (2013) *Descentralização federativa e coordenação intergovernamental - um estudo sobre a integração dos municípios ao SNT*. Tese de Doutorado em Ciência Política. Universidade de São Paulo.
- Seguradora Líder - DPVAT. (2016) *Boletim Estatístico - Janeiro a Dezembro de 2016*. (Vol. 4). Disponível em: <<https://www.seguradoralider.com.br/Documents/boletim-estatistico/Boletim-Estatistico-Ano-06.pdf#zoom=80>>, acessado em: 29.mai.2018.
- Senado Federal. (2012) Explosão de motos e mortes. *Em discussão - Revista de audiências públicas do Senado Federal*, 54–55. Disponível em: <[http://www.senado.gov.br/NOTICIAS/JORNAL/EMDISCUSSAO/upload/201204-novembro/pdf/em discussão!\\_novembro\\_2012\\_internet.pdf](http://www.senado.gov.br/NOTICIAS/JORNAL/EMDISCUSSAO/upload/201204-novembro/pdf/em%20discuss%C3%A3o!_novembro_2012_internet.pdf)>, acessado em: 13.nov.2017.
- Silva, E. F. (2014) *Meio ambiente & mobilidade urbana*. (1º ed). Editora Senac São paulo, São Paulo.
- Silva, M. M. A., Moraes Neto, O. L., Lima, C. M., Malta, D. C., e Silva Jr., J. B. da. (2013) Projeto Vida no Trânsito - 2010 a 2012: uma contribuição para a Década de Ações para a Segurança no Trânsito 2011-2020 no Brasil. *Epidemiologia e Serviços de Saúde*, 22(3), 531–536. doi:10.5123/S1679-49742013000300019.
- Silva, C. O. da. (2011) Mobilidade e acessibilidade urbana e regional - o papel do transporte público na gestão municipal. *Políticas urbanas e regionais no Brasil*. Universidade de Brasília.
- Silva, R. D. A. (2013) A nova cidade brasileira? Oportunidades e desafios da Lei 12587\_2012 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. *19º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito* (p. 8). Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP, Brasília. Disponível em: <[http://files-server.antp.org.br/\\_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/10/07/048C0C84-8382-4FF6-B92B-9E8E0CDCA10D.pdf](http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/10/07/048C0C84-8382-4FF6-B92B-9E8E0CDCA10D.pdf)>, acessado em: 25.set.2017.
- Silva Jr., J. B., e Malta, D. C. (2013) Avaliação de políticas e ações voltadas a prevenção de acidentes de trânsito e violências no Brasil. *Epidemiologia e Serviços de Saúde*, 22(3), 371–372. doi:10.5123/S1679-49742013000300001.
- Simões, F. A. (2001) *Sistema de gestão da segurança no trânsito urbano*. Universidade de São Paulo. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18137/tde-09052016-112557/pt-br.php>>, acessado em: 04.nov.2017.
- Sobrinho, J. A. (2012) *Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro - Artigo por artigo*. (1º ed). Forense, Rio de Janeiro.

- Soni, G., e Kodali, R. (2011) A critical analysis of supply chain management content in empirical research. *Business Process Management Journal*, 17(2), 238–266. doi:10.1108/14637151111122338.
- Sudário, N. C. S., e Hernandez, I. R. S. O. (2014) Planos de Mobilidade Urbana, seus princípios e desafios: relatos da experiência de elaboração do Planmob no Município de São Sebastião do Paraíso - MG. *Cadernos da Fucamp*, 13(19), 1–17. Disponível em: <<http://www.fucamp.edu.br/editora/index.php/cadernos/article/view/358/311>>, acessado em: 25.set.2017.
- Tingvall, C., e Haworth, N. (1999) Vision Zero - An ethical approach to safety and mobility. *6th ITE International Conference Road Safety & Traffic Enforcement: Beyond 2000*. Chalmers University of Technology, Melbourne. Disponível em: <[https://www.researchgate.net/profile/Claes\\_Tingvall/publication/264873849\\_Vision\\_Zero\\_-\\_An\\_ethical\\_approach\\_to\\_safety\\_and\\_mobility/links/549922a80cf2eeefc30fa409/Vision-Zero-An-ethical-approach-to-safety-and-mobility.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Claes_Tingvall/publication/264873849_Vision_Zero_-_An_ethical_approach_to_safety_and_mobility/links/549922a80cf2eeefc30fa409/Vision-Zero-An-ethical-approach-to-safety-and-mobility.pdf)>, acessado em: 22.out.2017.
- Turner, S., Sandt, L., Toole, J., Benz, R., e Patten, R. (2006) Federal Highway Administration University Course on Bicycle and Pedestrian Transportation - A comprehensive approach: Engineering, Education, Encouragement, Enforcement, and Evaluation. *US Department of Transportation*, 24(July), 452. doi:FHWA-HRT-05-133.
- United Nations Road Safety Collaboration. (2011) Global plan for the Decade of Action for Road Safety 2011–2020. *Geneva: WHO*, 25. doi:10.1016/j.injury.2011.11.002.
- US Department of Transportation. (2015) *Critical reasons for crashes investigated in the National Motor Vehicle Crash Causation Survey. Traffic Safety Facts*. Washington.
- Varela, A. F. (2015) *Mobilidade urbana, transporte e Direito Constitucional No Brasil: uma abordagem crítica*. Dissertação de Mestrado em Direito. Universidade de Brasília.
- Vasconcelos, E. A. (1998) *O que é trânsito*. (3<sup>o</sup> ed). Brasiliense, São Paulo.
- Vias Seguras. (2013) Dez anos para reduzir pela metade o número de vítimas. Disponível em: <[http://www.vias-seguras.com/layout/set/print/os\\_acidentes/acidentes\\_com\\_motos/os\\_acidentes\\_de\\_motos\\_causas\\_e\\_remedios/dez\\_anos\\_para\\_reduzir\\_pela\\_metade\\_o\\_numero\\_de\\_vitimas](http://www.vias-seguras.com/layout/set/print/os_acidentes/acidentes_com_motos/os_acidentes_de_motos_causas_e_remedios/dez_anos_para_reduzir_pela_metade_o_numero_de_vitimas)>, acessado em: 5.nov.2017.

**APÊNDICE A – Lista dos 175 municípios que declararam ter elaborado PMU e respectivos órgãos de trânsito**

<b>MUNICÍPIO</b>	<b>UF</b>	<b>INTEGRA SNT</b>	<b>ÓRGÃO DE TRÂNSITO</b>
Abadia de Goiás	GO	Não	
Adamantina	SP	Sim	Departamento de Trânsito do Município de Adamantina
Agudos	SP	Sim	Departamento de Trânsito
Almirante Tamandaré	PR	Não	
Amparo	SP	Sim	Diretoria de Trânsito de Amparo
Anchieta	ES	Não	
Andradina	SP	Sim	Divisão Municipal de Trânsito (DMT)
Angatuba	SP	Sim	Setor Municipal de Trânsito de Angatuba (Semutran)
Apucarana	PR	Sim	Conselho Executivo de Trânsito (Cexetran)
Aracaju	SE	Sim	Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito
Araçoiaba da Serra	SP	Sim	Departamento Municipal de Trânsito (Demutran)
Aracruz	ES	Não	
Araguari	MG	Sim	Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes
Ariquemes	RO	Sim	Diretoria Municipal de Trânsito
Armação dos Búzios	RJ	Sim	Departamento Municipal de Segurança e Trânsito
Atibaia	SP	Sim	Secretaria de Transporte e Trânsito
Avaré	SP	Sim	Departamento Municipal de Trânsito (Demutran)
Bagé	RS	Sim	Secretaria Municipal de Transporte e Circulação
Bananeiras	PB	Não	
Bariri	SP	Sim	Departamento Municipal de Trânsito
Belo Horizonte	MG	Sim	Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte (BHTrans)
Bento Gonçalves	RS	Sim	Departamento Municipal de Trânsito
Bertioga	SP	Sim	Diretoria de Trânsito e Transporte (DTT)
Botucatu	SP	Sim	Departamento de Engenharia de Tráfego (DET)
Bragança	PA	Sim	Departamento Municipal de Trânsito (Demutran)
Brasília	DF	Sim	Departamento de Trânsito do Distrito Federal (Detran/DF)
Brumadinho	MG	Não	
Caçapava	SP	Sim	Secretaria de Defesa e Mobilidade Urbana
Caçapava do Sul	RS	Sim	Divisão de Trânsito
Cachoeiro de Itapemirim	ES	Sim	Secretaria Municipal de Segurança e Trânsito (Semdef)
Cambuí	MG	Não	
Campina Grande	PB	Sim	Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos
Campo Bonito	PR	Não	
Campo Grande	MS	Sim	Agência Municipal de Transporte e Trânsito (Agetran)

<b>MUNICÍPIO</b>	<b>UF</b>	<b>INTEGRA SNT</b>	<b>ÓRGÃO DE TRÂNSITO</b>
Capivari	SP	Sim	Coordenadoria Municipal de Trânsito
Caraguatatuba	SP	Sim	Secretaria Municipal de Trânsito
Casa Branca	SP	Sim	Departamento Municipal de Segurança e Trânsito (Semutran)
Catanduva	SP	Sim	Secretaria de Trânsito e Transportes Urbanos
Caxias	MA	Sim	Secretaria Municipal de Transportes (Strans)
Cerquillo	SP	Sim	Secretaria de Trânsito, Segurança e Defesa Civil
Chapecó	SC	Sim	Secretaria de Defesa do Cidadão
Colatina	ES	Sim	Secretaria Municipal de Transportes, Trânsito e Segurança Pública
Colorado	PR	Não	
Conchal	SP	Sim	Divisão de Trânsito
Concórdia	SC	Sim	Departamento de Trânsito
Contagem	MG	Sim	Autarquia Municipal de Trânsito e Transportes (Transcon)
Coronel Vivida	PR	Sim	Diretoria Municipal de Trânsito
Curitiba	PR	Sim	Secretaria Municipal de Trânsito (Setran)
Currais Novos	RN	Não	
Dona Francisca	RS	Sim	Divisão de Trânsito
Entre Rios	BA	Sim	Departamento Municipal de Trânsito
Farroupilha	RS	Sim	Secretaria Municipal de Obras Serviços Públicos e Trânsito
Fazenda Rio Grande	PR	Sim	Órgão Municipal de Trânsito (Faztrans)
Fernandópolis	SP	Sim	Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Postura Urbana
Ferraz de Vasconcelos	SP	Sim	Secretaria Municipal de Segurança e Mobilidade Urbana
Florestópolis	PR	Não	
Florianópolis	SC	Sim	Gerência do Sistema Viário
Flórida	PR	Não	
Fortaleza	CE	Sim	Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos e de Cidadania (AMC)
Franca	SP	Sim	Secretaria de Segurança e Cidadania
Franco da Rocha	SP	Sim	Diretoria Municipal de Trânsito
Gaspar	SC	Sim	Diretoria de Trânsito (Ditrans)
Governador Valadares	MG	Sim	Departamento de Transportes, Trânsito e Sistema Viário
Guará	SP	Sim	Divisão Municipal de Trânsito
Guarani das Missões	RS	Sim	Orgão Executivo Municipal de Trânsito
Guariba	SP	Sim	Departamento Municipal de Trânsito
Ibiá	MG	Não	
Ijuí	RS	Sim	Coordenadoria Municipal de Trânsito
Ipojuca	PE	Sim	Autarquia Municipal de Trânsito e Transportes do Ipojuca (Amtrans)

<b>MUNICÍPIO</b>	<b>UF</b>	<b>INTEGRA SNT</b>	<b>ÓRGÃO DE TRÂNSITO</b>
Irati	PR	Sim	Departamento de Trânsito de Irati (Iratran)
Itambé	PE	Não	
Itanhaém	SP	Sim	Secretaria de Trânsito e Segurança
Itaocara	RJ	Não	
Itapecerica	MG	Não	
Itapecerica da Serra	SP	Sim	Secretaria de Segurança Trânsito e Transportes
Itapira	SP	Sim	Departamento de Trânsito, Transportes e Posturas
Itaqui	RS	Sim	Divisão de Trânsito (Ditrans)
Ivaiporã	PR	Não	
Jaguapitã	PR	Não	
Jaguariúna	SP	Sim	Departamento Municipal de Trânsito e Transporte
Jales	SP	Sim	Divisão Municipal de Trânsito
Joinville	SC	Sim	Departamento de Trânsito de Joinville (Detrans)
Júlio de Castilhos	RS	Sim	Divisão de Trânsito
Lagoa Vermelha	RS	Sim	Departamento Municipal de Trânsito (DMT)
Laranjal Paulista	SP	Sim	Secretaria de Governo, Segurança e Trânsito, Divisão, Departamento Municipal de Trânsito (Demutran)
Lençóis Paulista	SP	Sim	Setor de Trânsito e Sistema Viário
Linhares	ES	Sim	Departamento Municipal de Trânsito
Macaé	RJ	Sim	Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (Semurb)
Mairiporã	SP	Sim	Coordenadoria de Segurança e Mobilidade Urbana
Manaus	AM	Sim	Instituto Municipal de engenharia e Fiscalização do Trânsito (Manastrans)
Maracaí	SP	Não	
Maracajá	SC	Não	
Maripá	PR	Não	
Marituba	PA	Não	
Matão	SP	Sim	Departamento de Trânsito
Mogi das Cruzes	SP	Sim	Secretaria Municipal de Transportes
Mogi Guaçu	SP	Sim	Secretaria Municipal de Obras e Viação
Mogi Mirim	SP	Sim	Secretaria de Mobilidade Urbana
Monte Alto	SP	Sim	Departamento Municipal de Trânsito (Demutran)
Montenegro	RS	Sim	Secretaria Municipal de Obras Públicas
Morro da Fumaça	SC	Não	
Mossoró	RN	Sim	Secretaria de Mobilidade Urbana (Semob)
Natal	RN	Sim	Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (Semob)
Osasco	SP	Sim	Departamento Municipal de Trânsito (Demutran)
Oswaldo Cruz	SP	Sim	Departamento Municipal de Trânsito (Demutran)
Paragominas	PA	Sim	Companhia Municipal de Trânsito
Paranaguá	PR	Sim	Departamento Municipal de Trânsito (Demutran)

<b>MUNICÍPIO</b>	<b>UF</b>	<b>INTEGRA SNT</b>	<b>ÓRGÃO DE TRÂNSITO</b>
Passo Fundo	RS	Sim	Departamento de Transporte e Trânsito
Paty do Alferes	RJ	Sim	Órgão Executivo de Trânsito
Paulo Ramos	MA	Sim	Departamento Municipal de Trânsito (DMT)
Petrolina	PE	Sim	Empresa Petrolinense de Trânsito e Transporte Coletivo
Pilar do Sul	SP	Sim	Departamento Municipal de Trânsito (Detranps)
Pindamonhangaba	SP	Sim	Departamento Municipal de Trânsito
Piracicaba	SP	Sim	Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes (Semuttran)
Pirajuí	SP	Sim	Seção de Trânsito
Porto Alegre	RS	Sim	Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC)
Presidente Prudente	SP	Sim	Secretaria Municipal de Assuntos Viários e Cooperação em Segurança Pública (Semav)
Registro	SP	Sim	Divisão Técnica de Trânsito e Transporte
Resende	RJ	Sim	Secretaria Municipal do desenvolvimento Urbano, Infraestrutura e Segurança
Ribeirão Preto	SP	Sim	Empresa de Trânsito e Transporte Urbano de Ribeirão Preto S/A (Transerp)
Rio Branco	AC	Sim	Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte (RBTrans)
Rio das Ostras	RJ	Sim	Secretaria Municipal de Segurança Pública (Sesep)
Rio do Sul	SC	Sim	Departamento de Trânsito e Urbanismo (Deturs)
Rio dos Cedros	SC	Não	
Rio Grande	RS	Sim	Secretaria Municipal da Segurança, dos Transportes e do Trânsito
Rio Grande da Serra	SP	Não	
Rondon do Pará	PA	Sim	Departamento Municipal de Trânsito (Demutran)
Salto de Pirapora	SP	Sim	Divisão do Sistema Viário Municipal
Santa Inês	MA	Sim	Departamento Municipal de Trânsito
Santa Isabel	SP	Sim	Diretoria de Trânsito
Santa Maria	RS	Sim	Coordenadoria de Trânsito e Mobilidade Urbana
Santa Rita do Passa Quatro	SP	Sim	Seção de Trânsito
Santa Rosa	RS	Sim	Secretaria Municipal de Habitação e Mobilidade Urbana
Santa Rosa de Viterbo	SP	Sim	Divisão Municipal de Trânsito (Dimutran)
Santo Augusto	RS	Sim	Secretaria Municipal de Obras, Viação, Urbanização e Trânsito
São Caetano do Sul	SP	Sim	Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (Semob)
São João del Rei	MG	Sim	Diretoria de Trânsito
São Joaquim de Bicas	MG	Não	
São José do Belmonte	PE	Não	
São José do Rio Preto	SP	Sim	Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Segurança
São José do Vale do Rio Preto	RJ	Não	
São José dos Campos	SP	Sim	Secretaria de Transportes

