

PLANO DE SEGURANÇA VIÁRIA DE **CAMPINAS**

2023 · 2032



SECRETARIA DE
SAÚDE

SECRETARIA DE
TRANSPORTES



PREFEITURA DE
CAMPINAS



CAMPINAS

Prefeitura Municipal de Campinas

Dário Saadi
Prefeito do Município de Campinas

**Secretaria Municipal de Transportes
- Setransp**

Fernando de Caires Barbosa
Secretário de Transportes

**Empresa Municipal de Desenvolvimento de
Campinas S/A - Emdec**

Vinicius Issa Lima Riverete
Diretor-Presidente da Emdec

EQUIPE TÉCNICA**Coordenação Geral do Plano - Emdec**

Roberta dos Reis Mantovani

**Coordenação e Apoio Temático do Plano |
Emdec**

Adriana Sturla
Alexandre Nagase
Camilla Nogueira
Claudionir De Sá
Daniela R. Lemos Fontinele
Dayani Marloch
Débora Damasco
José Renato Giacobbe Junior
Luís Otávio Cândido
Márcio Inada
Marcelo Carpenter
Marcelo Luiz de Araújo Antônio
Mariangela Marini Pereira
Marineide de Jesus Nunes
Michelle Rosa
Roberta dos Reis Mantovani
Wilson Folgozi

Coordenação e Apoio Temático do Plano**| Secretaria da Saúde, Samu e Hospital****Municipal Dr. Mário Gatti**

Ana Paula Crivelaro
Juliana Dias de Oliveira Roman
Ricardo Nemer Jalbut
Roni Daniel Gomes

Realização:

Prefeitura Municipal de Campinas, Secretaria
de Transportes e Emdec

Apoio:**Iniciativa Bloomberg para Segurança Viária
Global - BIGRS**

Diogo Lemos
Paula Bianchi
André Correia
Mariana Novaski
Mariana Pires
Rafael Godoy
Rafaela Basile

WRI Brasil

Paula Manoela dos Santos
Reynaldo Neto
Andressa Ribeiro
Adriana Jakovcevic
Bruno Rizzon
Paula Tavares

Vital Strategies

Dante Rosado
Ezequiel Dantas
Ismael Ibarra Nava
Omar Jacob
Tainá Costa

Projeto Gráfico e Diagramação

Lila Estúdio Criativo



Este selo reconhece que Campinas
está comprometida com a segurança
viária e busca zerar as mortes e
lesões graves no trânsito.

AGRADECIMENTOS:

A Prefeitura de Campinas, Secretaria da Saúde, Secretaria de Transportes e Emdec agradecem a todos os participantes pelas suas valiosas contribuições ao Plano de Segurança Viária:

Camprev

Charles Eduardo R. Fonseca

CBMESP

Paulo Belisario
Pedro H. B. Marques
Pedro Henrique Borges

Ceasa

Andremar Ulisses Alves

CIMCamp

Edson Narita
Paulo Sergio Campana
Roberto Dutra Simões
Rodrigo Salvioni Santana

CMTT

Ercindo Mariano Júnior
Walter Rocha Oliveira

Cohab

Denilson Cândido

Concessionária Rota das Bandeiras

Camila F. Souza

Defesa Civil

Vinícius de Leite C. Menegale

Detran-SP

Cleoneia Aparecida Pereira

Emdec

Ademir Gustavo da Silva
Adriana Andrea D. Sturla
Adriana de Oliveira Carvalho
Aidyl Maria Cansanco Zakia
Alex Bruno Gusmão
Alexandre Campaner Nagase
Aline dos Santos A. de Assis
Ana Emilia Fiorezi
Ana Paula Franke
André Aranha Ribeiro
Ângela C. Pereira da Silva
Antonio Cesar Pardim
Artur Cesar Bertolini
Brenda A. S. Garrido
Caio Cesár Pedron
Camilla Loraine Nogueira
Carlo Alexandre Moneda
Carlos S. Foot Guimarães
Cicero Pereira C. Junior
Claudia Da Silva Mota e Silva
Cláudio José Fernandes
Claudionir Thomas de Sa
Cleber Adriano de Oliveira
Cleber S. de Oliveira
Daniel Luis Nithack e Silva
Daniela R. Lemos Fontinele
Danielle C. da S. F. de Vasconcelos
Dayani Marloch Sant Anna
Débora Cristina Damasco
Donizeti Aparecido Romero
Ederson Leal das Neves
Edmar da Silva Alves
Edna Ap^a M. A. dos Santos
Eduardo Patto Kanegae
Edvaldo Rodrigues Trindade
Elder Gonçalves Neves
Enevaldo Donizete da Silva

Fabio do Prado

Fábio Henrique R. da Matta
Flávia Fernandes Mateus
Flavio Borges C. Campos
Francisco Selles de A. Junior
Gabriela Felis da Silva Simao
Giane Oliveira Silva
Giselle N. Biagi de Godoi
Henri Maeda
Igor Camillo Decicino
Jessica de Oliveira Severino
Joaquim Olimpio de O. Filho
Jonathan A. D. B. Soares
José Renato G. Júnior
José Vieira de Carvalho
José Wilson P. de Castro
Juliana Limongi M. Feres
Leonardo Igor Valente Veiga
Lucas Fidélis Pádua Pereira
Luis Carlos Mechi
Luis Fernando Nozella
Luis Otávio Cândido
Luiz Carlos Sardinha
Marcelo Albino
Marcelo de Souza Rodrigues
Marcelo Doque
Marcelo Luiz de A. Antonio
Marcelo Madi C. Ferreira
Marcelo Rodrigues da Silva
Marcelo Teruya
Marcelo Tortorelli Moraes
Marcio Alexandre Ribeiro
Marcio de Oliveira
Márcio Eduardo de Oliveira
Márcio Gabriel Stein Inada
Mariangela M. S. Pereira
Marineide de Jesus Nunes
Mário Alvarenga
Mario Jose da Silva
Marta Pires Barbosa
Mayara L. S. Domingues
Michelle da Silveira Rosa

Milena Barbi
Mônica Bovi
Nadia Benzi Alves
Nelson Aparecido da Silva
Nelson Augusto Ayres
Nicole Santos Riva
Nilvando Pinto de Rezende
Oscar José da Silva
Paulo Henrique R. de Souza
Pedro Frazatto Gonçalves
Targon Verde
Pedro Meloni de Oliveira
Reni P. de Azevedo
Renzo Pavoni
Roberta dos Reis Mantovani
Ronaldo Antonio Magioli
Samuel de Jesus F. da Silva
Shirley Cristine B. Daguani
Silmara Aparecida Scurciatto
Silvano Batista dos Santos
Sílvia Aparecida Longhi
Thiago dos Santos Rodrigues
Thaís Faria Ramos da Costa
Valeria Tania Francischini
Wagner Aparecido Junqueira
Wagner Trindade
Wilson Folgozi de Brito

FJPO

João Batista Meira

GMC

Miller Silva
Sérgio Luiz Felipe
Willer Pereira da Silva

Hospital Mário Gatti

Juliana Dias de O. Roman

IMA

Henrique Dias dos Reis

PCESP

Marina Enriquetto Mascarelli

PMC

Diego Gomes Santos
Gisele Ap Silva Novelli

PMESP

Adilson Godoy de Carli
Rafael Sabbatwi
Roberto Fraisitzer dos Santos

Samu

Roni Daniel Gomes

Sanasa

Alexandro A. Alves

Secom

Bibiana Sant'Ana de Marco

Sehab

Angélica de Souza Silva

Seinfra

Ana Cristina C. Amaral
Ana Cristina dos S. Camilo

Semel

Osmir Alves

Setec

Francis Gonçalves Bernardo
Waldir Balthazar

Setransp

João Maria B. de Andrade

SMA

Artur Torres e Silva

SMASDH

Giselle Saraiva
Karla de Castro Borghi
Sara G. F. de Castro

SME

Maristela C. M. de Souza
Renata Lauza

SMPDU

Daniela Z. de A. Camargo
Rafaella Ribeiro Violato
Tercius Waldemar Hennies

SMS

Ana Paula Crivelaro Ferreira
Andrea Paula B. Von Zuben
Ricardo Nemer Jalbut

SMSP

Helio Lima Vasconcelos
Hildebrando A. de Oliveira
Osmar Torres de S. Filho
Paulo Henrique de Lima

SMTR

Camila Fernanda Diogo
Garrido Pereira

SVDS

Giuliano Martorano Gallardo
José Marcos Paze
Luiz Fernando Vogil
Maria Eugênia Mobrize

Unicamp

Gustavo Pereira Fraga

PREFÁCIO

Crédito: Roosevelt Cássio

É com grande satisfação e comprometimento com a segurança e bem-estar de nossos munícipes que apresento o **Plano de Segurança Viária de Campinas**. Este documento representa um marco significativo em nossos esforços contínuos para promover vias seguras e eficientes, refletindo nosso compromisso em tornar Campinas uma referência na redução de mortes e lesões graves no trânsito.

A abordagem de **Visão Zero**, incorporada neste Plano, redefine nossa perspectiva em relação à segurança viária. Reconhecemos que todos os sinistros no trânsito são evitáveis, e é de responsabilidade coletiva eliminar fatalidades e lesões graves. Além disso, adotamos a abordagem de **Sistema Seguro**, buscando criar infraestruturas e sistemas de transporte que considerem e protejam os usuários mais vulneráveis, como pedestres e ciclistas.

Este Plano é o resultado de um esforço conjunto entre a administração municipal, especialistas em trânsito, organizações da sociedade civil e, acima de tudo, a participação ativa e valiosa de nossos cidadãos. Acreditamos que apenas por meio de uma abordagem colaborativa podemos alcançar resultados tangíveis e duradouros.

O **Plano de Segurança Viária de Campinas** não é apenas um conjunto de diretrizes; é uma visão abrangente que aborda desafios específicos, considera as características

únicas de nossa cidade e propõe soluções inovadoras. Este Plano visa não apenas reduzir mortes e lesões graves no trânsito, mas também melhorar a mobilidade, promover o uso sustentável dos espaços urbanos e consequentemente, melhorar a qualidade de vida dos nossos cidadãos.

Ao longo do desenvolvimento deste Plano, nossa administração comprometeu-se a ouvir as diversas Secretarias e órgãos públicos, incorporar valiosas contribuições da comunidade, e propor ações e produtos que se alinham com as necessidades reais de nossa população. Sabemos que a segurança viária não é apenas uma questão técnica, mas uma questão humana que impacta diretamente a vida de todos os cidadãos de Campinas.

Convido a todos que projetam, constroem, gerenciam, fiscalizam e usam as ruas de Campinas a se envolverem ativamente na implementação deste Plano, pois a segurança viária é uma responsabilidade compartilhada. Juntos, podemos criar ruas mais seguras, promover uma cultura de respeito no trânsito e garantir que Campinas seja um exemplo de mobilidade urbana eficiente e segura.

Agradeço a todos que contribuíram para a elaboração deste Plano, em especial à Emdec, e estou confiante de que, ao trabalharmos juntos, alcançaremos uma Campinas mais segura e próspera para todos.

Atenciosamente,

Dário Saadi
Prefeito de Campinas

SUMÁRIO

Introdução	10
1. COMPROMISSO EM SALVAR VIDAS	14
1.1 Nenhuma morte no trânsito é aceitável	15
1.2 A Campinas que queremos	20
2. CONSTRUÇÃO DAS EVIDÊNCIAS	22
2.1 Os impactos da segurança viária em Campinas	24
2.2 A teoria da mudança e os impactos esperados do PSV	34
3. AÇÕES INTEGRADAS E PROATIVAS	44
3.1 Eixos de atuação do Plano	46
Eixo 1. Gestão e Coordenação	48
Eixo 2. Mobilidade e Vias Seguras	62
Eixo 3. Fiscalização	80
Eixo 4. Dados e Evidências	90
Eixo 5. Comunicação e Educação	106
Eixo 6. Atendimento às Vítimas	126
4. UM PLANO DE TODOS	136
5. IMPLEMENTAÇÃO E DISSEMINAÇÃO	142
5.1 Compromisso do poder público	144
5.2 Disseminação e engajamento da população	144
5.3 Segurança viária como direito de todos	145
5.4 Monitoramento e avaliação	146
5.5 Revisão atrelada aos ciclos dos planos de ação	148
Glossário	150

INTRODUÇÃO

Em todo o mundo, **1,35 milhão de mortes** são registradas anualmente devido a sinistros de trânsito, conforme dados da Organização Mundial de Saúde (OMS). Esse número alarmante se traduz em cerca de **3.700 mortes diárias** ou **uma morte a cada 24 segundos**. Este grave problema de saúde pública, com raízes multissetoriais, é intensificado em países de renda média e baixa, como o Brasil. Tais países somam **90% das fatalidades**, mesmo abrigando apenas **60% da frota** de veículos motorizados mundialmente. A realidade é agravada pelas dezenas de milhões de feridos, muitos sofrendo sequelas permanentes, fazendo com que as lesões de trânsito figurem como a **oitava principal causa de morte** globalmente e a mais frequente entre jovens de 5 a 29 anos.

Os efeitos dessa crise permeiam vários setores e provocam impactos negativos em escala nacional na saúde, mobilidade, economia e prejudicam a qualidade de vida das pessoas e o desenvolvimento dos países.

Reconhecendo essa urgência, em 2010, a Organização das Nações Unidas (ONU) proclamou o período de 2011 a 2020 como a **Década de Ação pela Segurança no Trânsito**. Durante esses anos, países signatários, incluindo o Brasil, firmaram o compromisso de **reduzir pela metade** o número de fatalidades em suas ruas e estradas. No entanto, apesar dos esforços, a tendência global foi de crescimento nas fatalidades, de acordo com a OMS. Diante disso, o compromisso de redução das mortes foi prorrogado até 2030, em alinhamento com a meta 3.6 dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU. A **Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito**, abrangendo 2021-2030, foi declarada.

O Brasil, embora tenha conseguido diminuir o número de mortes no trânsito, não atingiu

completamente a meta estipulada para a década. Em 2020, o país registrou **32.716 fatalidades** nas vias, segundo dados do DATASUS, o que equivale a uma taxa de mortalidade de **15,2 por 100 mil habitantes**, representando uma redução de 31,3% da taxa de mortalidade, em comparação a 2010. Ao longo da Primeira Década de Ação pela Segurança no Trânsito da ONU, **392 mil pessoas¹** morreram no trânsito no país. Esse número, comparável à erradicação da população de uma cidade como Diadema, demonstra a magnitude do problema.

Campinas, como uma das maiores e mais importantes cidades do Brasil e do Estado de São Paulo, não está imune a essa realidade. A cidade registrou **151 mortes** e uma taxa de mortalidade de **13,26 por 100 mil habitantes** em 2022. Ao longo da última década, **1.522** pessoas perderam a vida nas vias urbanas e rodovias de Campinas. Este número preocupante, aliado à constante urbanização e crescimento da frota de veículos, destaca a necessidade urgente de medidas proativas e sistêmicas para melhorar a segurança viária. De acordo com o Sistema de Mortalidade Municipal de Campinas, os sinistros de trânsito foram a principal causa de morte entre pessoas de 15 a 20 anos e a segunda causa de morte na faixa etária de 20 a 39 anos em 2022. Esses dados mostram que, por muitos anos, a abordagem tradicional da cidade em relação à segurança no trânsito não foi suficiente para proteger efetivamente seus cidadãos.

Assumindo a responsabilidade deste cenário e reconhecendo a necessidade de uma mudança de paradigma, Campinas se compromete a **adotar as abordagens de Sistema Seguro e Visão Zero**, por meio da elaboração deste **Plano de Segurança Viária**.

Essas metodologias reconhecem que a segurança no trânsito é o resultado da

1 IPEA, Nota técnica: Balanço da 1ª década de ação pela segurança no trânsito no Brasil e perspectivas para a 2ª década. https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/12250/1/NT-Balanco_Primeira_Publicacao_Preliminar.pdf



Crédito: Rafael Bueno/BIGRS

Oficina para construção do Plano de Segurança Viária de Campinas

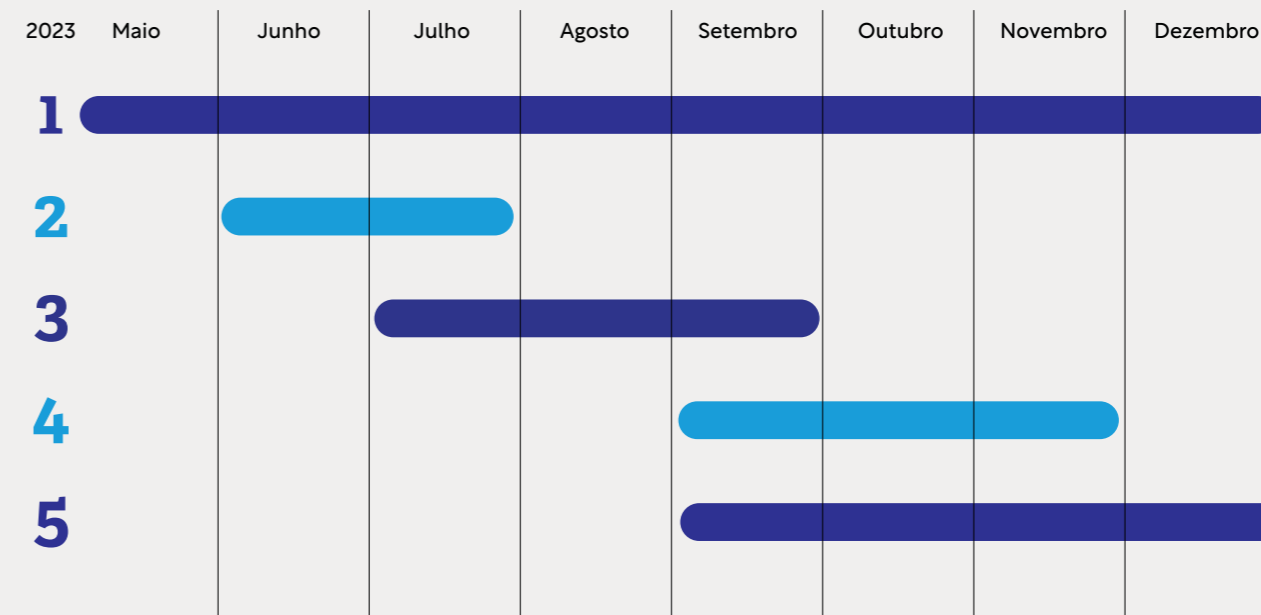
interação complexa entre instituições, leis, usos do solo, infraestrutura viária, veículos e usuários da via. A adoção dessas abordagens significa reconhecer que os erros humanos são inevitáveis, mas que as mortes e lesões graves no trânsito podem ser evitadas. Para atingir esse objetivo, Campinas busca reavaliar e reformular suas práticas de planejamento e gestão da mobilidade, envolvendo todos os setores da sociedade na construção de um sistema viário mais seguro e pensado para todas as pessoas. Ao se comprometer com essa visão e estratégia, a cidade demonstra sua dedicação a proteger as vidas de seus cidadãos e a garantir um futuro mais seguro e sustentável para todos. O esforço de Campinas em estabelecer uma estratégia abrangente para preservar vidas no trânsito não é apenas uma resposta local a um grave

problema de saúde pública, mas também um compromisso em sintonia com as diretrizes nacionais. Esse comprometimento está alinhado com o **Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans)**², que delineia uma meta ambiciosa: até 2030, todas as cidades, estados e o governo federal devem alcançar uma **redução mínima de 50% nas taxas de mortes** por grupo de habitantes. Ao desenvolver e implementar estratégias proativas e eficazes, Campinas demonstra sua determinação em atender às exigências do Pnatrans, reforçando seu compromisso com a segurança e o bem-estar de seus cidadãos.

Este Plano está dividido em **cinco passos** que guiaram sua elaboração e que estruturam a estratégia desta política pública de maneira abrangente:

² Lei nº 14.599, de 19 de junho de 2023, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro)

PROCESSO DE ELABORAÇÃO DO PLANO DE SEGURANÇA VIÁRIA DE CAMPINAS



1 COMPROMISSO EM SALVAR VIDAS

1.1 Nenhuma morte no trânsito é aceitável

A evolução na percepção da sociedade e especialistas sobre as fatalidades e lesões no trânsito é palpável. No Brasil, a consciência de que essas tragédias são evitáveis e que era dever do poder público agir para evitá-las emergiu apenas na última década. Anteriormente, eram muitas vezes atribuídas ao acaso ou má sorte, perspectiva ainda ressonante fora do círculo técnico. Com o tempo, consolidou-se nacionalmente a ideia de que, por meio de uma gestão focada em legislação, fiscalização, educação e engenharia, poderíamos minimizar tais problemas. Nesse enfoque, a responsabilidade recai majoritariamente sobre apenas um grupo ligado à gestão do trânsito, sem extensa integração com outras áreas.

Entretanto, nações pioneiras no combate às fatalidades no trânsito perceberam que esta abordagem tradicional não era abrangente o suficiente. Daí nasceram duas importantes políticas públicas nacionais concretizando os conceitos do Sistema Seguro, a Visão

Zero, da Suécia, e a Segurança Sustentável, da Holanda, ambas nos anos 90. Hoje, esses países são protagonistas no tema e têm as taxas mais baixas de fatalidades no trânsito no mundo. A adoção dessa abordagem tem sido associada a quedas mais acentuadas em fatalidades no trânsito, em comparação com abordagens tradicionais.

A abordagem de **Sistema Seguro e Visão Zero** compreende a segurança no trânsito como uma teia de componentes inter-relacionados: instituições, leis, regulamentos, planejamento urbano, infraestrutura, veículos e usuários. Reconhece que, embora os humanos cometam erros, a lesão grave ou morte não deve ser uma consequência inevitável. Esta visão holística é a espinha dorsal do **Plano de Segurança Viária de Campinas**.

Em uma sociedade em constante evolução, a forma como percebemos e abordamos problemas complexos, como a segurança no trânsito, também deve mudar. Aqui, contrastamos a mentalidade tradicional com as abordagens contemporâneas de Sistema Seguro e Visão Zero.

SEIS PRINCÍPIOS DA ABORDAGEM DE SISTEMA SEGURO E VISÃO ZERO:



01

**NENHUMA
MORTE NO
TRÂNSITO É
ACEITÁVEL**

Fundamento para que a meta seja zerar as vidas perdidas no trânsito



02

**OS SERES
HUMANOS
COMETEM
ERROS**

O ser humano é falível e o sistema deve acomodar os erros para que ninguém pague com a própria vida



03

**OS SERES
HUMANOS SÃO
VULNERÁVEIS
A LESÕES NO
TRÂNSITO**

Proteger todos os usuários da mobilidade deve ser visto não apenas como um desafio de trânsito, mas também como um imperativo de saúde pública



04

**A RESPONSA-
BILIDADE É
COMPARTILHADA**

Salvar vidas no trânsito é um dever de todos, desde projetistas a socorristas



05

**A GESTÃO DA
SEGURANÇA
NO TRÂNSITO
É INTEGRADA E
PROATIVA**

Intervir com antecedência em todos os aspectos do risco viário para evitar que sinistros graves aconteçam



06

**O SISTEMA É
RESILIENTE A
FALHAS**

Reduzir os riscos requer o fortalecimento de todas as partes do sistema, para que exista mais de uma camada de proteção aos usuários da via

A. O Problema Central:

Tradicionalmente, a ênfase recai sobre os "acidentes" de trânsito - uma palavra que muitas vezes sugere inevitabilidade. No entanto, a abordagem da Visão Zero traz para o centro do olhar as **pessoas** e as graves consequências que sofrem decorrentes de "sinistros" de trânsito - **eventos que podem ser evitados ou cujas consequências incorrerem apenas em danos materiais**. A principal preocupação deve ser a de prevenir as mortes e lesões graves que resultam dessas ocorrências, ou seja, evitar sinistros graves e fatais.

C. De Quem é a Responsabilidade?

Na visão tradicional, os sinistros eram enxergados como inevitáveis, decorrentes de falhas humanas e a responsabilidade recaía quase exclusivamente sobre os usuários da via. Se ocorresse um sinistro, a culpa era frequentemente do indivíduo, da vítima. No entanto, a abordagem de Visão Zero defende uma responsabilidade compartilhada. Aqueles que planejam, desenham, operam, usam e fiscalizam as vias têm um **papel coletivo na prevenção de mortes e lesões**.

E. Qual é a Meta?

O planejamento tradicional da mobilidade aceitava, ainda que relutantemente, que havia um número "ótimo" ou "aceitável" de mortos e feridos graves. Uma percepção trágica de que algumas perdas eram inevitáveis. Contudo, a Visão Zero destaca-se por sua postura assertiva de que nenhuma morte ou lesão grave é aceitável no trânsito, independentemente das circunstâncias. **Cada vida é valiosa e merece ser protegida**.

B. A Origem dos Sinistros:

O pensamento tradicional coloca um peso incongruente sobre o comportamento humano, operando sob a premissa de que os seres humanos devem agir perfeitamente para evitar tragédias. Em contraste, as abordagens de Sistema Seguro e Visão Zero reconhecem a falibilidade humana e argumentam que o desenho e planejamento das nossas cidades devem **integrar e perdoar esses possíveis erros e distrações humanas**.