<b>MUNICÍPIO</b>	<b>UF</b>	<b>INTEGRA SNT</b>	<b>ÓRGÃO DE TRÂNSITO</b>
São Luiz Gonzaga	RS	Sim	Departamento de Trânsito
São Manuel	SP	Sim	Diretoria de Segurança Pública e Trânsito
São Paulo	SP	Sim	Departamento de Operação do Sistema Viário (DSV/SP)
Sapezal	MT	Sim	Departamento Municipal de Trânsito de Sapezal (DMTS)
Sapiranga	RS	Sim	Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito
Serra Talhada	PE	Sim	Superintendência de Trânsito e Transporte (STTrans)
Serrana	SP	Sim	Divisão Municipal de Trânsito (Dimutrans)
Sertãozinho	SP	Sim	Departamento Municipal de Trânsito
Sete Lagoas	MG	Sim	Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana
Sorocaba	SP	Sim	Empresa de Desenvolvimento Urbano e Social de Sorocaba (Urbes - Trânsito e Transportes)
Tambaú	SP	Sim	Departamento Municipal de Trânsito
Taquarituba	SP	Sim	Comissão Municipal de Trânsito (Comutran)
Taubaté	SP	Sim	Departamento de Trânsito
Teresina	PI	Sim	Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito (STrans)
Teutônia	RS	Sim	Divisão Municipal de Trânsito
Tietê	SP	Sim	Secretaria de Trânsito, Segurança e Defesa Civil
Timbó	SC	Sim	Departamento Municipal de Trânsito (Demutran)
Tremembé	SP	Sim	Coordenadoria Técnica Municipal de Trânsito
Três Forquilhas	RS	Sim	Divisão de Trânsito
Três Passos	RS	Sim	Divisão de Trânsito e Circulação
Tupã	SP	Sim	Secretaria Municipal de Segurança e Trânsito
Tupaciguara	MG	Não	
Uberlândia	MG	Sim	Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes
União da Vitória	PR	Sim	Diretoria Municipal de Trânsito
Uruguaiana	RS	Sim	Secretaria Municipal de Segurança e Trânsito (Setran)
Valinhos	SP	Sim	Secretaria de Transportes e Trânsito
Vargem Grande Paulista	SP	Sim	Coordenadoria Técnica de Trânsito e Sistema Viário
Várzea Paulista	SP	Sim	Secretaria de Trânsito
Venâncio Aires	RS	Sim	Departamento de Trânsito e Fiscalização , Secretaria de Transportes, Obras e Viação
Vera Cruz	RS	Sim	Unidade Municipal de Trânsito
Viamão	RS	Sim	Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito
Vilhena	RO	Sim	Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito (Semtran)
Vitória	ES	Sim	Secretaria Municipal de Transporte, Trânsito e Infraestrutura Urbana (Setran)

## APÊNDICE B – Links dos PMU analisados

MUNICÍPIO	UF	LINK DO PMU
Agudos	SP	<a href="https://www.academia.edu/12468026/Plano_de_Mobilidade_da_Cidade_de_Agudos">https://www.academia.edu/12468026/Plano_de_Mobilidade_da_Cidade_de_Agudos</a>
Almirante Tamandaré	PR	<a href="https://leismunicipais.com.br/a1/pr/a/almirante-tamandare/lei-complementar/2015/4/39/lei-complementar-n-39-2015-cria-o-plano-municipal-de-mobilidade-urbana-e-da-outras-providencias?q=mobilidade">https://leismunicipais.com.br/a1/pr/a/almirante-tamandare/lei-complementar/2015/4/39/lei-complementar-n-39-2015-cria-o-plano-municipal-de-mobilidade-urbana-e-da-outras-providencias?q=mobilidade</a>
Amparo	SP	<a href="http://www.amparo.sp.gov.br/2011/transparencia/hipossuficiencia/01%20-%20Plano%20Municipal%20de%20Acessibilidade/(Amparo)%20RT03%20Propostas.pdf">http://www.amparo.sp.gov.br/2011/transparencia/hipossuficiencia/01%20-%20Plano%20Municipal%20de%20Acessibilidade/(Amparo)%20RT03%20Propostas.pdf</a>
Anchieta	ES	<a href="https://sedurb.es.gov.br/planos-de-mobilidade-urbana">https://sedurb.es.gov.br/planos-de-mobilidade-urbana</a>
Andradina	SP	<a href="http://www.andradina.sp.gov.br/publicos/38_diagn+%C2%A6stico_e_prognostico_pmmu.pdf">http://www.andradina.sp.gov.br/publicos/38_diagn+%C2%A6stico_e_prognostico_pmmu.pdf</a>
Angatuba	SP	<a href="http://www.angatuba.sp.gov.br/">http://www.angatuba.sp.gov.br/</a>
Apucarana	PR	<a href="http://www.apucarana.pr.gov.br/site/wp-content/uploads/pdf/planmob.pdf">http://www.apucarana.pr.gov.br/site/wp-content/uploads/pdf/planmob.pdf</a>
Aracaju	SE	<a href="http://www.smttaju.com.br/mobilidade-urbana/PLANO-DIRETOR-DE-MOBILIDADE.pdf">http://www.smttaju.com.br/mobilidade-urbana/PLANO-DIRETOR-DE-MOBILIDADE.pdf</a>
Araçoiaba da Serra	SP	<a href="http://aracoiaba.sp.gov.br/wp-content/uploads/2016/leis/Lei%20Complentar%20242-15-Plano%20de%20Mobilidade.pdf">http://aracoiaba.sp.gov.br/wp-content/uploads/2016/leis/Lei%20Complentar%20242-15-Plano%20de%20Mobilidade.pdf</a>
Aracruz	ES	<a href="https://sedurb.es.gov.br/planos-de-mobilidade-urbana">https://sedurb.es.gov.br/planos-de-mobilidade-urbana</a>
Araguari	MG	<a href="https://leismunicipais.com.br/a1/mg/a/araguari/lei-ordinaria/2016/580/5793/lei-ordinaria-n-5793-2016-regulamenta-a-politica-municipal-de-mobilidade-urbana-do-municipio-de-araguari-mg-e-da-outras-providencias?q=5793">https://leismunicipais.com.br/a1/mg/a/araguari/lei-ordinaria/2016/580/5793/lei-ordinaria-n-5793-2016-regulamenta-a-politica-municipal-de-mobilidade-urbana-do-municipio-de-araguari-mg-e-da-outras-providencias?q=5793</a>
Armação dos Búzios	RJ	<a href="http://mobilidadeurbana.buzios.rj.gov.br/noticia/lei-n-1090---instituicao-do-plano-de-mobilidade-urbana-de-armacao-dos-buzios">http://mobilidadeurbana.buzios.rj.gov.br/noticia/lei-n-1090---instituicao-do-plano-de-mobilidade-urbana-de-armacao-dos-buzios</a>
Belo Horizonte	MG	<a href="http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/pls/portal/!PORTAL.wwpob_page.show?_docname=9604263.PDF">http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/pls/portal/!PORTAL.wwpob_page.show?_docname=9604263.PDF</a>
Bento Gonçalves	RS	<a href="http://www.bentogoncalves.rs.gov.br/downloads/Smurb/plano-mobilidade/Caderno-Previo-PlanMob-BG.pdf">http://www.bentogoncalves.rs.gov.br/downloads/Smurb/plano-mobilidade/Caderno-Previo-PlanMob-BG.pdf</a>
Botucatu	SP	<a href="https://leismunicipais.com.br/plano-municipal-de-mobilidade-urbana-botucatu-sp">https://leismunicipais.com.br/plano-municipal-de-mobilidade-urbana-botucatu-sp</a>
Brasília	DF	<a href="http://editais.st.df.gov.br/pdtu/tecnico/relatorio_tecnico_8.pdf">http://editais.st.df.gov.br/pdtu/tecnico/relatorio_tecnico_8.pdf</a>
Cachoeiro de Itapemirim	ES	<a href="https://sedurb.es.gov.br/planos-de-mobilidade-urbana">https://sedurb.es.gov.br/planos-de-mobilidade-urbana</a>
Campina Grande	PB	Capítulos em arquivos separados
Chapecó	SC	<a href="https://www.leismunicipais.com.br/SC/CHAPECO/ANEXO-LEI-6847-2016-CHAPECO-SC.zip">https://www.leismunicipais.com.br/SC/CHAPECO/ANEXO-LEI-6847-2016-CHAPECO-SC.zip</a>
Colatina	ES	<a href="https://sedurb.es.gov.br/planos-de-mobilidade-urbana">https://sedurb.es.gov.br/planos-de-mobilidade-urbana</a>
Conchal	SP	<a href="http://www.conchal.sp.gov.br/source/orgaos/planejamento/arquivos2016/lc_n431_2016.pdf">http://www.conchal.sp.gov.br/source/orgaos/planejamento/arquivos2016/lc_n431_2016.pdf</a>
Coronel Vivida	PR	<a href="http://www.camaracoronelvivida.pr.gov.br/extranet/arquivos/projeto/lei_2177_1334090150023.pdf">http://www.camaracoronelvivida.pr.gov.br/extranet/arquivos/projeto/lei_2177_1334090150023.pdf</a>
Curitiba	PR	<a href="http://www.ippuc.org.br/">http://www.ippuc.org.br/</a>
Dona Francisca	RS	<a href="http://www.donafrancisca.rs.gov.br/arquivos/sumula-diagnostico---plamob-urb--df-509.doc">http://www.donafrancisca.rs.gov.br/arquivos/sumula-diagnostico---plamob-urb--df-509.doc</a>
Farroupilha	RS	<a href="http://farroupilha.rs.gov.br/wp-content/uploads/2017/11/plano-mobilidade.pdf">http://farroupilha.rs.gov.br/wp-content/uploads/2017/11/plano-mobilidade.pdf</a>
Fazenda Rio Grande	PR	<a href="https://leismunicipais.com.br/pdf/Lei-complementar-112-2015-Fazenda-rio-grande-PR-consolidada-[16-12-2016].pdf">https://leismunicipais.com.br/pdf/Lei-complementar-112-2015-Fazenda-rio-grande-PR-consolidada-[16-12-2016].pdf</a>
Fernandópolis	SP	<a href="https://leismunicipais.com.br/plano-municipal-de-mobilidade-urbana-fernandopolis-sp">https://leismunicipais.com.br/plano-municipal-de-mobilidade-urbana-fernandopolis-sp</a>
Fortaleza	CE	<a href="http://fortaleza2040.fortaleza.ce.gov.br/site/assets/files/publications/fortaleza2040_plano_de_mobilidade_urbana_17-08-2015.pdf">http://fortaleza2040.fortaleza.ce.gov.br/site/assets/files/publications/fortaleza2040_plano_de_mobilidade_urbana_17-08-2015.pdf</a>
Gaspar	SC	<a href="https://leismunicipais.com.br/plano-municipal-de-mobilidade-urbana-gaspar-sc">https://leismunicipais.com.br/plano-municipal-de-mobilidade-urbana-gaspar-sc</a>
Governador Valadares	MG	<a href="http://transparencia.valadares.mg.gov.br/abrir_arquivo.aspx/Lei_Complementar_172_2014?cdLocal=5&amp;arquivo={0B6AE863-1F65-4FAE-A3E0-325AC18A1124}.pdf#search=mobilidade_urbana">http://transparencia.valadares.mg.gov.br/abrir_arquivo.aspx/Lei_Complementar_172_2014?cdLocal=5&amp;arquivo={0B6AE863-1F65-4FAE-A3E0-325AC18A1124}.pdf#search=mobilidade_urbana</a>

MUNICÍPIO	UF	LINK DO PMU
Guará	SP	<a href="http://www.guara.sp.gov.br/kcfinder_pmg/upload/files/LEI%201752(Plano%20Municipal%20de%20Mobilidade%20Urbana).compressed.pdf">http://www.guara.sp.gov.br/kcfinder_pmg/upload/files/LEI%201752(Plano%20Municipal%20de%20Mobilidade%20Urbana).compressed.pdf</a>
Guariba	SP	<a href="http://sapl.guariba.sp.leg.br/sapl_documentos/norma_juridica/66_texto_integral">http://sapl.guariba.sp.leg.br/sapl_documentos/norma_juridica/66_texto_integral</a>
Ijuí	RS	<a href="http://www.ijui.rs.gov.br/paginapref/downloads/plano_de_mobilidade">http://www.ijui.rs.gov.br/paginapref/downloads/plano_de_mobilidade</a>
Irati	PR	<a href="http://irati.pr.gov.br/uploads/pagina/arquivos/LEI-N%C2%BA-4241--mobilidade-urbana.pdf">http://irati.pr.gov.br/uploads/pagina/arquivos/LEI-N%C2%BA-4241--mobilidade-urbana.pdf</a>
Itanhaém	SP	<a href="http://www2.itanhaem.sp.gov.br/plano-mobilidade-urbana/Plano-de-Mobilidade-Itanhaem-preliminar.pdf">http://www2.itanhaem.sp.gov.br/plano-mobilidade-urbana/Plano-de-Mobilidade-Itanhaem-preliminar.pdf</a>
Itapeçerica da Serra	SP	<a href="https://www.leismunicipais.com.br/SP/ITAPECERICA.DA.SERRA/ANEXO-LEI-2523-2016-ITAPECERICA-DA-SERRA-SP.zip">https://www.leismunicipais.com.br/SP/ITAPECERICA.DA.SERRA/ANEXO-LEI-2523-2016-ITAPECERICA-DA-SERRA-SP.zip</a>
Itapira	SP	<a href="http://www.itapira.sp.gov.br/negocios_juridicos/legislacao/arquivos/5392-15.pdf">http://www.itapira.sp.gov.br/negocios_juridicos/legislacao/arquivos/5392-15.pdf</a>
Jales	SP	<a href="http://consulta.siscam.com.br/camarajales/arquivo?Id=29195">http://consulta.siscam.com.br/camarajales/arquivo?Id=29195</a>
Joinville	SC	<a href="https://www.leismunicipais.com.br/SC/JOINVILLE/ANEXO-DECRETO-24181-2015-JOINVILLE-SC.zip">https://www.leismunicipais.com.br/SC/JOINVILLE/ANEXO-DECRETO-24181-2015-JOINVILLE-SC.zip</a>
Laranjal Paulista	SP	<a href="http://www.laranjalpaulista.sp.gov.br/uploads/documents/2017/05/leis-2015-1495222543.pdf">http://www.laranjalpaulista.sp.gov.br/uploads/documents/2017/05/leis-2015-1495222543.pdf</a>
Lençóis Paulista	SP	<a href="http://www2.lencois paulista.sp.gov.br/v2/arquivos/downloads/planos-municipais/Plano-de-Mobilidade-Urbana-Lencois-Paulista.pdf">http://www2.lencois paulista.sp.gov.br/v2/arquivos/downloads/planos-municipais/Plano-de-Mobilidade-Urbana-Lencois-Paulista.pdf</a>
Linhares	ES	<a href="https://sedurb.es.gov.br/planos-de-mobilidade-urbana">https://sedurb.es.gov.br/planos-de-mobilidade-urbana</a>
Macaé	RJ	<a href="http://www.macaerj.gov.br/midia/uploads/mobilidade.pdf">http://www.macaerj.gov.br/midia/uploads/mobilidade.pdf</a>
Mairiporã	SP	<a href="http://camaramairipora.sp.gov.br/index.php?view=transparencia&amp;acao=mobilidade">http://camaramairipora.sp.gov.br/index.php?view=transparencia&amp;acao=mobilidade</a>
Manaus	AM	<a href="http://www2.manaus.am.gov.br/docs/portal/secretarias/smtu/PlanMobManaus.pdf">http://www2.manaus.am.gov.br/docs/portal/secretarias/smtu/PlanMobManaus.pdf</a>
Maracajá	SC	<a href="http://www.maracaja.sc.gov.br/uploads/661/arquivos/639048_Lei_Complementar_n_4220_15_Mobilidade_Urbana.pdf">http://www.maracaja.sc.gov.br/uploads/661/arquivos/639048_Lei_Complementar_n_4220_15_Mobilidade_Urbana.pdf</a>
Matão	SP	<a href="https://leismunicipais.com.br/a/sp/m/matao/lei-ordinaria/2010/412/4120/lei-ordinaria-n-4120-2010-institui-o-plano-diretor-de-transito-transporte-e-mobilidade-urbana-do-municipio-de-matao-e-da-outras-providencias">https://leismunicipais.com.br/a/sp/m/matao/lei-ordinaria/2010/412/4120/lei-ordinaria-n-4120-2010-institui-o-plano-diretor-de-transito-transporte-e-mobilidade-urbana-do-municipio-de-matao-e-da-outras-providencias</a>
Mogi das Cruzes	SP	<a href="http://www.mogidascruzes.sp.gov.br/public/site/doc/20170712181757596667d53fdcf.pdf">http://www.mogidascruzes.sp.gov.br/public/site/doc/20170712181757596667d53fdcf.pdf</a>
Mogi Guaçu	SP	<a href="http://www.mogiguacu.sp.gov.br/v2/sec_planejamento/arquivos/lei_1292.pdf">http://www.mogiguacu.sp.gov.br/v2/sec_planejamento/arquivos/lei_1292.pdf</a>
Mogi Mirim	SP	<a href="http://www.mogimirim.sp.gov.br/arquivos/planejamento-e-mobilidade-urbana/plano-diretor-2015-lei-compl-308-2015">http://www.mogimirim.sp.gov.br/arquivos/planejamento-e-mobilidade-urbana/plano-diretor-2015-lei-compl-308-2015</a>
Monte Alto	SP	<a href="http://montealto.sp.gov.br/site/planos-municipais/">http://montealto.sp.gov.br/site/planos-municipais/</a>
Osasco	SP	<a href="https://leismunicipais.com.br/SP/OSASCO/ANEXO-LEI-4765-2016-OSASCO-SP.zip">https://leismunicipais.com.br/SP/OSASCO/ANEXO-LEI-4765-2016-OSASCO-SP.zip</a>
Paranaguá	PR	<a href="http://www.paranagua.pr.gov.br/imgbank2/file/Plano%20de%20Mobilidade%20Munic%C3%A0%20de%20Paranagu%C3%A1%202016.pdf">http://www.paranagua.pr.gov.br/imgbank2/file/Plano%20de%20Mobilidade%20Munic%C3%A0%20de%20Paranagu%C3%A1%202016.pdf</a>
Paty do Alferes	RJ	<a href="http://patydoalferes.rj.gov.br/wp-content/uploads/2010/09/2058-web.pdf">http://patydoalferes.rj.gov.br/wp-content/uploads/2010/09/2058-web.pdf</a>
Petrolina	PE	<a href="#">PLANMOB - Plano de Mobilidade - Petrolina -PE.rar</a>
Pindamonhangaba	SP	<a href="http://pindamonhangaba.sp.gov.br/downloads/mobilidadeurbana/plano_de_mobilidade_urbana_lei_complementar_51_2015_e_caderno_tecnico.pdf">http://pindamonhangaba.sp.gov.br/downloads/mobilidadeurbana/plano_de_mobilidade_urbana_lei_complementar_51_2015_e_caderno_tecnico.pdf</a>
Piracicaba	SP	<a href="http://www.semob.piracicaba.sp.gov.br/filelegislacao/20151117132912.pdf">http://www.semob.piracicaba.sp.gov.br/filelegislacao/20151117132912.pdf</a>
Porto Alegre	RS	<a href="http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/eptc/usu_doc/rel_plano_mob_urb_poa_v02.pdf">http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/eptc/usu_doc/rel_plano_mob_urb_poa_v02.pdf</a>
Presidente Prudente	SP	<a href="http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/planejamento_urbano.xhtml">http://www.presidenteprudente.sp.gov.br/site/planejamento_urbano.xhtml</a>
Ribeirão Preto	SP	<a href="https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/transerp/mobilidade/i07apresentacao.html">https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/transerp/mobilidade/i07apresentacao.html</a>
Rio Branco	AC	<a href="http://riobranco.ac.gov.br/images/stories/2015/plamob/Relatorio%20Final%20PDTT.PDF">http://riobranco.ac.gov.br/images/stories/2015/plamob/Relatorio%20Final%20PDTT.PDF</a>
Rio do Sul	SC	<a href="https://leismunicipais.com.br/plano-municipal-de-mobilidade-urbana-rio-do-sul-sc">https://leismunicipais.com.br/plano-municipal-de-mobilidade-urbana-rio-do-sul-sc</a>
Rio dos Cedros	SC	<a href="http://www.riodoscedros.sc.gov.br/legislacao/index/detalhes/codMapaItem/46428&amp;order=default/codNorma/225766">http://www.riodoscedros.sc.gov.br/legislacao/index/detalhes/codMapaItem/46428&amp;order=default/codNorma/225766</a>
Rio Grande	RS	<a href="http://www.riogrande.rs.gov.br/pagina/arquivos/conteudo_midia/RioGrandePlanoMobilidade.pdf">http://www.riogrande.rs.gov.br/pagina/arquivos/conteudo_midia/RioGrandePlanoMobilidade.pdf</a>
Santa Maria	RS	<a href="http://iplan.santamaria.rs.gov.br/uploads/projeto/17559/projeto.pdf">http://iplan.santamaria.rs.gov.br/uploads/projeto/17559/projeto.pdf</a>