D. O Valor da Vida:

Houve uma época em que a retórica dominante sugeria que salvar vidas era uma empreitada dispendiosa. Mas, as novas perspectivas nos fazem enxergar além: salvar vidas não é apenas moralmente imperativo, mas também é custo-efetivo. Investir em segurança no trânsito não é apenas um gasto, mas sim um **investimento valioso para a sociedade**.

Em resumo, a evolução no planejamento da mobilidade não é apenas uma série de novas técnicas ou estratégias, mas sim uma transformação profunda na forma como **valorizamos a vida humana e assumimos responsabilidade coletiva pela segurança nas vias**. É uma jornada contínua em busca de um trânsito mais seguro e justo para todos.

SINISTRO DE TRÂNSITO OU ACIDENTE DE TRÂNSITO: QUAL A IMPORTÂNCIA DA MUDANÇA DO TERMO?

Em 2020, a NBR 10697 foi revisada e a terminologia "acidente de trânsito" foi substituída por "sinistro". Em 2023, a Lei nº 14.599/2023, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), institui o termo "sinistro de trânsito", definindo-o como:

Evento que resulta em dano ao veículo ou à sua carga e/ou em lesões a pessoas ou animais e que pode trazer dano material ou prejuízo ao trânsito, à via ou ao meio ambiente, em que pelo menos uma das partes está em movimento nas vias terrestres ou em áreas abertas ao público. (Lei nº 14.599/2023).

O termo "acidente de trânsito" sugere um acontecimento eventual e imprevisível, ou seja, inevitável com qualquer ação humana. Entretanto, os sinistros de trânsito, especialmente os graves e fatais, podem ser evitados por meio de uma série de medidas, tais como redução de velocidade das vias, aumento da fiscalização, intervenções na infraestrutura viária, campanhas de conscientização, entre outras.

	PENSAMENTO TRADICIONAL	VISÃO ZERO & SISTEMAS SEGUROS
1. PROBLEMA	Acidentes* (Sinistros)	Mortes e lesões graves
2. CAUSA	O comportamento humano deve ser perfeito	Integra o erro humano ao desenho
3. RESPONSABILIDADE	Individual: usuários da via	Compartilhada: desenho, operação, uso e fiscalização
4. RECURSOS	Salvar vidas custa caro	Salvar vidas é custo-efetivo
5. META	Número ótimo/ aceitável de mortos e feridos graves	Nenhuma morte ou lesão grave é aceitável

1.2

A Campinas que queremos

Ao adotar o conceito de **Sistema Seguro**, Campinas dá um passo significativo para não apenas reduzir, mas **eliminar todas as mortes e lesões graves no trânsito**. Um passo que vai ao encontro das diversas mudanças trazidas por uma mobilidade centrada nas pessoas e que prioriza os usuários mais vulneráveis do trânsito. Desde 2012,

a Política Nacional de Mobilidade Urbana traz como um dos princípios a inversão da pirâmide, estabelecendo uma nova ordem de prioridades para as políticas de mobilidade. No topo estão os pedestres, enquanto que os veículos individuais motorizados ficam na base, seguindo a mesma lógica dos usuários vulneráveis do trânsito.

PEDESTRES



TRANSPORTE COLETIVO E CICLISTAS



PRESTAÇÃO DE SERVIÇO E NEGÓCIOS



TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO



Essa nova abordagem de trânsito seguro é fundamental para desencadear um **ciclo virtuoso de transformações**, especialmente porque incorpora princípios que podem mudar o paradigma para atuar e trabalhar na mobilidade. Na medida que as vias se tornam mais seguras, saudáveis e voltadas para as pessoas, com desenho viário acalmado e prioritário aos pedestres, ciclistas e usuários do transporte coletivo, com diminuição do número de carros, e com redução das velocidades e melhoria da qualidade do ar, mais indivíduos se sentem incentivados a caminhar, pedalar e optar pelo transporte coletivo. Isso leva a uma contínua diminuição

da distância percorrida por veículos motorizados, ampliando os benefícios de uma mobilidade sustentável.

Alinhada a essa lógica, ao colocar as pessoas e suas necessidades no centro da mobilidade, Campinas se compromete a atender as demandas da sua população para, não apenas resolver os problemas do trânsito, mas também **transformar os deslocamentos diários em oportunidades** para melhorias sociais, de saúde pública e ambientais, além de aprimorar o acesso aos serviços e infraestruturas, protegendo seus cidadãos de lesões, mortes e violências no trânsito.

A VISÃO DO PLANO DE SEGURANÇA VIÁRIA DE CAMPINAS

Em 2032, Campinas será referência na redução de mortes e lesões graves no trânsito por meio de uma gestão integrada e baseada em dados e evidências, propiciando deslocamentos seguros, sustentáveis e acessíveis para todas as pessoas.

2 CONSTRUÇÃO DAS EVIDÊNCIAS

As informações desta seção possuem como principal fonte o Relatório Anual de Sinistralidade no Trânsito de Campinas, documento lançado em novembro de 2023, que apresenta os dados da evolução da mortalidade e sinistralidade no trânsito de Campinas nos últimos 10 anos. E orienta as estratégias de enfrentamento a esse grave problema de saúde pública presentes neste Plano.

2.1

Os impactos da segurança viária em Campinas

Campinas é uma cidade em constante crescimento e desenvolvimento e apresenta desafios significativos e particulares em relação à segurança viária. Fundada em 1774, está localizada a 95 km da cidade de São Paulo e representa o **quarto maior PIB do Estado de São Paulo**. Foi a primeira cidade brasileira a se tornar metrópole sem ser uma capital, exercendo significativa influência nacional. A relevância do município em nível estadual e nacional é destacada por suas atividades econômicas, tecnológicas e acadêmicas, especialmente por abrigar universidades e institutos de pesquisa, como a Universidade Estadual de Campinas – Unicamp.

Com uma população estimada de **1.139.047 habitantes**, segundo dados do Censo 2022, Campinas é a terceira cidade mais populosa do estado de São Paulo e possui densidade aproximada de **1.433 habitantes por km²**, representando a 81ª maior concentração de pessoas em áreas urbanas entre os 5.568 municípios brasileiros, o que aponta para a necessidade de planejamento e implementação de infraestruturas e serviços que atendam a todas as pessoas residentes na cidade, possibilitando deslocamentos seguros, acessíveis e sustentáveis. Destaca-se, também, que a maioria da população de Campinas vive em áreas urbanas, representando 98,28% da

população total e, atualmente, apenas cerca de 20 mil pessoas residem na área rural do município (SEADE, 2020). Entre 2000 e 2019, a expansão urbana foi mais concentrada ao sul do limite municipal e mais fragmentada na região norte do perímetro urbano. Seu território metropolitano é dado por uma urbanização dispersa, rápida, de baixa densidade, resultando em bairros afastados e conectados por rodovias.

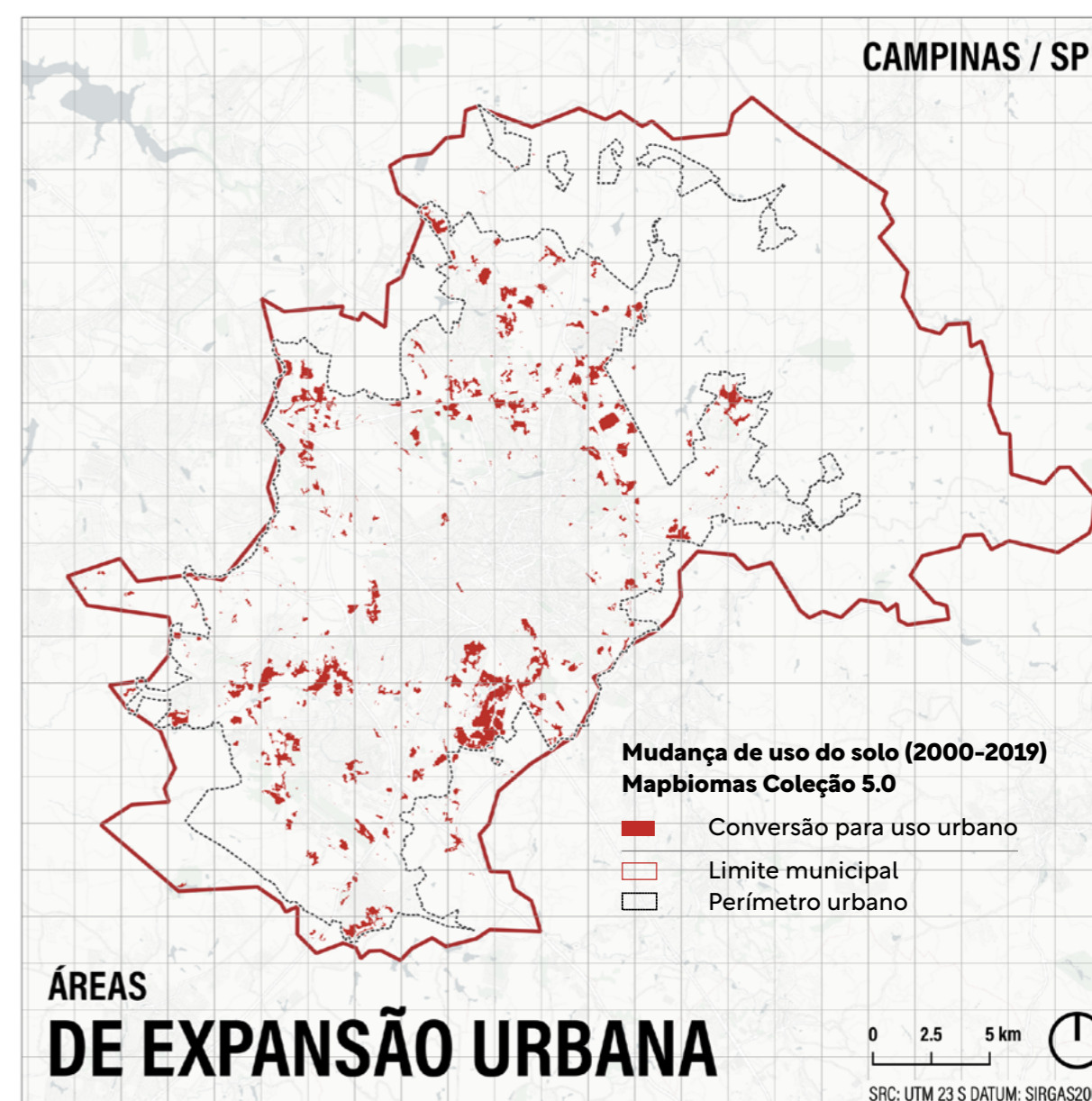
A dinâmica urbana da cidade, intrincada e em constante evolução, engloba uma extensa rede viária, cortada por diversas e importantes rodovias. São **16 rodovias** que somam 456 km, representando cerca de 8,3% da malha viária total da cidade. Essa configuração se reflete em padrões singulares de mobilidade urbana e segurança viária, fazendo com que as rodovias sejam amplamente utilizadas pelos cidadãos de Campinas e arredores em seus deslocamentos cotidianos.

O compromisso de Campinas em reduzir as mortes e lesões graves no trânsito se relaciona com pautas para além da mobilidade urbana. Do ponto de vista da saúde pública, esse cenário é preocupante, uma vez que, para além das vidas perdidas, há uma demanda crescente por leitos hospitalares em Campinas para vítimas feridas no trânsito, disputando espaço com outras emergências e enfermidades.

No ano de 2022 em Campinas foi possível verificar que, para cada óbito no trânsito, foram registrados 12 atendimentos (é uma estimativa) pré-hospitalares. Ou seja, foram mais de **1.800 atendimentos a vítimas dos sinistros de trânsito** pelas Unidades Pré-Hospitalares do Município de Campinas e, desses, mais de 700 tiveram

que ser atendidos nas Unidades Hospitalares Terciárias do município, pois as vítimas apresentavam lesões de maior gravidade.

No âmbito econômico, os impactos dos sinistros viários em Campinas também são consideráveis. Levando em conta apenas os sinistros ocorridos nas vias urbanas e os gastos com saúde, assistência social e



Mapa das áreas de expansão urbana entre 2000 e 2019 em Campinas³

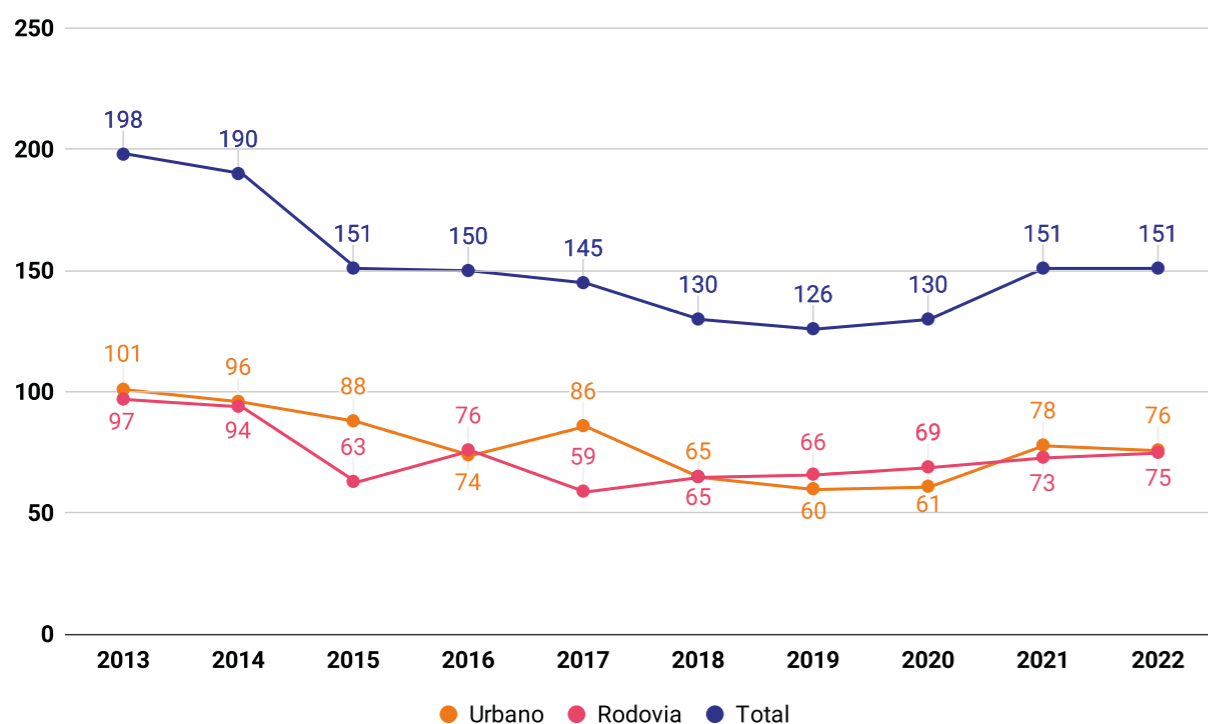
³ Fonte: WRI Brasil, 2022, Cities4Forests, MapBiomas Coleção 5.0.

os valores estimados pelo IPEA⁴, o custo das mortes e lesões no trânsito na cidade é de aproximadamente **R\$ 178 milhões de reais por ano**. Este montante reflete não somente o peso econômico, mas também o inestimável custo humano, enfatizando a importância de medidas imediatas e eficazes para transformar esse panorama. Ele representa recursos que poderiam ser reinvestidos de forma mais produtiva. Ao invés de serem gastos com as consequências graves dos sinistros viários, tais recursos poderiam ser canalizados para salvar mais vidas e fortalecer outras áreas essenciais do setor público.

Em 2022, **151 pessoas perderam a vida no trânsito** em 143 sinistros fatais, sendo 76 (50,33%) em vias urbanas e 75 (49,67%) nas rodovias dentro do perímetro urbano. Como

mencionado anteriormente, as rodovias são 8,3% da malha viária total da cidade, e somam metade das mortes no trânsito, o que alerta para a gravidade dos sinistros em vias de maior velocidade. É importante ressaltar que no período de 2013 a 2019, Campinas observou uma tendência de queda constante no número de óbitos, alcançando seu desempenho mais favorável em 2019, com 126 óbitos, o que representou uma redução de 36,4% em relação ao início da série histórica.

No entanto, a partir de 2020, houve uma reversão dessa tendência, com um aumento no número de óbitos registrados. É baseado nesse cenário e com vistas ao enfrentamento desse aumento que o Plano de Segurança Viária de Campinas desenhou suas ações.



Série histórica de vítimas fatais entre 2013 e 2022: total, urbano e rodovias⁵

4 IPEA, Nota Técnica no 75, Impactos socioeconômicos dos acidentes de transporte no Brasil no período de 2007 a 2018.

5 Fonte: Emdec, 2022. Relatório Anual de Sinistralidade no Trânsito em Campinas.

A. Crescimento da Frota de Veículos

A cidade de Campinas se destaca por ter, proporcionalmente, **uma das maiores frotas de automóveis do Brasil**, com uma relação de 0,81 veículo para cada habitante. No total, estima-se uma frota de 947.743 veículos, sendo 623 mil automóveis e 130 mil motocicletas (SENATRAN, 2022). Ao longo da última década, houve um crescimento significativo na frota total de veículos em Campinas - 14,9%. É importante ressaltar os impactos ambientais desse crescimento, uma vez que o setor de transporte representa 71% das emissões de Gases do Efeito Estufa de Campinas. Destas, cerca de 60% correspondem ao consumo de gasolina e diesel para veículos privados, motocicletas, transporte público e de carga (NEOCHARGE/SENATRAN, 2023 apud PMC, 2023).

Constatou-se nos últimos 10 anos um crescimento mais acentuado na frota de **motocicletas** e de **veículos individuais de grande porte**: enquanto a frota de automóveis aumentou 10,3%, a frota de motocicletas cresceu 26,6%, e camionetas, caminhonetes e utilitários, 36,6%, 18,4% e 153,3%, respectivamente. Em 2022, os veículos individuais de grande porte já

representam 13,0% da frota total de veículos motorizados.

Em comparação com o ano de 2021, observou-se um acréscimo de 1,6% na frota veicular total e de 4,8% na frota de motocicletas. Já o sistema de transporte coletivo de Campinas, segundo dados da Emdec de 2023, conta com uma frota de 1.100 ônibus, atendendo, aproximadamente, 560 mil pessoas por dia útil. Com uma taxa de 0,96 ônibus a cada 100 mil habitantes, Campinas apresenta potencial para fomentar o aumento do uso do transporte coletivo⁶.

Essas características intensificam os desafios na gestão da mobilidade e da segurança viária. O aumento da frota de veículos particulares, especialmente motocicletas, reforça a tendência de migração modal do transporte coletivo para o individual motorizado, tendo consequências diretas para a sinistralidade do trânsito de Campinas. Além disso, os veículos de grande porte possuem mais energia cinética a uma mesma velocidade, em comparação com automóveis, o que pode aumentar a gravidade dos sinistros de trânsito.

6 O número de ônibus necessários por 1.000 habitantes depende de diversas variáveis, sendo o requisito mínimo entre 0,5 e 1,2 ônibus por 1.000 habitantes. Fonte: Banco Mundial ePPIAF, Urban Bus Toolkit, <https://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/UrbanBusToolkit/assets/1/1c/1c7.html>

B. Perfil das vítimas de trânsito

Dentre as principais vítimas de sinistros de trânsito em Campinas destacam-se os usuários vulneráveis: **pedestres e motociclistas ou garupas**. Esses grupos enfrentam riscos ampliados ao se deslocarem pela cidade, necessitando de atenção especial por parte das políticas públicas. Em 2022, 71 (47,0% do total) motociclistas ou garupas e 48 (31,8% do total) pedestres morreram em decorrência de sinistros de trânsito em Campinas, o que representa um aumento de 2,9% nas mortes de motociclistas e de 17,1% na de pedestres, em relação à 2021.

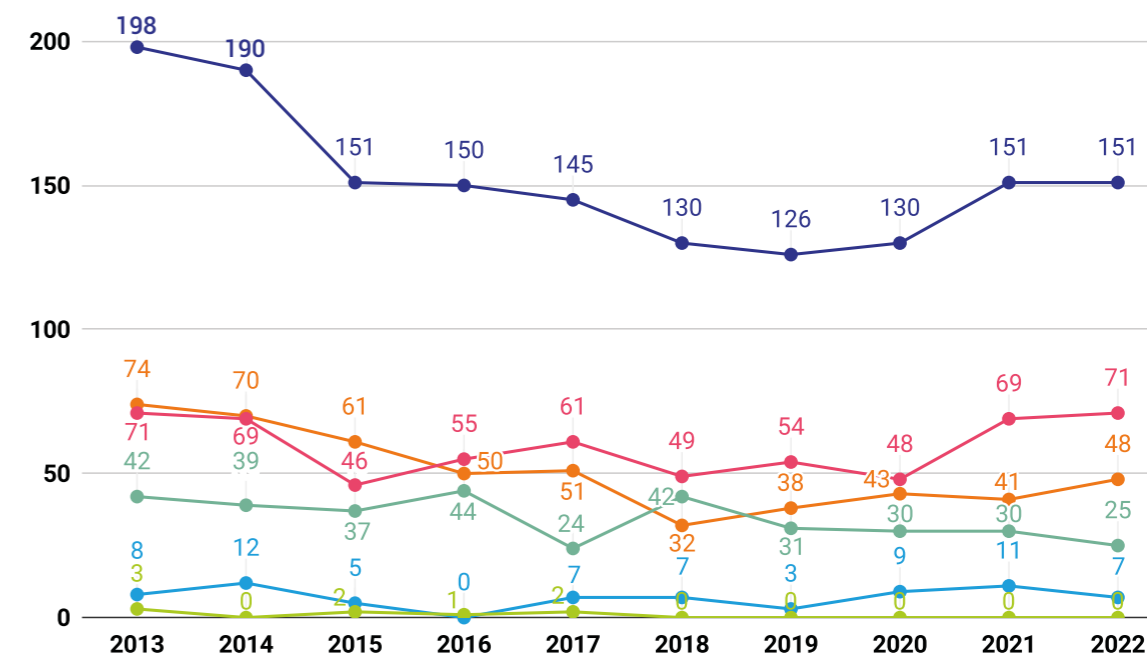
Tanto nas vias urbanas quanto nas rodovias, os **motociclistas ou garupas e pedestres** são as principais vítimas fatais no trânsito. Nas vias urbanas, chama a atenção o aumento expressivo da mortalidade de pedestres em ruas e avenidas municipais no último ano, com um total de óbitos 44,3% maior do que a média dos últimos cinco anos. Nas rodovias, desde 2015, o total de óbitos de motociclistas ou garupas em rodovias vem crescendo gradativamente. Em 2022, acumulou-se um aumento expressivo de 125,0% nas mortes desse tipo de usuário, em comparação com 2015. O aumento expressivo da mortalidade de pedestres e de motociclistas ou garupas é alarmante e demanda ações imediatas para o seu enfrentamento.

Entre os mortos no trânsito em Campinas, prevalecem **jovens do sexo masculino**. Em 2022, das 151 vítimas fatais, 133 (88%) eram homens e 52 (34,4%) tinham idades entre 18 e 29 anos. Entre os jovens de 18 a 29 anos, é notável que a maioria dos óbitos, 67,3% (35 óbitos), era de motociclistas ou garupas. Já entre os idosos a situação se inverte, sendo 78,9% (15 óbitos) do total de mortes dessa faixa etária eram de pedestres.



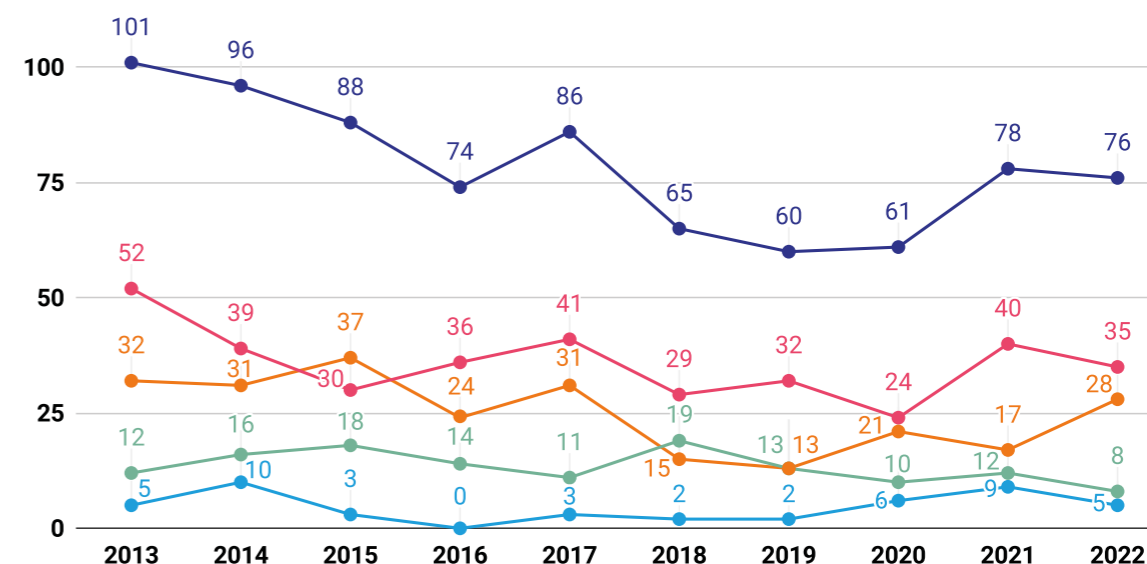
Crédito: Roosevelt Cássio

VÍTIMAS FATAIS EM CAMPINAS



Série histórica de vítimas fatais por tipo de usuário entre 2013 e 2022 nas vias urbanas e rodovias⁷

VÍTIMAS FATAIS EM VIAS URBANAS

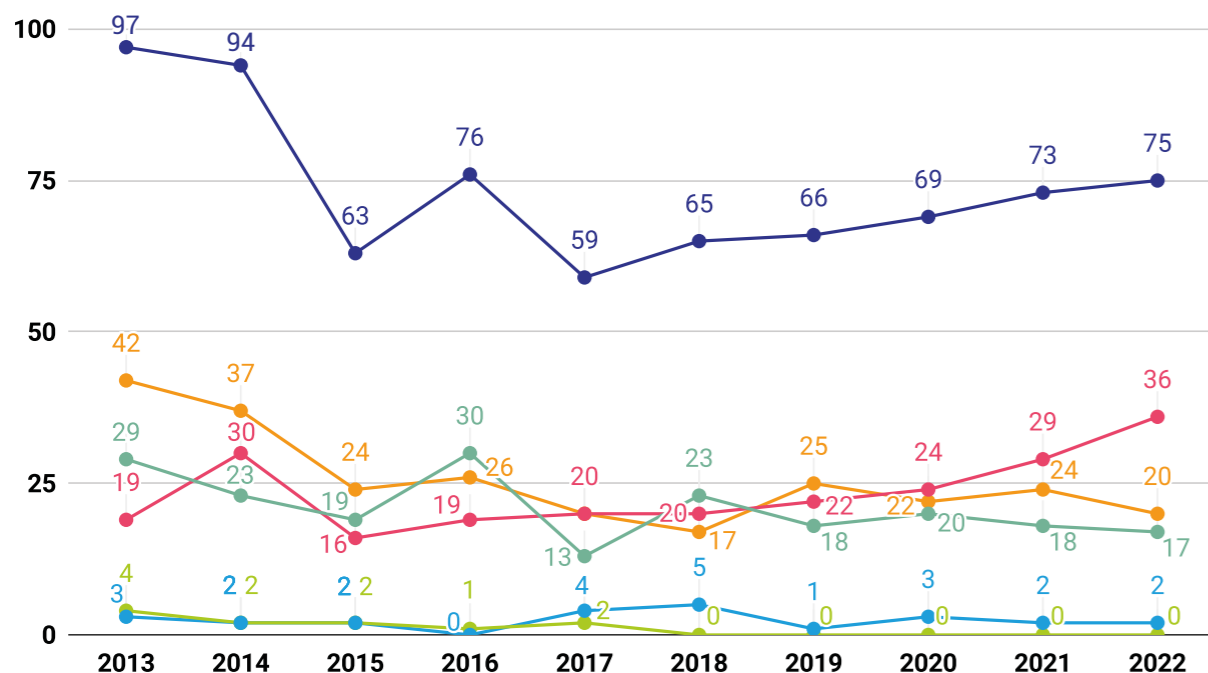


Série histórica de vítimas fatais por tipo de usuário em vias urbanas entre 2013 e 2022⁸

● Pedestres ● Ciclistas ● Motociclistas/garupas ● Ocupantes de demais veículos ● Não Informado ● Total

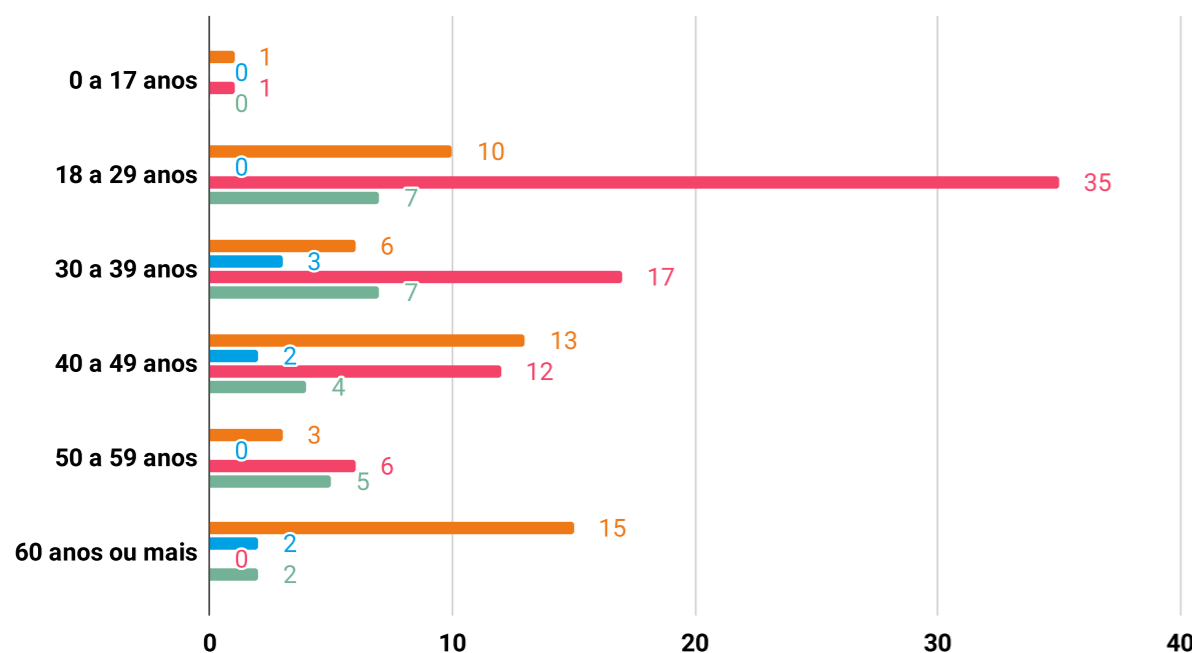
7 e 8 Fonte: Emdec, 2022. Relatório Anual de Sinistralidade no Trânsito em Campinas.

VÍTIMAS FATAIS EM RODOVIAS



Série histórica de vítimas fatais por tipo de usuário em rodovias entre 2013 e 2022⁹

FAIXA ETÁRIA DAS VÍTIMAS FATAIS EM CAMPINAS



Faixa etária das vítimas fatais por tipo de usuário em 2022¹⁰

● Pedestres ● Ciclistas ● Motociclistas/garupas ● Ocupantes de demais veículos ● Não Informado ● Total

09 e 10 Fonte: Emdec, 2022. Relatório Anual de Sinistralidade no Trânsito em Campinas.

C.

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

Desde 2014, Campinas utiliza a metodologia definida pelo Ministério da Saúde¹¹ para analisar e classificar os fatores e condutas presentes em cada sinistro de trânsito. Por meio dela, é possível identificar e aplicar intervenções efetivas de segurança no trânsito baseadas em evidências. Em Campinas, os fatores e condutas de risco de **álcool e velocidade** são predominantes, tanto nas vias urbanas quanto nas rodovias.

Dentre os 143 sinistros fatais ocorridos em 2022, foi possível analisar 130 casos (90,9%), sendo 62 ocorridos em vias urbanas e 68 ocorridos em rodovias. Nos sinistros fatais ocorridos em vias urbanas em 2022, os fatores álcool e velocidade estavam presentes em 34 (54,8%) e 26 (41,9%), respectivamente, do total de 62 casos analisados. Em 13 casos (21,0%), o álcool e a velocidade estavam presentes simultaneamente. Nos sinistros fatais ocorridos em rodovias em 2022, álcool e velocidade estavam presentes em 25 (36,8%) e 16 (23,5%), respectivamente, do total dos 68 casos analisados. Em apenas um caso (1,5%), o álcool e a velocidade estavam presentes simultaneamente.

Essa predominância de álcool e velocidade corresponde ao padrão dos últimos anos de maior ocorrência de sinistros fatais às sextas-feiras e finais de semana, principalmente no período noturno, das 18h às 23h59min.

Para o planejamento de intervenções eficazes na redução de sinistros e na preservação de vidas, foram levantadas as **vias e rodovias mais perigosas de Campinas**, ou seja, aquelas que concentram sinistros fatais. Uma análise das fatalidades ocorridas entre 2018 e 2022 verificou que 22,1% dos óbitos em vias urbanas se concentraram em cinco corredores: Av. John Boyd Dunlop, Av. das Amoreiras, Av. Ruy Rodriguez, Av. Presidente Juscelino e R. Piracicaba. A Av. John Boyd Dunlop, classificada como a mais perigosa, concentrou 10,9% do total de óbitos nos últimos cinco anos. Verificou-se, também, que 78,4% dos óbitos de sinistros fatais ocorridos em rodovias em Campinas entre 2018 e 2022 se concentraram em cinco rodovias, são elas: Rod. Dom Pedro I, Rod. Anhanguera, Rod. dos Bandeirantes, Rod. Santos Dumont e Rod. Gov. Adhemar Pereira de Barros.

	Seg	Ter	Qua	Qui	Sex	Sáb	Dom	Total
Madrugada (0h - 05h59)	23	18	18	13	14	29	33	148
Manhã (06h - 11h59)	17	14	13	19	11	19	14	107
Tarde (12h - 17h59)	21	16	22	17	18	19	25	138
Noite (18h - 23h59)	24	24	36	32	51	43	47	257
TOTAL	85	72	89	81	94	110	119	650

Sinistros fatais em Campinas, por dia da semana e período do dia, entre 2018 a 2022¹²

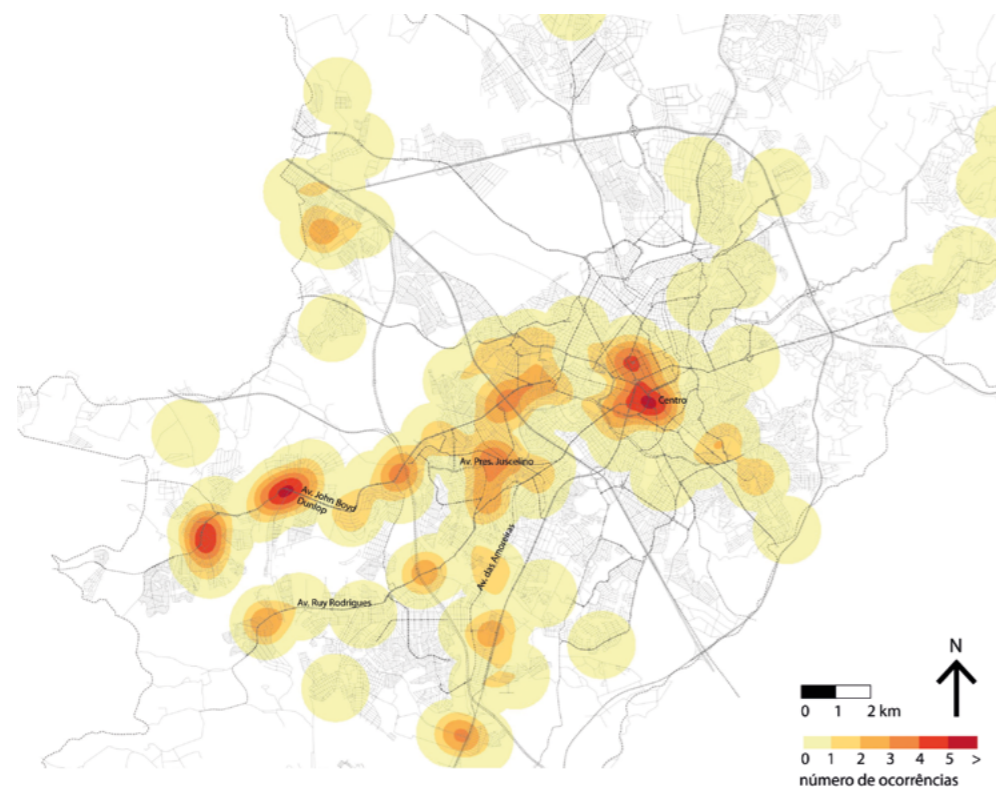
11 Metodologia de análise definida no Programa Vida no Trânsito, criado em 2010 pelo Ministério da Saúde em cooperação técnica com a Organização Pan Americana da Saúde (OPAS), a partir de um projeto global denominado Road Safety in 10 Countries (RS-10).

12 Fonte: Banco de Óbitos Consolidado da EMDEC.

CONCENTRAÇÃO DE ÓBITOS EM VIAS URBANAS

#	VIAS URBANAS	2022	2021	2020	2019	2018	Total	%
1	Av. John Boyd Dunlop	8	13	6	4	6	37	10.9%
2	Av. das Amoreiras	3	2	3	1	3	12	3.5%
3	Av. Ruy Rodriguez	2	3	2	3	1	11	3.2%
4	Av. Pres. Juscelino	3	1	4		1	9	2.6%
5	R. Piracicaba	1		1		4	6	1.8%
TOTAL 5 AVENIDAS		17	19	16	8	15	75	22.1%
	Outras avenidas	59	59	45	52	50	265	77.9%
TOTAL VIAS URBANAS CAMPINAS		76	78	61	60	65	340	100.0%

Tabela das vias urbanas com maior concentração de óbitos no trânsito em Campinas¹³



Mapa de calor dos locais com maiores ocorrências de vítimas fatais de sinistros de trânsito registrados entre 2018 e 2022 nas vias urbanas¹⁴

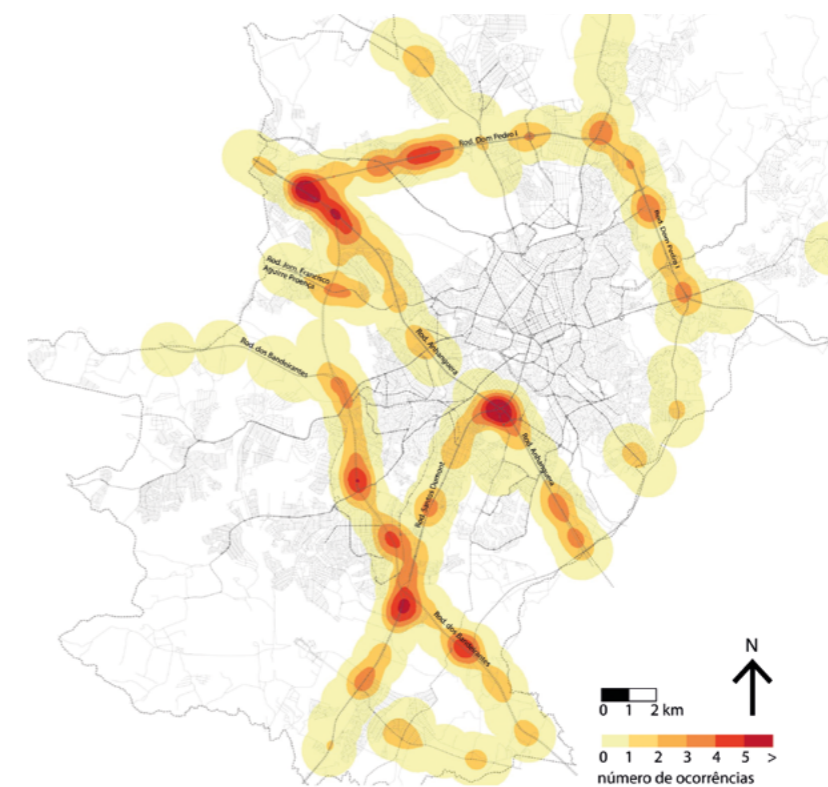
13 Fonte: Banco de Óbitos Consolidado da EMDEC.

14 Fonte: Emdec, 2022. Relatório Anual de Sinistralidade no Trânsito em Campinas.

CONCENTRAÇÃO DE ÓBITOS EM RODOVIAS

#	RODOVIAS	2022	2021	2020	2019	2018	Total	%
1	Rod. Dom Pedro I (SP-65)	17	14	12	11	14	68	19.5%
2	Rod. Anhanguera (SP-330)	14	15	11	19	8	67	19.3%
3	Rod. dos Bandeirantes (SP-348)	12	16	15	10	9	62	17.8%
4	Rod. Santos Dumont (SP-075)	10	9	14	15	10	58	16.7%
5	Rod. Gov. Adhemar Pereira de Barros (SP-340)	1	7	4	2	5	19	5.5%
TOTAL 5 RODOVIAS		54	61	55	57	46	273	78.7%
	Outras rodovias	21	12	14	9	19	74	21.3%
TOTAL RODOVIAS CAMPINAS		75	73	69	66	65	348	100.0%

Tabela das rodovias com maior concentração de óbitos no trânsito em Campinas¹⁵



Mapa de calor dos locais com maiores ocorrências de vítimas fatais de sinistros de trânsito registrados entre 2018 e 2022 nas rodovias¹⁶

15 Fonte: Banco de Óbitos Consolidado da EMDEC.

16 Fonte: Emdec, 2022. Relatório Anual de Sinistralidade no Trânsito em Campinas.

2.2

A Teoria da Mudança e os Impactos Esperados do PSV

A teoria da mudança é uma ferramenta abrangente utilizada no planejamento e avaliação de políticas públicas, que oferece uma representação visual e descritiva de como e por que uma mudança desejada deve ocorrer em um contexto específico, como neste Plano de Segurança Viária. Essencialmente, ela fornece um mapa conceitual que delinea os passos lógicos desde a **identificação de um problema** – neste caso, o alto número de mortes e lesões graves no trânsito de Campinas – até a **mudança desejada**, que é a proteção da vida e a criação de um trânsito mais seguro e sustentável.

Os **"insumos"** são todos os recursos que se injetam no Plano, como financiamento, capacidade técnica e equipamentos que precisam ser reunidos para que se promova uma ação. As **"ações"** são atividades práticas que visam melhorar a segurança viária, como implementação da infraestrutura segura, campanhas de comunicação de massa, operações de fiscalização, aprimoramento dos dados, etc.

Para serem implementadas, cada ação contempla, no mínimo, um **"produto"**, ou seja, um entregável que possa ter sua implementação medida e que gera um **"resultado"** imediato. Com a implementação de uma área de trânsito calmo, por exemplo, teríamos um aumento imediato na infraestrutura para pedestres, com mais travessias, redução na largura das faixas de rolamento, diminuição de locais de alto risco, e na mudança de comportamento imediata das pessoas, sejam elas motoristas, ciclistas ou pedestres.

O cerne do Plano de Segurança Viária de Campinas é seu **impacto** principal esperado, que é **salvar vidas no trânsito**. Os impactos são as mudanças de longo prazo que aspiramos ver, como a redução significativa ou até eliminação de mortes e lesões no trânsito.

Além disso, impactos mensuráveis, como a diminuição de comportamentos de risco, incluindo excesso de velocidade e consumo de álcool ao dirigir, são indicadores cruciais da efetividade do Plano.



A. Vidas Salvas

O principal objetivo e impacto esperado do **Plano de Segurança Viária de Campinas** é salvar vidas e reduzir o número de feridos graves nas ruas e rodovias de Campinas. Por isso, o Plano estabelece a meta de **reduzir pela metade a taxa municipal de mortes por grupo de 100 mil habitantes num horizonte de dez anos**, garantindo, ainda, o **cumprimento do compromisso global**, da ONU, e **nacional**, do Pnatrans, da redução à metade da taxa de vítimas fatais até 2030, tendo como base o ano de 2020.

Portanto, estimamos quantas vidas no trânsito serão salvas a partir da implementação deste plano, como demonstrado nos gráficos abaixo. Usando 2020 como ano determinado de referência pelo Pnatrans, quando 130 pessoas perderam suas vidas no trânsito e a **taxa de mortalidade foi de 10,71**, a redução estipulada de 50% aponta para uma meta de **5,36 mortes por 100 mil habitantes em 2030**, sendo de 2,51 mortes por 100 mil habitantes em vias urbanas e de 2,84 em rodovias.

Considerando um cenário hipotético em que nenhuma nova ação de segurança viária seja implantada em Campinas e tomando

como referencial a tendência de evolução da taxa de mortalidade dos últimos três anos, estimamos que **903 vidas seriam salvas entre 2023 e 2032**. Desse total, seriam **526 vidas salvas nas vias urbanas e 377 vidas salvas nas rodovias** que cortam Campinas.

Para alcançar a meta de redução de 50% na taxa de mortalidade no trânsito, Campinas precisa registrar uma média de **redução anual e sistemática de -0,99 da sua taxa de mortalidade** entre 2023 e 2030. Nos últimos quatro anos, entre 2018 e 2022, foi observado um aumento de aproximadamente 21,8% na taxa de mortos por grupo de 100 mil habitantes, em grande parte por influência das mudanças nas dinâmicas de mobilidade observadas em todo o mundo, provocadas pela pandemia da COVID-19.

Reconhecendo que a série histórica pode sofrer impactos de fatores imprevistos, como a pandemia da Covid-19, é crucial a constante análise e interpretação dos dados em relação a vidas salvas. O **Plano de Segurança Viária de Campinas** visa, acima de tudo, a preservação da vida e a construção de um trânsito mais seguro e consciente para todos.

Em 2032, no horizonte deste plano, esperamos que as taxas de fatalidade no trânsito tenham valor igual ou menor a **3,38 mortes por 100 mil habitantes, sendo 1,47 em vias urbanas e 1,91 em rodovias.**



Crédito: Roosevelt Cássio

Estimativa de Vidas Salvas

EM CAMPINAS

Taxa de mortos no trânsito de Campinas / 100 mil hab.

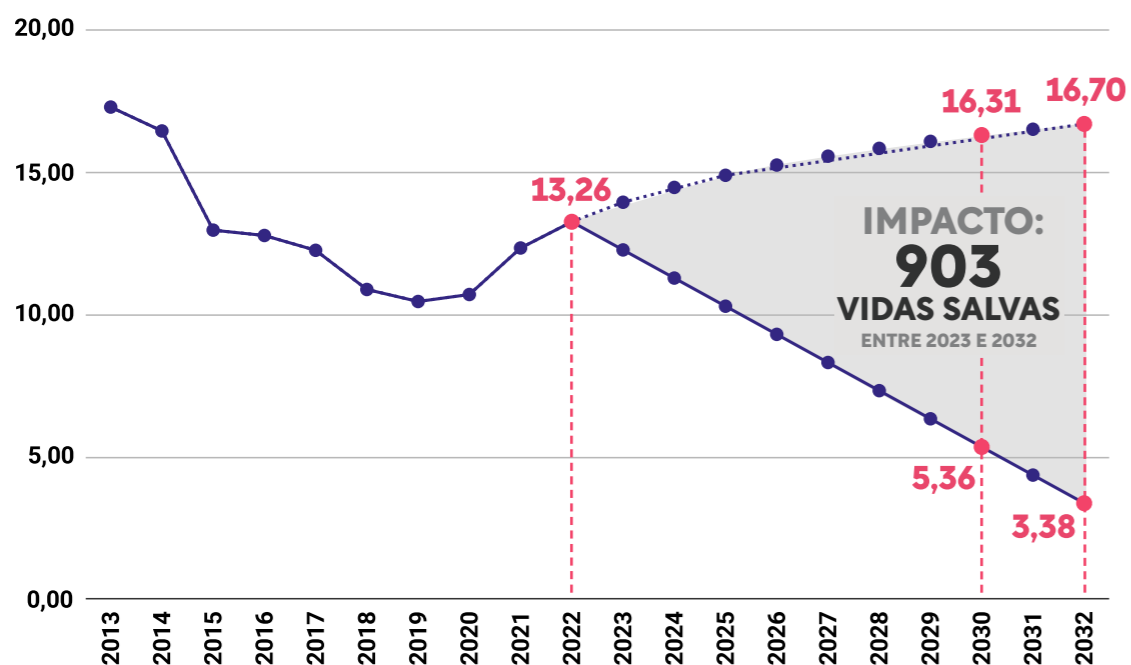


Figura: Estimativa de vidas totais salvas com a redução de 50% da taxa de mortalidade em 2030, óbitos evitados em sinistros de vias urbanas e rodovias. Fonte: Emdec.

EM VIAS URBANAS

Taxa de mortos nas vias urbanas de Campinas / 100 mil hab.