MUNICÍPIO	UF	LINK DO PMU
São Caetano do Sul	SP	<a href="http://administracaoweb.saocaetanodosul.sp.gov.br/upload/legislacao/24876.pdf">http://administracaoweb.saocaetanodosul.sp.gov.br/upload/legislacao/24876.pdf</a>
São José do Rio Preto	SP	<a href="file:///C:/Users/User/Downloads/Audiencia%20P%C3%BAblica_SRP_22.01.12.pdf">file:///C:/Users/User/Downloads/Audiencia%20P%C3%BAblica_SRP_22.01.12.pdf</a>
São José dos Campos	SP	<a href="http://planmob.sjc.sp.gov.br/wp-content/uploads/downloads/2a87e178cc2b89fb6fcfc63af6bf54f7.pdf">http://planmob.sjc.sp.gov.br/wp-content/uploads/downloads/2a87e178cc2b89fb6fcfc63af6bf54f7.pdf</a>
São Luiz Gonzaga	RS	<a href="https://www.saoluizgonzaga.rs.gov.br/Arquivos/470/Conte%C3%BAdos/997/PlanMobS%C3%A3o%20Luiz%20Gonzaga%20vers%C3%A3o%20Final%20-%20Revisado%202_2658.pdf">https://www.saoluizgonzaga.rs.gov.br/Arquivos/470/Conte%C3%BAdos/997/PlanMobS%C3%A3o%20Luiz%20Gonzaga%20vers%C3%A3o%20Final%20-%20Revisado%202_2658.pdf</a>
São Manuel	SP	<a href="http://www.saomanuel.sp.gov.br/transparencia/gestao%20fiscal/leis/2016/PLANO%20DIRETOR%20-%20ANEXO%2002.pdf">http://www.saomanuel.sp.gov.br/transparencia/gestao%20fiscal/leis/2016/PLANO%20DIRETOR%20-%20ANEXO%2002.pdf</a>
São Paulo	SP	<a href="http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/planmobsp_v072_145546429.pdf">http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/planmobsp_v072_145546429.pdf</a>
Sapezal	MT	<a href="https://leismunicipais.com.br/plano-municipal-de-mobilidade-urbana-sapezal-mt">https://leismunicipais.com.br/plano-municipal-de-mobilidade-urbana-sapezal-mt</a>
Sapiranga	RS	<a href="http://www.sapiranga.rs.gov.br/uploads/servico/16558/PMob_Plano_de_Aes_Sapiranga_.pdf">http://www.sapiranga.rs.gov.br/uploads/servico/16558/PMob_Plano_de_Aes_Sapiranga_.pdf</a>
Serra Talhada	PE	<a href="http://api.serratalhada.pe.gov.br/wp-content/uploads/2017/01/Lei-n%C2%BA-1.455.2015-Plano-de-Mobilidade-Urbana.pdf">http://api.serratalhada.pe.gov.br/wp-content/uploads/2017/01/Lei-n%C2%BA-1.455.2015-Plano-de-Mobilidade-Urbana.pdf</a>
Sertãozinho	SP	<a href="https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/sertaozinho/lei-complementar/2014/30/300/lei-complementar-n-300-2014-dispoe-sobre-a-mobilidade-urbana-no-municipio-de-sertaozinho-sp-e-da-outras-providencias">https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/sertaozinho/lei-complementar/2014/30/300/lei-complementar-n-300-2014-dispoe-sobre-a-mobilidade-urbana-no-municipio-de-sertaozinho-sp-e-da-outras-providencias</a>
Sete Lagoas	MG	<a href="https://leismunicipais.com.br/a/mg/s/sete-lagoas/decreto/2016/554/5540/decreto-n-5540-2016-institui-o-plano-de-mobilidade-urbana-e-estabelece-as-normas-principios-basicos-e-diretrizes-para-sua-implantacao-aplicaveis-a-toda-a-extensao-territorial-do-municipio-de-sete-lagoas-e-da-outras-providencias">https://leismunicipais.com.br/a/mg/s/sete-lagoas/decreto/2016/554/5540/decreto-n-5540-2016-institui-o-plano-de-mobilidade-urbana-e-estabelece-as-normas-principios-basicos-e-diretrizes-para-sua-implantacao-aplicaveis-a-toda-a-extensao-territorial-do-municipio-de-sete-lagoas-e-da-outras-providencias</a>
Sorocaba	SP	<a href="https://www.leismunicipais.com.br/SP/SOROCABA/ANEXO-LEI-11319-2016-SOROCABA-SP.zip">https://www.leismunicipais.com.br/SP/SOROCABA/ANEXO-LEI-11319-2016-SOROCABA-SP.zip</a>
Tambaú	SP	<a href="file:///C:/Users/P_8035/Downloads/plano_de_mobilidade_urbana_de_tambau_-_final_-_3210326.pdf">file:///C:/Users/P_8035/Downloads/plano_de_mobilidade_urbana_de_tambau_-_final_-_3210326.pdf</a>
Taquarituba	SP	<a href="http://www.taquarituba.sp.gov.br/index2.php?pag=T0dRPU9EZz1PR009T0RRPU9Eaz1PR009T1dJPU9HRT1PVFU9T1RNPU9UQT1ZVEE9&amp;&amp;id=1411">http://www.taquarituba.sp.gov.br/index2.php?pag=T0dRPU9EZz1PR009T0RRPU9Eaz1PR009T1dJPU9HRT1PVFU9T1RNPU9UQT1ZVEE9&amp;&amp;id=1411</a>
Teresina	PI	<a href="http://semplan.teresina.pi.gov.br/wp-content/uploads/2017/03/PLANO-DIRETOR-DE-TRANSPORTE-E-MOBILIDADE-URBANA-DE-TERESINA.pdf">http://semplan.teresina.pi.gov.br/wp-content/uploads/2017/03/PLANO-DIRETOR-DE-TRANSPORTE-E-MOBILIDADE-URBANA-DE-TERESINA.pdf</a>
Tietê	SP	<a href="https://leismunicipais.com.br/a1/sp/t/tiete/lei-complementar/2015/2/16/lei-complementar-n-16-2015-institui-a-politica-municipal-de-mobilidade-urbana-atraves-do-plano-municipal-de-mobilidade-urbana-estabelece-normas-e-diretrizes-e-da-outras-providencias">https://leismunicipais.com.br/a1/sp/t/tiete/lei-complementar/2015/2/16/lei-complementar-n-16-2015-institui-a-politica-municipal-de-mobilidade-urbana-atraves-do-plano-municipal-de-mobilidade-urbana-estabelece-normas-e-diretrizes-e-da-outras-providencias</a>
Timbó	SC	<a href="file:///C:/Users/User/Downloads/LC478%20-%202022-12-16%20-%20mobilidade%20urbana.pdf">file:///C:/Users/User/Downloads/LC478%20-%202022-12-16%20-%20mobilidade%20urbana.pdf</a>
Tremembé	SP	<a href="http://www.tremembe.sp.gov.br/wp-content/uploads/2016/08/Anexo-I-Plano-Estrat%C3%A9gico.pdf">http://www.tremembe.sp.gov.br/wp-content/uploads/2016/08/Anexo-I-Plano-Estrat%C3%A9gico.pdf</a>
União da Vitória	PR	<a href="http://www.legislador.com.br/LegislatorWEB.ASP?WCI=LeiTexto&amp;ID=12&amp;inEspecieLei=1&amp;nrLei=4526&amp;aaLei=2015&amp;dsVerbete=">http://www.legislador.com.br/LegislatorWEB.ASP?WCI=LeiTexto&amp;ID=12&amp;inEspecieLei=1&amp;nrLei=4526&amp;aaLei=2015&amp;dsVerbete=</a>
Valinhos	SP	<a href="http://www.valinhos.sp.gov.br/portal/images/gsmidia/2015/imprensa/boletim/1444.pdf">http://www.valinhos.sp.gov.br/portal/images/gsmidia/2015/imprensa/boletim/1444.pdf</a>
Vargem Grande Paulista	SP	<a href="http://consulta.siscam.com.br/camaravargemgrandepaulista/arquivo?Id=18676">http://consulta.siscam.com.br/camaravargemgrandepaulista/arquivo?Id=18676</a>
Venâncio Aires	RS	<a href="http://www.venancioaires.rs.gov.br/arquivos/03lei_complementar_n_077_2014_planmob.pdf">http://www.venancioaires.rs.gov.br/arquivos/03lei_complementar_n_077_2014_planmob.pdf</a>
Vera Cruz	RS	<a href="https://veracruz.rs.gov.br/arquivos/30_lei_n%C2%BA_4091_institui_plano_de_mobilidade_urbana.pdf">https://veracruz.rs.gov.br/arquivos/30_lei_n%C2%BA_4091_institui_plano_de_mobilidade_urbana.pdf</a>
Viamão	RS	<a href="http://www.viamao.rs.gov.br/arquivos/40_4190-2013_lei_mobilidade_final.pdf">http://www.viamao.rs.gov.br/arquivos/40_4190-2013_lei_mobilidade_final.pdf</a>
Vilhena	RO	OBS.: Enviado por e-mail

## APÊNDICE C – Perfis individuais dos municípios

<b>Município</b>		<b>UF</b>
<b>População</b> <sup>(1)</sup>	nº habitantes	<b>Óbitos no trânsito</b> <sup>(3)</sup> n°
<b>Frota registrada</b> <sup>(2)</sup>	nº veículos	<b>Óbitos / 100 mil hab</b> n°
<b>Taxa de motorização</b>	nº veículos / 100 hab	<b>Unidade do SAMU</b> <sup>(4)</sup> Sim / Não
<b>Integrante do SNT</b> <sup>(5)</sup>	Sim / Não	
<b>Órgão de trânsito</b> <sup>(5)</sup>	Nome do órgão	
<b>Nome do Plano</b>		<b>Ano de elaboração</b> ano
<b>Aprovação / instituição</b>	Lei complementar / Lei / Decreto / Portaria	<b>Autoria</b> Poder público / Empresa privada
<b>Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO</b>	Específica / Genérica / Não aborda	
<b>Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO</b>	Sim / Não	
<b>Nº total de páginas</b> n°	<b>Nº de páginas sobre SEGURANÇA</b>	n° (% do número total de páginas)
	<b>Frequência da palavra SEGURANÇA</b>	n° ( fator em relação ao número total de páginas)
<b>Ações propostas no Plano - por eixo temático:</b> n°		<b>Percentual de correspondência</b> % (com as ações previstas na PNT)
<b>Fiscalização</b> (Percentual de correspondência %)		
<input type="checkbox"/> Implantar fiscalização eletrônica de velocidade <input type="checkbox"/> Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho <input type="checkbox"/> Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias		
<b>Infraestrutura</b> (Percentual de correspondência %)		
<input type="checkbox"/> Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido <input type="checkbox"/> Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados <input type="checkbox"/> Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados <input type="checkbox"/> Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido <input type="checkbox"/> Implantar ciclofaixas ou ciclovias <input type="checkbox"/> Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus		
<b>Saúde</b> (Percentual de correspondência %)		
<input type="checkbox"/> Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar		
<b>Educação e Formação</b> (Percentual de correspondência %)		
<input type="checkbox"/> Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental <input type="checkbox"/> Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres <input type="checkbox"/> Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos <input type="checkbox"/> Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta <input type="checkbox"/> Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)		
<b>Procedimentos e Gestão</b> (Percentual de correspondência %)		
<input type="checkbox"/> Integrar-se ao SNT (caso não seja) <input type="checkbox"/> Criar corpo municipal de agentes de trânsito <input type="checkbox"/> Ampliar o contingente de agentes de trânsito		
<b>Outras ações propostas no Plano:</b> n°		<b>Total de ações propostas no Plano:</b> n°
-		
-		
-		
-		
-		
<b>Estabelece prazos e/ou metas</b> Sim / Não		
<b>Apresenta dados sobre acidentalidade no Município</b> Sim / Não		
<b>Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito</b> Sim / Não		
<b>Fontes:</b> (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.		

# Agudos

SP

População <sup>(1)</sup> 36.880 habitantes  
Frota registrada <sup>(2)</sup> 20.420 veículos  
Taxa de motorização 55,4 veículos / 100 hab

Óbitos no trânsito <sup>(3)</sup> 4  
Óbitos / 100 mil hab 10,8  
Unidade do SAMU <sup>(4)</sup> Sim

Integrante do SNT <sup>(5)</sup> Sim  
Órgão de trânsito <sup>(5)</sup> Departamento de Trânsito

Plano de Mobilidades - Revisão do Plano Diretor  
Aprovação / instituição Lei nº 57/2006

Ano de elaboração 2013  
Autoria Empresa privada

Abordagem do tema a **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não aborda  
Capítulo / seção sobre **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

Nº total de páginas 56      Nº de páginas sobre **SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
Frequência da palavra **SEGURANÇA** 1 (0,02 em relação ao número total de páginas)

Ações propostas no Plano - por eixo temático: 4 ações      Percentual de correspondência 22%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 33%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

Outras ações propostas no Plano: Nenhuma

Total de ações propostas no Plano 4

Estabelece prazos e/ou metas Não

Apresenta dados sobre acidentalidade no Município Não

Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito Não

Fontes: (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Almirante Tamandaré

PR

População <sup>(1)</sup> 115.364 habitantes  
Frota registrada <sup>(2)</sup> 55.609 veículos  
Taxa de motorização 48,2 veículos / 100 hab

Óbitos no trânsito <sup>(3)</sup> 9  
Óbitos / 100 mil hab 7,8  
Unidade do SAMU <sup>(4)</sup> Não

Integrante do SNT <sup>(5)</sup> Não  
Órgão de trânsito <sup>(5)</sup> Não há

Plano Diretor de Mobilidade Urbana  
Aprovação / instituição Lei Complementar nº 39/2015 (a lei é o próprio plano)

Ano de elaboração 2015  
Autoria Poder público

Abordagem do tema a **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
Capítulo / seção sobre **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

Nº total de páginas 31      Nº de páginas sobre **SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
Frequência da palavra **SEGURANÇA** 13 (0,42 em relação ao número total de páginas)

Ações propostas no Plano - por eixo temático: 5 ações      Percentual de correspondência 28%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 50%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

Outras ações propostas no Plano: 2 ações

- Implantar binário
- Implantar calçadão na área central
- 
- 
- 

Total de ações propostas no Plano 7

Estabelece prazos e/ou metas Não

Apresenta dados sobre acidentalidade no Município Não

Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito Não

Fontes: (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Amparo

SP

População <sup>(1)</sup> 71.193 habitantes  
Frota registrada <sup>(2)</sup> 52.578 veículos  
Taxa de motorização 73,9 veículos / 100 hab

Óbitos no trânsito <sup>(3)</sup> 1  
Óbitos / 100 mil hab 1,4  
Unidade do SAMU <sup>(4)</sup> Sim

Integrante do SNT <sup>(5)</sup> Sim  
Órgão de trânsito <sup>(5)</sup> Diretoria de Trânsito de Amparo

Plano de Trânsito, Transporte e Mobilidade  
Aprovação / instituição Lei Complementar nº 1/2006

Ano de elaboração 2011  
Autoria Empresa privada

Abordagem do tema a **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
Capítulo / seção sobre **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

Nº total de páginas 43      Nº de páginas sobre **SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
Frequência da palavra **SEGURANÇA** 19 (0,44 em relação ao número total de páginas)

Ações propostas no Plano - por eixo temático: 5 ações      Percentual de correspondência 28%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 50%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

Outras ações propostas no Plano: 4 ações

Total de ações propostas no Plano 9

- Implantar acostamento em rodovia
- Implantar anel viário
- Implantar binário
- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade (lombada)
- 

Estabelece prazos e/ou metas Não

Apresenta dados sobre acidentalidade no Município Não

Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito Não

Fontes: (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Anchieta

**ES**

**População** <sup>(1)</sup> 28.546 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 11.531 veículos  
**Taxa de motorização** 40,4 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 3  
**Óbitos / 100 mil hab** 10,5  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Não  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Não há

**Plano de Mobilidade**  
**Aprovação / instituição** Não há

**Ano de elaboração** 2015  
**Autoria** Empresa privada

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Sim

**Nº total de páginas** 140      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 15 (11% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** ## (0,74 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 6 ações      **Percentual de correspondência** 33%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 50%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 33%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 2 ações

- Identificar e tratar locais críticos de acidentes de trânsito
- Realizar auditorias periódicas de segurança viária
- 
- 
- 

**Total de ações propostas no Plano** 8

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre accidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Andradina

SP

População <sup>(1)</sup> 57.350 habitantes  
Frota registrada <sup>(2)</sup> 43.698 veículos  
Taxa de motorização 76,2 veículos / 100 hab

Óbitos no trânsito <sup>(3)</sup> 9  
Óbitos / 100 mil hab 15,7  
Unidade do SAMU <sup>(4)</sup> Sim

Integrante do SNT <sup>(5)</sup> Sim  
Órgão de trânsito <sup>(5)</sup> Divisão Municipal de Trânsito (DMT)