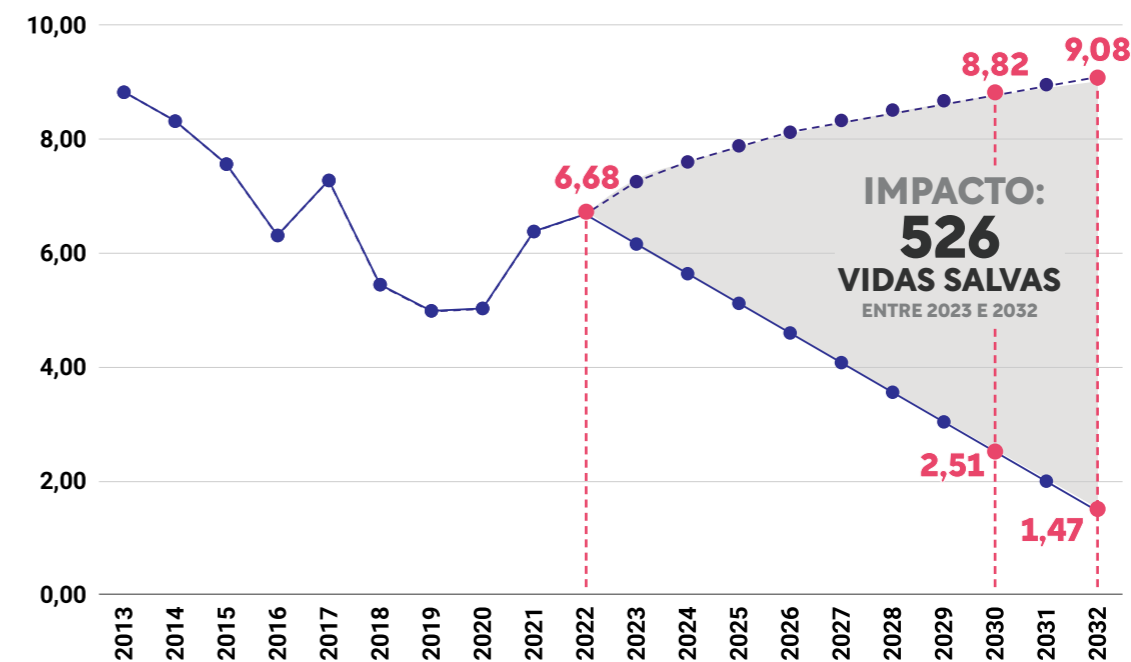


Figura: Estimativa de vidas salvas com a redução de 50% da taxa de mortalidade em 2030, óbitos evitados em sinistros de vias urbanas. Fonte: Emdec.

EM RODOVIAS

Taxa de mortos nas rodovias de Campinas / 100 mil hab.

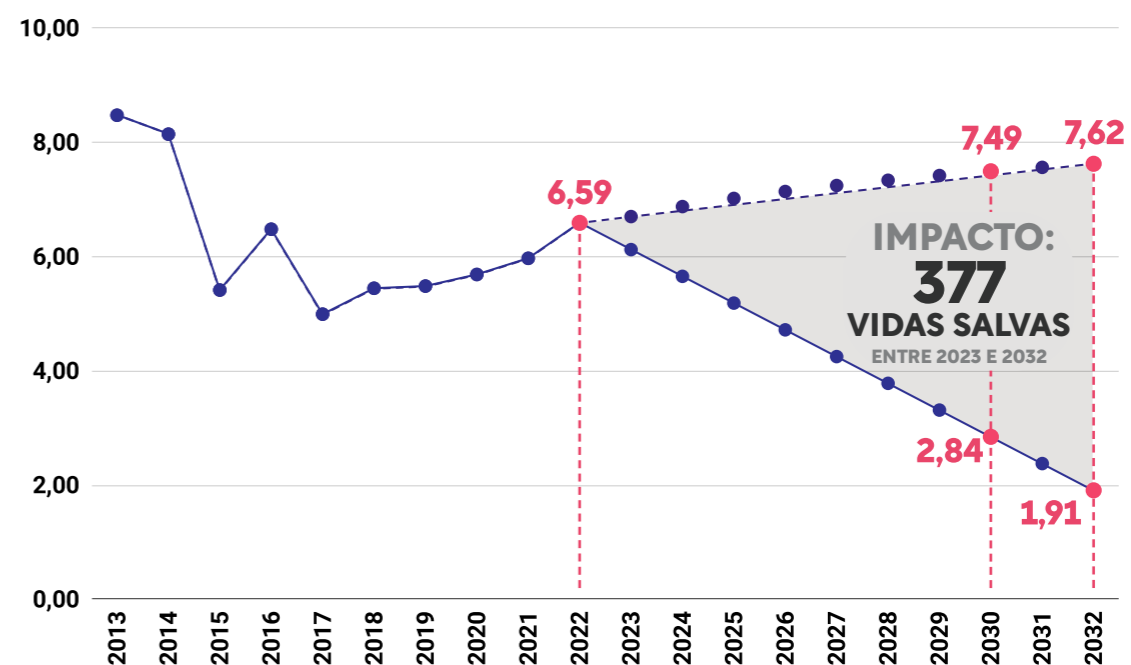
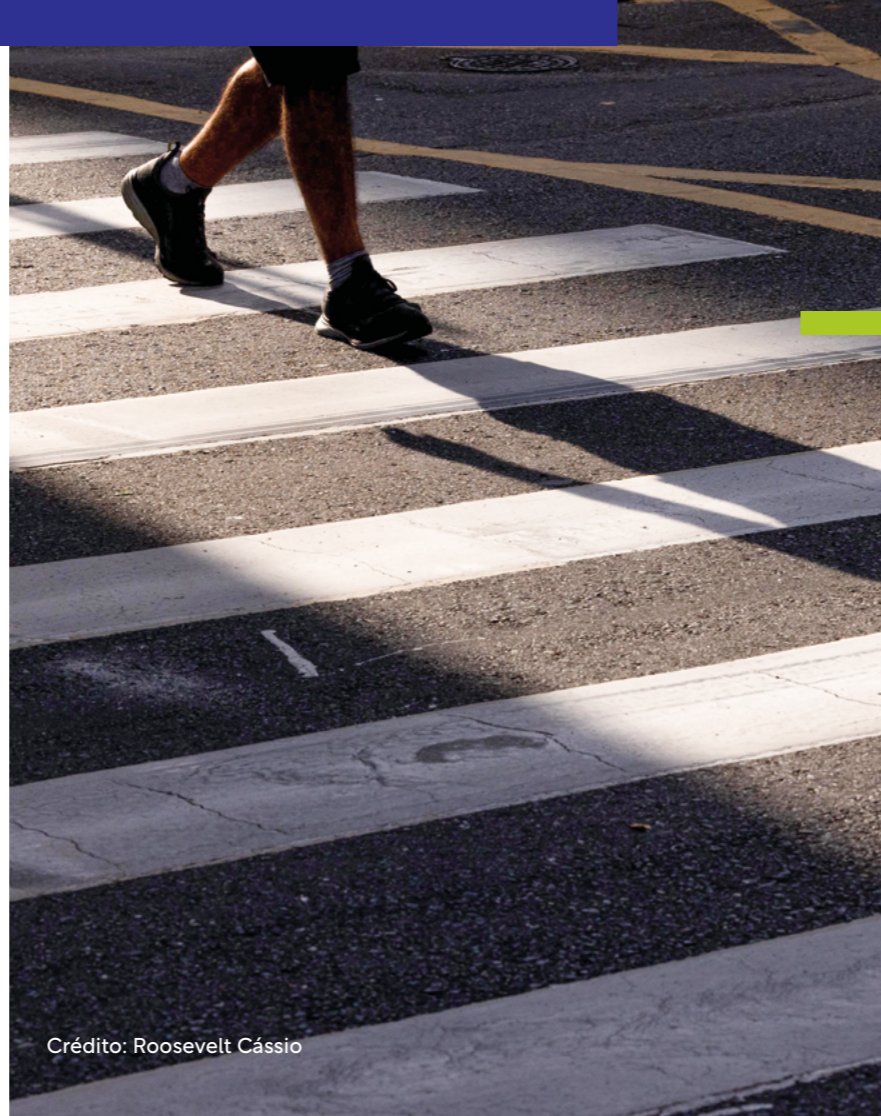


Figura: Estimativa de vidas salvas com a redução de 50% da taxa de mortalidade em 2030, óbitos evitados em sinistros em rodovias. Fonte: Emdec.

B. Metas de Impacto Global, Intermediárias e Específicas

A definição de metas de impacto claras e mensuráveis é fundamental para a avaliação contínua da eficácia das ações e estratégias implementadas. Enquanto a meta global do Plano de Segurança Viária de Campinas é clara - a redução significativa ou até eliminação de mortes e lesões no trânsito até 2032 - é essencial que essa meta macro seja desmembrada em metas intermediárias específicas para cada horizonte dos planos de ação previstos.



Crédito: Roosevelt Cássio

METAS ESPECÍFICAS PARA USUÁRIOS VULNERÁVEIS E POR TIPO DE VIA:

Reconhecendo os riscos desproporcionais enfrentados por usuários vulneráveis em Campinas, como pedestres e motociclistas, metas específicas serão definidas para esses grupos. Ao focar esforços em salvar as vidas desses usuários,

o Plano se alinha com uma abordagem mais humana e equitativa da segurança viária. As mortes em rodovias e vias urbanas representam desafios distintos. Mesmo tendo taxas de mortalidade similares atualmente, suas características, gestão e potencial de intervenção são diferentes. Portanto, estabeleceremos metas separadas para cada tipo de via, garantindo intervenções mais direcionadas e eficazes.

PLANOS DE AÇÃO:

I. 2023-2025:

Definição de metas progressivas de redução para o período inicial, estabelecendo as linhas de base a partir das quais as ações subsequentes serão avaliadas.

II. 2026-2027:

Com as lições aprendidas e avanços alcançados nos primeiros três anos, metas mais ambiciosas serão estabelecidas para esta fase.

III. 2028-2030:

A expectativa é que ao final deste período Campinas tenha alcançado a meta estabelecida pela ONU e pelo Pnatrans, representando um marco significativo no compromisso da cidade com a segurança viária.

IV. 2031-2032:

Nesta fase final, o Plano de Segurança Viária de Campinas, com seus 10 anos de vigência, deverá solidificar todas as iniciativas e estratégias adotadas, garantindo uma transição segura e sustentável para os anos subsequentes.

META GLOBAL: REDUÇÃO DE MORTES NO TRÂNSITO

Reduzir o índice de mortes no trânsito para valor igual ou inferior a **3,38 a cada 100 mil habitantes** até 2032

TOTAL	VIAS URBANAS	RODOVIAS
3,38	1,47	1,91

PONTO DE PARTIDA

Valor Base	10,71	5,03	5,68
Ano Base	2020	2020	2020
Varição 2018-2022	21,8%	22,7%	21,0%
2018	10,89 mortes/100 mil hab	5,44 mortes/100 mil hab	5,44 mortes/100 mil hab
2022	13,27 mortes/100 mil hab	6,68 mortes/100 mil hab	6,59 mortes/100 mil hab

METAS INTERMEDIÁRIAS

Projeção da Meta 2025 - Fase 1	10,30 mortes/100 mil hab	5,12 mortes/100 mil hab	5,18 mortes/100 mil hab
Projeção da Meta 2028 - Fase 2	8,32 mortes/100 mil hab	4,07 mortes/100 mil hab	4,25 mortes/100 mil hab
Projeção da Meta 2030 - Fase 3 (Compromisso ONU e Pnatrans)	5,36 mortes/100 mil hab	2,51 mortes/100 mil hab	2,84 mortes/100 mil hab

INFORMAÇÕES DO INDICADOR

Descrição do Indicador	O indicador considera óbitos ocorridos até 180 dias após o sinistro de trânsito
Unidade de Medida	Óbitos / 100 mil habitantes
Fórmula de Cálculo	Nº de óbitos / 100 mil habitantes no intervalo de 1 ano
Fonte	Emdec
Frequência	Anual

Tabela: Meta de redução de mortalidade no trânsito por fase. Fonte: Emdec.

META GLOBAL: REDUÇÃO DE MORTES DE PEDESTRES

Reduzir o índice de mortes de pedestres no trânsito para valor igual ou inferior a **1,16 a cada 100 mil habitantes** até 2032

TOTAL	VIAS URBANAS	RODOVIAS
1,16	0,47	0,69

PONTO DE PARTIDA

Valor Base	3,54	1,73	1,81
Ano Base	2020	2020	2020
Varição 2018-2022	57,4%	95,8%	23,4%
2018	2,68 mortes/100 mil hab	1,26 mortes/100 mil hab	1,42 mortes/100 mil hab
2022	4,22 mortes/100 mil hab	2,46 mortes/100 mil hab	1,76 mortes/100 mil hab

METAS INTERMEDIÁRIAS

Projeção da Meta 2025 - Fase 1	3,30 mortes/100 mil hab	1,86 mortes/100 mil hab	1,44 mortes/100 mil hab
Projeção da Meta 2027 - Fase 2	2,69 mortes/100 mil hab	1,46 mortes/100 mil hab	1,23 mortes/100 mil hab
Projeção da Meta 2030 - Fase 3 (Compromisso ONU e Pnatrans)	1,77 mortes/100 mil hab	0,87 mortes/100 mil hab	0,91 mortes/100 mil hab

INFORMAÇÕES DO INDICADOR

Descrição do Indicador	O indicador considera óbitos ocorridos até 180 dias após o sinistro de trânsito
Unidade de Medida	Óbitos / 100 mil habitantes
Fórmula de Cálculo	Nº de óbitos / 100 mil habitantes no intervalo de 1 ano
Fonte	Emdec
Frequência	Anual

Tabela: Meta de redução de mortalidade de pedestre por fase. Fonte: Emdec.

META GLOBAL: REDUÇÃO DE MORTES DE MOTOCICLISTAS

Reduzir o índice de mortes de motociclistas no trânsito para valor igual ou inferior a **0,91 a cada 100 mil habitantes** até 2032

	TOTAL 0,91	VIAS URBANAS 0,47	RODOVIAS 0,45
--	-----------------------------	------------------------------------	--------------------------------

PONTO DE PARTIDA

Valor Base	3,95	1,98	1,98
Ano Base	2020	2020	2020
Variação 2018-2022	21,8%	26,6%	88,8%
2018	4,10 mortes/100 mil hab	2,43 mortes/100 mil hab	1,67 mortes/100 mil hab
2022	6,24 mortes/100 mil hab	3,07 mortes/100 mil hab	3,16 mortes/100 mil hab

METAS INTERMEDIÁRIAS

Projeção da Meta 2025 - Fase 1	4,64 mortes/100 mil hab	2,29 mortes/100 mil hab	2,35 mortes/100 mil hab
Projeção da Meta 2027 - Fase 2	3,57 mortes/100 mil hab	1,77 mortes/100 mil hab	1,80 mortes/100 mil hab
Projeção da Meta 2030 - Fase 3 (Compromisso ONU e Pnatrans)	1,98 mortes/100 mil hab	0,99 mortes/100 mil hab	0,99 mortes/100 mil hab

INFORMAÇÕES DO INDICADOR

Descrição do Indicador	O indicador considera óbitos ocorridos até 180 dias após o sinistro de trânsito
Unidade de Medida	Óbitos / 100 mil habitantes
Fórmula de Cálculo	Nº de óbitos / 100 mil habitantes no intervalo de 1 ano
Fonte	Emdec
Frequência	Anual

Tabela: Meta de redução de mortalidade de motociclistas por fase. Fonte: Emdec.

C. Metas de Resultado para Produtos do PSV

Para garantir que o progresso possa ser monitorado de forma contínua e efetiva, além das metas de impacto, definiremos metas de resultado para cada produto do Plano de Segurança Viária. Estas estarão atreladas a prazos ou rotinas específicas, oferecendo uma visão mais detalhada da implementação e eficácia das ações.

Ao alinhar metas de impacto e resultado com os planos de ação específicos, o Plano de Segurança Viária de Campinas estabelece um caminho claro e mensurável para um futuro onde todas as pessoas possam se deslocar com segurança.





3 AÇÕES
INTEGRADAS
E PROATIVAS

3.1 Eixos de atuação do Plano

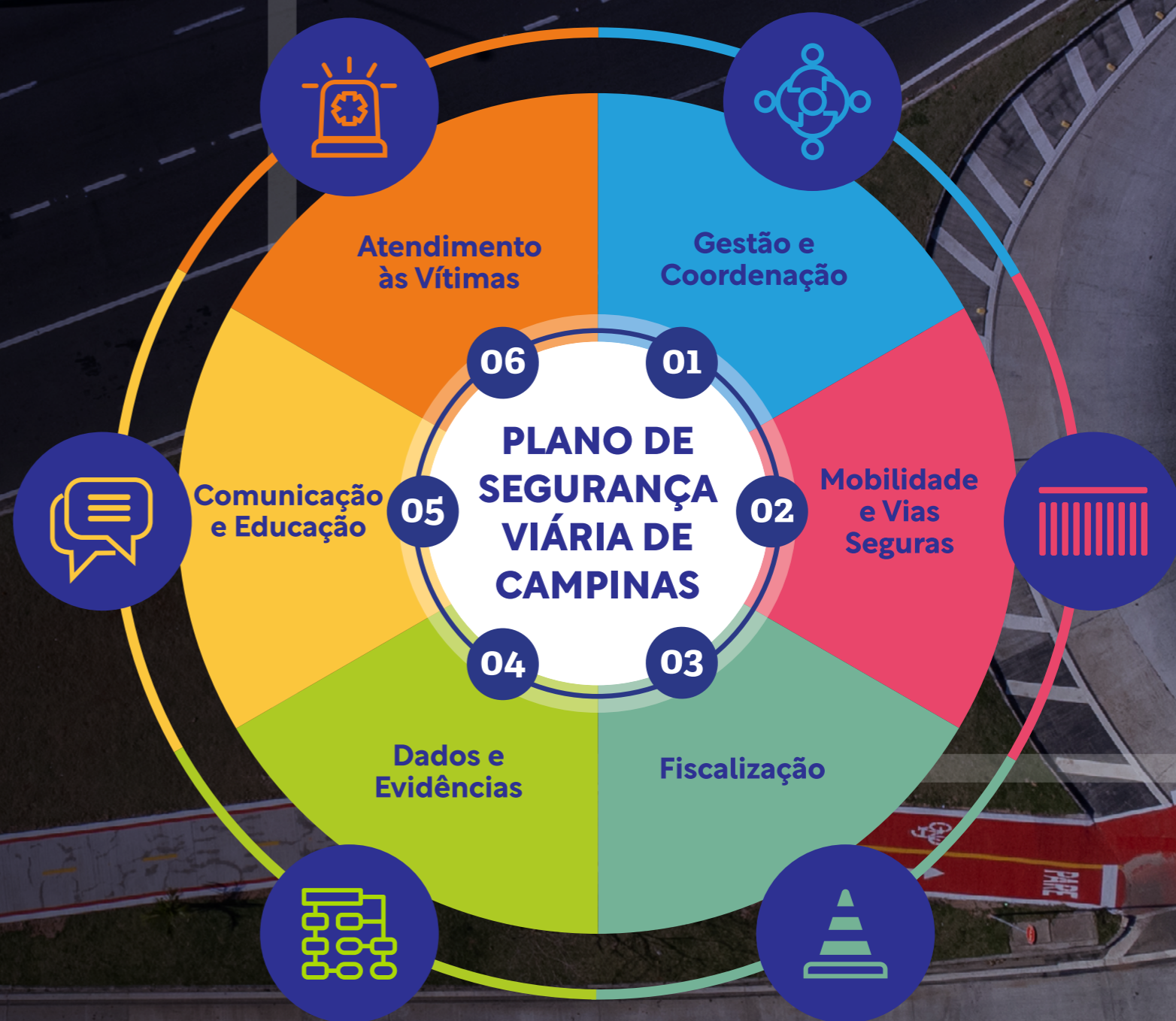
O Plano de Segurança Viária de Campinas, por fundamentar-se na abordagem de Sistema Seguro, que defende uma **estratégia holística e integrada** e entendendo que as dinâmicas de mobilidade e os riscos associados são o resultado de uma combinação de fatores, divide-se em seis principais eixos de ação.

A definição desses eixos reflete a estratégia de Campinas para a articulação e organização das diferentes partes e atores do sistema de mobilidade da cidade, de encontro às diretrizes das Áreas de Planejamento e Gestão - APGs. Cada um desses eixos tem sua importância e pode reunir diferentes atores do poder público, municipal e estadual, bem como outras partes da sociedade e que, juntos, são responsáveis pela implementação e monitoramento das ações deste plano.

Por exemplo, a **Gestão e Coordenação**, de maneira transversal, são cruciais para garantir que todas as partes trabalhem de maneira sincronizada. O eixo de **Mobilidade e Vias Seguras** busca minimizar os riscos,

considerando tanto o comportamento humano quanto os aspectos técnicos e de infraestrutura. A **Fiscalização**, combinada com a **Comunicação e a Educação**, têm como objetivo sensibilizar e orientar a população, dissuadindo os comportamentos de risco, enquanto a **coleta, análise de Dados e produção de Evidências** proporcionam uma base sólida fundamental para sustentar as decisões técnicas. E, claro, o **Atendimento imediato e eficiente às Vítimas** é essencial para minimizar as consequências dos sinistros quando eles ocorrem e oferecer amparo às vítimas que se ferem no trânsito.

Para cada um desses eixos, foram definidos **objetivos estratégicos** para guiar e orientar os esforços governamentais a curto, médio e longo prazo, proporcionando uma direção clara sobre as especificidades que se pretendem alcançar em cada um dos eixos para garantir melhorias na segurança viária, proteção dos usuários vulneráveis e que as ações sejam sempre direcionadas à realização da visão do Plano.





EIXO 1

GESTÃO E COORDENAÇÃO

O objetivo deste eixo do Plano é criar um ambiente organizado e integrado para lidar com os desafios da segurança viária em Campinas. Para isso, ele contempla ações que buscam fortalecer o compromisso institucional e político com a segurança viária, envolvendo diversos setores da sociedade. Além disso, pretende organizar a gestão do Plano de Segurança Viária, coordenando, monitorando e avaliando os Planos de Ação correspondentes. Também inclui ações para alinhar procedimentos e processos na Emdec, visando aprimorar a eficiência e efetividade das atividades. Por fim, este eixo busca desenvolver estratégias para ampliar o financiamento de ações voltadas para a segurança viária, garantindo recursos adequados para a implementação sustentável das medidas indicadas no Plano.

EIXO 1 GESTÃO E COORDENAÇÃO											
Objetivos Estratégicos	Ações	Produtos	Ator Responsável	Atores Envolvidos	Indicadores	Meta Final (e recorrência)	Metas Parciais				
							2023	2026	2028	2031	
							-	-	-	-	
							2025	2027	2030	2032	
1. INSTITUCIONALIZAÇÃO DA AGENDA DE SEGURANÇA VIÁRIA	1.1 Instituir as estruturas de gestão e governança do PSV	Publicação do Decreto do Plano de Segurança Viária	Emdec	PMC	Decreto publicado	1	X				
		Revisão do decreto de instituição do Observatório Municipal de Trânsito do Município de Campinas (nº 17.974 de 15 de maio de 2013) para incorporar o monitoramento do PSV em seus objetivos	Emdec	Setransp, SMS	Decreto revisado	1	X				
		Publicação da Portaria do Comitê Executivo de Segurança Viária do Observatório para gestão do PSV	Emdec	Setransp, SMS	Portaria publicada	1	X				
		Criação de Grupo de Trabalho para acompanhar e monitorar as ações de responsabilidade da Emdec do PSV	Emdec	Setransp	Grupo de Trabalho criado por comunicado da presidência da Emdec	1	X				
		Compromisso do Conselho Administrativo da Emdec	Emdec	-	Decreto ratificado	1	X				
		Institucionalização do funcionamento da Escola Pública de Trânsito (EPT)	Emdec	Setransp	Decreto publicado	1	X				
	1.2 Engajar a gestão municipal na temática da segurança viária	Alinhamento do Propósito Institucional da Emdec e Setransp com a missão de salvar vidas no trânsito segundo as abordagens de Visão Zero e Sistema Seguro	Assinatura do Termo de Compromisso com a implementação do PSV pelas entidades municipais e parceiras, nas trocas da gestão municipal	Comitê Executivo de Segurança Viária do Observatório	-	Termo de Compromisso firmado	2	X		X	
			Pesquisa de clima organizacional da Emdec realizada	Emdec	Setransp		1	X			
			Missão e Valores da Emdec revisados	Emdec	Setransp		1		X		
			Manual interno de Comunicação realizado	Emdec	Setransp		1		X		
			Nº de eventos internos realizados	Emdec	Setransp		18 (semestral)	4	4	6	4

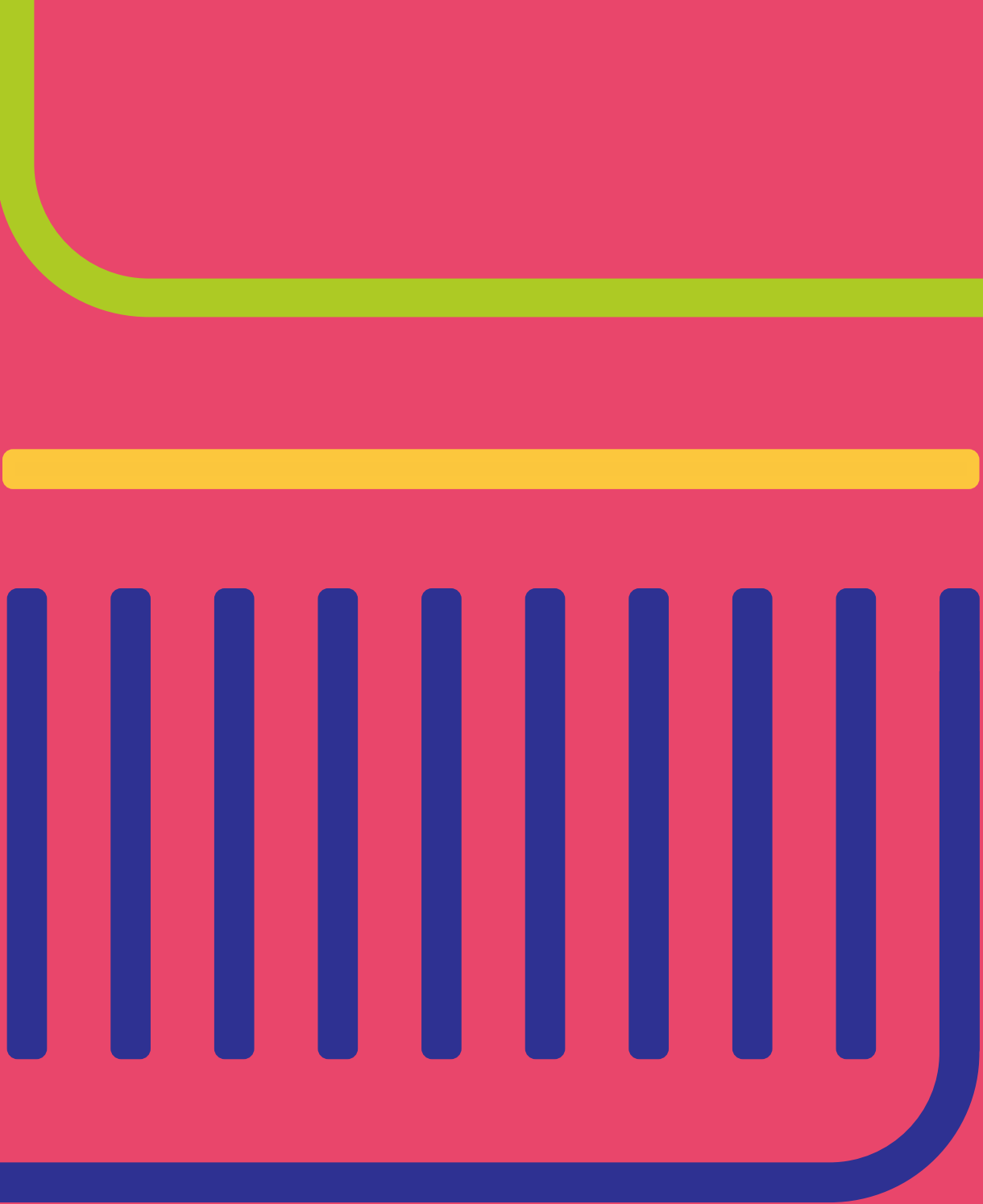
EIXO 1 GESTÃO E COORDENAÇÃO										
Objetivos Estratégicos	Ações	Produtos	Ator Responsável	Atores Envolvidos	Indicadores	Meta Final (e recorrência)	Metas Parciais			
							2023	2026	2028	2031
							-	-	-	-
							2025	2027	2030	2032
1. INSTITUCIONALIZAÇÃO DA AGENDA DE SEGURANÇA VIÁRIA	1.3 Nortear o desenvolvimento ou a revisão das legislações e instrumentos de planejamento municipais relacionados à segurança viária, segundo os princípios e parâmetros de Visão Zero, Sistema Seguro e Acessibilidade Universal	Inclusão das diretrizes e parâmetros de Sistema Seguro, Visão Zero e Acessibilidade Universal no Plano Diretor de Campinas e seus instrumentos disciplinares, quando de sua revisão	Comitê Executivo de Segurança Viária do Observatório	SMPDU, Semurb	Revisão do PD concluída com novas diretrizes de Sistema Seguro, Visão Zero e Acessibilidade Universal	1			X	
		Inclusão das diretrizes e parâmetros de Sistema Seguro, Visão Zero e Acessibilidade Universal no Plano Municipal de Mobilidade Urbana e seus instrumentos disciplinares, quando de sua revisão	Comitê Executivo de Segurança Viária do Observatório	Emdec, Setransp	Revisão do PMMU concluída com novas diretrizes de Sistema Seguro, Visão Zero e Acessibilidade Universal	2 (quinquenal)	X		X	
		Inclusão das diretrizes e parâmetros de Sistema Seguro, Visão Zero e Acessibilidade Universal no Plano Viário e seus instrumentos disciplinares, quando de sua revisão	Comitê Executivo de Segurança Viária do Observatório	Emdec, Setransp	Revisão do Plano Viário concluída com novas diretrizes de Sistema Seguro, Visão Zero e Acessibilidade Universal	1			X	
		Inclusão das diretrizes e parâmetros de Sistema Seguro, Visão Zero e Acessibilidade Universal no Plano Cicloviário e seus instrumentos disciplinares, quando de sua revisão	Comitê Executivo de Segurança Viária do Observatório	Emdec, Setransp	Revisão do Plano Cicloviário com novas diretrizes de Sistema Seguro, Visão Zero e Acessibilidade Universal	1		X		
2. GESTÃO, COORDENAÇÃO E MONITORAMENTO DO PSV	2.1 Estruturar a estratégia e os mecanismos para a gestão do PSV	Elaboração do Manual de Diretrizes e Procedimentos do PSV	Comitê Executivo de Segurança Viária do Observatório	Emdec	Manual publicado	1	X			
		Elaboração do Calendário Estratégico Anual, envolvendo ações de cada Eixo do PSV	Comitê Executivo de Segurança Viária do Observatório	Emdec, Setransp, Secom	Reunião realizada	9 (anual / no início do segundo semestre para o ano seguinte)	2	2	3	2
					Calendário definido	9 (anual / no início do segundo semestre para o ano seguinte)	2	2	3	2

EIXO 1 GESTÃO E COORDENAÇÃO											
Objetivos Estratégicos	Ações	Produtos	Ator Responsável	Atores Envolvidos	Indicadores	Meta Final (e recorrência)	Metas Parciais				
							2023	2026	2028	2031	
							- 2025	- 2027	- 2030	- 2032	
2. GESTÃO, COORDENAÇÃO E MONITORAMENTO DO PSV	2.2 Monitorar as entregas, os resultados e o impacto do PSV, de maneira transparente, para a avaliação da política	Monitoramento dos resultados e impactos das ações dos Eixos do PSV	Comitê Executivo de Segurança Viária do Observatório	Emdec, Setransp, SMS, SMCASP, Secom, PMC	Publicação do Plano de Ação	1 publicação por revisão	1	1	1	1	
					Relatórios referenciais das ações publicados	1 publicação por revisão		1	1	1	
					Revisão das estratégias e metas de acordo com os resultados e impactos do PSV	3 (bianual)		1	1	1	
		Criação e manutenção de plataforma virtual do PSV para divulgação à população	Emdec	Comitê Executivo de Segurança Viária do Observatório	Página virtual de divulgação lançada	1	X				
					Publicações na plataforma virtual	no mínimo 4 (1 a cada revisão)	1	1	1	1	
		2.3 Definir estruturas de planejamento e monitoramento dos comitês que atuam no âmbito da Segurança Viária	Institucionalização e regulamentação dos Comitês do Observatório Municipal do Trânsito	Comitê Executivo de Segurança Viária do Observatório	Emdec	Comitê de Análise de Sinistros - Dados (Programa Vida no Trânsito) Revisado e oficializado	1	X			
	Comitês temáticos estabelecidos e oficializados					a definir	X				
	Elaboração do Calendário de reuniões do Observatório e Comitês		Comitê Executivo de Segurança Viária do Observatório	Emdec	Calendário unificado de reuniões do observatório e comitês definido	1	1	1	1	1	
					Reuniões realizadas	36 (trimestral)	8	8	12	8	
	3. ALINHAMENTO ESTRATÉGICO DE PROCESSOS DE SEGURANÇA VIÁRIA	3.1 Garantir a compatibilidade e sustentabilidade entre os processos afetos à segurança viária com organismos públicos relacionados ao tema	Elaboração do Manual de Procedimentos dos Processos que envolvem Segurança Viária	Emdec	-	Manual elaborado	1	X			
Fluxogramas alinhados						1		X			
Incorporação das metas do PSV nas ferramentas de planejamento e estratégia da Emdec, quando aplicáveis			Emdec	-	Metas incorporadas no Planejamento Estratégico	9	2	2	3	2	
					Metas incorporadas no Plano de Negócios	9	2	2	3	2	

EIXO 1 GESTÃO E COORDENAÇÃO										
Objetivos Estratégicos	Ações	Produtos	Ator Responsável	Atores Envolvidos	Indicadores	Meta Final (e recorrência)	Metas Parciais			
							2023	2026	2028	2031
							-	-	-	-
							2025	2027	2030	2032
3. ALINHAMENTO ESTRATÉGICO DE PROCESSOS DE SEGURANÇA VIÁRIA	3.1 Garantir a compatibilidade e sustentabilidade entre os processos afetos à segurança viária com organismos públicos relacionados ao tema	Promoção da Governança Corporativa no monitoramento dos processos estratégicos da EMDEC, em especial aqueles relacionados ao PSV	Emdec	-	Método de Priorização de Processos e Avaliação e Gestão de Riscos aplicado aos processos	4 (bianual)	1	1	1	1
					Revisão dos processos estratégicos	4 (bianual)	1	1	1	1
		Inclusão das ações do PSV no Programa de Participação dos Resultados da Emdec	Emdec	-	PPR elaborado com a inclusão de ações do PSV	9 (anual)	2	2	3	2
					Relatório de Cumprimento de metas relacionado ao PSV	9 (anual)	2	2	3	2
	3.2 Estabelecer parcerias estratégicas multisetoriais para salvar vidas no trânsito	Alinhamento das necessidades técnicas do PSV para o desenvolvimento de Acordos de Cooperação Técnica (ACT) por Eixo	Comitê Executivo de Segurança Viária do Observatório	Grupos de Trabalho do PSV	Plano de trabalho técnico elaborado	6	X	X		
		Formalização de parcerias com Forças de Segurança Pública, via Acordos de Cooperação Técnica (ACT)	Setransp	SMCASP, Emdec, PMESP, PRE	ACT com PM assinado	1	X			
					ACT com PRE assinado	1	X			
					ACT com GM assinado	1	X			
		Formalização de parceria para implementar melhorias em pontos críticos e estratégicos em trechos rodoviários de Campinas	Emdec	Setransp, Artesp, Concessionárias	ACT com Artesp assinado	1	X			
					ACT com Concessionárias assinado	4				X
					% de Concessionárias do município com parceria formalizada	100%	25%	50%	75%	100%
		Formalização de parcerias estratégicas para ações de segurança viária	Setransp	Emdec, DER, Detran-SP, ANTT	Parceria com DER firmada	1		1		
					Parceria com Detran firmada	1		1		
					Parceria com ANTT firmada	1		1		

EIXO 1 GESTÃO E COORDENAÇÃO											
Objetivos Estratégicos	Ações	Produtos	Ator Responsável	Atores Envolvidos	Indicadores	Meta Final (e recorrência)	Metas Parciais				
							2023 - 2025	2026 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2032	
3. ALINHAMENTO ESTRATÉGICO DE PROCESSOS DE SEGURANÇA VIÁRIA	3.2 Estabelecer parcerias estratégicas multisetoriais para salvar vidas no trânsito	Formalização de parcerias com entidades de Saúde Pública	SMS	Emdec, Samu, CBMESP, Concessionárias	Parcerias com entidades de Saúde firmadas	3		2	1		
					ACT com Samu firmado	1		1			
					ACT com CBMESP firmado	1		1			
					Programa Comandos de Saúde nas Rodovias - CSR revisado	1		1			
4. ESTRATÉGIAS DE FINANCIAMENTO DE SEGURANÇA VIÁRIA	4.1 Estabelecer convênios, parcerias e fontes de financiamento no âmbito federal, estadual e privado para ações de segurança viária	Aquisição de fontes de recurso e financiamento	Comitê Executivo de Segurança Viária do Observatório	Emdec e PMC	Nº de inscrições aplicadas	18 (ao menos 2 por ano)	6	4	6	2	
					Nº de parcerias e convênios firmados	*a definir (a partir do número de inscrições)	*	*	*	*	
	4.2 Relacionar os objetivos estratégicos do PSV ao Sistema de Planejamento e Orçamento Municipal	Incorporação das Metas e Objetivos Estratégicos do PSV nos Programas de Metas da gestão municipal		Setransp	PMC	Programas de Metas elaborado com a incorporação das Metas e Objetivos Estratégicos do PSV	2 (quadrienal)	X		X	
						Incorporação dos objetivos estratégicos do PSV no Plano Plurianual (PPA)	2 (quadrienal)	X		X	
						Incorporação dos objetivos estratégicos do PSV na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO)	9 (anual)	2	2	3	2
						Incorporação dos objetivos estratégicos do PSV na Lei Orçamentária Anual (LOA)	9 (anual)	2	2	3	2

EIXO 1 GESTÃO E COORDENAÇÃO										
Objetivos Estratégicos	Ações	Produtos	Ator Responsável	Atores Envolvidos	Indicadores	Meta Final (e recorrência)	Metas Parciais			
							2023	2026	2028	2031
							-	-	-	-
							2025	2027	2030	2032
4. ESTRATÉGIAS DE FINANCIAMENTO DE SEGURANÇA VIÁRIA	4.3 Assegurar a destinação do orçamento para ações de Segurança Viária previstas nos diversos Eixos do PSV	Vinculação da reserva orçamentária das áreas da Emdec ao PSV	Emdec	-	% dos recursos destinados ao PSV por área	* a definir (a partir do planejamento estratégico da Emdec)	*	*	*	*
		Estabelecimento de recursos financeiros oriundos do Poder Legislativo Municipal	Comitê Executivo de Segurança Viária do Observatório	Câmara Municipal de Campinas	% dos recursos destinados ao PSV	* a definir (a partir de alinhamento estratégico com a Câmara Municipal)	*	*	*	*
		Estabelecimento por lei de recursos financeiros oriundos de cada Secretaria envolvida no PSV para ações de Segurança Viária	PMC	Comitê Executivo de Segurança Viária do Observatório	% dos recursos destinados ao PSV	* a definir (a partir de alinhamento estratégico com a PMC)	*	*	*	*
					Lei do Fundo do Plano de Segurança Viária promulgada	1	X			
Institucionalização de mecanismo de financiamento de campanhas de mídia de massa	Comitê Executivo de Segurança Viária do Observatório	Emdec, Secom e PMC	Mecanismo institucionalizado	1	X					



EIXO 2 MOBILIDADE E VIAS SEGURAS

O objetivo deste eixo do Plano é tornar seguras as vias de Campinas, buscando fortalecer, inovar e expandir a infraestrutura voltada para usuários vulneráveis, como pedestres, ciclistas e motociclistas. Para isso, são propostas ações para aprimorar e consolidar orientações e processos na criação de infraestruturas seguras, garantindo critérios adequados para o desenvolvimento de projetos viários, e a promoção da segurança durante a implementação de projetos de infraestrutura viária, buscando reduzir riscos desde as fases iniciais. Ele inclui também a implementação de rotinas eficazes de manutenção da infraestrutura, com o intuito de prevenir sinistros de trânsito. Por fim, visa estabelecer uma gestão efetiva das velocidades, contribuindo para um ambiente viário mais seguro e padronizado.

EIXO 2 MOBILIDADE E VIAS SEGURAS										
Objetivos Estratégicos	Ações	Produtos	Ator Responsável	Atores Envolvidos	Indicadores	Meta Final (e recorrência)	Metas Parciais			
							2023	2026	2028	2031
							- 2025	- 2027	- 2030	- 2032
1. EXPANSÃO, QUALIFICAÇÃO E INOVAÇÃO DE INFRAESTRUTURA SEGURA VOLTADA AOS USUÁRIOS VULNERÁVEIS: PEDESTRES, CICLISTAS E MOTOCICLISTAS	1.1 Fortalecer e expandir os projetos de priorização de modos ativos, moderação de tráfego e qualificação do espaço urbano do Programa Revivacidade	Criação do Plano de Trabalho do Programa Revivacidade	Emdec	SVDS, SMPDU, Semurb, SMSP	Plano de trabalho criado	1	X			
		Elaboração de metodologia de engajamento da população local no desenvolvimento e implantação dos projetos	Emdec	SVDS, SMPDU, Semurb, SME, Secom	Metodologia elaborada	1	X			
		Implantação de projetos do Programa Revivacidade	Emdec	SVDS, SMPDU, Semurb, SMSP, SME, Seinfra	Nº de Ruas Compartilhadas implantadas	4	1	1	1	1
					Nº de Intervenções de Urbanismo Tático implantadas	20	6	4	6	4
					Nº de Ruas Completas implantadas	4	1	1	1	1
		Divulgação dos resultados de implantação no site do Programa Revivacidade	Emdec	Secom	Nº de divulgações dos resultados	18 (semestral)	4	4	6	4

EIXO 2 MOBILIDADE E VIAS SEGURAS											
Objetivos Estratégicos	Ações	Produtos	Ator Responsável	Atores Envolvidos	Indicadores	Meta Final (e recorrência)	Metas Parciais				
							2023	2026	2028	2031	
							-	-	-	-	
							2025	2027	2030	2032	
1. EXPANSÃO, QUALIFICAÇÃO E INOVAÇÃO DE INFRAESTRUTURA SEGURA VOLTADA AOS USUÁRIOS VULNERÁVEIS: PEDESTRES, CICLISTAS E MOTOCICLISTAS	1.2 Criar programas de melhorias nos entornos de terminais e estações de transporte público e escolas, com foco na segurança viária	Desenho da estratégia, estrutura e diretrizes dos programas	Emdec	Setransp, SME, SMPDU	Programa de Melhorias nos Entornos de Terminais de Transporte Público instituído	1	X				
					Programa de Melhorias nos Entornos de Escolas instituído	1	X				
		Implantação do Programa de Melhorias nos Entornos de Terminais e Estações de Transporte Público	Emdec	Setransp, SMPDU	Nº de projetos implantados	40	10	10	10	10	
		Implantação do Programa de Melhorias nos Entornos de Escolas e Rotas Escolares	Emdec	SME, SMPDU	Nº de projetos implantados	40	10	10	10	10	
	1.3 Ampliar a rede de infraestrutura cicloviária segura	Revisão do Plano Cicloviário de Campinas, contendo cronograma e monitoramento de plano de expansão cicloviária		Emdec	Semurb, SMPDU, Seinfra	Plano Cicloviário revisado	1		X		
						Plano Cicloviário instituído	1		X		
		Incorporação de parâmetros de desenho seguro na infraestrutura cicloviária existente e nos projetos a serem implantados		Emdec	Seinfra, SMSP	Km de projetos revisados	23,50 km	23,5 km			
						Km de infraestrutura segura implantados	23,50 km		23,5 km		
			Implantação dos projetos de infraestrutura cicloviária segura	Emdec	Seinfra, SMSP	Km total de infraestrutura cicloviária implantada (ciclovía, ciclofaixa, ciclorrota, calçada compartilhada ou calçada partilhada)	100 km* (restante a definir com a revisão do Plano Cicloviário)	100 km	*	*	*

EIXO 2 MOBILIDADE E VIAS SEGURAS										
Objetivos Estratégicos	Ações	Produtos	Ator Responsável	Atores Envolvidos	Indicadores	Meta Final (e recorrência)	Metas Parciais			
							2023	2026	2028	2031
							- 2025	- 2027	- 2030	- 2032
1. EXPANSÃO, QUALIFICAÇÃO E INOVAÇÃO DE INFRAESTRUTURA SEGURA VOLTADA AOS USUÁRIOS VULNERÁVEIS: PEDESTRES, CICLISTAS E MOTOCICLISTAS	1.4 Implantar áreas calmas com elementos de moderação de tráfego	Definição dos perímetros de áreas calmas para priorização da implantação de medidas moderadoras de tráfego	Emdec	Semurb, SMPDU, SVDS	Perímetros de áreas calmas definidos	1		X		
		Definição de diretrizes para implantação de áreas calmas	Emdec	Semurb, SMPDU, SVDS	Diretrizes definidas	1		X		
		Implantação de áreas calmas com medidas moderadoras de tráfego (chicanas, faixas estreitadas, minirrotatórias, radares, lombadas, lombadas eletrônicas)	Emdec	Semurb, SMPDU, SVDS	Nº de áreas calmas implantadas com elementos de moderação de tráfego	5			2	3
					% de redução de velocidade praticada nas áreas calmas implantadas	-30%			X	X
	1.5 Ampliar a rede de infraestruturas de proteção de pedestres, contemplando a implantação de travessias e percursos seguros e acessíveis	Definição de rotas prioritárias para implantação de infraestruturas de proteção de pedestres	Emdec	SMASDH, SMSP, SMPDU	Rotas prioritárias definidas	1	X			
		Definição de diretrizes para implantação de infraestruturas de proteção de pedestres	Emdec	SMASDH, SMSP, SMPDU	Diretrizes definidas	1	X			
		Implantação de infraestruturas de proteção de pedestres nas rotas prioritárias (travessias elevadas, travessias iluminadas, travessias com ilhas de refúgio e rampas de acessibilidade, ampliações de passeios e esquinas)	Emdec	SMASDH, SMSP, SMPDU	Nº de rotas de infraestruturas de proteção de pedestres implantadas	2* (restante a definir a cada Plano de Ação)	2	*	*	*
	1.6 Ampliar e revisar a infraestrutura semaforica para a proteção e priorização de pedestres e ciclistas, em especial pessoas com mobilidade reduzida	Elaboração de diagnóstico dos tempos semaforicos e dos critérios para cálculo	Emdec	SMASDH	Diagnóstico elaborado	1	X			
		Implantação de novos semáforos voltados à segurança dos pedestres, ciclistas e pessoas com deficiência	Emdec	SMASDH	Nº de semáforos para pedestres implantados	90	30	20	20	20
					Nº de semáforos para ciclistas implantados	7*	7	*	*	*
	Nº de cruzamentos com semáforos para pessoas com deficiência implantados	200	60	40	60	40				

EIXO 2 MOBILIDADE E VIAS SEGURAS										
Objetivos Estratégicos	Ações	Produtos	Ator Responsável	Atores Envolvidos	Indicadores	Meta Final (e recorrência)	Metas Parciais			
							2023	2026	2028	2031
							-	-	-	-
							2025	2027	2030	2032
1. EXPANSÃO, QUALIFICAÇÃO E INOVAÇÃO DE INFRAESTRUTURA SEGURA VOLTADA AOS USUÁRIOS VULNERÁVEIS: PEDESTRES, CICLISTAS E MOTOCICLISTAS	1.6 Ampliar e revisar a infraestrutura semaforica para a proteção e priorização de pedestres e ciclistas, em especial pessoas com mobilidade reduzida	Revisão dos ciclos semaforicos para a proteção e priorização de pedestres e ciclistas, em especial pessoas com mobilidade reduzida	Emdec	SMASDH	Procedimento de cálculo dos ciclos semaforicos revisado	1	X			
		Elaboração de procedimento que permita priorização da circulação de veículos de urgência que estejam em atendimento	Emdec	SMS, Samu, CBMESP	Procedimento elaborado	1	X			
		Nº de parques semaforicos com ciclo revisados priorizando ciclistas, pedestres e pessoas com mobilidade reduzida	100%	25%	50%	75%	100%			
2. APRIMORAMENTO E CONSOLIDAÇÃO DAS DIRETRIZES E PROCESSOS DE ELABORAÇÃO DE INFRAESTRUTURAS SEGURAS	2.1 Sistematizar legislações e normas complementares municipais que orientam projetos e obras viárias	Mapeamento sistematizado das legislações, normas complementares municipais e parâmetros existentes que orientam projetos e obras viárias	Emdec	Seinfra	Mapeamento realizado	1	X			
		Elaboração de relatório com análise crítica dos parâmetros existentes que orientam projetos e obras viárias	Emdec	Seinfra	Relatório de análise crítica elaborado	1	X			
	2.2 Desenvolver Manual de Desenho Urbano de Campinas para nortear os parâmetros de desenho seguro nos projetos e obras viárias segundo as abordagens de Visão Zero e Sistema Seguro	Criação de grupo de trabalho intersetorial para elaboração do Manual de Desenho Urbano	Emdec	Setransp, SMPDU, Semurb, SVDS, Seinfra, SMASDH, SMSP	Grupo de trabalho formalizado	1	X			
		Elaboração do Manual de Desenho Urbano	Emdec	Setransp, SMPDU, Semurb, SVDS, Seinfra, SMASDH, SMSP	Manual publicado	1	X	X		
		Disseminação do uso do Manual de Desenho Urbano	Emdec	Setransp, SMPDU, Semurb, SVDS, Seinfra, SMASDH, SMSP	Nº de capacitações para Emdec realizadas	5		1	2	2
					Nº de capacitações para diversas secretarias realizadas	5		1	2	2