Plano Municipal de Mobilidade Urbana  
Aprovação / instituição Não há

Ano de elaboração 2015  
Autoria Empresa privada

Abordagem do tema a **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, aplicável a qualquer município  
Capítulo / seção sobre **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Sim

Nº total de páginas 129      Nº de páginas sobre **SEGURANÇA** 10 (8% do número total de páginas)  
Frequência da palavra **SEGURANÇA** 19 (0,15 em relação ao número total de páginas)

Ações propostas no Plano - por eixo temático: 7 ações      Percentual de correspondência 39%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 33%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 67%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

Outras ações propostas no Plano: 1 ação

- Implantar binário
- 
- 
- 
- 

Total de ações propostas no Plano 8

Estabelece prazos e/ou metas Não

Apresenta dados sobre acidentalidade no Município Sim

Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito Não

Fontes: (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Angatuba

**SP**

**População** <sup>(1)</sup> 24.634 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 12.601 veículos  
**Taxa de motorização** 51,2 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 5  
**Óbitos / 100 mil hab** 20,3  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Setor Municipal de Trânsito de Angatuba (Semutran)

**Plano Municipal de Mobilidade Urbana**  
**Aprovação / instituição** Lei Complementar nº 3/2015 (a lei é o próprio plano)  
**Ano de elaboração** 2015  
**Autoria** Poder público

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

**Nº total de páginas** 53  
**Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 10 (0,19 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 4 ações  
**Percentual de correspondência** 22%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 17%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 33%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 4 ações  
**Total de ações propostas no Plano** 8

- Criar cargo especializado para engenheiro de tráfego
- Elaborar plano de corredores para veículos de emergência
- Executar sistema de drenagem de águas pluviais
- Pavimentar vias
- 

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre accidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Sim

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Apucarana

PR

População <sup>(1)</sup> 132.691 habitantes Óbitos no trânsito <sup>(3)</sup> 27  
Frota registrada <sup>(2)</sup> 82.254 veículos Óbitos / 100 mil hab 20,3  
Taxa de motorização 62,0 veículos / 100 hab Unidade do SAMU <sup>(4)</sup> Sim

Integrante do SNT <sup>(5)</sup> Sim  
Órgão de trânsito <sup>(5)</sup> Conselho Executivo de Trânsito (Cexetran)

Plano de Mobilidade - PlanMob Ano de elaboração 2015  
Aprovação / instituição Não há Autoria Empresa privada

Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO Não

Nº total de páginas 250 Nº de páginas sobre SEGURANÇA 0 (0% do número total de páginas)  
Frequência da palavra SEGURANÇA 25 (0,10 em relação ao número total de páginas)

Ações propostas no Plano - por eixo temático: 10 ações Percentual de correspondência 56%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 100%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 67%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 33%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

Outras ações propostas no Plano: 5 ações Total de ações propostas no Plano 15

- Implantar área de refúgio para pedestres durante a travessia
- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade
- Instalar semáforos com foco para pedestres
- Melhorar a iluminação de vias e calçadas
- Readequar projetos geométricos de vias (duplicação de vias)

Estabelece prazos e/ou metas Sim

Apresenta dados sobre accidentalidade no Município Sim

Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito Não

Fontes: (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Aracaju

SE

População <sup>(1)</sup> 650.106 habitantes  
Frota registrada <sup>(2)</sup> 302.500 veículos  
Taxa de motorização 46,5 veículos / 100 hab

Óbitos no trânsito <sup>(3)</sup> 188  
Óbitos / 100 mil hab 28,9  
Unidade do SAMU <sup>(4)</sup> Sim

Integrante do SNT <sup>(5)</sup> Sim  
Órgão de trânsito <sup>(5)</sup> Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito

Plano Diretor de Mobilidade  
Aprovação / instituição Não há

Ano de elaboração 2015  
Autoria Poder público

Abordagem do tema a **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Específica  
Capítulo / seção sobre **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Sim

Nº total de páginas 176      Nº de páginas sobre **SEGURANÇA** 4 (2% do número total de páginas)  
Frequência da palavra **SEGURANÇA** 89 (0,51 em relação ao número total de páginas)

Ações propostas no Plano - por eixo temático: 10 ações      Percentual de correspondência 56%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 67%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 83%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 100%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

Outras ações propostas no Plano: 3 ações      Total de ações propostas no Plano 13

- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade
- Mapear locais de ocorrência de acidentes de trânsito
- Tratar pontos críticos de acidentes de trânsito
- 
- 

Estabelece prazos e/ou metas Sim

Apresenta dados sobre acidentalidade no Município Sim

Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito Não

Fontes: (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Araçoiaba da Serra

**SP**

**População** <sup>(1)</sup> 32.495 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 20.040 veículos  
**Taxa de motorização** 61,7 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 7  
**Óbitos / 100 mil hab** 21,5  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Departamento Municipal de Trânsito (Demutran)

**Plano de Mobilidade Urbana**  
**Aprovação / instituição** Lei Complementar nº 242/2015 (a lei é o próprio plano)

**Ano de elaboração** 2015  
**Autoria** Poder público

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, aplicável a qualquer município  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

**Nº total de páginas** 44  
**Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 25 (0,57 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 11 ações  
**Percentual de correspondência** 61%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 67%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 67%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 100%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 5 ações

**Total de ações propostas no Plano** 16

- Implantar semáforos com foco para pedestres
- Implantar área de refúgio para pedestres durante a travessia
- Implantar passarelas para travessia de pedestres
- Monitorar eletronicamente o trânsito
- Implementar e detalhar a política municipal de segurança no trânsito

**Estabelece prazos e/ou metas** Não

**Apresenta dados sobre accidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Aracruz

**ES**

**População** <sup>(1)</sup> 98.393 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 41.416 veículos  
**Taxa de motorização** 42,1 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 22  
**Óbitos / 100 mil hab** 22,4  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Não

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Não  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Não há

**Plano de Mobilidade**  
**Aprovação / instituição** Não há

**Ano de elaboração** 2015  
**Autoria** Empresa privada

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Sim

**Nº total de páginas** 147      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 15 (10% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 97 (0,66 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 6 ações      **Percentual de correspondência** 33%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 50%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 33%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 2 ações

- Identificar e tratar locais críticos de acidentes de trânsito
- Realizar auditorias periódicas de segurança viária
- 
- 
- 

**Total de ações propostas no Plano** 8

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Araguari

MG

**População** <sup>(1)</sup> 117.445 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 80.853 veículos  
**Taxa de motorização** 68,8 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 19  
**Óbitos / 100 mil hab** 16,2  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Não

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes

**Política Municipal de Mobilidade Urbana**  
**Aprovação / instituição** Lei nº 5.793/2016 (a lei é o próprio plano)

**Ano de elaboração** 2015  
**Autoria** Poder público

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Sim

**Nº total de páginas** 13  
**Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 1 (8% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 12 (0,92 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 10 ações  
**Percentual de correspondência** 56%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 67%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 83%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 33%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 4 ações

- Ampliar rede semafórica
- Implantar anel viário
- Implantar rotatórias
- Readequar a geometria das vias
- 

**Total de ações propostas no Plano** 14

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre accidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Armação dos Búzios

RJ

População <sup>(1)</sup> 32.260 habitantes  
Frota registrada <sup>(2)</sup> 19.996 veículos  
Taxa de motorização 62,0 veículos / 100 hab

Óbitos no trânsito <sup>(3)</sup> 1  
Óbitos / 100 mil hab 3,1  
Unidade do SAMU <sup>(4)</sup> Não

Integrante do SNT <sup>(5)</sup> Sim  
Órgão de trânsito <sup>(5)</sup> Departamento Municipal de Segurança e Trânsito

Plano de Mobilidade Urbana  
Aprovação / instituição Lei nº 1.090/2015 (a lei é o próprio plano)

Ano de elaboração 2015  
Autoria Poder público

Abordagem do tema a **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
Capítulo / seção sobre **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

Nº total de páginas 13  
Nº de páginas sobre **SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
Frequência da palavra **SEGURANÇA** 10 (0,77 em relação ao número total de páginas)

Ações propostas no Plano - por eixo temático: 4 ações  
Percentual de correspondência 22%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 33%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

Outras ações propostas no Plano: 1 ação

- Reestruturar a atividade fiscalizatória
- 
- 
- 
- 

Total de ações propostas no Plano 5

Estabelece prazos e/ou metas Não

Apresenta dados sobre accidentalidade no Município Não

Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito Não

Fontes: (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Belo Horizonte

# MG

**População** <sup>(1)</sup> 2.523.794 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 1.916.337 veículos  
**Taxa de motorização** 75,9 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 405  
**Óbitos / 100 mil hab** 16,0  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte (BHTrans)

**Plano Diretor de Mobilidade Urbana - PlanMob-BH**  
**Aprovação / instituição** Decreto nº 15.317/2013

**Ano de elaboração** 2010  
**Autoria** Empresa privada

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Sim

**Nº total de páginas** 135      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 13 (10% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 52 (0,39 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 8 ações      **Percentual de correspondência** 44%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 67%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 67%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 5 ações

**Total de ações propostas no Plano** 13

- Cobrar pedágio urbano
- Implantar faixa exclusiva para tráfego de motocicletas
- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade
- Implantar rodízio de veículos
- Melhorar a iluminação de vias e calçadas

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre accidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Bento Gonçalves

**RS**

**População** <sup>(1)</sup> 115.069 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 82.965 veículos  
**Taxa de motorização** 72,1 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 19  
**Óbitos / 100 mil hab** 16,5  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Departamento Municipal de Trânsito

**Plano Municipal de Mobilidade Urbana - PlanMob**  
**Aprovação / instituição** Lei nº 5.996/2015

**Ano de elaboração** 2015  
**Autoria** Empresa privada

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, aplicável a qualquer município  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Sim

**Nº total de páginas** 60      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 1 (2% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 4 (0,07 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 9 ações      **Percentual de correspondência** 50%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 67%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 100%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 3 ações

**Total de ações propostas no Plano** 12

- Elaborar manuais e cartilhas aos motoristas
- Implantar cabo para tração de bicicletas em locais de maior declividade
- Rever hierarquização das vias
- 
- 

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre accidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Botucatu

SP

População <sup>(1)</sup> 142.546 habitantes  
Frota registrada <sup>(2)</sup> 97.089 veículos  
Taxa de motorização 68,1 veículos / 100 hab

Óbitos no trânsito <sup>(3)</sup> 47  
Óbitos / 100 mil hab 33,0  
Unidade do SAMU <sup>(4)</sup> Sim

Integrante do SNT <sup>(5)</sup> Sim  
Órgão de trânsito <sup>(5)</sup> Departamento de Engenharia de Tráfego (DET)

Plano Diretor de Mobilidade Urbana - PDMU  
Aprovação / instituição Lei Complementar nº 1.144/2015 (a lei é o próprio plano) Ano de elaboração 2014  
Autoria Poder público

Abordagem do tema a **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, aplicável a qualquer município  
Capítulo / seção sobre **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

Nº total de páginas 18 Nº de páginas sobre **SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
Frequência da palavra **SEGURANÇA** 6 (0,33 em relação ao número total de páginas)

Ações propostas no Plano - por eixo temático: 4 ações Percentual de correspondência 22%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 33%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

Outras ações propostas no Plano: 2 ações

- Implantar semáforos sonoros
- Rever hierarquização das vias
- 
- 
- 

Total de ações propostas no Plano 6

Estabelece prazos e/ou metas Sim

Apresenta dados sobre acidentalidade no Município Não

Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito Não

Fontes: (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Brasília

# DF

**População** <sup>(1)</sup> 3.039.444 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 1.763.932 veículos  
**Taxa de motorização** 58,0 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 465  
**Óbitos / 100 mil hab** 15,3  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Departamento de Trânsito do Distrito Federal (Detran/DF)

**Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade - PDTU/DF**  
**Aprovação / instituição** Lei nº 4.566/2011

**Ano de elaboração** 2011  
**Autoria** Empresa privada

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Sim

**Nº total de páginas** 231      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 44 (19% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 61 (0,26 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 14 ações      **Percentual de correspondência** 78%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 100%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 83%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 100%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 100%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 5 ações

**Total de ações propostas no Plano** 19

- Identificar e tratar locais críticos de acidentes de trânsito
- Implantar centro de controle operacional
- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade
- Implantar passarelas para travessia de pedestres
- Promover campanhas educativas voltadas para combater a ingestão de álcool

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre accidentalidade no Município** Sim

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Cachoeiro de Itapemirim

**ES**

**População** <sup>(1)</sup> 211.649 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 110.787 veículos  
**Taxa de motorização** 52,3 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 77  
**Óbitos / 100 mil hab** 36,4  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Não

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Secretaria Municipal de Segurança e Trânsito (Semdef)

**Plano de Mobilidade**  
**Aprovação / instituição** Não há

**Ano de elaboração** 2015  
**Autoria** Empresa privada

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Sim

**Nº total de páginas** 159      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 15 (9% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 108 (0,68 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 8 ações      **Percentual de correspondência** 44%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 83%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 33%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 2 ações

**Total de ações propostas no Plano:** 10

- Identificar e tratar locais críticos de acidentes de trânsito
- Realizar auditorias periódicas de segurança viária
- 
- 
- 

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Campina Grande

**PB**

**População** <sup>(1)</sup> 410.332 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 176.916 veículos  
**Taxa de motorização** 43,1 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 246  
**Óbitos / 100 mil hab** 60,0  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos

**Plano Diretor de Mobilidade Urbana - PlanMob-CG**  
**Aprovação / instituição** Lei Complementar n.º 95/2015

**Ano de elaboração** 2015  
**Autoria** Poder público

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Específica  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Sim

**Nº total de páginas** 379      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 10 (3% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 56 (0,15 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 11 ações      **Percentual de correspondência** 61%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 67%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 83%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 33%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 100%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 5 ações

**Total de ações propostas no Plano** 16

- Identificar e tratar locais críticos de acidentes de trânsito
- Implantar anel viário
- Implantar semáforos com foco para pedestres
- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade (zona 30)
- Readequar a geometria das vias

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre accidentalidade no Município** Sim

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Chapecó

SC

População <sup>(1)</sup> 213.279 habitantes  
Frota registrada <sup>(2)</sup> 168.027 veículos  
Taxa de motorização 78,8 veículos / 100 hab

Óbitos no trânsito <sup>(3)</sup> 61  
Óbitos / 100 mil hab 28,6  
Unidade do SAMU <sup>(4)</sup> Sim

Integrante do SNT <sup>(5)</sup> Sim  
Órgão de trânsito <sup>(5)</sup> Secretaria de Defesa do Cidadão

Estudo de Mobilidade Urbana  
Aprovação / instituição Lei nº 6.847/2016

Ano de elaboração 2015  
Autoria Empresa privada

Abordagem do tema a **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Específica  
Capítulo / seção sobre **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

Nº total de páginas 528      Nº de páginas sobre **SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
Frequência da palavra **SEGURANÇA** 18 (0,03 em relação ao número total de páginas)

Ações propostas no Plano - por eixo temático: 9 ações      Percentual de correspondência 50%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 100%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 100%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

Outras ações propostas no Plano: 5 ações

Total de ações propostas no Plano 14

- Implantar anel viário
- Implantar vias exclusivas para pedestres
- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade (zona 30)
- Melhorar a iluminação de vias e calçadas
- Revisar a hierarquização das vias

Estabelece prazos e/ou metas Sim

Apresenta dados sobre acidentalidade no Município Não

Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito Não

Fontes: (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Colatina

**ES**

<b>População</b> <sup>(1)</sup>	124.525 habitantes	<b>Óbitos no trânsito</b> <sup>(3)</sup>	39
<b>Frota registrada</b> <sup>(2)</sup>	60.775 veículos	<b>Óbitos / 100 mil hab</b>	31,3
<b>Taxa de motorização</b>	48,8 veículos / 100 hab	<b>Unidade do SAMU</b> <sup>(4)</sup>	Não

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Secretaria Municipal de Transportes, Trânsito e Segurança Pública

**Plano de Mobilidade** **Ano de elaboração** 2015  
**Aprovação / instituição** Não há **Autoria** Empresa privada

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Sim

**Nº total de páginas** 165 **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 15 (9% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 97 (0,59 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 8 ações **Percentual de correspondência** 44%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a cicloviás

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 83%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou cicloviás
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 33%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 2 ações

**Total de ações propostas no Plano:** 10

- Identificar e tratar locais críticos de acidentes de trânsito
- Realizar auditorias periódicas de segurança viária
- 
- 
- 

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Conchal

**SP**

**População** <sup>(1)</sup> 27.554 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 17.519 veículos  
**Taxa de motorização** 63,6 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 1  
**Óbitos / 100 mil hab** 3,6  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Divisão de Trânsito

**Sistema de Mobilidade** **Ano de elaboração** 2007  
**Aprovação / instituição** Lei Complementar n.º 431/2016 (a lei é o próprio plano) **Autoria** Poder público

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

**Nº total de páginas** 24 **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 2 (0,08 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 4 ações **Percentual de correspondência** 22%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a cicloviárias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 33%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou cicloviárias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 3 ações

- Identificar e tratar locais críticos de acidentes de trânsito
- Implantar rotatórias
- Promover campanhas educativas voltadas para ciclistas
- 
- 

**Total de ações propostas no Plano:** 7

**Estabelece prazos e/ou metas** Não

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Coronel Vivida

PR

**População** <sup>(1)</sup> 21.666 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 14.656 veículos  
**Taxa de motorização** 67,6 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 9  
**Óbitos / 100 mil hab** 41,5  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Diretoria Municipal de Trânsito

**Mobilidade Municipal e Urbana**  
**Aprovação / instituição** Lei nº 2.177/2009 (a lei é o próprio plano)

**Ano de elaboração** 2008  
**Autoria** Poder público

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

**Nº total de páginas** 23      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 3 (0,13 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 7 ações      **Percentual de correspondência** 39%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 83%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 3 ações

**Total de ações propostas no Plano:** 10

- Implantar vias exclusivas para pedestres e ciclistas
- Reduzir o limite de velocidade em vias locais
- Reduzir o limite de velocidade em vias marginais de rodovias
- 
- 

**Estabelece prazos e/ou metas** Não

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Curitiba

PR

**População** <sup>(1)</sup> 1.908.359 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 1.527.763 veículos  
**Taxa de motorização** 80,1 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 267  
**Óbitos / 100 mil hab** 14,0  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Secretaria Municipal de Trânsito (Setran)