EIXO 2 MOBILIDADE E VIAS SEGURAS											
Objetivos Estratégicos	Ações	Produtos	Ator Responsável	Atores Envolvidos	Indicadores	Meta Final (e recorrência)	Metas Parciais				
							2023 -	2026 -	2028 -	2031 -	
							2025	2027	2030	2032	
2. APRIMORAMENTO E CONSOLIDAÇÃO DAS DIRETRIZES E PROCESSOS DE ELABORAÇÃO DE INFRAESTRUTURAS SEGURAS	2.3 Criar ou revisar parâmetros e procedimentos para o seu alinhamento às diretrizes do Manual de Desenho Urbano seguindo as abordagens de Visão Zero e Sistema Seguro	Criação e/ou revisão de parâmetros de desenho e operação para os espaços e infraestruturas para pedestres, ciclistas e tráfego motorizado	Emdec	Seinfra, SMPDU, Semurb, SMSP, SMASDH, SVDS	Parâmetros criados	1			X		
		Parâmetros revisados			1			X			
		Criação e/ou revisão de parâmetros para moderação de tráfego	Emdec	Seinfra, SMPDU, Semurb, SMSP	Parâmetros criados	1			X		
					Parâmetros revisados	1			X		
		Criação e/ou revisão de parâmetros dos projetos dos Polos Geradores de Tráfego - PGTs	Emdec	SMPDU, Semurb, SMJ	Parâmetros criados	1			X		
					Parâmetros revisados	1			X		
		Criação e/ou revisão de procedimentos e parâmetros para testes operacionais para implementação de intervenções viária	Emdec	-	Procedimentos para testes operacionais de campo criados	1			X		
					Parâmetros para simulações virtuais revisados	1			X		
		Definição e/ou revisão de procedimentos da Administração Municipal para elaboração de projetos e obras de intervenção viária	Emdec	Setransp, SMPDU, Semurb, SVDS, Seinfra, SMASDH, SMSP	Procedimentos das Secretarias e Órgãos Municipais criados	1			X		
					Procedimentos das Secretarias e Órgãos Municipais revisados	1			X		
		2.4 Criar procedimento para Auditorias de Segurança Viária		Definição dos critérios para seleção dos projetos que passarão por Auditorias de Segurança Viária	Emdec	Seinfra	Critérios definidos	1		X	
				Elaboração de procedimento com diretrizes para Auditorias de Segurança Viária, alinhadas aos parâmetros do Manual de Desenho Urbano	Emdec	Seinfra	Procedimento criado	1		X	
	Capacitação das equipes envolvidas no desenvolvimento das Auditorias de Segurança Viária			Emdec	Seinfra	Nº de capacitações realizadas	7		2	3	2

EIXO 2 MOBILIDADE E VIAS SEGURAS										
Objetivos Estratégicos	Ações	Produtos	Ator Responsável	Atores Envolvidos	Indicadores	Meta Final (e recorrência)	Metas Parciais			
							2023	2026	2028	2031
							- 2025	- 2027	- 2030	- 2032
2. APRIMORAMENTO E CONSOLIDAÇÃO DAS DIRETRIZES E PROCESSOS DE ELABORAÇÃO DE INFRAESTRUTURAS SEGURAS	2.4 Criar procedimento para Auditorias de Segurança Viária	Acompanhamento e monitoramento da execução dos projetos auditados	Emdec	Seinfra	Nº de auditorias realizadas	1* (restante a definir a cada Plano de Ação)	1	*	*	*
					Nº de obras auditadas realizadas	1* (restante a definir a cada Plano de Ação)	1	*	*	*
3. PROMOÇÃO DA SEGURANÇA VIÁRIA NA ETAPA DE IMPLANTAÇÃO DOS PROJETOS DE INFRAESTRUTURA VIÁRIA	3.1 Mapear e revisar os processos de segurança viária na execução de obras viárias	Criação de grupo de trabalho intersetorial para mapear e estruturar os processos de segurança viária na execução de obras viárias	Emdec	Seinfra	Grupo de Trabalho formalizado	1	X			
		Elaboração de mapeamento dos processos de segurança viária na execução de obras viárias	Emdec	Seinfra	Mapeamento realizado	1	X			
		Revisão dos processos de segurança viária na execução de obras viárias, considerando os princípios de Sistema Seguro	Emdec	Seinfra	Processos revisados	1		X		
	3.2 Criar procedimento para regulamentação e fiscalização de segurança viária durante execução de obras e intervenções na via	Elaboração de diagnóstico dos problemas de segurança viária comuns durante execução de obras e intervenções na via	Emdec	Seinfra	Diagnóstico realizado	1	X			
		Criação de procedimento para regulamentação de monitoramento, acompanhamento e fiscalização de segurança viária durante execução de obras e intervenções na via	Emdec	Seinfra	Procedimento criado	1		X		
	3.3 Revisar diretrizes dos termos de referência para contratação de obras viárias	Criação de grupo de trabalho intersetorial para revisar diretrizes dos termos de referência para contratação de obras viárias	Emdec	Seinfra	Grupo de trabalho formalizado	1	X			
		Elaboração de diagnóstico dos problemas de segurança viária comuns às obras viárias contratadas	Emdec	Seinfra	Diagnóstico realizado	1	X			
		Revisão das diretrizes dos termos de referência para contratação de obras viárias, incorporando Auditoria de Segurança Viária	Seinfra	Emdec	Diretrizes dos termos de referência revisadas	1		X		

EIXO 2 MOBILIDADE E VIAS SEGURAS										
Objetivos Estratégicos	Ações	Produtos	Ator Responsável	Atores Envolvidos	Indicadores	Meta Final (e recorrência)	Metas Parciais			
							2023 - 2025	2026 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2032
4. ESTABELECIMENTO DE ROTINAS EFETIVAS DE MANUTENÇÃO DA INFRAESTRUTURA VISANDO A PREVENÇÃO DE SINISTROS DE TRÂNSITO	4.1 Estruturar o planejamento integrado de rotina de manutenção da infraestrutura viária	Elaboração de procedimento para rotina de verificação em campo, qualificação e manutenção de semáforos	Emdec	-	Procedimento criado	1		X		
		Elaboração de procedimento para rotina de verificação em campo, qualificação e manutenção das intervenções de Urbanismo Tático	Emdec	-	Procedimento criado	1		X		
		Elaboração de procedimento para rotina de verificação em campo, qualificação e manutenção de novas obras geométricas realizadas pela Emdec	Emdec	-	Procedimento criado	1		X		
		Elaboração de procedimento para rotina de verificação em campo, qualificação e manutenção de sinalização horizontal e vertical	Emdec	-	Procedimento criado	1		X		
		Vinculação dos procedimentos de manutenção na plataforma do Sistema de Gestão Integrada	Emdec	SMSP	Procedimento vinculado ao Sistema de Gestão Integrada	1		X	X	X
	4.2 Implantar medidas para tratamento dos pontos críticos de sinistralidade	Definição dos pontos críticos de sinistralidade que receberão melhorias	Emdec	-	Pontos críticos definidos	50	50			
		Inspeção de segurança viária e elaboração de recomendações para tratamento dos pontos críticos de sinistralidade	Emdec	-	Inspeções e recomendações realizadas	50	50			
		Detalhamento dos projetos (geométrico, sinalização, semaforização) a partir das recomendações	Emdec	Seinfra	Projetos detalhados	50	24	26		
		Implantação dos projetos para tratamento dos pontos críticos de sinistralidade	Emdec	Seinfra, SMSP	Projetos implantados	50	13	24	13	
		Avaliação de impacto dos projetos implantados	Emdec	-	Pontos críticos com avaliação de impacto realizada	50	13	24	13	

EIXO 2 MOBILIDADE E VIAS SEGURAS										
Objetivos Estratégicos	Ações	Produtos	Ator Responsável	Atores Envolvidos	Indicadores	Meta Final (e recorrência)	Metas Parciais			
							2023	2026	2028	2031
							- 2025	- 2027	- 2030	- 2032
5. PADRONIZAÇÃO E GESTÃO DE VELOCIDADES SEGURAS	5.1 Revisar os limites de velocidade em toda a malha viária	Criação de grupo de trabalho intersetorial sobre Gestão de Velocidades	Emdec	SMPDU, Semurb, Setransp, PMC	Grupo de Trabalho formalizado	1	X			
		Desenvolvimento de mapa com levantamento das velocidades regulamentadas pelo Município	Emdec	SMPDU, Semurb, Setransp, PMC	Mapa realizado	1	X			
		Desenvolvimento de estudo dos limites de velocidade seguros pretendidos	Emdec	SMPDU, Semurb, Setransp, PMC	Estudo realizado	1	X			
		Regulamentação das velocidades máximas permitidas das vias, via decreto, considerando o estudo dos limites de velocidades seguros pretendidos	Emdec	SMPDU, Setransp, Semurb, PMC	Decreto publicado	1			X	
	5.2 Adequar os limites de velocidade e monitorar as velocidades operacionais	Elaboração de plano de implantação de adequação de velocidades	Emdec	SMPDU, Semurb, Setransp, GP	Plano de implantação elaborado	1		X		
		Adequação das velocidades do Município e da sinalização vertical	Emdec	-	% de km de vias previstas no Plano de Implantação com limites de velocidade readequados	100%			50%	100%
					% de redução de velocidade praticada nas vias readequadas	-25%			X	X



EIXO 3 **FISCALIZAÇÃO**

O objetivo deste eixo do Plano é estimular o cumprimento das regras de trânsito e dissuadir comportamentos de risco, fomentando um ambiente de trânsito mais seguro em Campinas por meio da integração de esforços, do aprimoramento de práticas de fiscalização e da adoção de tecnologias inovadoras. Para isso, ele contempla ações para fortalecer a cooperação e o planejamento da fiscalização de trânsito entre as agências responsáveis, promovendo uma abordagem mais integrada e eficaz. Além disso, trata do aprimoramento dos procedimentos de fiscalização em segurança viária e do uso da tecnologia na fiscalização dos principais comportamentos de risco no trânsito.

EIXO 3 FISCALIZAÇÃO										
Objetivos Estratégicos	Ações	Produtos	Ator Responsável	Atores Envolvidos	Indicadores	Meta Final (e recorrência)	Metas Parciais			
							2023	2026	2028	2031
							-	-	-	-
							2025	2027	2030	2032
1. FORTALECIMENTO DA COOPERAÇÃO NO PLANEJAMENTO DA FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO ENTRE AS AGÊNCIAS RESPONSÁVEIS	1.1 Estruturar as operações realizadas em conjunto com as forças de segurança pública municipais e estaduais	Criação de Grupo de trabalho interno para planejamento e execução das ações de fiscalização	Emdec	-	Grupo de trabalho formalizado	1	X			
		Elaboração do Plano de Trabalho de Fiscalização	Emdec	-	Diagnóstico de processos de fiscalização realizado	1	X			
					Plano de Trabalho de Fiscalização realizado	1	X			
		Inclusão dos Planos de Trabalho com as forças de segurança pública nos Acordos de Cooperação	Emdec	PMESP, GMC, PRE	Planos de Trabalhos elaborados	1	X			
					Planos de Trabalho incluídos no Acordo de Cooperação	1	X			
		Realização das Operações de Fiscalização com as forças de segurança pública (PMESP, PRE e GM)	Grupo de Trabalho das Operações de Fiscalização	Emdec, PMESP, GMC, PRE	Grupo de Trabalho das Operações de Fiscalização, entre EMDEC e forças de segurança pública, formalizado	1	X			
	Relatório dos resultados das operações elaborado				* a definir (após a elaboração dos Planos de Trabalhos)	*	*	*	*	
	1.2 Adequar as atividades para priorização de efetivo em operações para a segurança viária, especialmente aquelas voltadas aos fatores de risco da OMS	Estudo de viabilidade de "operador de trânsito" para apoio a eventos, obras e manutenções	Emdec	-	Estudo de viabilidade realizado	1	X			
					Proposta de modelo de trabalho de atividades de apoio	1	X			
		Revisão dos convênios de colaboração com agências e secretarias	Emdec	Agências e Secretarias com convênios de colaboração firmados	Convênios revisados	100%	25%	50%	75%	100%
% de convênios atendidos total ou parcialmente por operadores de trânsito					100%	25%	50%	75%	100%	

EIXO 3 FISCALIZAÇÃO											
Objetivos Estratégicos	Ações	Produtos	Ator Responsável	Atores Envolvidos	Indicadores	Meta Final (e recorrência)	Metas Parciais				
							2023	2026	2028	2031	
							-	-	-	-	
							2025	2027	2030	2032	
2. APRIMORAMENTO DE PROCEDIMENTOS DE FISCALIZAÇÃO EM SEGURANÇA VIÁRIA LIGADOS AOS PRINCIPAIS COMPORTAMENTOS DE RISCO NO TRÂNSITO (SEGUNDO A OMS)	2.1 Atualizar o Procedimento e Conduta Operacional para inclusão dos princípios de Visão Zero e Sistema Seguro a partir de novas atribuições do agente de trânsito definidas pela lei n. 14.599/23	Definição de estratégia para atualização de procedimentos e conduta	Emdec	-	Plano de Trabalho elaborado	1	X				
		Atualização do Manual de Procedimentos e Conduta Operacional	Emdec	PMESP, GMC, PRE	Manual atualizado	1	X				
		Disseminação dos procedimentos e conduta operacional atualizados para os agentes (Emdec, PMESP e GM)	Emdec	PMESP, GMC, PRE	Nº de capacitações realizadas	* a definir (a partir do Plano de Trabalho)	*	*	*	*	
					% de agentes de mobilidade treinados	100%	25%	50%	75%	100%	
		Aprimoramento do procedimento de atendimento a sinistro a partir do novo Relatório de Ocorrências	Emdec	-	% de procedimentos adequados realizados (ROs com completude X%)	100%* (metas parciais a definir após a revisão do procedimento)	*	*	*	100%	
	% de atendimentos em relação ao Nº de ocorrências				* a definir (a partir do estabelecimento da metodologia para cálculo de subnotificação)	*	*	*	*		
	2.2 Ampliar operações ligadas a fatores ou grupos de risco no trânsito	Definição de ciclo de planejamento e calendário operacional baseados em evidências		Emdec	-	Calendário do ciclo de planejamento definido	1	X			
						Calendário operacional definido	1	X			
		Realização de operações de fiscalizações conjuntas entre Emdec e Forças de Segurança Pública	GT Fiscalização	Emdec	Nº de operações realizadas com GM	* a definir (a partir do Plano de Trabalho de Fiscalização)	*	*	*	*	
					Nº de operações realizadas com PMESP	* a definir (a partir do Plano de Trabalho de Fiscalização)	*	*	*	*	

EIXO 3 FISCALIZAÇÃO															
Objetivos Estratégicos	Ações	Produtos	Ator Responsável	Atores Envolvidos	Indicadores	Meta Final (e recorrência)	Metas Parciais								
							2023	2026	2028	2031					
							-	-	-	-					
							2025	2027	2030	2032					
2. APRIMORAMENTO DE PROCEDIMENTOS DE FISCALIZAÇÃO EM SEGURANÇA VIÁRIA LIGADOS AOS PRINCIPAIS COMPORTAMENTOS DE RISCO NO TRÂNSITO (SEGUNDO A OMS)	2.2 Ampliar operações ligadas a fatores ou grupos de risco no trânsito	Realização de operações de fiscalizações conjuntas entre Emdec e Forças de Segurança Pública	GT Fiscalização	Emdec	Nº de ações simultâneas realizadas entre PRE e Emdec	* a definir (a partir do Plano de Trabalho de Fiscalização)	*	*	*	*					
					Nº de relatórios das operações elaborados	18 (semestral)	4	4	6	4					
	2.3 Aprimorar coleta de dados para acompanhamento das operações de segurança viária		Revisão do Relatório de Acompanhamento de Operações (RAO)	Emdec	PMESP, GMC, PRE	Relatório revisado	1	X							
						Disseminação para os agentes de mobilidade	Emdec	-	Nº de capacitações realizadas	9	2	2	3	2	
									% de agentes de mobilidade treinados	100%				100%	
						Definição dos indicadores operacionais para ações de fiscalização a partir dos dados coletados no RAO	Emdec	-	Indicadores definidos	1	X				
									Definição de ciclo de planejamento e calendário operacional baseados em evidências	GT Fiscalização	Emdec	Calendário do ciclo de planejamento definido	1	X	
						Calendário operacional definido	1	X							
						3. APRIMORAMENTO DO USO DA TECNOLOGIA PARA DISSUAÇÃO DOS PRINCIPAIS COMPORTAMENTOS DE RISCO NO TRÂNSITO	3.1 Assegurar uso dos dados de comportamentos de risco resultantes da fiscalização eletrônica no planejamento de operações de segurança viária	Levantamento contínuo dos dados obtidos pelos equipamentos de fiscalização eletrônica para avaliação das ações de segurança viária	Emdec	-	Nº de levantamentos realizados	X			
											Definição dos indicadores operacionais para ações de fiscalização a partir dos dados coletados pelos equipamentos de fiscalização eletrônica	Emdec	-	Indicadores definidos	1
Definição de ciclo de planejamento e calendário operacional baseados em evidências	Emdec	-	Calendário do ciclo de planejamento definido	1	X										
			Calendário operacional definido	1	X										

EIXO 3 FISCALIZAÇÃO										
Objetivos Estratégicos	Ações	Produtos	Ator Responsável	Atores Envolvidos	Indicadores	Meta Final (e recorrência)	Metas Parciais			
							2023	2026	2028	2031
							-	-	-	-
							2025	2027	2030	2032
3. APRIMORAMENTO DO USO DA TECNOLOGIA PARA DISSUAÇÃO DOS PRINCIPAIS COMPORTAMENTOS DE RISCO NO TRÂNSITO	3.2 Disponibilizar aos agentes de trânsito acesso às bases de dados externas necessárias para desempenho de suas novas atribuições em operações de segurança viária (documentação de condutores e veículos)	Levantamento de dados de bases de dados externas à EMDEC necessários para realização de operações	Emdec	Detran-SP, PMESP	Documento técnico de levantamento elaborado	1	X			
		Capacitação de agentes nas novas bases de dados e seus sistemas de acesso	Emdec	Detran-SP, PMESP	Nº de capacitações realizadas	9	2	2	3	2
					% de agentes de mobilidade treinados	100%				100%
		Manutenção, atualização e compartilhamento do Repositório digital para os agentes de fiscalização	Emdec	-	Repositório hospedado na EMDEC	1		X		
					Níveis de acesso do Repositório estabelecidos	1		X		
		Relatório de atualização do repositório	9	2	2	3	2			
	Definição dos critérios para avaliação da fiscalização eletrônica	Emdec	-	Documento de critérios elaborado	1	1				
	3.3 Avaliar o desempenho do uso da tecnologia para dissuasão dos principais comportamentos de risco no trânsito	Avaliação de desempenho dos equipamentos de fiscalização eletrônica	Emdec	-	Reuniões de avaliação realizadas	* a definir (a partir do Plano de Trabalho de Fiscalização)	*	*	*	*
					Relatórios de desempenho elaborados	* a definir (a partir do Plano de Trabalho de Fiscalização)	*	*	*	*
					Relatório de desempenho compartilhados com áreas da EMDEC	* a definir (a partir do Plano de Trabalho de Fiscalização)	*	*	*	*



EIXO 4

DADOS E EVIDÊNCIAS

O objetivo deste eixo do Plano é promover o uso sistemático de dados e informações para tomada de decisões com base em evidências. Para isso, ele propõe ações para o fortalecimento e consolidação dos sistemas de dados e vigilância, assim como para produção de evidências. O eixo trata também de análises de impacto para embasar a avaliação de ações e intervenções implementadas, fomentando abordagens mais fundamentadas. Por fim, este eixo define os caminhos para a criação e operacionalização de um Sistema de Gestão Integrada para a cidade de Campinas.

EIXO 4 DADOS E EVIDÊNCIAS											
Objetivos Estratégicos	Ações	Produtos	Ator Responsável	Atores Envolvidos	Indicadores	Meta Final (e recorrência)	Metas Parciais				
							2023	2026	2028	2031	
							- 2025	- 2027	- 2030	- 2032	
1. CONSOLIDAÇÃO E FORTALECIMENTO DOS SISTEMAS DE DADOS E VIGILÂNCIA	1.1. Qualificar os dados de sinistralidade no trânsito coletados pelos agentes de mobilidade, com base nas recomendações da OMS	Criação de Grupo de Trabalho interno para qualificação da coleta de dados de sinistralidade no trânsito pelos agentes de mobilidade	Emdec	-	Grupo de Trabalho criado	1	X				
		Revisão das variáveis do formulário de coleta de sinistros	Emdec	-	Diagnóstico das variáveis realizado	1	X				
					% de variáveis recomendadas pela OMS incluídas no formulário	100%	100%				
		Operacionalização de coleta de dados de sinistralidade a partir de solução tecnológica	Emdec	-	Solução tecnológica para coleta de dados de sinistralidade em operação	1	X				
					% dos erros corrigidos que foram reportados pelos agentes de mobilidade	100%	100%	100%	100%	100%	
					% de completude de cada variável coletada	* a definir (a partir da revisão das variáveis)	*	*	*	*	
	Aprimoramento de método de cálculo de subnotificação de registro de sinistros com vítimas	Emdec	-	Método estabelecido	1		X				
	1.2. Criar banco de dados de sinistralidade unificado		Elaboração de termo de referência com parâmetros e estrutura do banco de dados de sinistralidade	Emdec	-	Termo de referência elaborado	1	X			
			Desenvolvimento do banco de dados de sinistralidade unificado	Emdec	-	Banco de dados desenvolvido	1	X	X		
			Documentação do banco de dados de sinistralidade	Emdec	-	Dicionário de dados criado	1	X	X		
				Emdec	-	Manual de procedimentos criado	1	X	X		
			Implantação do banco de dados de sinistralidade unificado	Emdec	-	Banco de dados de sinistralidade unificado implantado	1		X	X	
Formalização dos gestores do banco de dados de sinistralidade unificado			Emdec	-	Gestores do banco de dados unificado formalizado	1		X	X		

EIXO 4 DADOS E EVIDÊNCIAS										
Objetivos Estratégicos	Ações	Produtos	Ator Responsável	Atores Envolvidos	Indicadores	Meta Final (e recorrência)	Metas Parciais			
							2023	2026	2028	2031
							-	-	-	-
							2025	2027	2030	2032
1. CONSOLIDAÇÃO E FORTALECIMENTO DOS SISTEMAS DE DADOS E VIGILÂNCIA	1.3. Aprimorar o compartilhamento de dados de sinistralidade entre órgãos	Criação de Grupo de Trabalho Intersetorial de Compartilhamento de Dados com o Detran-SP, Secretaria de Saúde e forças de segurança pública	Emdec	PMESP, GMC, PRE, Detran-SP, SMS	Grupo de Trabalho criado	1	X			
		Elaboração de Planos de Trabalho para compartilhamento de dados nos acordos de cooperação com demais órgãos	Emdec	PMESP, GMC PRE, Detran-SP, SMS	Plano de trabalho incorporado no Acordo de Cooperação	* a definir (após demanda do Eixo de Gestão para elaboração de ACTs)	*	*	*	*
2. PRODUÇÃO DE EVIDÊNCIAS E AMPLIAÇÃO DE SEU USO NA GESTÃO DA SEGURANÇA VIÁRIA	2.1. Produzir e disseminar relatórios de sinistralidade sistematicamente	Criação de Grupo de Trabalho interno para relatório de dados de sinistralidade	Emdec	-	Grupo de Trabalho criado	1	X			
		Boletim mensal de mortalidade	Emdec	-	Boletim mensal elaborado	117	33	24	36	24
			Emdec	-	Boletim mensal divulgado	117	33	24	36	24
		Relatório de sinistralidade no trânsito anual	Emdec	-	Relatório Anual de Sinistralidade no Trânsito de Campinas elaborado	10	3	2	3	2
			Emdec	-	Relatório Anual de Sinistralidade no Trânsito de Campinas divulgado	10	3	2	3	2
		Relatório resumo de mortalidade no trânsito	Emdec	-	Relatório Resumo de Mortalidade no Trânsito de Campinas elaborado	10	3	2	3	2
			Emdec	-	Relatório Resumo de Mortalidade no Trânsito de Campinas divulgado	10	3	2	3	2
		Boletins de dados temáticos, vinculados ao calendário de datas comemorativas	Emdec	-	Boletins de dados temáticos elaborados	* a definir (a partir do calendário estratégico anual)	*	*	*	*
			Emdec	-	Boletins de dados temáticos divulgados	* a definir (a partir do calendário estratégico anual)	*	*	*	*

EIXO 4 DADOS E EVIDÊNCIAS											
Objetivos Estratégicos	Ações	Produtos	Ator Responsável	Atores Envolvidos	Indicadores	Meta Final (e recorrência)	Metas Parciais				
							2023	2026	2028	2031	
							- 2025	- 2027	- 2030	- 2032	
2. PRODUÇÃO DE EVIDÊNCIAS E AMPLIAÇÃO DE SEU USO NA GESTÃO DA SEGURANÇA VIÁRIA	2.2. Realizar periodicamente pesquisa de campo de fatores de risco	Criação de manual metodológico para realização de pesquisa de campo de fatores de risco	Emdec	-	Manual metodológico criado	1	X				
		Elaboração de Planos de Trabalho das pesquisas de campo de fatores de risco	Emdec	-	Planos de Trabalho elaborados	9	2	2	3	2	
		Criação de manual de procedimentos para realização da coleta, análise e divulgação de fatores de risco	Emdec	-	Manual de procedimentos criado	1	X				
		Realização de pesquisas observacionais de condutas e fatores de risco	Emdec	-	Nº de pesquisas observacionais realizadas	20	6	4	6	4	
		Produção dos relatórios de fatores de risco	Emdec	-	Nº de relatórios elaborados	10	3	2	3	2	
	2.3. Ampliar o uso dos dados da investigação in loco de sinistros com vítimas fatais e feridos graves	Revisão do procedimento de coleta e das informações coletadas in loco	Procedimento revisado	Emdec	-	Procedimento revisado	1	X			
			Nº de variáveis e informações coletadas revisadas	Emdec	-	Nº de variáveis e informações coletadas revisadas	* a definir (após a revisão do procedimento)	*	*	*	*
		Capacitação sobre procedimento de coleta de dados para as equipes envolvidas	Nº de capacitações	Emdec	-	Nº de capacitações	9 (anual)	2	2	3	2
			% das equipes envolvidas capacitadas	Emdec	-	% das equipes envolvidas capacitadas	100%	100%	100%	100%	100%
		Divulgação interna dos relatórios de investigação de sinistros com vítimas fatais e feridos graves, de acordo com os novos procedimentos	Relatório concluído	Emdec	-	Relatório concluído	108	24	24	36	24
			Rotina de divulgação interna dos relatórios criada	Emdec	-	Rotina de divulgação interna dos relatórios criada	1	X			
		Inclusão dos dados coletados e dos relatórios no Sistema de Gestão Integrada	Rotina de submissão dos relatórios ao Sistema de Gestão Integrado criada	Emdec	-	Rotina de submissão dos relatórios ao Sistema de Gestão Integrado criada	1		X		
			Rotina de submissão dos dados coletados ao Sistema de Gestão Integrado criada	Emdec	-	Rotina de submissão dos dados coletados ao Sistema de Gestão Integrado criada	1		X		

EIXO 4 DADOS E EVIDÊNCIAS										
Objetivos Estratégicos	Ações	Produtos	Ator Responsável	Atores Envolvidos	Indicadores	Meta Final (e recorrência)	Metas Parciais			
							2023	2026	2028	2031
							-	-	-	-
							2025	2027	2030	2032
2. PRODUÇÃO DE EVIDÊNCIAS E AMPLIAÇÃO DE SEU USO NA GESTÃO DA SEGURANÇA VIÁRIA	2.4. Aprimorar as bases de dados necessárias para a produção de evidências e gestão da segurança viária	Elaboração sistemática de diagnóstico da qualidade, disponibilidade, atualidade das bases de dados existentes e seu uso	Emdec	PMC	Diagnóstico elaborado	9	2	2	3	2
		Criação de procedimento para revisão, atualização sistemática dos dados e compartilhamento das bases existentes	Emdec	PMC	Procedimento criado	1	X			
		Atualização sistemática dos dados e revisão das bases existentes	Emdec	PMC	Bases de dados existentes atualizadas e revistas	9	2	2	2	2
		Criação de novas bases de dados	Emdec	PMC	Novas bases de dados criadas	* a definir (a partir dos diagnósticos sistemáticos)	*	*	*	*
		Criação de procedimento e rotina de atualização sistemática das novas bases de dados	Emdec	PMC	Procedimento para desenvolvimento de novas bases de dados criado	* a definir (a partir dos diagnósticos sistemáticos)	*	*	*	*
	2.5. Aprimorar as análises de fatores de risco realizadas pelo Comitê Vida no Trânsito sob a ótica da Visão Zero e Sistema Seguro	Revisão da nomenclatura dos fatores e condutas de risco	Comitê Intersetorial Programa Vida no Trânsito	Emdec	Fatores e condutas de risco revistos	1	X			
		Realização de capacitação periódica de Visão Zero e Sistema Seguro para os membros do Comitê	Comitê Intersetorial Programa Vida no Trânsito	Emdec	% de membros do Comitê Intersetorial Programa Vida no Trânsito presentes em cada capacitação	100%	100%	100%	100%	100%
					Nº de capacitações realizadas	9	2	2	3	2
	2.6. Promover o compartilhamento de informações de sinistralidade entre as agências responsáveis pelos dados de sinistralidade	Mapeamento dos órgãos e agências interessadas nos dados de sinistralidade	Emdec	-	Órgãos e agências mapeados	Órgãos e agências mapeados	X			
		Identificação dos dados necessários para troca de informação e acesso entre os órgãos públicos	Emdec	-	Dados identificados	* a definir (após mapeamento)	*	*	*	*

EIXO 4 DADOS E EVIDÊNCIAS											
Objetivos Estratégicos	Ações	Produtos	Ator Responsável	Atores Envolvidos	Indicadores	Meta Final (e recorrência)	Metas Parciais				
							2023	2026	2028	2031	
							-	-	-	-	
							2025	2027	2030	2032	
2. PRODUÇÃO DE EVIDÊNCIAS E AMPLIAÇÃO DE SEU USO NA GESTÃO DA SEGURANÇA VIÁRIA	2.6. Promover o compartilhamento de informações de sinistralidade entre as agências responsáveis pelos dados de sinistralidade	Liberação de acesso aos órgãos e agências interessadas ao banco de dados de sinistralidade	Emdec	* a definir (após mapeamento)	Nº de órgãos públicos e agências com acesso liberado ao banco de dados de sinistralidade	* a definir (após mapeamento)	*	*	*	*	
3. ANÁLISE DE IMPACTO PARA EMBASAR A AVALIAÇÃO DE AÇÕES E INTERVENÇÕES	3.1. Aprimorar o processo de coleta de dados primários de mobilidade urbana	Formação da equipe responsável pela coleta de dados primários	Emdec	-	Equipe estabelecida	1	X				
		Criação de manual de procedimento para coleta, armazenamento e disponibilização de dados primários no Sistema de Gestão Integrado	Emdec	-	Manual criado	1	X				
			Emdec	-	% de áreas que adotam o procedimento	100%		25%	50%	100%	
			Emdec	-	% da equipe estabelecida capacitada	100%		100%	100%	100%	
			Emdec	-	Nº de capacitações realizadas	8	1	2	3	2	
	3.2. Aprimorar o processo de avaliação de impacto de ações e intervenções	Formação da equipe responsável pela avaliação de impacto de ações e intervenções	Emdec	-	Equipe estabelecida	1	X				
		Criação de manual metodológico de avaliação de impacto	Emdec	-	Manual criado	1	X				
			Emdec	-	% de áreas que adotam a metodologia	100%		50%	100%	100%	
			Emdec	-	% da equipe estabelecida capacitada	100%		100%	100%	100%	
			Emdec	-	Nº de capacitações	8	1	2	3	2	

EIXO 4 DADOS E EVIDÊNCIAS												
Objetivos Estratégicos	Ações	Produtos	Ator Responsável	Atores Envolvidos	Indicadores	Meta Final (e recorrência)	Metas Parciais					
							2023	2026	2028	2031		
							- 2025	- 2027	- 2030	- 2032		
4. CRIAÇÃO DE SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO EFICIENTE E SUSTENTÁVEL DA MOBILIDADE SEGURA	4.1 Criar plataforma para Sistema de Gestão Integrada (SGI)	Contratação do Sistema de Gestão Integrada (SGI)	Emdec	Comitê Executivo de Segurança Viária do Observatório	Termo de referência elaborado	1	X					
		Implantação do Sistema de Gestão Integrada (SGI)	Emdec	Comitê Executivo de Segurança Viária do Observatório	Sistema implantado	1		X				
	4.2 Sistematizar a informação no Sistema de Gestão Integrada (SGI)	Padronização e inclusão dos dados no Sistema de Gestão Integrada (SGI)	Diagnóstico das bases, dados e fontes de informação existentes sobre mobilidade segura	Emdec	Comitê Executivo de Segurança Viária do Observatório	Diagnóstico elaborado	1	X				
			Padrão da estrutura de dados definido				1		X			
			% de áreas de interesse com padrão disseminado	Emdec	-			100%		X		
			% Bases de dados atualizadas, revisadas e adequadas ao padrão definido					100%		50%	75%	100%
			% Base de dados submetidas ao Sistema de Gestão Integrada (SGI)					100%		50%	75%	100%

EIXO 4 DADOS E EVIDÊNCIAS										
Objetivos Estratégicos	Ações	Produtos	Ator Responsável	Atores Envolvidos	Indicadores	Meta Final (e recorrência)	Metas Parciais			
							2023	2026	2028	2031
							-	-	-	-
							2025	2027	2030	2032
4. CRIAÇÃO DE SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO EFICIENTE E SUSTENTÁVEL DA MOBILIDADE SEGURA	4.3. Operacionalizar e disseminar o uso do Sistema de Gestão Integrada (SGI)	Estabelecimento dos processos e rotinas de alimentação de cada uma das bases de dados que constarão no Sistema de Gestão Integrada (SGI)	Emdec	PMC	Processos e rotinas estabelecidos	1		X		
		Definição dos responsáveis para cada uma das bases de dados do Sistema de Gestão Integrada (SGI)	Emdec	PMC	Responsáveis definidos	1		X		
		Disseminação do Sistema de Gestão Integrada (SGI)	Emdec	PMC	Nº de áreas que incorporaram o SGI	* a definir (a partir do diagnóstico)		*	*	*
					Nº de acessos à plataforma/mês	* a definir (a partir do diagnóstico)		*	*	*
		Monitoramento do Sistema de Gestão Integrada (SGI)	Emdec	-	Nº de bases de dados disponibilizadas na plataforma	* a definir (a partir do diagnóstico)		*	*	*
					Índice de falhas reportadas no sistema/mês	* a definir (a partir do diagnóstico)		*	*	*



EIXO 5 COMUNICAÇÃO E EDUCAÇÃO

O objetivo deste eixo do Plano é criar uma cultura de segurança viária abrangente e informada, por meio da educação e da sensibilização dos diversos setores da sociedade e da mídia. Para isso, ele propõe ações para a promoção da educação para a mobilidade em instituições de ensino básico e superior, e para o aprimoramento da formação, qualificação e capacitação de agentes públicos e condutores profissionais. Além disso, trata da participação da comunidade na construção de um trânsito mais seguro, definindo ações de sensibilização e mobilização ativa dos munícipes sobre o tema da segurança viária. Este eixo também aborda o fortalecimento da comunicação estratégica para transmitir mensagens claras e baseadas em dados e evidências para a dissuasão de comportamentos de risco no trânsito, além da qualificação da cobertura midiática sobre segurança viária como um grave problema de saúde pública.

EIXO 5 EDUCAÇÃO E COMUNICAÇÃO														
Objetivos Estratégicos	Ações	Produtos	Ator Responsável	Atores Envolvidos	Indicadores	Meta Final (e recorrência)	Metas Parciais							
							2023	2026	2028	2031				
							- 2025	- 2027	- 2030	- 2032				
1. PROMOÇÃO DA EDUCAÇÃO PARA A MOBILIDADE NAS REDES DE EDUCAÇÃO BÁSICA E ENSINO SUPERIOR	1.1 Expandir Programa Piloto de Educação para a Mobilidade para escolas de educação básica	Realização de Programa Piloto com cada rede de ensino (municipal, estadual e privada)	Emdec	SME, Direto- rias regionais de ensino	Nº de escolas da rede municipal com pro- grama piloto realizado	10	10							
					Nº de escolas da rede estadual com pro- grama piloto realizado	10		10						
					Nº de escolas privadas com programa piloto realizado	10			10					
		Realização de processos formativos com professores das redes de ensino	Emdec	SME, Direto- rias regionais de ensino	Nº de escolas com formações realizadas	140		30	60	50				
					Realização de processos pedagógicos com foco em educação para a mobilidade pelas escolas	Emdec	SME, Direto- rias regionais de ensino	Nº de escolas que incluíram o tema no conteúdo pedagógico	35		15	20		
								Realização de atividades de engajamento para autonomia da rede de educação básica nos processos pedagógicos de Educação para a Mobilidade	Emdec	-	% de escolas com atividades pedagógi- cas de engajamento realizadas	100%	20%	50%
	1.2 Qualificar o oferecimento de recursos pedagógicos sobre Educação para a Mobilidade para escolas de educação básica	Emdec	SME, Direto- rias regionais de ensino	Diretriz curricular publicada	1			X						
				Elaboração de documento referencial com indicação de materiais de suporte pedagógico para a rede de educação básica	Emdec	SME, Secreta- ria Estadual de Educação	Documento referen- cial elaborado	1			X			

EIXO 5 EDUCAÇÃO E COMUNICAÇÃO										
Objetivos Estratégicos	Ações	Produtos	Ator Responsável	Atores Envolvidos	Indicadores	Meta Final (e recorrência)	Metas Parciais			
							2023	2026	2028	2031
							- 2025	- 2027	- 2030	- 2032
1. PROMOÇÃO DA EDUCAÇÃO PARA A MOBILIDADE NAS REDES DE EDUCAÇÃO BÁSICA E ENSINO SUPERIOR	1.3 Realizar Programa Piloto de Educação para a Mobilidade em instituições de ensino superior, cursos técnicos e profissionalizantes	Realização de Programa Piloto com ensino superior, cursos técnicos e profissionalizantes	Emdec	-	Nº de instituições de Ensino Superior com programa piloto realizado	4	1	1	1	1
					Nº de instituições de Ensino Técnico e Profissionalizantes com programa piloto realizado	3		1	1	1
		Realização de processos pedagógicos com foco em educação para a mobilidade pelas instituições	Emdec	-	Nº de instituições que incluíram o tema no conteúdo pedagógico	2			1	1
		Realização de atividades pedagógicas de engajamento das rede de ensino superior, cursos técnicos e profissionalizantes na autonomia dos processos pedagógicos de Educação para a Mobilidade	Emdec	-	Nº de atividades pedagógicas de engajamento realizadas	10	2	2	3	3
2. APRIMORAMENTO DA FORMAÇÃO, QUALIFICAÇÃO E CAPACITAÇÃO DE AGENTES PÚBLICOS E CONDUTORES PROFISSIONAIS COM BASE NOS CONCEITOS DE VISÃO ZERO E SISTEMA SEGURO	2.1 Expandir capacitações técnicas em mobilidade urbana com ênfase em Visão Zero e Sistema Seguro para o público interno da Emdec	Planejamento de capacitações para desenvolvimento de habilidades e conhecimentos técnicos em Mobilidade Urbana. Visão Zero e Sistemas Seguros para o público interno da EMDEC	Emdec	Setransp	Plano de trabalho realizado	4	1	1	1	1
		Criação e aplicação de trilhas de aprendizagem para o público interno da Emdec, de acordo com os diversos cargos	Emdec	Setransp	Trilhas de aprendizagem criadas	* a definir (a partir do plano de trabalho)	*	*	*	*
					Nº de profissionais que concluíram trilhas de aprendizagem	* a definir (a partir do plano de trabalho)	*	*	*	*
Realizar capacitações previstas para alcançar objetivos estratégicos do PSV	Emdec	-	Capacitações realizadas	54 * (a ser revisada a cada Plano de Ação)	5	13	21	15		

EIXO 5 EDUCAÇÃO E COMUNICAÇÃO										
Objetivos Estratégicos	Ações	Produtos	Ator Responsável	Atores Envolvidos	Indicadores	Meta Final (e recorrência)	Metas Parciais			
							2023	2026	2028	2031
							-	-	-	-
							2025	2027	2030	2032
2. APRIMORAMENTO DA FORMAÇÃO, QUALIFICAÇÃO E CAPACITAÇÃO DE AGENTES PÚBLICOS E CONDUTORES PROFISSIONAIS COM BASE NOS CONCEITOS DE VISÃO ZERO E SISTEMA SEGURO	2.2 Estruturar formação continuada para profissionais de diversas Secretarias, Órgãos e Conselhos Municipais	Planejamento de capacitações para desenvolvimento de habilidades e conhecimentos técnicos em Mobilidade Urbana. Visão Zero e Sistemas Seguros nas diversas Secretarias, Órgãos e Conselhos Municipais	Emdec	PMC, Conselhos, Câmara Municipal	Plano de trabalho realizado	2	1		1	
		Criação e aplicação de trilhas de aprendizagem para profissionais de diversas Secretarias, Órgãos e Conselhos Municipais	Emdec	PMC, Conselhos, Câmara Municipal	Trilhas de aprendizagem criadas	* a definir (a partir do plano de trabalho)	*	*	*	*
					Nº de profissionais que concluíram trilhas de aprendizagem	* a definir (a partir do plano de trabalho)	*	*	*	*
	Realizar capacitações previstas para alcançar objetivos estratégicos do PSV	Emdec	PMC, Conselhos, Câmara Municipal	Capacitações realizadas	22* (a ser revisada a cada Plano de Ação)	5	4	7	6	
	2.3 Aprimorar e expandir programa de formação de condutores dos serviços de transporte de pessoas e bens no município	Planejamento de formação em Mobilidade Urbana, Sistemas Seguros e Visão Zero a partir do levantamento das obrigatoriedades e necessidades de formação para os diversos segmentos	Emdec	Concessionárias e permissionárias do transporte público, sindicatos e associações do transporte de interesse público	Plano de trabalho realizado	4	1	1	1	1
					Criação e aplicação de trilhas de aprendizagem para condutores dos serviços de transporte, de acordo com cada segmento	Emdec	Concessionárias e permissionárias do transporte público, sindicatos e associações do transporte de interesse público	Trilhas de aprendizagem criadas	* a definir (a partir do plano de trabalho)	*
Nº de profissionais que concluíram trilhas de aprendizagem		* a definir (a partir do plano de trabalho)	*	*				*	*	

EIXO 5 EDUCAÇÃO E COMUNICAÇÃO										
Objetivos Estratégicos	Ações	Produtos	Ator Responsável	Atores Envolvidos	Indicadores	Meta Final (e recorrência)	Metas Parciais			
							2023	2026	2028	2031
							-	-	-	-
							2025	2027	2030	2032
2. APRIMORAMENTO DA FORMAÇÃO, QUALIFICAÇÃO E CAPACITAÇÃO DE AGENTES PÚBLICOS E CONDUTORES PROFISSIONAIS COM BASE NOS CONCEITOS DE VISÃO ZERO E SISTEMA SEGURO	2.3 Aprimorar e expandir programa de formação de condutores dos serviços de transporte de pessoas e bens no município	Realizar capacitações previstas para alcançar objetivos estratégicos do PSV	Emdec	Concessionárias e permissionárias do transporte público, sindicatos e associações do transporte de interesse público	Capacitações realizadas	* a definir (a partir do plano de trabalho)	*	*	*	*
3. QUALIFICAÇÃO E AMPLIAÇÃO DOS PROGRAMAS E PROJETOS PERMANENTES DE EDUCAÇÃO PARA MOBILIDADE	3.1 Consolidar e expandir os Programas Permanentes de Educação para Mobilidade da Emdec direcionados aos diversos segmentos e públicos estratégicos	Planejamento dos Programas Permanentes de Educação para Mobilidade	Emdec	-	Plano de Trabalho realizado	4	1	1	1	1
		Revisão das atividades do Programa Permanente de Educação para Mobilidade com motociclistas	Emdec	-	Atividades com motociclistas revisadas	* a definir (após estabelecimento do plano de trabalho)	*	*	*	*
		Elaboração das atividades do Programa Permanente de Educação para Mobilidade para pessoas com deficiência, condutores em formação e pedestres	Emdec	SMASDH	Atividades para pessoas com deficiência criadas	* a definir (após estabelecimento do plano de trabalho)	*	*	*	*
					Atividades para condutores em formação criadas	* a definir (após estabelecimento do plano de trabalho)	*	*	*	*
					Atividades para pedestres criadas	* a definir (após estabelecimento do plano de trabalho)	*	*	*	*
		Realização das atividades do Programa Permanente de Educação para Mobilidade como cada público estratégico (condutores em formação, motociclistas, pessoas com deficiência, pessoa idosa, ciclistas e pedestres)	Emdec	SMASDH	Atividades realizadas por segmento	* a definir (após estabelecimento do plano de trabalho)	*	*	*	*
					Nº de pessoas alcançadas por segmento	* a definir (após estabelecimento do plano de trabalho)	*	*	*	*

EIXO 5 EDUCAÇÃO E COMUNICAÇÃO											
Objetivos Estratégicos	Ações	Produtos	Ator Responsável	Atores Envolvidos	Indicadores	Meta Final (e recorrência)	Metas Parciais				
							2023	2026	2028	2031	
							- 2025	- 2027	- 2030	- 2032	
3. QUALIFICAÇÃO E AMPLIAÇÃO DOS PROGRAMAS E PROJETOS PERMANENTES DE EDUCAÇÃO PARA MOBILIDADE	3.2 Consolidar e expandir o Programa de Projetos Apoiadores de Educação para Mobilidade junto aos estudantes do município	Revisão e planejamento dos Projetos Apoiadores de Educação para Mobilidade	Emdec	-	Plano de Trabalho realizado	4	1	1	1	1	
		Realização das atividades do Programa de Projetos Apoiadores de Educação para Mobilidade junto aos estudantes	Emdec	SME, Diretorias regionais de ensino	Nº de estudantes da Educação Infantil alcançados	*a definir (após estabelecimento do plano de trabalho)	*	*	*	*	
					Nº de estudantes Fundamental I alcançados	*a definir (após estabelecimento do plano de trabalho)	*	*	*	*	
					Nº de estudantes Fundamental II alcançados	*a definir (após estabelecimento do plano de trabalho)	*	*	*	*	
					Nº de estudantes do Ensino Médio alcançados	*a definir (após estabelecimento do plano de trabalho)	*	*	*	*	
					Nº de estudantes da Educação de Jovens e Adultos alcançados	*a definir (após estabelecimento do plano de trabalho)	*	*	*	*	

EIXO 5 EDUCAÇÃO E COMUNICAÇÃO										
Objetivos Estratégicos	Ações	Produtos	Ator Responsável	Atores Envolvidos	Indicadores	Meta Final (e recorrência)	Metas Parciais			
							2023	2026	2028	2031
							-	-	-	-
							2025	2027	2030	2032
4. SENSIBILIZAÇÃO E MOBILIZAÇÃO DOS MUNICÍPIOS NO TEMA DA SEGURANÇA VIÁRIA	4.1 Realizar periodicamente eventos de mobilização e conscientização no tema da segurança viária junto aos municípios	Elaboração de plano de trabalho pelos órgãos a serem envolvidos nos eventos de mobilização	Emdec	PMC, Secom	Nº de Planos de Trabalho elaborados	9 (após estabelecimento do calendário estratégico anual)	2	2	3	2
		Realização dos eventos previstos no calendário	Emdec	PMC, Secom	Eventos realizados	*a definir (após estabelecimento do plano de trabalho)	*	*	*	*
					Nº de participantes por evento	*a definir (após estabelecimento do plano de trabalho)	*	*	*	*
	4.2 Fortalecer o tema da segurança viária no Prêmio de Boas Práticas na Mobilidade	Revisão do edital do Prêmio Boas Práticas na Mobilidade, incorporando o tema da segurança viária	Emdec	Secom	Nº de editais revisados	5	1	1	2	1
		Realização do Prêmio de das Boas Práticas na Mobilidade	Emdec	Secom	Nº de premiações realizadas	5	1	1	2	1
	4.3 Apoiar a implantação de projetos de priorização de modos ativos, moderação de tráfego e qualificação do espaço urbano com ações educativas e de sensibilização	Elaboração de Plano de Trabalho conjunto entre as áreas envolvidas	Emdec	Semurb, SMPDU, SVDS	Nº de Planos de Trabalho elaborados	4	1	1	1	1
		Realização de ações educativas e sensibilização nos projetos implantados	Emdec	Semurb, SMPDU, SVDS	Nº de ações realizadas	*a definir (após estabelecimento do plano de trabalho)	*	*	*	*

EIXO 5 EDUCAÇÃO E COMUNICAÇÃO											
Objetivos Estratégicos	Ações	Produtos	Ator Responsável	Atores Envolvidos	Indicadores	Meta Final (e recorrência)	Metas Parciais				
							2023 - 2025	2026 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2032	
5. FORTALECIMENTO DA COMUNICAÇÃO ESTRATÉGICA EM SEGURANÇA VIÁRIA VOLTADA PARA A POPULAÇÃO	5.1 Coordenar atividades de comunicação estratégica em segurança viária no município	Definição conjunta de calendário editorial anual com ações intersetoriais de comunicação no tema da segurança viária	Emdec	Secom	Nº de calendários editoriais definidos	9 (anual)	2	2	3	2	
	5.2 Veicular campanhas de mídia de massa baseadas em dados e evidências para dissuasão de comportamentos de risco no trânsito	Capacitação técnica em comunicação estratégica para campanhas de mídia de massa em segurança viária		Emdec	Secom	Nº de capacitações realizadas	3 (uma por gestão municipal)	1		1	1
		Elaboração de pesquisa pré-campanha de mídia de massa		Emdec	Secom	Nº de campanhas veiculadas	10	3	2	3	2
						Pesquisa pós-campanha realizada	10	3	2	3	2
						% de respostas da pesquisa pós-campanha	* a definir (após elaboração do Plano de Trabalho)	*	*	*	*
						% de aumento de menções na imprensa	* a definir (após elaboração do Plano de Trabalho)	*	*	*	*
		Veiculação de campanhas de mídia de massa		Emdec	Secom	% de aumento de engajamento nas redes sociais	* a definir (após elaboração do Plano de Trabalho)	*	*	*	*
			Nº de parcerias firmadas			4	1	1	1	1	
		Parceria com universidade local e/ou outras áreas da prefeitura para realização de pesquisa pré e pós campanha		Emdec	Secom, Universidades locais	Nº de parcerias firmadas	4	1	1	1	1