**Plano de Mobilidade Urbana e Transporte Integrado - PlanMob Curitiba**  
**Aprovação / instituição** Lei nº 14.771/2015

**Ano de elaboração** 2008  
**Autoria** Empresa privada

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Sim

**Nº total de páginas** 51      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 2 (4% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 22 (0,43 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 8 ações      **Percentual de correspondência** 44%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 50%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 67%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 100%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 3 ações

**Total de ações propostas no Plano:** 11

- Criar o Observatório de Acidentes de Trânsito
- Promover campanhas educativas voltadas para ciclistas
- Promover campanhas educativas voltadas para pedestres
- 
- 

**Estabelece prazos e/ou metas** Não

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Dona Francisca

RS

População <sup>(1)</sup> 3.331 habitantes  
Frota registrada <sup>(2)</sup> 1.741 veículos  
Taxa de motorização 52,3 veículos / 100 hab

Óbitos no trânsito <sup>(3)</sup> 0  
Óbitos / 100 mil hab 0,0  
Unidade do SAMU <sup>(4)</sup> Sim

Integrante do SNT <sup>(5)</sup> Sim  
Órgão de trânsito <sup>(5)</sup> Divisão de Trânsito

Diagnóstico da Mobilidade Urbana  
Aprovação / instituição Não há

Ano de elaboração 2015  
Autoria Poder público

Abordagem do tema a **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
Capítulo / seção sobre **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

Nº total de páginas 8      Nº de páginas sobre **SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
Frequência da palavra **SEGURANÇA** 1 (0,13 em relação ao número total de páginas)

Ações propostas no Plano - por eixo temático: 8 ações      Percentual de correspondência 44%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 33%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 50%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 67%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

Outras ações propostas no Plano: 5 ações

Total de ações propostas no Plano: 13

- Implantar área de refúgio para pedestres durante a travessia
- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade
- Implantar rotatórias
- Intensificar a fiscalização para coibir o uso de celular, a ingestão de álcool e o excesso de velocidade
- Promover campanhas educativas voltadas para pedestres e motociclistas

Estabelece prazos e/ou metas Não

Apresenta dados sobre acidentalidade no Município Não

Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito Não

Fontes: (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Farroupilha

RS

População <sup>(1)</sup> 69.542 habitantes  
Frota registrada <sup>(2)</sup> 48.080 veículos  
Taxa de motorização 69,1 veículos / 100 hab

Óbitos no trânsito <sup>(3)</sup> 10  
Óbitos / 100 mil hab 14,4  
Unidade do SAMU <sup>(4)</sup> Sim

Integrante do SNT <sup>(5)</sup> Sim  
Órgão de trânsito <sup>(5)</sup> Secretaria Municipal de Obras Serviços Públicos e Trânsito

Plano Diretor de Mobilidade Urbana - PlanMob  
Aprovação / instituição Lei nº 4.202/2015 (a lei é o próprio plano)

Ano de elaboração 2016  
Autoria Poder público

Abordagem do tema a **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não aborda  
Capítulo / seção sobre **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

Nº total de páginas 9      Nº de páginas sobre **SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
Frequência da palavra **SEGURANÇA** 7 (0,78 em relação ao número total de páginas)

Ações propostas no Plano - por eixo temático: 2 ações      Percentual de correspondência 11%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 0%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

Outras ações propostas no Plano: Nenhuma

Total de ações propostas no Plano: 2

-  
-  
-  
-  
-

Estabelece prazos e/ou metas Não

Apresenta dados sobre acidentalidade no Município Não

Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito Não

Fontes: (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Fazenda Rio Grande

PR

População <sup>(1)</sup> 95.225 habitantes  
Frota registrada <sup>(2)</sup> 49.535 veículos  
Taxa de motorização 52,0 veículos / 100 hab

Óbitos no trânsito <sup>(3)</sup> 9  
Óbitos / 100 mil hab 9,5  
Unidade do SAMU <sup>(4)</sup> Sim

Integrante do SNT <sup>(5)</sup> Sim  
Órgão de trânsito <sup>(5)</sup> Órgão Municipal de Trânsito (Faztrans)

## Plano Diretor de Mobilidade Urbana

Ano de elaboração 2015

Aprovação / instituição Lei Complementar nº 112/2015 (a lei é o próprio plano)

Autoria Poder público

Abordagem do tema a **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
Capítulo / seção sobre **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

Nº total de páginas 20      Nº de páginas sobre **SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
Frequência da palavra **SEGURANÇA** 12 (0,60 em relação ao número total de páginas)

Ações propostas no Plano - por eixo temático: 4 ações      Percentual de correspondência 22%  
(com as ações previstas na PNT)

### Fiscalização (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

### Infraestrutura (Percentual de correspondência = 33%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

### Saúde (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

### Educação e Formação (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

### Procedimentos e Gestão (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

## Outras ações propostas no Plano: 3 ações

Total de ações propostas no Plano: 7

- Elaborar proposta de política de segurança no trânsito
- Intensificar a fiscalização de calçadas
- Remover barreiras nas calçadas
- 
- 

Estabelece prazos e/ou metas Não

Apresenta dados sobre acidentalidade no Município Não

Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito Não

Fontes: (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Fernandópolis

SP

População <sup>(1)</sup> 68.670 habitantes  
Frota registrada <sup>(2)</sup> 57.411 veículos  
Taxa de motorização 83,6 veículos / 100 hab

Óbitos no trânsito <sup>(3)</sup> 11  
Óbitos / 100 mil hab 16,0  
Unidade do SAMU <sup>(4)</sup> Sim

Integrante do SNT <sup>(5)</sup> Sim  
Órgão de trânsito <sup>(5)</sup> Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Postura Urbana

Plano de Mobilidade Urbana - PlanMob - Fernandópolis  
Aprovação / instituição Lei nº 4.426/2015 (a lei é o próprio plano)

Ano de elaboração 2015  
Autoria Poder público

Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO Não aborda  
Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO Não

Nº total de páginas 7      Nº de páginas sobre SEGURANÇA 0 (0% do número total de páginas)  
Frequência da palavra SEGURANÇA 1 (0,14 em relação ao número total de páginas)

Ações propostas no Plano - por eixo temático: 4 ações      Percentual de correspondência 22%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a cicloviás

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 33%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou cicloviás
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

Outras ações propostas no Plano: Nenhuma

Total de ações propostas no Plano: 4

-  
-  
-  
-  
-

Estabelece prazos e/ou metas Não

Apresenta dados sobre acidentalidade no Município Não

Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito Não

Fontes: (1) IBGE, 2017; (2) Denatran, 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran, 2018a.

# Fortaleza

# CE

**População** <sup>(1)</sup> 2.627.482 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 1.072.901 veículos  
**Taxa de motorização** 40,8 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 543  
**Óbitos / 100 mil hab** 20,7  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos e de Cidadania (AMC)

**Plano de Mobilidade - PlanMob**  
**Aprovação / instituição** Não há

**Ano de elaboração** 2002  
**Autoria** Poder público

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Específica  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Sim

**Nº total de páginas** 113      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 6 (5% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 21 (0,19 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 7 ações      **Percentual de correspondência** 39%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 83%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 5 ações

**Total de ações propostas no Plano:** 12

- Ampliar a capacidade de atendimento a vítimas de acidentes de trânsito
- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade (faixa de pedestres elevada, zona 30)
- Manter o Sistema de Informações de Acidentes de Trânsito de Fortaleza (SIAT/FOR)
- Melhorar a iluminação de vias e calçadas
- Promover a realização de consultoria em segurança viária

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Sim

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Sim

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Gaspar

# SC

**População** <sup>(1)</sup> 67.392 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 46.060 veículos  
**Taxa de motorização** 68,3 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 13  
**Óbitos / 100 mil hab** 19,3  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Diretoria de Trânsito (Ditran)

**Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana**  
**Aprovação / instituição** Lei Complementar nº 65/2015 (a lei é o próprio plano)

**Ano de elaboração** 2015  
**Autoria** Poder público

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Sim

**Nº total de páginas** 32      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 1 (3% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 11 (0,34 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 6 ações      **Percentual de correspondência** 33%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 67%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 1 ação      **Total de ações propostas no Plano:** 7

- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade
- 
- 
- 
- 

**Estabelece prazos e/ou metas** Não

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Governador Valadares

# MG

**População** <sup>(1)</sup> 280.901 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 134.291 veículos  
**Taxa de motorização** 47,8 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 83  
**Óbitos / 100 mil hab** 29,5  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Departamento de Transportes, Trânsito e Sistema Viário

**Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana**  
**Aprovação / instituição** Lei Complementar nº 172/2014 (a lei é o próprio plano)

**Ano de elaboração** 2014  
**Autoria** Poder público

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

**Nº total de páginas** 10      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 8 (0,80 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 5 ações      **Percentual de correspondência** 28%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 11%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a cicloviás

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 6%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou cicloviás
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 11%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 4 ações

**Total de ações propostas no Plano:** 9

- Duplicar/ampliar o número de faixas em avenidas/rodovias
- Elaborar plano municipal de sistema viário
- Monitorar eletronicamente as vias
- Promover intervenções em travessias de vias férreas
- 

**Estabelece prazos e/ou metas SIM**

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município NÃO**

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito Não**

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Guará

# SP

**População** <sup>(1)</sup> 21.081 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 9.401 veículos  
**Taxa de motorização** 44,6 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 2  
**Óbitos / 100 mil hab** 9,5  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Não

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Divisão Municipal de Trânsito

**Plano Municipal de Mobilidade Urbana**  
**Aprovação / instituição** Lei nº 1.752/2015 (a lei é o próprio plano)

**Ano de elaboração** 2015  
**Autoria** Poder público

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Sim

**Nº total de páginas** 18      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 1 (6% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 11 (0,61 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 11 ações      **Percentual de correspondência** 61%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 33%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a cicloviás

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 83%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou cicloviás
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 100%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 5 ações      **Total de ações propostas no Plano:** 16

- Aumentar o tempo para travessia de pedestres nos semáforos
- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade (zona 30)
- Implantar monitoramento e controle do tráfego
- Implantar rodízio de veículos
- Promover campanhas educativas para pedestres, ciclistas e condutores

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Guariba

# SP

**População** <sup>(1)</sup> 39.216 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 20.281 veículos  
**Taxa de motorização** 51,7 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 7  
**Óbitos / 100 mil hab** 17,8  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Departamento Municipal de Trânsito

**Plano Municipal de Mobilidade Urbana**  
**Aprovação / instituição** Lei Complementar nº 2.948/2015

**Ano de elaboração** 2015  
**Autoria** Empresa privada

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

**Nº total de páginas** 92      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 0      (0% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 6      (0,07 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 8 ações      **Percentual de correspondência** 44%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 33%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 83%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 5 ações      **Total de ações propostas no Plano:** 13

- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade (zona 30)
- Implantar semáforos sonoros
- Intensificar fiscalização de calçadas
- Promover campanhas educativas voltadas para ciclistas
- Rever hierarquização das vias

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Ijuí

# RS

**População** <sup>(1)</sup> 83.330 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 57.677 veículos  
**Taxa de motorização** 69,2 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 17  
**Óbitos / 100 mil hab** 20,4  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Coordenadoria Municipal de Trânsito

**Plano Diretor de Mobilidade Urbana**  
**Aprovação / instituição** Não há

**Ano de elaboração** 2011  
**Autoria** Empresa privada

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, aplicável a qualquer município  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

**Nº total de páginas** 38      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 4 (0,11 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 8 ações      **Percentual de correspondência** 44%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 100%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 3 ações

**Total de ações propostas no Plano:** 11

- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade
- Implantar rotas preferenciais para pedestres e caminhódromos lúdicos e escolares
- Rever hierarquização das vias
- 
- 

**Estabelece prazos e/ou metas** Não

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Irati

PR

**População** <sup>(1)</sup> 60.425 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 37.163 veículos  
**Taxa de motorização** 61,5 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 15  
**Óbitos / 100 mil hab** 24,8  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Departamento de Trânsito de Irati (Iratran)

**Plano de Mobilidade Urbana - PlanMob-Irati**  
**Aprovação / instituição** Lei nº 4.241/2016 (a lei é o próprio plano)

**Ano de elaboração** 2015  
**Autoria** Poder público

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

**Nº total de páginas** 8  
**Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 0 (0,00 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 3 ações  
**Percentual de correspondência** 17%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 17%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 5 ações

**Total de ações propostas no Plano:** 8

- Implantar acostamento em rodovia
- Implantar binário
- Implantar espaços para pedestres e ciclistas em rodovia
- Implantar rotatórias
- Pavimentar vias

**Estabelece prazos e/ou metas** Não

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Itanhaém

SP

População <sup>(1)</sup> 98.629 habitantes  
Frota registrada <sup>(2)</sup> 42.162 veículos  
Taxa de motorização 42,7 veículos / 100 hab

Óbitos no trânsito <sup>(3)</sup> 18  
Óbitos / 100 mil hab 18,3  
Unidade do SAMU <sup>(4)</sup> Sim

Integrante do SNT <sup>(5)</sup> Sim  
Órgão de trânsito <sup>(5)</sup> Secretaria de Trânsito e Segurança

Plano de Mobilidade Urbana  
Aprovação / instituição Não há

Ano de elaboração 2015  
Autoria Poder público

Abordagem do tema a **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
Capítulo / seção sobre **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

Nº total de páginas 75      Nº de páginas sobre **SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
Frequência da palavra **SEGURANÇA** 42 (0,56 em relação ao número total de páginas)

Ações propostas no Plano - por eixo temático: 10 ações      Percentual de correspondência 56%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 33%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a cicloviás

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 67%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou cicloviás
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 67%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 100%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

Outras ações propostas no Plano: 2 ações

Total de ações propostas no Plano: 12

- Implantar sinalização viária
- Reduzir velocidade de veículos de carga
- 
- 
- 

Estabelece prazos e/ou metas Sim

Apresenta dados sobre acidentalidade no Município Não

Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito Não

Fontes: (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Itapecerica da Serra

SP

População <sup>(1)</sup> 170.927 habitantes  
Frota registrada <sup>(2)</sup> 75.431 veículos  
Taxa de motorização 44,1 veículos / 100 hab

Óbitos no trânsito <sup>(3)</sup> 21  
Óbitos / 100 mil hab 12,3  
Unidade do SAMU <sup>(4)</sup> Sim

Integrante do SNT <sup>(5)</sup> Sim  
Órgão de trânsito <sup>(5)</sup> Secretaria de Segurança Trânsito e Transportes

Plano de Mobilidade Urbana - PlanMob  
Aprovação / instituição Lei nº 2.523/2016

Ano de elaboração 2015  
Autoria Poder público

Abordagem do tema a **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
Capítulo / seção sobre **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

Nº total de páginas 23      Nº de páginas sobre **SEGURANÇA** 0      (0% do número total de páginas)  
Frequência da palavra **SEGURANÇA** 13      (0,57 em relação ao número total de páginas)

Ações propostas no Plano - por eixo temático: 7 ações      Percentual de correspondência 39%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 83%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

Outras ações propostas no Plano: 2 ações

Total de ações propostas no Plano: 9

- Implantar anel viário
- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade
- 
- 
- 

Estabelece prazos e/ou metas Não

Apresenta dados sobre acidentalidade no Município Não

Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito Não

Fontes: (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Itapira

**SP**

**População** <sup>(1)</sup> 73.844 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 54.956 veículos  
**Taxa de motorização** 74,4 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 19  
**Óbitos / 100 mil hab** 25,7  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Departamento de Trânsito, Transportes e Posturas

**Plano de Mobilidade** **Ano de elaboração** 2015  
**Aprovação / instituição** Lei Complementar nº 5.392/2015 (a lei é o próprio plano) **Autoria** Poder público

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

**Nº total de páginas** 14 **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 18 (1,29 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 9 ações **Percentual de correspondência** 50%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 83%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 67%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 5 ações

**Total de ações propostas no Plano:** 14

- Estruturar o Centro Infantil para Educação no Trânsito
- Implantar área de refúgio para pedestres durante a travessia
- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade
- Readequar a geometria das vias
- Remover barreiras e obstáculos nas calçadas

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Jales

# SP

**População** <sup>(1)</sup> 49.110 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 43.965 veículos  
**Taxa de motorização** 89,5 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 7  
**Óbitos / 100 mil hab** 14,3  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Divisão Municipal de Trânsito

**Plano Municipal de Mobilidade Urbana**  
**Aprovação / instituição** Lei nº 4.508/2016

**Ano de elaboração** 2016  
**Autoria** Poder público

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

**Nº total de páginas** 92      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 10 (0,11 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 8 ações      **Percentual de correspondência** 44%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 33%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a cicloviás

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 83%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou cicloviás
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 4 ações

**Total de ações propostas no Plano:** 12

- Implantar binário
- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade (lombofaixas)
- Implantar semáforos com foco para pedestres
- Promover intervenções no sistema viário
- 

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Sim

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Joinville

# SC

**População** <sup>(1)</sup> 577.077 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 399.017 veículos  
**Taxa de motorização** 69,1 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 108  
**Óbitos / 100 mil hab** 18,7  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Departamento de Transito de Joinville (Detrans)

**Plano de Mobilidade Sustentável - PlanMob**  
**Aprovação / instituição** Decreto nº 24.181/2015

**Ano de elaboração** 2015  
**Autoria** Empresa privada

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

**Nº total de páginas** 36      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 0      (0% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 20      (0,56 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 9 ações      **Percentual de correspondência** 50%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a cicloviás

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 100%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou cicloviás
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 33%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 5 ações

**Total de ações propostas no Plano:** 14

- Ampliar a cobertura de monitoramento do trânsito por câmeras
- Aumentar o tempo para travessia de pedestres nos semáforos
- Criar/fortalecer a Escola Pública de Trânsito
- Divulgar no Portal da Transparência os impactos financeiros causados por acidentes de trânsito
- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Laranjal Paulista

**SP**

**População** <sup>(1)</sup> 27.890 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 17.015 veículos  
**Taxa de motorização** 61,0 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 2  
**Óbitos / 100 mil hab** 7,2  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Departamento Municipal de Trânsito (Demutran)

**Plano Municipal de Mobilidade Urbana**  
**Aprovação / instituição** Lei nº 3.106/2015 (a lei é o próprio plano)

**Ano de elaboração** 2015  
**Autoria** Poder público

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não aborda  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

**Nº total de páginas** 9      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 7 (0,78 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 4 ações      **Percentual de correspondência** 22%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 33%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** Nenhuma

**Total de ações propostas no Plano:** 4

-  
-  
-  
-  
-

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran, 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran, 2018a.

# Lençóis Paulista

SP

População <sup>(1)</sup> 67.185 habitantes  
Frota registrada <sup>(2)</sup> 45.066 veículos  
Taxa de motorização 67,1 veículos / 100 hab

Óbitos no trânsito <sup>(3)</sup> 5  
Óbitos / 100 mil hab 7,4  
Unidade do SAMU <sup>(4)</sup> Sim

Integrante do SNT <sup>(5)</sup> Sim  
Órgão de trânsito <sup>(5)</sup> Setor de Trânsito e Sistema Viário

## Plano de Mobilidade Urbana

Ano de elaboração 2015

Aprovação / instituição Lei Complementar nº 90/2015 (a lei é o próprio plano)

Autoria Poder público

Abordagem do tema a **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, aplicável a qualquer município

Capítulo / seção sobre **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

Nº total de páginas 5      Nº de páginas sobre **SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
Frequência da palavra **SEGURANÇA** 2 (0,40 em relação ao número total de páginas)

Ações propostas no Plano - por eixo temático: 5 ações      Percentual de correspondência 28%  
(com as ações previstas na PNT)

### Fiscalização (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

### Infraestrutura (Percentual de correspondência = 33%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

### Saúde (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

### Educação e Formação (Percentual de correspondência = 33%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

### Procedimentos e Gestão (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

Outras ações propostas no Plano: Nenhuma

Total de ações propostas no Plano: 5

-  
-  
-  
-  
-

Estabelece prazos e/ou metas Não

Apresenta dados sobre acidentalidade no Município Não

Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito Não

Fontes: (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Linhares

**ES**

**População** <sup>(1)</sup> 169.048 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 72.276 veículos  
**Taxa de motorização** 42,8 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 30  
**Óbitos / 100 mil hab** 17,7  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Não

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Departamento Municipal de Trânsito

**Plano de Mobilidade**  
**Aprovação / instituição** Não há

**Ano de elaboração** 2016  
**Autoria** Empresa privada

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Sim

**Nº total de páginas** 149      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 15 (10% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 97 (0,65 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 6 ações      **Percentual de correspondência** 33%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a cicloviárias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 50%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou cicloviárias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 33%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 3 ações

**Total de ações propostas no Plano:** 9

- Identificar e tratar locais críticos de acidentes de trânsito
- Implantar anel viário
- Realizar auditorias periódicas de segurança viária
- 
- 

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Macaé

# RJ

**População** <sup>(1)</sup> 244.139 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 109.873 veículos  
**Taxa de motorização** 45,0 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 32  
**Óbitos / 100 mil hab** 13,1  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Não

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (Semurb)

**Plano de Mobilidade Urbana**  
**Aprovação / instituição** Não há

**Ano de elaboração** 2015  
**Autoria** Empresa privada

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Específica  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Sim

**Nº total de páginas** 153      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 3      (2% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 24      (0,16 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 9 ações      **Percentual de correspondência** 50%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a cicloviás

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 100%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou cicloviás
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 33%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 5 ações

**Total de ações propostas no Plano:** 14

- Implantar a Central de Estatísticas e Análises de Acidentes de Trânsito
- Implantar binário
- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade
- Implantar programas permanentes de educação e segurança no trânsito
- Modernizar sistema de sinalização

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Mairiporã

SP

**População** <sup>(1)</sup> 95.601 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 50.898 veículos  
**Taxa de motorização** 53,2 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 9  
**Óbitos / 100 mil hab** 9,4  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Não

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Coordenadoria de Segurança e Mobilidade Urbana

**Plano de Mobilidade Urbana**  
**Aprovação / instituição** Não há

**Ano de elaboração** 2015  
**Autoria** Empresa privada

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Sim

**Nº total de páginas** 641      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 65 (10% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 158 (0,25 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 11 ações      **Percentual de correspondência** 61%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 100%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a cicloviás

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 50%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou cicloviás
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 100%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 33%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 100%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 5 ações

**Total de ações propostas no Plano:** 16

- Identificar e tratar locais críticos de acidentes de trânsito
- Implantar inspeção em veículos de transporte público coletivo e individual
- Implantar serviços de atendimento de urgência a vítimas de acidentes de trânsito
- Levantar o índice de caminhabilidade
- Promover campanhas educativas permanentes

**Estabelece prazos e/ou metas** Não

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Sim

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Manaus

# AM

**População** <sup>(1)</sup> 2.130.264 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 695.973 veículos  
**Taxa de motorização** 32,7 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 292  
**Óbitos / 100 mil hab** 13,7  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Instituto Municipal de engenharia e Fiscalização do Trânsito (Manaustrans)

**Plano de Mobilidade Urbana - PlanMob-Manaus**  
**Aprovação / instituição** Lei nº 2.075/2015

**Ano de elaboração** 2015  
**Autoria** Empresa privada

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Específica  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Sim

**Nº total de páginas** 300      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 1 (0% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 24 (0,08 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 12 ações      **Percentual de correspondência** 67%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 67%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a cicloviás

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 100%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou cicloviás
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 33%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 100%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 4 ações

**Total de ações propostas no Plano:** 16

- Implantar central de controle semafórico
- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade (zona 30)
- Implantar semáforos com foco para pedestres
- Reconfigurar o sistema viário
- 

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Sim

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Maracajá

# SC

**População** <sup>(1)</sup> 7.139 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 5.804 veículos  
**Taxa de motorização** 81,3 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 1  
**Óbitos / 100 mil hab** 14,0  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Não  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Não há

**Plano Diretor Municipal - Lei de Mobilidade Urbana**  
**Aprovação / instituição** Lei Complementar nº 42/2015 (a lei é o próprio plano)

**Ano de elaboração** 2015  
**Autoria** Poder público

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

**Nº total de páginas** 35      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 14 (0,40 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 6 ações      **Percentual de correspondência** 33%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 67%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semaforica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 2 ações      **Total de ações propostas no Plano:** 8

- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade
- Rever hierarquização das vias
- 
- 
- 

**Estabelece prazos e/ou metas** Não

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Matão

SP

População <sup>(1)</sup> 82.307 habitantes  
Frota registrada <sup>(2)</sup> 65.025 veículos  
Taxa de motorização 79,0 veículos / 100 hab

Óbitos no trânsito <sup>(3)</sup> 12  
Óbitos / 100 mil hab 14,6  
Unidade do SAMU <sup>(4)</sup> Sim

Integrante do SNT <sup>(5)</sup> Sim  
Órgão de trânsito <sup>(5)</sup> Departamento de Trânsito

Plano Diretor de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana  
Aprovação / instituição Lei nº 4.120/2010 (a lei é o próprio plano)

Ano de elaboração 2010  
Autoria Poder público

Abordagem do tema a **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, aplicável a qualquer município  
Capítulo / seção sobre **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

Nº total de páginas 10      Nº de páginas sobre **SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
Frequência da palavra **SEGURANÇA** 11 (1,10 em relação ao número total de páginas)

Ações propostas no Plano - por eixo temático: 7 ações      Percentual de correspondência 39%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 50%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 67%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

Outras ações propostas no Plano: 1 ação

Total de ações propostas no Plano: 8

- Promover campanhas educativas voltadas para ciclistas
- 
- 
- 
- 

Estabelece prazos e/ou metas Não

Apresenta dados sobre acidentalidade no Município Não

Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito Não

Fontes: (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Mogi das Cruzes

**SP**

**População** <sup>(1)</sup> 433.901 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 235.045 veículos  
**Taxa de motorização** 54,2 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 89  
**Óbitos / 100 mil hab** 20,5  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Secretaria Municipal de Transportes

**Plano de Mobilidade Urbana - PlanMob-Mogi**  
**Aprovação / instituição** Lei nº 6.288/2009

**Ano de elaboração** 2016  
**Autoria** Empresa privada

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Específica  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Sim

**Nº total de páginas** 291      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 8      (3% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 34      (0,12 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 13 ações      **Percentual de correspondência** 72%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 100%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a cicloviás

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 83%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou cicloviás
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 67%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 100%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 5 ações

**Total de ações propostas no Plano:** 18

- Construir túnel sob linha férrea
- Duplicar/ampliar o número de faixas em avenidas/rodovias
- Elaborar manual técnico de calçadas
- Implantar anel viário
- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade (zona 30 e faixa de pedestre elevada)

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Sim

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Mogi Guaçu

**SP**

**População** <sup>(1)</sup> 149.396 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 111.279 veículos  
**Taxa de motorização** 74,5 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 42  
**Óbitos / 100 mil hab** 28,1  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Secretaria Municipal de Obras e Viação

**Política Municipal de Mobilidade Urbana** **Ano de elaboração** 2015  
**Aprovação / instituição** Lei Complementar nº 1.292/2015 (a lei é o próprio plano) **Autoria** Poder público

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não aborda  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

**Nº total de páginas** 4 **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 3 (0,75 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 4 ações **Percentual de correspondência** 22%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 33%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** Nenhuma

**Total de ações propostas no Plano:** 4

-  
-  
-  
-  
-

**Estabelece prazos e/ou metas** Não

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran, 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran, 2018a.

# Mogi Mirim

**SP**

**População** <sup>(1)</sup> 92.365 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 70.156 veículos  
**Taxa de motorização** 76,0 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 21  
**Óbitos / 100 mil hab** 22,7  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Não

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Secretaria de Mobilidade Urbana

**Plano Diretor**  
**Aprovação / instituição** Lei Complementar nº 308/2015 (a lei é o próprio plano)

**Ano de elaboração** 2015  
**Autoria** Poder público

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, aplicável a qualquer município  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

**Nº total de páginas** 10      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 6 (0,60 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 6 ações      **Percentual de correspondência** 33%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a cicloviás

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 50%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou cicloviás
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 33%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 4 ações

**Total de ações propostas no Plano:** 10

- Duplicar/ampliar o número de faixas em avenidas/rodovias
- Implantar semáforos sonoros
- Pavimentar vias
- Recuperar e construir pontes
- 

**Estabelece prazos e/ou metas** Não

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Monte Alto

SP

**População** <sup>(1)</sup> 49.979 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 39.481 veículos  
**Taxa de motorização** 79,0 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 6  
**Óbitos / 100 mil hab** 12,0  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Departamento Municipal de Trânsito (Demutran)

**Plano Municipal de Mobilidade Urbana**  
**Aprovação / instituição** Lei Complementar nº 395/2015

**Ano de elaboração** 2015  
**Autoria** Empresa privada

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Específica  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

**Nº total de páginas** 491      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 35 (0,07 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 7 ações      **Percentual de correspondência** 39%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 33%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 67%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 3 ações

**Total de ações propostas no Plano:** 10

- Alterar regras de circulação
- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade (parklets e faixa de pedestres elevada)
- Implantar rotatórias
- 
- 

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Sim

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Osasco

# SP

**População** <sup>(1)</sup> 697.886 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 419.939 veículos  
**Taxa de motorização** 60,2 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 81  
**Óbitos / 100 mil hab** 11,6  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Departamento Municipal de Trânsito (Demutran)

**Plano Municipal de Mobilidade Urbana - PlanMob-Osasco**  
**Aprovação / instituição** Lei nº 4.765/2016

**Ano de elaboração** 2016  
**Autoria** Empresa privada

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Sim

**Nº total de páginas** 357      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 4      (1% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 65      (0,18 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 11 ações      **Percentual de correspondência** 61%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 67%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a cicloviás

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 83%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou cicloviás
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 33%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 100%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 5 ações

**Total de ações propostas no Plano:** 16

- Duplicar/ampliar o número de faixas em avenidas/rodovias
- Identificar e tratar locais críticos de acidentes de trânsito
- Implantar binário
- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade
- Modernizar semáforos

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Sim

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Paranaguá

PR

População <sup>(1)</sup> 152.975 habitantes  
Frota registrada <sup>(2)</sup> 69.796 veículos  
Taxa de motorização 45,6 veículos / 100 hab

Óbitos no trânsito <sup>(3)</sup> 42  
Óbitos / 100 mil hab 27,5  
Unidade do SAMU <sup>(4)</sup> Sim

Integrante do SNT <sup>(5)</sup> Sim  
Órgão de trânsito <sup>(5)</sup> Departamento Municipal de Trânsito (Demutran)

Plano de Mobilidade Urbana  
Aprovação / instituição Não há

Ano de elaboração 2016  
Autoria Poder público

Abordagem do tema a **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Específica  
Capítulo / seção sobre **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Sim

Nº total de páginas 182      Nº de páginas sobre **SEGURANÇA** 17 (9% do número total de páginas)  
Frequência da palavra **SEGURANÇA** 25 (0,14 em relação ao número total de páginas)

Ações propostas no Plano - por eixo temático: 11 ações      Percentual de correspondência 61%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 33%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a cicloviás

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 67%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou cicloviás
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 133%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

Outras ações propostas no Plano: 5 ações

Total de ações propostas no Plano: 16

- Implantar anel viário
- Implantar semáforos com foco para pedestres
- Implantar vias marginais a rodovias
- Promover campanhas educativas voltadas para ciclistas e para cuidados em área escolar
- Solucionar conflitos ferroviários (transposição em desnível)

Estabelece prazos e/ou metas Sim

Apresenta dados sobre acidentalidade no Município Sim

Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito Não

Fontes: (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Paty do Alferes

**RJ**

**População** <sup>(1)</sup> 26.991 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 13.675 veículos  
**Taxa de motorização** 50,7 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 2  
**Óbitos / 100 mil hab** 7,4  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Órgão Executivo de Trânsito

**Plano Diretor de Mobilidade Urbana - PlanMob-PA**  
**Aprovação / instituição** Decreto nº 4.301/2015

**Ano de elaboração** 2015  
**Autoria** Poder público

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, aplicável a qualquer município  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

**Nº total de páginas** 14      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 10 (0,71 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 6 ações      **Percentual de correspondência** 33%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 33%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 67%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 3 ações

**Total de ações propostas no Plano:** 9

- Elaborar proposta de política de segurança no trânsito
- Modernizar equipamentos de fiscalização
- Reestruturar a atividade fiscalizatória
- 
- 

**Estabelece prazos e/ou metas** Não

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Petrolina

# PE

**População** <sup>(1)</sup> 343.219 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 136.045 veículos  
**Taxa de motorização** 39,6 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 205  
**Óbitos / 100 mil hab** 59,7  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Empresa Petrolinense de Trânsito e Transporte Coletivo

**Plano Diretor de Mobilidade e Transporte Coletivo - PlanMob Petrolina**  
**Aprovação / instituição** Lei nº 2.828/2016

**Ano de elaboração** 2015  
**Autoria** Empresa privada

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

**Nº total de páginas** 48      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 6 (0,13 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 7 ações      **Percentual de correspondência** 39%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a cicloviás

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 83%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou cicloviás
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 5 ações

**Total de ações propostas no Plano:** 12

- Implantar acostamento em rodovia
- Implantar binário
- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade (zona 30 e faixa de pedestres elevada)
- Implantar vias marginais a rodovias
- Rever hierarquização viária

**Estabelece prazos e/ou metas** Não

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Pindamonhangaba

**SP**

**População** <sup>(1)</sup> 164.000 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 89.593 veículos  
**Taxa de motorização** 54,6 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 25  
**Óbitos / 100 mil hab** 15,2  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Não

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Departamento Municipal de Trânsito

**Plano de Mobilidade Urbana**  
**Aprovação / instituição** Lei Complementar nº 51/2015

**Ano de elaboração** 2015  
**Autoria** Poder público

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Específica  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Sim

**Nº total de páginas** 43      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 3 (7% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 7 (0,16 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 9 ações      **Percentual de correspondência** 50%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 67%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 50%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 33%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 100%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 2 ações

- Melhorar o sistema de sinalização
- Reforçar o departamento de trânsito
- 
- 
- 

**Total de ações propostas no Plano:** 11

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Sim

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Piracicaba

SP

**População** <sup>(1)</sup> 397.322 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 299.284 veículos  
**Taxa de motorização** 75,3 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 55  
**Óbitos / 100 mil hab** 13,8  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes (Semuttran)

**Plano Diretor de Mobilidade** **Ano de elaboração** 2006  
**Aprovação / instituição** Lei Complementar nº 187/2006 (a lei é o próprio plano) **Autoria** Poder público

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, aplicável a qualquer município  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

**Nº total de páginas** 29 **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 18 (0,62 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 8 ações **Percentual de correspondência** 44%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a cicloviás

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 67%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou cicloviás
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 67%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 4 ações **Total de ações propostas no Plano:** 12

- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade
- Promover campanhas educativas voltadas para ciclistas
- Readequar a geometria das vias
- Reestruturar o Centro Infantil para Educação no Trânsito
- 

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Porto Alegre

**RS**

**População** <sup>(1)</sup> 1.484.941 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 871.852 veículos  
**Taxa de motorização** 58,7 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 164  
**Óbitos / 100 mil hab** 11,0  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC)

**Plano Diretor de Mobilidade Urbana**  
**Aprovação / instituição** Projeto de Lei Complementar nº 011/2015

**Ano de elaboração** 2015  
**Autoria** Poder público

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Específica  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Sim

**Nº total de páginas** 298      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 47 (16% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 150 (0,50 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 11 ações      **Percentual de correspondência** 61%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 67%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 83%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 67%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 5 ações

**Total de ações propostas no Plano:** 16

- Comunicar ao SAMU e à PRF a ocorrência de acidentes de trânsito
- Criar o Comitê Intersetorial de Segurança Viária
- Instalar gradis metálicos em vias exclusivas de ônibus
- Mapear a cobertura de assistência de saúde pós-acidente
- Realizar auditorias de segurança viária

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre accidentalidade no Município** Sim

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Sim

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Presidente Prudente

SP

População <sup>(1)</sup> 225.271 habitantes  
Frota registrada <sup>(2)</sup> 168.132 veículos  
Taxa de motorização 74,6 veículos / 100 hab

Óbitos no trânsito <sup>(3)</sup> 29  
Óbitos / 100 mil hab 12,9  
Unidade do SAMU <sup>(4)</sup> Não

Integrante do SNT <sup>(5)</sup> Sim  
Órgão de trânsito <sup>(5)</sup> Secretaria Municipal de Assuntos Viários e Cooperação em Segurança Pública (Semav)

Plano de Mobilidade Urbana  
Aprovação / instituição Não há  
Ano de elaboração 2015  
Autoria Empresa privada

Abordagem do tema a **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
Capítulo / seção sobre **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

Nº total de páginas 72  
Nº de páginas sobre **SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
Frequência da palavra **SEGURANÇA** 8 (0,11 em relação ao número total de páginas)

Ações propostas no Plano - por eixo temático: 4 ações  
Percentual de correspondência 22%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a cicloviás

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 33%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou cicloviás
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

Outras ações propostas no Plano: 1 ação

Total de ações propostas no Plano: 5

- Identificar e tratar locais críticos de acidentes de trânsito
- 
- 
- 
- 

Estabelece prazos e/ou metas Não

Apresenta dados sobre acidentalidade no Município Não

Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito Não

Fontes: (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Ribeirão Preto

SP

População <sup>(1)</sup> 682.302 habitantes Óbitos no trânsito <sup>(3)</sup> 108  
Frota registrada <sup>(2)</sup> 518.738 veículos Óbitos / 100 mil hab 15,8  
Taxa de motorização 76,0 veículos / 100 hab Unidade do SAMU <sup>(4)</sup> Sim

Integrante do SNT <sup>(5)</sup> Sim  
Órgão de trânsito <sup>(5)</sup> Empresa de Trânsito e Transporte Urbano de Ribeirão Preto S/A (Transerp)

Plano de Mobilidade Urbana Ano de elaboração 2012  
Aprovação / instituição Não há Autoria Empresa privada

Abordagem do tema a **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
Capítulo / seção sobre **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

Nº total de páginas 330 Nº de páginas sobre **SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
Frequência da palavra **SEGURANÇA** 32 (0,10 em relação ao número total de páginas)

Ações propostas no Plano - por eixo temático: 6 ações Percentual de correspondência 33%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a cicloviás

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 67%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou cicloviás
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

Outras ações propostas no Plano: 3 ações

Total de ações propostas no Plano: 9

- Duplicar/ampliar o número de faixas em avenidas/rodovias
- Implantar área de refúgio para pedestres durante a travessia
- Pavimentar vias
- 
- 

Estabelece prazos e/ou metas Sim

Apresenta dados sobre acidentalidade no Município Não

Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito Não

Fontes: (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Rio Branco

# AC

**População** <sup>(1)</sup> 383.443 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 173.240 veículos  
**Taxa de motorização** 45,2 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 70  
**Óbitos / 100 mil hab** 18,3  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte (RBTrans)

**Plano Diretor de Transporte e Trânsito**  
**Aprovação / instituição** Decreto nº 392/2015  
**Ano de elaboração** 2007  
**Autoria** Empresa privada

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Sim

**Nº total de páginas** 245  
**Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 5 (2% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 42 (0,17 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 7 ações  
**Percentual de correspondência** 39%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a cicloviás

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 50%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou cicloviás
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 33%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 100%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 4 ações

- Criar/fortalecer a Escola Pública de Trânsito
- Implantar binário
- Levantar, controlar e analisar dados de acidentes de trânsito
- Readequar a geometria das vias
- 

**Total de ações propostas no Plano:** 11

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre accidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Rio do Sul

# SC

**População** <sup>(1)</sup> 69.188 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 52.286 veículos  
**Taxa de motorização** 75,6 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 39  
**Óbitos / 100 mil hab** 56,4  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Departamento de Trânsito e Urbanismo (Deturs)

## Plano de Mobilidade Urbana

**Ano de elaboração** 2015

**Aprovação / instituição** Lei Complementar nº 319/2015 (a lei é o próprio plano)

**Autoria** Poder público

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

**Nº total de páginas** 12      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 5 (0,42 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 5 ações      **Percentual de correspondência** 28%  
(com as ações previstas na PNT)

### Fiscalização (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

### Infraestrutura (Percentual de correspondência = 50%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

### Saúde (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

### Educação e Formação (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

### Procedimentos e Gestão (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 4 ações

**Total de ações propostas no Plano:** 9

- Implantar anel viário
- Implantar binário
- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade (parklets)
- Municipalizar vias marginais de rodovias
- 

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Rio dos Cedros

SC

População <sup>(1)</sup> 11.431 habitantes  
Frota registrada <sup>(2)</sup> 8.482 veículos  
Taxa de motorização 74,2 veículos / 100 hab

Óbitos no trânsito <sup>(3)</sup> 0  
Óbitos / 100 mil hab 0,0  
Unidade do SAMU <sup>(4)</sup> Sim

Integrante do SNT <sup>(5)</sup> Não  
Órgão de trânsito <sup>(5)</sup> Não há

## Plano de Mobilidade Urbana

Aprovação / instituição Lei Complementar nº 270/2015 (a lei é o próprio plano)

Ano de elaboração 2015  
Autoria Poder público

Abordagem do tema a **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, aplicável a qualquer município  
Capítulo / seção sobre **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Sim

Nº total de páginas 38  
Nº de páginas sobre **SEGURANÇA** 3 (8% do número total de páginas)  
Frequência da palavra **SEGURANÇA** 21 (0,55 em relação ao número total de páginas)

Ações propostas no Plano - por eixo temático: 3 ações  
Percentual de correspondência 17%  
(com as ações previstas na PNT)

### Fiscalização (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

### Infraestrutura (Percentual de correspondência = 50%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

### Saúde (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

### Educação e Formação (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

### Procedimentos e Gestão (Percentual de correspondência = 0%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

Outras ações propostas no Plano: 2 ações

- Regulamentar ciclomotores
- Rever hierarquização de vias
- 
- 
- 

Total de ações propostas no Plano: 5

Estabelece prazos e/ou metas Não

Apresenta dados sobre acidentalidade no Município Não

Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito Não

Fontes: (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Rio Grande

RS

População <sup>(1)</sup> 209.378 habitantes  
Frota registrada <sup>(2)</sup> 124.028 veículos  
Taxa de motorização 59,2 veículos / 100 hab

Óbitos no trânsito <sup>(3)</sup> 33  
Óbitos / 100 mil hab 15,8  
Unidade do SAMU <sup>(4)</sup> Sim

Integrante do SNT <sup>(5)</sup> Sim  
Órgão de trânsito <sup>(5)</sup> Secretaria Municipal da Segurança, dos Transportes e do Trânsito

Plano de Mobilidade Urbana  
Aprovação / instituição Não há

Ano de elaboração 2011  
Autoria Empresa privada

Abordagem do tema a **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
Capítulo / seção sobre **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

Nº total de páginas 179      Nº de páginas sobre **SEGURANÇA** 0      (0% do número total de páginas)  
Frequência da palavra **SEGURANÇA** 24      (0,13 em relação ao número total de páginas)

Ações propostas no Plano - por eixo temático: 6 ações      Percentual de correspondência 33%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 50%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 33%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

Outras ações propostas no Plano: 4 ações

Total de ações propostas no Plano: 10

- Identificar e tratar locais críticos de acidentes de trânsito
- Implantar binário
- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade (estreitamento de vias)
- Substituir semáforos por rótulas
- 

Estabelece prazos e/ou metas Não

Apresenta dados sobre acidentalidade no Município Não

Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito Não

Fontes: (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Santa Maria

**RS**

**População** <sup>(1)</sup> 278.445 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 161.168 veículos  
**Taxa de motorização** 57,9 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 1  
**Óbitos / 100 mil hab** 0,4  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Coordenadoria de Trânsito e Mobilidade Urbana

**Plano Diretor de Mobilidade Urbana**  
**Aprovação / instituição** Lei Complementar nº 098/2015

**Ano de elaboração** 2013  
**Autoria** Empresa privada

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Específica  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Sim

**Nº total de páginas** 208      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 16 (8% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 30 (0,14 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 10 ações      **Percentual de correspondência** 56%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 67%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 100%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 5 ações

**Total de ações propostas no Plano:** 15

- Identificar e tratar locais críticos de acidentes de trânsito
- Implantar central de controle semafórico
- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade (zona 30)
- Implantar rotas preferenciais para pedestres e caminhódromos lúdicos e escolares
- Rever hierarquização de vias

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Sim

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# São Caetano do Sul

# SP

**População** <sup>(1)</sup> 159.608 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 141.888 veículos  
**Taxa de motorização** 88,9 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 7  
**Óbitos / 100 mil hab** 4,4  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (Semob)

**Plano de Mobilidade Urbana - PlanMob SCS**  
**Aprovação / instituição** Lei nº 5.452/2016

**Ano de elaboração** 2016  
**Autoria** Empresa privada

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

**Nº total de páginas** 115      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 0      (0% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 34      (0,30 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 8 ações      **Percentual de correspondência** 44%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 83%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 33%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 5 ações

**Total de ações propostas no Plano:** 13

- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade (zona 30)
- Implantar semáforos com foco para pedestres
- Implantar sistema de videomonitoramento do tráfego
- Implantar temporização semafórica
- Promover campanhas educativas voltadas para ciclistas

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# São José do Rio Preto

SP

População <sup>(1)</sup> 450.657 habitantes  
Frota registrada <sup>(2)</sup> 381.716 veículos  
Taxa de motorização 84,7 veículos / 100 hab

Óbitos no trânsito <sup>(3)</sup> 110  
Óbitos / 100 mil hab 24,4  
Unidade do SAMU <sup>(4)</sup> Sim

Integrante do SNT <sup>(5)</sup> Sim  
Órgão de trânsito <sup>(5)</sup> Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Segurança

Plano de Mobilidade Urbana - Projeto Sistema Transporte Coletivo  
Aprovação / instituição Lei nº 11.736/2015

Ano de elaboração 2015  
Autoria Empresa privada

Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO Não aborda  
Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO Não

Nº total de páginas 56      Nº de páginas sobre SEGURANÇA 0 (0% do número total de páginas)  
Frequência da palavra SEGURANÇA 0 (0,00 em relação ao número total de páginas)

Ações propostas no Plano - por eixo temático: 5 ações      Percentual de correspondência 28%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a cicloviás

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 50%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou cicloviás
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

Outras ações propostas no Plano: 1 ação

- Implantar binário
- 
- 
- 
- 

Total de ações propostas no Plano: 6

Estabelece prazos e/ou metas Não

Apresenta dados sobre acidentalidade no Município Não

Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito Não

Fontes: (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# São José dos Campos

SP

População <sup>(1)</sup> 703.219 habitantes  
Frota registrada <sup>(2)</sup> 426.266 veículos  
Taxa de motorização 60,6 veículos / 100 hab

Óbitos no trânsito <sup>(3)</sup> 93  
Óbitos / 100 mil hab 13,2  
Unidade do SAMU <sup>(4)</sup> Sim

Integrante do SNT <sup>(5)</sup> Sim  
Órgão de trânsito <sup>(5)</sup> Secretaria de Transportes

Plano de Mobilidade Urbana - PlanMob SJC  
Aprovação / instituição Lei Complementar nº 576/2016

Ano de elaboração 2015  
Autoria Poder público

Abordagem do tema a **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
Capítulo / seção sobre **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Sim

Nº total de páginas 65      Nº de páginas sobre **SEGURANÇA** 2      (3% do número total de páginas)  
Frequência da palavra **SEGURANÇA** 40      (0,62 em relação ao número total de páginas)

Ações propostas no Plano - por eixo temático: 8 ações      Percentual de correspondência 44%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 67%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 33%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 100%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

Outras ações propostas no Plano: 5 ações

Total de ações propostas no Plano: 13

- Capacitar agentes de trânsito
- Elaborar relatórios periódicos sobre acidentalidade
- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade (zona 30)
- Melhorar a iluminação de vias e calçadas
- Revisar sinalização de trânsito

Estabelece prazos e/ou metas Não

Apresenta dados sobre acidentalidade no Município Não

Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito Não

Fontes: (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# São Luiz gonzaga

**RS**

**População** <sup>(1)</sup> 35.057 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 21.684 veículos  
**Taxa de motorização** 61,9 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 15  
**Óbitos / 100 mil hab** 42,8  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Departamento de Trânsito

**Plano Municipal de Mobilidade Urbana - PlanMob**  
**Aprovação / instituição** Lei nº 5.494/2015

**Ano de elaboração** 2015  
**Autoria** Empresa privada

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Específica  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Sim

**Nº total de páginas** 155      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 27 (17% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 44 (0,28 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 8 ações      **Percentual de correspondência** 44%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 33%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 50%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 33%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 100%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 4 ações

**Total de ações propostas no Plano:** 12

- Instalar painéis indicativos sobre a operação do sistema ferroviário
- Promover a manutenção das condições do pavimento das vias
- Promover campanhas educativas voltadas para ciclistas
- Promover e garantir o cuidado às vítimas de acidentes de trânsito
- 

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre accidentalidade no Município** Sim

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Sim

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# São Manuel

SP

**População** <sup>(1)</sup> 40.692 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 26.236 veículos  
**Taxa de motorização** 64,5 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 13  
**Óbitos / 100 mil hab** 31,9  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Não

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Diretoria de Segurança Pública e Trânsito

**Plano Municipal de Acessibilidade e Mobilidade Urbana**  
**Aprovação / instituição** Lei nº 3.850/2015 (a lei é o próprio plano)

**Ano de elaboração** 2015  
**Autoria** Poder público

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, aplicável a qualquer município  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

**Nº total de páginas** 16      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 1 (0,06 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 4 ações      **Percentual de correspondência** 22%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a cicloviás

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 33%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou cicloviás
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 1 ação

- Implantar semáforos sonoros
- 
- 
- 
- 

**Total de ações propostas no Plano:** 5

**Estabelece prazos e/ou metas** Não

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# São Paulo

# SP

**População** <sup>(1)</sup> 12.106.920 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 8.103.428 veículos  
**Taxa de motorização** 66,9 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 962  
**Óbitos / 100 mil hab** 7,9  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Departamento de Operação do Sistema Viário (DSV/SP)

**Plano de Mobilidade - PlanMob-SP**  
**Aprovação / instituição** Decreto nº 56.834/2016

**Ano de elaboração** 2016  
**Autoria** Poder público

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Sim

**Nº total de páginas** 174      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 10 (6% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 76 (0,44 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 11 ações      **Percentual de correspondência** 61%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 100%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a cicloviás

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 83%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou cicloviás
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 33%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 5 ações

**Total de ações propostas no Plano:** 16

- Implantar área de espera para motocicletas em semáforos
- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade (zona 40)
- Implantar rodízio de veículos
- Implantar sistema de monitoramento (controle de túneis, centrais de operação, controle de semáforos)
- Realizar auditorias de segurança viária

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Sim

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Sapezal

MT

**População** <sup>(1)</sup> 24.305 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 13.085 veículos  
**Taxa de motorização** 53,8 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 7  
**Óbitos / 100 mil hab** 28,8  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Não

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Departamento Municipal de Trânsito de Sapezal (DMTS)

**Plano de Mobilidade Urbana**  
**Aprovação / instituição** Lei nº 1.306/2016 (a lei é o próprio plano)

**Ano de elaboração** 2015  
**Autoria** Poder público

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

**Nº total de páginas** 14      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 14 (1,00 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 4 ações      **Percentual de correspondência** 22%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a cicloviás

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 33%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou cicloviás
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 3 ações      **Total de ações propostas no Plano:** 7

- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade (faixa de pedestres elevada)
- Implantar rotatórias
- Implantar sinalização viária
- 
- 

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Sapiranga

RS

**População** <sup>(1)</sup> 80.311 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 49.395 veículos  
**Taxa de motorização** 61,5 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 14  
**Óbitos / 100 mil hab** 17,4  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito

**Plano Diretor de Mobilidade Urbana**  
**Aprovação / instituição** Portaria nº 1.073/2015

**Ano de elaboração** 2015  
**Autoria** Empresa privada

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Específica  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Sim

**Nº total de páginas** 97      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 4 (4% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 59 (0,61 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 10 ações      **Percentual de correspondência** 56%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 33%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 83%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 33%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 100%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 5 ações

**Total de ações propostas no Plano:** 15

- Capacitar agentes de trânsito
- Executar sistema de drenagem de águas pluviais
- Identificar e tratar locais críticos de acidentes de trânsito
- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade
- Melhorar a iluminação de vias e calçadas

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Sim

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Serra Talhada

PE

População <sup>(1)</sup> 85.568 habitantes  
Frota registrada <sup>(2)</sup> 36.583 veículos  
Taxa de motorização 42,8 veículos / 100 hab

Óbitos no trânsito <sup>(3)</sup> 35  
Óbitos / 100 mil hab 40,9  
Unidade do SAMU <sup>(4)</sup> Não

Integrante do SNT <sup>(5)</sup> Sim  
Órgão de trânsito <sup>(5)</sup> Superintendência de Trânsito e Transporte (STTrans)

Plano de Mobilidade Urbana  
Aprovação / instituição Lei nº 1.455/2015 (a lei é o próprio plano)

Ano de elaboração 2015  
Autoria Poder público

Abordagem do tema a **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
Capítulo / seção sobre **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

Nº total de páginas 12      Nº de páginas sobre **SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
Frequência da palavra **SEGURANÇA** 16 (1,33 em relação ao número total de páginas)

Ações propostas no Plano - por eixo temático: 12 ações      Percentual de correspondência 67%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 100%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 83%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 67%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

Outras ações propostas no Plano: 4 ações

Total de ações propostas no Plano: 16

- Duplicar/ampliar o número de faixas em avenidas/rodovias
- Implantar central de controle semafórico
- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade (zona 30 e zona 40)
- Implantar passarelas para travessia de pedestres
- 

Estabelece prazos e/ou metas Não

Apresenta dados sobre acidentalidade no Município Não

Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito Não

Fontes: (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Sertãozinho

SP

População <sup>(1)</sup> 122.643 habitantes  
Frota registrada <sup>(2)</sup> 88.188 veículos  
Taxa de motorização 71,9 veículos / 100 hab

Óbitos no trânsito <sup>(3)</sup> 2  
Óbitos / 100 mil hab 1,6  
Unidade do SAMU <sup>(4)</sup> Sim

Integrante do SNT <sup>(5)</sup> Sim  
Órgão de trânsito <sup>(5)</sup> Departamento Municipal de Trânsito

Política de Mobilidade Urbana  
Aprovação / instituição Lei Complementar nº 300/2014 (a lei é o próprio plano)

Ano de elaboração 2014  
Autoria Poder público

Abordagem do tema a **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não aborda  
Capítulo / seção sobre **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

Nº total de páginas 27      Nº de páginas sobre **SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
Frequência da palavra **SEGURANÇA** 12 (0,44 em relação ao número total de páginas)

Ações propostas no Plano - por eixo temático: 5 ações      Percentual de correspondência 28%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 50%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

Outras ações propostas no Plano: Nenhuma

Total de ações propostas no Plano: 5

-  
-  
-  
-  
-

Estabelece prazos e/ou metas Não

Apresenta dados sobre acidentalidade no Município Não

Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito Não

Fontes: (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Sete Lagoas

**MG**

**População** <sup>(1)</sup> 236.228 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 125.475 veículos  
**Taxa de motorização** 53,1 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 52  
**Óbitos / 100 mil hab** 22,0  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana

**Plano de Mobilidade Urbana**  
**Aprovação / instituição** Decreto nº 5.540/2016

**Ano de elaboração** 2016  
**Autoria** Poder público

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, aplicável a qualquer município  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

**Nº total de páginas** 46      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 0      (0% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 26      (0,57 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 5 ações      **Percentual de correspondência** 28%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a cicloviás

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 50%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou cicloviás
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** Nenhuma

**Total de ações propostas no Plano:** 5

-  
-  
-  
-  
-

**Estabelece prazos e/ou metas** Não

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Sorocaba

# SP

**População** <sup>(1)</sup> 659.871 habitantes **Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 136  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 462.215 veículos **Óbitos / 100 mil hab** 20,6  
**Taxa de motorização** 70,0 veículos / 100 hab **Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Empresa de Desenvolvimento Urbano e Social de Sorocaba (Urbes - Trânsito e Transportes)

**Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana - PDTUM** **Ano de elaboração** 2014  
**Aprovação / instituição** Lei nº 11.319/2016 **Autoria** Empresa privada

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

**Nº total de páginas** 104 **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 21 (0,20 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 8 ações **Percentual de correspondência** 44%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 33%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a cicloviás

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 67%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou cicloviás
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 33%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 5 ações

**Total de ações propostas no Plano:** 13

- Cobrar pedágio urbano
- Implantar anel viário
- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade (zona 30 e zona 40)
- Implantar rodízio de veículos
- Implantar semáforos inteligentes

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Tambaú

SP

População <sup>(1)</sup> 23.267 habitantes  
Frota registrada <sup>(2)</sup> 14.534 veículos  
Taxa de motorização 62,5 veículos / 100 hab

Óbitos no trânsito <sup>(3)</sup> 2  
Óbitos / 100 mil hab 8,6  
Unidade do SAMU <sup>(4)</sup> Sim

Integrante do SNT <sup>(5)</sup> Sim  
Órgão de trânsito <sup>(5)</sup> Departamento Municipal de Trânsito

Plano de Mobilidade Urbana  
Aprovação / instituição Lei nº 2.706/2014

Ano de elaboração 2014  
Autoria Poder público

Abordagem do tema a **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
Capítulo / seção sobre **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Sim

Nº total de páginas 35      Nº de páginas sobre **SEGURANÇA** 1 (3% do número total de páginas)  
Frequência da palavra **SEGURANÇA** 22 (0,63 em relação ao número total de páginas)

Ações propostas no Plano - por eixo temático: 6 ações      Percentual de correspondência 33%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 50%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 33%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

Outras ações propostas no Plano: 3 ações

Total de ações propostas no Plano: 9

- Criar o Programa de Educação e Segurança no Trânsito
- Implantar Cadastro Digital Georreferenciado do Sistema Viário e programa periódico de manutenção
- Implantar sinalização viária
- 
- 

Estabelece prazos e/ou metas Não

Apresenta dados sobre acidentalidade no Município Não

Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito Não

Fontes: (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Taquarituba

SP

**População** <sup>(1)</sup> 23.240 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 14.399 veículos  
**Taxa de motorização** 62,0 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 8  
**Óbitos / 100 mil hab** 34,4  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Comissão Municipal de Trânsito (Comutran)

**Plano Municipal de Mobilidade Urbana**  
**Aprovação / instituição** Lei Complementar nº 217/2015 (a lei é o próprio plano)

**Ano de elaboração** 2015  
**Autoria** Poder público

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, aplicável a qualquer município  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

**Nº total de páginas** 35      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 7 (0,20 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 4 ações      **Percentual de correspondência** 22%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 17%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 33%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 2 ações

- Criar calendário permanente de Educação no Trânsito
- Implantar corredores para veículos de emergência
- 
- 
- 

**Total de ações propostas no Plano:** 6

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Sim

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Teresina

PI

**População** <sup>(1)</sup> 850.198 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 477.290 veículos  
**Taxa de motorização** 56,1 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 427  
**Óbitos / 100 mil hab** 50,2  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito (STrans)

**Plano Diretor de Transportes e Mobilidade Urbana** **Ano de elaboração** 2008  
**Aprovação / instituição** Não existe lei aprovando o plano **Autoria** Empresa privada

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

**Nº total de páginas** 188 **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 10 (0,05 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 8 ações **Percentual de correspondência** 44%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 33%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a cicloviás

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 67%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou cicloviás
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 33%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 4 ações

- Construir ponte
- Implantar binário
- Implantar central de controle semafórico
- Promover campanhas educativas voltadas para ciclistas
- 

**Total de ações propostas no Plano:** 12

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Sim

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Tietê

**SP**

**População** <sup>(1)</sup> 41.022 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 27.147 veículos  
**Taxa de motorização** 66,2 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 6  
**Óbitos / 100 mil hab** 14,6  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Não

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Secretaria de Trânsito, Segurança e Defesa Civil

**Plano Municipal de Mobilidade Urbana****Ano de elaboração** 2015**Aprovação / instituição** Lei Complementar nº 16/2015 (a lei é o próprio plano)**Autoria** Poder público

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

**Nº total de páginas** 16      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 3 (0,19 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 5 ações      **Percentual de correspondência** 28%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a cicloviás

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 50%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou cicloviás
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 4 ações**Total de ações propostas no Plano:** 9

- Construir ponte
- Implantar binário
- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade (lombofaixas)
- Implantar semáforos com foco para pedestres
- 

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Não**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Timbó

# SC

**População** <sup>(1)</sup> 42.801 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 31.942 veículos  
**Taxa de motorização** 74,6 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 8  
**Óbitos / 100 mil hab** 18,7  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Departamento Municipal de Trânsito (Demutran)

**Plano de Mobilidade Urbana**  
**Aprovação / instituição** Lei Complementar nº 478/2016 (a lei é o próprio plano)

**Ano de elaboração** 2007  
**Autoria** Poder público

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não aborda  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

**Nº total de páginas** 17      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 6 (0,35 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 3 ações      **Percentual de correspondência** 17%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 17%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** Nenhuma

**Total de ações propostas no Plano:** 3

-  
-  
-  
-  
-

**Estabelece prazos e/ou metas** Não

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Tremembé

SP

**População** <sup>(1)</sup> 45.904 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 20.236 veículos  
**Taxa de motorização** 44,1 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 6  
**Óbitos / 100 mil hab** 13,1  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Coordenadoria Técnica Municipal de Trânsito

**Plano de Mobilidade Urbana - PlanMob TBE**  
**Aprovação / instituição** Lei Complementar nº 299/2016

**Ano de elaboração** 2016  
**Autoria** Empresa privada

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Específica  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Sim

**Nº total de páginas** 51      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 5 (10% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 26 (0,51 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 9 ações      **Percentual de correspondência** 50%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 33%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 67%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 33%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 100%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 5 ações

**Total de ações propostas no Plano:** 14

- Capacitar agentes de trânsito
- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade (zona 30)
- Melhorar a iluminação de vias e calçadas
- Promover campanhas educativas voltadas para ciclistas
- Revisar a sinalização de trânsito

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Sim

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# União da Vitória

PR

População <sup>(1)</sup> 57.027 habitantes  
Frota registrada <sup>(2)</sup> 33.496 veículos  
Taxa de motorização 58,7 veículos / 100 hab

Óbitos no trânsito <sup>(3)</sup> 9  
Óbitos / 100 mil hab 15,8  
Unidade do SAMU <sup>(4)</sup> Não

Integrante do SNT <sup>(5)</sup> Sim  
Órgão de trânsito <sup>(5)</sup> Diretoria Municipal de Trânsito

Plano de Mobilidade  
Aprovação / instituição Lei nº 4.526/2015 (a lei é o próprio plano)

Ano de elaboração 2015  
Autoria Poder público

Abordagem do tema a **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, aplicável a qualquer município  
Capítulo / seção sobre **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

Nº total de páginas 28      Nº de páginas sobre **SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
Frequência da palavra **SEGURANÇA** 19 (0,68 em relação ao número total de páginas)

Ações propostas no Plano - por eixo temático: 8 ações      Percentual de correspondência 44%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 100%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 0%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

Outras ações propostas no Plano: 5 ações

Total de ações propostas no Plano: 13

- Implantar área de refúgio para pedestres durante a travessia
- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade
- Implantar passarelas para travessia de pedestres
- Promover campanhas permanentes de segurança no trânsito
- Regulamentar as funções dos agentes de trânsito

Estabelece prazos e/ou metas Não

Apresenta dados sobre acidentalidade no Município Não

Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito Não

Fontes: (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Valinhos

**SP**

**População** <sup>(1)</sup> 124.024 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 96.241 veículos  
**Taxa de motorização** 77,6 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 11  
**Óbitos / 100 mil hab** 8,9  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Não

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Secretaria de Transportes e Trânsito

**Plano de Mobilidade**  
**Aprovação / instituição** Decreto nº 8.899/2015

**Ano de elaboração** 2014  
**Autoria** Poder público

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Específica  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

**Nº total de páginas** 73      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 55 (0,75 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 8 ações      **Percentual de correspondência** 44%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 0%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 67%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 67%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 5 ações

**Total de ações propostas no Plano:** 13

- Criar Centro de Referência em Educação para Mobilidade
- Implantar barreiras de concreto em taludes
- Implantar central de monitoramento de trânsito e transporte
- Implantar viaduto de transposição de via férrea
- Readequar a geometria das vias

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Sim

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Vargem Grande Paulista

SP

População <sup>(1)</sup> 50.346 habitantes  
Frota registrada <sup>(2)</sup> 29.335 veículos  
Taxa de motorização 58,3 veículos / 100 hab

Óbitos no trânsito <sup>(3)</sup> 5  
Óbitos / 100 mil hab 9,9  
Unidade do SAMU <sup>(4)</sup> Sim

Integrante do SNT <sup>(5)</sup> Sim  
Órgão de trânsito <sup>(5)</sup> Coordenadoria Técnica de Trânsito e Sistema Viário

Plano de Mobilidade Urbana - PlanMob VGP  
Aprovação / instituição Lei nº 944/2016

Ano de elaboração 2015  
Autoria Poder público

Abordagem do tema a **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
Capítulo / seção sobre **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

Nº total de páginas 36      Nº de páginas sobre **SEGURANÇA** 0      (0% do número total de páginas)  
Frequência da palavra **SEGURANÇA** 8      (0,22 em relação ao número total de páginas)

Ações propostas no Plano - por eixo temático: 8 ações      Percentual de correspondência 44%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 33%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 50%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 67%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

Outras ações propostas no Plano: 4 ações

Total de ações propostas no Plano: 12

- Duplicar/ampliar o número de faixas em avenidas/rodovias
- Implantar viadutos e passarelas para travessia de pedestres
- Melhorar a iluminação de vias e calçadas
- Pavimentar vias
- 

Estabelece prazos e/ou metas Não

Apresenta dados sobre acidentalidade no Município Não

Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito Não

Fontes: (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Venâncio Aires

**RS**

<b>População</b> <sup>(1)</sup>	70.481 habitantes	<b>Óbitos no trânsito</b> <sup>(3)</sup>	17
<b>Frota registrada</b> <sup>(2)</sup>	47.362 veículos	<b>Óbitos / 100 mil hab</b>	24,1
<b>Taxa de motorização</b>	67,2 veículos / 100 hab	<b>Unidade do SAMU</b> <sup>(4)</sup>	Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Departamento de Trânsito e Fiscalização , Secretaria de Transportes, Obras e Viação

**Plano Diretor de Transportes e Mobilidade Urbana - PlanMob** **Ano de elaboração** 2014  
**Aprovação / instituição** Lei Complementar nº 77/2014 (a lei é o próprio plano) **Autoria** Poder público

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

**Nº total de páginas** 24 **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 20 (0,83 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 8 ações **Percentual de correspondência** 44%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 33%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 67%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 33%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 2 ações **Total de ações propostas no Plano:** 10

- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade
- Promover campanhas permanentes de segurança no trânsito
- 
- 
- 

**Estabelece prazos e/ou metas** Não

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Vera Cruz

RS

**População** <sup>(1)</sup> 26.024 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 5.995 veículos  
**Taxa de motorização** 23,0 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 4  
**Óbitos / 100 mil hab** 15,4  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Sim

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Unidade Municipal de Trânsito

**Plano Diretor de Transportes e Mobilidade Urbana - PlanMob**  
**Aprovação / instituição** Lei nº 4.091/2014 (a lei é o próprio plano)

**Ano de elaboração** 2014  
**Autoria** Poder público

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

**Nº total de páginas** 25      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 18 (0,72 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 8 ações      **Percentual de correspondência** 44%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 33%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 67%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 33%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 2 ações      **Total de ações propostas no Plano:** 10

- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade
- Promover campanhas permanentes de segurança no trânsito
- 
- 
- 

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre acidentalidade no Município** Não

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran, 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran, 2018a.

\*

# Vera Cruz

RS

População <sup>(1)</sup> 26.024 habitantes  
Frota registrada <sup>(2)</sup> 5.995 veículos  
Taxa de motorização 23,0 veículos / 100 hab

Óbitos no trânsito <sup>(3)</sup> 4  
Óbitos / 100 mil hab 15,4  
Unidade do SAMU <sup>(4)</sup> Sim

Integrante do SNT <sup>(5)</sup> Sim  
Órgão de trânsito <sup>(5)</sup> Unidade Municipal de Trânsito

Plano Diretor de Transportes e Mobilidade Urbana - PlanMob  
Aprovação / instituição Lei nº 4.091/2014 (a lei é o próprio plano)

Ano de elaboração 2014  
Autoria Poder público

Abordagem do tema a **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Genérica, com algumas ações particulares no sistema viário  
Capítulo / seção sobre **SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Não

Nº total de páginas 25      Nº de páginas sobre **SEGURANÇA** 0 (0% do número total de páginas)  
Frequência da palavra **SEGURANÇA** 18 (0,72 em relação ao número total de páginas)

Ações propostas no Plano - por eixo temático: 8 ações      Percentual de correspondência 44%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 33%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a ciclovias

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 67%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou ciclovias
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 33%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 67%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

Outras ações propostas no Plano: 2 ações      Total de ações propostas no Plano: 10

- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade
- Promover campanhas permanentes de segurança no trânsito
- 
- 
- 

Estabelece prazos e/ou metas Sim

Apresenta dados sobre acidentalidade no Município Não

Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito Não

Fontes: (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.

# Vilhena

# RO

**População** <sup>(1)</sup> 95.630 habitantes  
**Frota registrada** <sup>(2)</sup> 58.633 veículos  
**Taxa de motorização** 61,3 veículos / 100 hab

**Óbitos no trânsito** <sup>(3)</sup> 31  
**Óbitos / 100 mil hab** 32,4  
**Unidade do SAMU** <sup>(4)</sup> Não

**Integrante do SNT** <sup>(5)</sup> Sim  
**Órgão de trânsito** <sup>(5)</sup> Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito (Semtran)

**Plano Diretor de Mobilidade Urbana - PLADMUV**  
**Aprovação / instituição** Lei nº 4.287/2016 (a lei é o próprio plano)

**Ano de elaboração** 2015  
**Autoria** Poder público

**Abordagem do tema a SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Específica  
**Capítulo / seção sobre SEGURANÇA NO TRÂNSITO** Sim

**Nº total de páginas** 97      **Nº de páginas sobre SEGURANÇA** 13 (13% do número total de páginas)  
**Frequência da palavra SEGURANÇA** 33 (0,34 em relação ao número total de páginas)

**Ações propostas no Plano - por eixo temático:** 13 ações      **Percentual de correspondência** 72%  
(com as ações previstas na PNT)

**Fiscalização** (Percentual de correspondência = 67%)

- Implantar fiscalização eletrônica de velocidade
- Implantar fiscalização eletrônica de avanço de sinal vermelho
- Intensificar a fiscalização por desrespeito a faixa de pedestres ou a cicloviás

**Infraestrutura** (Percentual de correspondência = 100%)

- Reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas arteriais e de trânsito rápido
- Implantar faixa de travessia de pedestres em cruzamentos semaforizados
- Implantar sinalização semafórica em cruzamentos não semaforizados
- Implantar faixas exclusivas de ônibus em vias arteriais e de trânsito rápido
- Implantar ciclofaixas ou cicloviás
- Melhorar as condições das calçadas e passeios das vias de itinerários de linhas de ônibus

**Saúde** (Percentual de correspondência = 0%)

- Promover curso para formação de profissionais de saúde em atendimento pré-hospitalar fixo e hospitalar

**Educação e Formação** (Percentual de correspondência = 67%)

- Realizar programa de educação para alunos da rede de ensino fundamental
- Promover campanhas de respeito a faixa de pedestres
- Promover campanhas de uso do cinto de segurança em todos os assentos
- Promover campanhas de uso do capacete por ocupantes de motocicleta
- Promover campanhas de uso de dispositivo de retenção para crianças (cadeirinha)

**Procedimentos e Gestão** (Percentual de correspondência = 100%)

- Integrar-se ao SNT (caso não seja)
- Criar corpo municipal de agentes de trânsito
- Ampliar o contingente de agentes de trânsito

**Outras ações propostas no Plano:** 4 ações

**Total de ações propostas no Plano:** 17

- Identificar e tratar locais críticos de acidentes de trânsito
- Implantar medidas moderadoras de tráfego e redutoras de velocidade (parklets e faixa de pedestres elevada)
- Promover a manutenção da sinalização de trânsito
- Reorganizar sistema viário
- 

**Estabelece prazos e/ou metas** Sim

**Apresenta dados sobre accidentalidade no Município** Sim

**Aborda a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito** Não

**Fontes:** (1) IBGE, 2017; (2) Denatran. 2018b; (3) Ministério da Saúde, 2016; (4) Ministério da Saúde, 2017; (5) Denatran. 2018a.