EIXO 5 EDUCAÇÃO E COMUNICAÇÃO													
Objetivos Estratégicos	Ações	Produtos	Ator Responsável	Atores Envolvidos	Indicadores	Meta Final (e recorrência)	Metas Parciais						
							2023	2026	2028	2031			
							- 2025	- 2027	- 2030	- 2032			
5. FORTALECIMENTO DA COMUNICAÇÃO ESTRATÉGICA EM SEGURANÇA VIÁRIA VOLTADA PARA A POPULAÇÃO	5.3 Incorporar o termo 'sinistro de trânsito' em toda a comunicação oficial do Município	Veiculação de peças de comunicação interna para incentivo e adesão do termo na Emdec	Emdec	Secom	Nº de campanhas realizadas	4	X	X	X	X			
					% do efetivo da Emdec impactada pela campanha	100% (a cada campanha)	100%	100%	100%	100%			
		Elaborar material explicativo sobre o termo para disseminação junto às Secretarias e outros Órgãos Municipais	Emdec	Secom	Material elaborado e disseminado	1	X						
					Material compartilhado com as Secretarias e Órgãos envolvidos com o PSV	1	X						
	5.4 Expandir a realização de campanhas educativas		Reelaboração e incorporação dos conceitos do PSV nos materiais de suporte às campanhas educativas	Emdec	Secom, SME	Nº de materiais reelaborados	10	3	2	3	2		
						Estabelecimento de parcerias com iniciativa privada e organismos não governamentais para a disseminação de materiais e campanhas educativas	Emdec	Iniciativa privada e ONGs	Nº de parcerias com a iniciativa privada estabelecidas	10	2	2	3
Nº de parcerias com organizações não governamentais estabelecidas									10	2	2	3	2
6. QUALIFICAÇÃO DA COBERTURA MIDIÁTICA SOBRE SEGURANÇA VIÁRIA COMO UM GRAVE PROBLEMA DE SAÚDE PÚBLICA	6.1 Divulgar ações de promoção da segurança viária e seus resultados para a imprensa	Realização de coletivas de imprensa em datas estratégicas e para divulgação de projetos relacionadas à segurança viária	Emdec	Secom	Nº de coletivas de imprensa realizadas	20	6	4	6	4			
		Promoção periódica de ações positivas em segurança viária realizadas pela Emdec para divulgação junto à imprensa	Emdec	Secom	Nº envios para veículos de comunicação	40	12	8	12	8			

EIXO 5 EDUCAÇÃO E COMUNICAÇÃO											
Objetivos Estratégicos	Ações	Produtos	Ator Responsável	Atores Envolvidos	Indicadores	Meta Final (e recorrência)	Metas Parciais				
							2023	2026	2028	2031	
							- 2025	- 2027	- 2030	- 2032	
6. QUALIFICAÇÃO DA COBERTURA MIDIÁTICA SOBRE SEGURANÇA VIÁRIA COMO UM GRAVE PROBLEMA DE SAÚDE PÚBLICA	6.1 Divulgar ações de promoção da segurança viária e seus resultados para a imprensa	Elaboração de materiais com conceitos de segurança viária para divulgação junto à imprensa	Emdec	Secom	Nº de materiais elaborados	*a definir (a partir do calendário editorial)	*	*	*	*	
					Nº de envios para veículos de comunicação	*a definir (a partir do calendário editorial)	*	*	*	*	
		Elaboração de materiais com dados de sinistralidade para divulgação junto a mídias locais	Emdec	Secom	Nº de materiais elaborados	*a definir (a partir do calendário editorial)	*	*	*	*	
					% da mídia local com materiais compartilhados	100%	100%	100%	100%	100%	
	6.2 Incorporar a abordagem de Visão Zero e Sistema Seguro, fatores de risco, dados e evidências nas mensagens e releases compartilhados com a imprensa	Elaboração e disseminação de material explicativo sobre o termo "sinistro de trânsito" para divulgação junto à imprensa	Emdec	Secom	Material elaborado e disseminado	1	X				
					% de veículos de imprensa com os materiais compartilhados	100%	100%				
		Realização de capacitações de comunicação estratégica em segurança viária para as equipes de comunicação	Emdec	Secom	Nº de capacitações realizadas	4	1	1	1	1	
	6.3 Capacitar porta-vozes da Gestão Municipal sobre segurança viária	Capacitação de funcionários da gestão municipal para se tornarem porta-vozes sobre segurança viária	Emdec	Secom	Nº de capacitações realizadas	4	1	1	1	1	
		Elaboração e atualização periódica de documento com banco de porta-vozes do município no tema da segurança viária	Emdec	Secom	Banco de porta vozes elaborado e atualizado	1	X	X	X	X	
	6.4 Capacitar e reconhecer profissionais de comunicação que trabalham com a pauta da segurança viária no município	Realização de capacitações de jornalismo em segurança viária	Emdec	Secom	Nº de capacitações realizadas	10	3	2	3	2	
						Nº de capacitações para comunicadores engajados na pauta da segurança viária	Emdec	Secom	Nº de capacitações realizadas	4	1
		Realização de premiação para jornalistas locais engajados na pauta da segurança viária	Emdec	Secom	Nº de editais elaborados	7		2	3	2	
					Nº de premiações realizadas	7		2	3	2	



EIXO 6

ATENDIMENTO ÀS VÍTIMAS

O objetivo deste eixo do Plano é fomentar um sistema resiliente e eficaz que possa proporcionar assistência de qualidade às vítimas do trânsito, visando salvar vidas e a redução da gravidade das lesões. Para isso, ele propõe ações voltadas ao fortalecimento e gestão do sistema de resposta a ocorrências de sinistros de trânsito, e ao fortalecimento da assistência multiprofissional em urgência e emergência, assegurando uma abordagem abrangente para atender às diversas necessidades resultantes de sinistros de trânsito. Este eixo também trata da manutenção do suporte financeiro da rede de urgências e emergências, por meio da elaboração de estratégias para destinar recursos ao fortalecimento das ações previstas no Plano e para a continuidade e aprimoramento dos serviços.

EIXO 6 ATENDIMENTO ÀS VÍTIMAS											
Objetivos Estratégicos	Ações	Produtos	Ator Responsável	Atores Envolvidos	Indicadores	Meta Final (e recorrência)	Metas Parciais				
							2023	2026	2028	2031	
							- 2025	- 2027	- 2030	- 2032	
1. FORTALECIMENTO E GESTÃO DO SISTEMA DE RESPOSTA ÀS OCORRÊNCIAS DE SINISTROS DE TRÂNSITO	1.1 Fortalecer a gestão do atendimento pré e intra-hospitalar	Instituição do Comitê Intersetorial de atendimento pré e intra-hospitalar	SMS	PMC, CBMESP, Hospitais	Comitê instituído	1	X				
		Definição dos grupos de trabalho internos do Comitê Intersetorial	Comitê Intersetorial de atendimento pré e intra-hospitalar	-	GTs definidos	4	X				
		Diagnóstico da cobertura atual de serviços pré e intra-hospitalares da rede de ortopedia e trauma, bem como seus indicadores e suas dificuldades operacionais	Comitê Intersetorial de atendimento pré e intra-hospitalar	SMS, Samu, CBMESP, Hospitais	Diagnóstico concluído	1	X				
	1.2 Adequar o sistema municipal de atendimento pré-hospitalar, a fim de atender os critérios de tempo-resposta e qualidade necessários ao atendimento das vítimas.	Elaboração de plano estratégico para adequação do sistema de atendimento pré-hospitalar	Comitê Intersetorial de atendimento pré e intra-hospitalar	SMS, Samu, CBMESP, Hospitais, Emdec	Plano estratégico concluído	1		X			
		Adequação do sistema de atendimento pré-hospitalar, a partir do Plano Estratégico	Comitê Intersetorial de atendimento pré e intra-hospitalar	SMS, Samu, CBMESP, Hospitais, Emdec	Indicadores a serem definidos no Plano Estratégico	* a definir (a partir do Plano Estratégico)			*	*	*
		Revisão do modelo de avaliação e monitoramento do pré-atendimento às vítimas	Comitê Intersetorial de atendimento pré e intra-hospitalar	SMS, Samu, CBMESP, Hospitais	Modelo revisado	1		X			
	1.3 Criar um centro especializado de ortopedia e atendimento ao trauma de baixa e média complexidade	Proposição de projeto estratégico e operacional de um centro especializado de ortopedia e atendimento ao trauma de baixa e média complexidade	Comitê Intersetorial de atendimento pré e intra-hospitalar	PMC, CBMESP, Hospitais	Projeto estratégico e operacional definido	1		X			
		Criação de um centro especializado de ortopedia e atendimento ao trauma de baixa e média complexidade	Comitê Intersetorial de atendimento pré e intra-hospitalar	PMC, CBMESP, Hospitais	Centro criado	1			X		
	1.4 Otimizar os serviços de chamados de urgência disponíveis na cidade de Campinas	Criação de GT para otimizar os serviços de chamados de urgência disponíveis na cidade de Campinas (Urgência do Município x Comando do Corpo de CBMESP).	Comitê Intersetorial de atendimento pré e intra-hospitalar	PMC, CBMESP, PMESP	GT criado	1	X				
		Mapeamento do processo para integração dos chamados de urgência	GT atendimento pré-hospitalar	PMC, CBMESP, PMESP	Processo mapeado	1	X				

EIXO 6 ATENDIMENTO ÀS VÍTIMAS											
Objetivos Estratégicos	Ações	Produtos	Ator Responsável	Atores Envolvidos	Indicadores	Meta Final (e recorrência)	Metas Parciais				
							2023	2026	2028	2031	
							- 2025	- 2027	- 2030	- 2032	
1. FORTALECIMENTO E GESTÃO DO SISTEMA DE RESPOSTA ÀS OCORRÊNCIAS DE SINISTROS DE TRÂNSITO	1.4 Otimizar os serviços de chamados de urgência disponíveis na cidade de Campinas	Termo de cooperação entre órgãos	GT atendimento pré-hospitalar	PMC, CBMESP, PMESP	Termo de cooperação entre órgãos elaborado	1	X				
					Termo de cooperação entre órgãos assinado	1		X			
						Sistema implantado	1			X	
			Implantação do sistema integrado de chamados de urgência	Samu	PMC, CBMESP, PMESP	Tempo-resposta entre chamada e atendimento readequado	10 min.				10 min.
						Nº de chamados atendidos/Nº de chamadas realizadas	100%				100%
		1.5 Qualificar e integrar o serviço de atendimento às vítimas de sinistro de trânsito nas Rodovias	Diagnóstico do pré-atendimento às vítimas atuais de sinistros de trânsito em rodovias	Comitê Inter-setorial de atendimento pré e intra-hospitalar	Samu, CBMESP, PMESP, PRE, Concessionárias de Rodovias	Diagnóstico concluído	1	X			
			Elaboração de termos de cooperação entre os órgãos que prestam serviço de atendimento às vítimas de sinistros de trânsito nas rodovias	Comitê Inter-setorial de atendimento pré e intra-hospitalar	Samu, CBMESP, PMESP, PRE, Concessionárias de Rodovias	Quantidade de atores envolvidos no termo de cooperação	*a definir (após conclusão de diagnóstico)	*	*	*	*
			Redefinição e estabelecimento de protocolo de fluxo de atendimento das vítimas de trânsito em rodovias	Comitê Inter-setorial de atendimento pré e intra-hospitalar	Samu, CBMESP, PMESP, PRE, Concessionárias de Rodovias	Protocolo estabelecido	*a definir (após conclusão de diagnóstico)	*	*	*	*
		1.6. Definir estratégia para incluir sinistro de trânsito como agravo de notificação compulsória	Definição de estratégia para incluir sinistro de trânsito como agravo de notificação compulsória	Comitê Inter-setorial de atendimento pré e intra-hospitalar	SMS, Hospitais	Estratégia definida	1			X	

EIXO 6 ATENDIMENTO ÀS VÍTIMAS																											
Objetivos Estratégicos	Ações	Produtos	Ator Responsável	Atores Envolvidos	Indicadores	Meta Final (e recorrência)	Metas Parciais																				
							2023	2026	2028	2031																	
							- 2025	- 2027	- 2030	- 2032																	
2. FORTALECIMENTO DA ASSISTÊNCIA MULTIPROFISSIONAL EM URGÊNCIA E EMERGÊNCIA	2.1. Ampliar o Programa Pró-Residência com foco nas diversas áreas que atuam em trauma e medicina de emergência intra hospitalar	Criação de GT para ampliar o Programa Pró-Residência com foco nas diversas áreas que atuam em trauma e medicina de emergência intra hospitalar	Comitê Inter-setorial de atendimento pré e intra-hospitalar	SMS, Hospitais, Universidades	Grupo de trabalho criado	1	X																				
		Definição de estratégias para ampliação do Programa Pró-Residência com foco no atendimento de trauma	GT capacitação e treinamentos	SMS, Hospitais, Universidades	Estratégia definida	1		X																			
					Nº de residentes aderentes	*a definir (após definição da estratégia)		*	*	*																	
	2.2. Implantar o Registro Municipal de Traumas e concentrar os dados existentes	Diagnóstico do cenário de registros médicos municipais	GT dados	SMS, Hospitais	Diagnóstico concluído	1		X																			
											Definição do procedimento	GT dados	SMS, Hospitais	Procedimento definido	1		X										
																				Implantação do Registro Municipal de Traumas	GT dados	SMS, Hospitais	Registro Municipal de Traumas implantado	1		X	
																							% de registros inseridos/% total de atendimentos	*a definir (após conclusão do diagnóstico)		*	*
	2.3. Fortalecer a Câmara Técnica de Urgência	Calendário de atividades	GT capacitação e treinamentos	SMS, CBMESP, Hospitais, Universidade	Calendário de atividades definido	18	4	4	6	4																	
					Agendas divulgadas	18	4	4	6	4																	
		Divulgação dos temas ou atividades ao público de interesse	GT capacitação e treinamentos	SMS, CBMESP, Hospitais, Universidade	Nº de profissionais informados	*a definir (após definição do calendário de atividades)	*	*	*	*																	

EIXO 6 ATENDIMENTO ÀS VÍTIMAS										
Objetivos Estratégicos	Ações	Produtos	Ator Responsável	Atores Envolvidos	Indicadores	Meta Final (e recorrência)	Metas Parciais			
							2023	2026	2028	2031
							-	-	-	-
							2025	2027	2030	2032
2. FORTALECIMENTO DA ASSISTÊNCIA MULTIPROFISSIONAL EM URGÊNCIA E EMERGÊNCIA	2.4. Capacitar os profissionais de saúde no Protocolo de Atendimento às Vítimas contemplando atendimento pré-hospitalar, regulação das urgências e intra-hospitalar	Definição da estratégia de disseminação dos protocolos de atendimento existentes aos profissionais de saúde	GT capacitação e treinamentos	SMS, CBMESP, Hospitais, Universidade	Estratégia definida	1	X			
		Capacitação contínua dos profissionais de saúde	GT capacitação e treinamentos	SMS, CBMESP, Hospitais, Universidade	Nº de capacitações	*a definir (após definição da estratégia)	*	*	*	*
					Nº de profissionais capacitados	*a definir (após definição da estratégia)	*	*	*	*
	2.5. Capacitar os agentes de mobilidade urbana e das forças de segurança pública no pré-atendimento das vítimas, desde o protocolo de acionamento dos serviços de urgência até a aplicação de procedimentos de Suporte Básico de Vida	Definição do plano pedagógico de capacitação	GT capacitação e treinamentos	SMS, Emdec, GMC, PMESP, PRE, PCESP	Plano pedagógico definido	1	X			
		Capacitação dos agentes de mobilidade urbana e agentes das forças de segurança pública	GT capacitação e treinamentos	SMS, Emdec, GMC, PMESP, PRE, PCESP	Nº de capacitações	*a definir (após definição do plano pedagógico)	*	*	*	*
					Nº de profissionais capacitados	*a definir (após definição do plano pedagógico)	*	*	*	*
3. MANUTENÇÃO DO SUPORTE FINANCEIRO DA REDE DE URGÊNCIAS E EMERGÊNCIAS	3.1. Qualificar a gestão dos recursos da saúde para o fortalecimento do PSV	Identificação de fontes de recurso da saúde possíveis para fortalecimento das ações do PSV	GT gestão fontes de recurso	-	Fontes de recursos identificadas	1		X		
		Elaboração de estratégia de gestão do repasse dos recursos para fortalecer os objetivos estratégicos do Plano de Segurança Viária	GT gestão e fontes de recurso	PMC	Estratégia definida	1		X		
					% de recurso da saúde destinado ao fortalecimento do PSV	*a definir (a partir da definição das fontes de recurso e da estratégia)		*	*	*
					% de recurso da saúde destinado para a rede de atendimento ao trauma	*a definir (a partir da definição das fontes de recurso e da estratégia)		*	*	*

4 UM PLANO DE TODOS

O processo de elaboração do **Plano de Segurança Viária de Campinas** foi desenhado para incorporar uma ampla gama de vozes e perspectivas, envolvendo diversos atores e órgãos. Após o evento de abertura da primeira proposta de ações do PSV, foram disponibilizados **formulários para participação da população**, tanto em formato físico quanto digital. O formulário online foi hospedado no site da Emdec, com ampla divulgação em seus canais de comunicação. Além disso, urnas estrategicamente posicionadas nos terminais de transporte público permitiram que aqueles que preferiam o formato físico compartilhassem suas ideias.

A inclusão dessas urnas nos terminais de transporte é particularmente significativa, uma vez que é nesses locais que muitos cidadãos enfrentam questões relacionadas à segurança viária em sua rotina diária. Essas urnas ofereceram uma maneira acessível e inclusiva de coletar informações de uma ampla variedade de usuários, garantindo que todas as vozes fossem ouvidas e respeitadas.

O processo também incluiu rodadas de **oficinas participativas** com técnicos, agentes e gestores públicos de Campinas, não só da mobilidade, mas de todas as áreas que têm incidência na segurança viária. Essas oficinas permitiram entender em detalhes os problemas por trás da segurança das vias da cidade e propor conjuntamente soluções inovadoras. Ao todo, foram **15 oficinas** que somaram **161 participantes** de diversas entidades.



Crédito: Mariana Pires / BIGRS



Crédito: Mariana Pires / BIGRS

OFICINAS PARTICIPATIVAS PARA CONSTRUÇÃO DO PLANO DE SEGURANÇA VIÁRIA DE CAMPINAS

OFICINA INAUGURAL PARA DEFINIÇÃO DOS EIXOS DO PLANO

06.07.23

33 participantes

OFICINAS DIAGNÓSTICO DE AÇÕES POR EIXO DO PLANO

02 A 04.08.23

- Dados e Evidências | 28 participantes
- Fiscalização | 14 participantes
- Mobilidade e Vias Seguras | 23 participantes
- Educação e Comunicação | 19 participantes
- Gestão e Coordenação | 9 participantes
- Encerramento | 32 participantes

OFICINAS PROPOSIÇÕES DE AÇÕES POR EIXO DO PLANO

21.08.23 A 12.09.23

- Abertura | 23 participantes
- Mobilidade e Vias Seguras | 18 participantes
- Fiscalização | 8 participantes
- Dados e Evidências | 10 participantes
- Educação e Comunicação | 20 participantes
- Gestão e Coordenação | 22 participantes
- Atendimento às Vítimas | 5 participantes

OFICINA INTERSETORIAL

13.09.23

66 participantes

ENTIDADES QUE PARTICIPARAM DAS OFICINAS

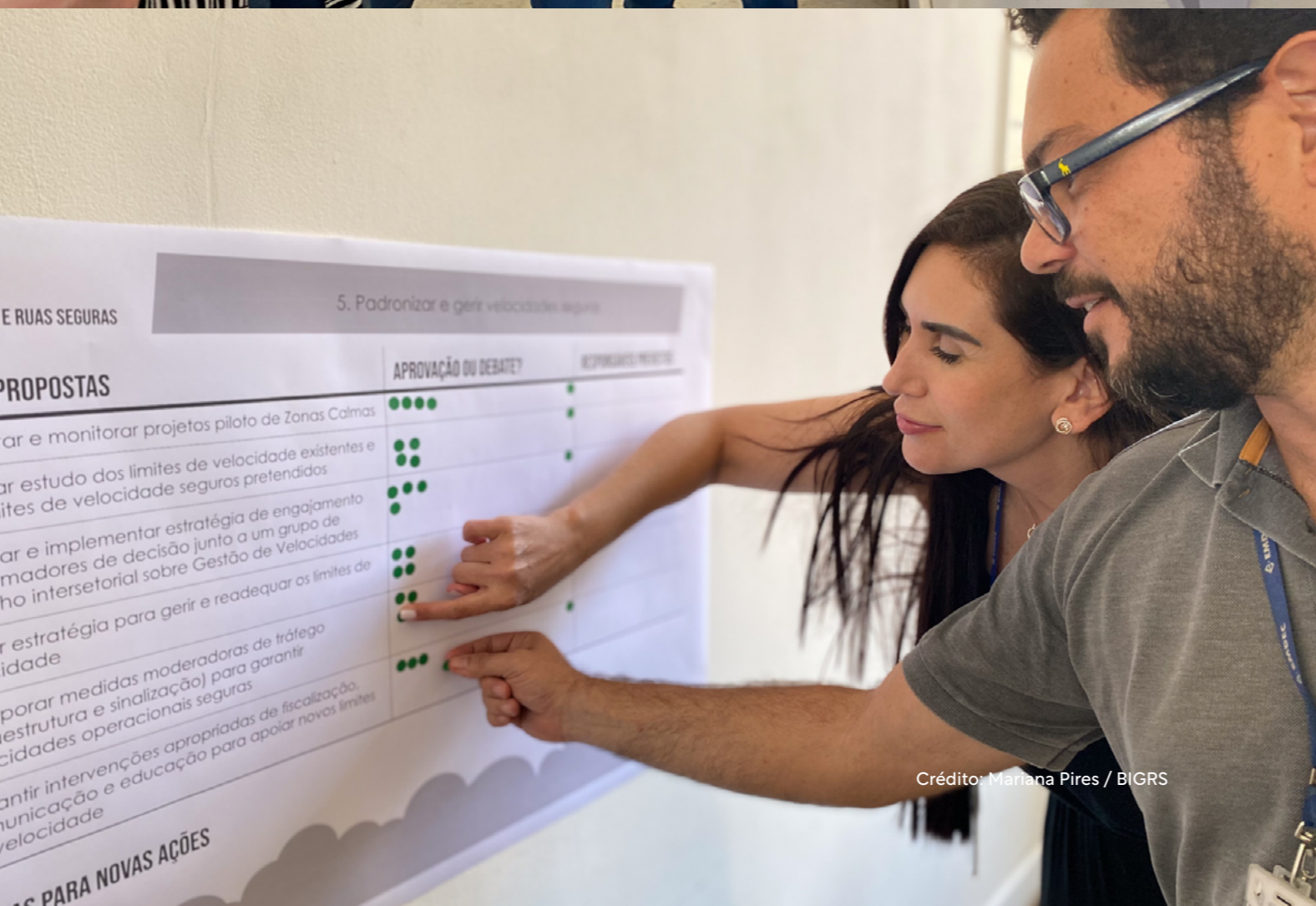
CAMPREV
 CBMESP
 Ceasa
 CIMCamp
 CMTT
 Cohab
 Concessionária Rota das Bandeiras
 Defesa Civil
 Detran-SP
 Emdec
 FJPO
 GMC
 Hospital Mário Gatti
 IMA
 PCESP
 PMC
 PMESP
 Samu
 Sanasa
 Secom
 Sehab
 Seinfra
 Semel
 SMPDU
 Setec
 Setransp
 SMA
 SMASDH
 SME
 SMS
 SMSP
 SMTR
 SVDS
 Unicamp



Crédito: Mariana Pires / BIGRS



Crédito: Mariana Pires / BIGRS



Crédito: Mariana Pires / BIGRS



Crédito: Mariana Pires / BIGRS

Após a coleta das sugestões e comentários da comunidade, a equipe responsável pela elaboração do Plano conduziu uma análise minuciosa de todas as contribuições, identificando **padrões, prioridades e soluções inovadoras**. As sugestões que estavam alinhadas com os objetivos de segurança viária foram cuidadosamente incorporadas ao Plano final, refletindo o compromisso com a efetiva participação da comunidade e o aprimoramento da segurança viária.

O envolvimento dos cidadãos e das pessoas que atuam no poder público é fundamental para que o Plano tenha força para ser implementado e para que a segurança viária seja uma cobrança constante. **Este Plano deve ser de todos e para todos.**



5 IMPLEMENTAÇÃO E DISSEMINAÇÃO

O sucesso do Plano de Segurança Viária de Campinas não se resume apenas à elaboração de estratégias eficazes e metas ambiciosas, mas também à capacidade de **implementá-las e disseminá-las de maneira ampla e eficaz**. A construção de um ambiente de trânsito mais seguro é, acima de tudo, uma resposta às demandas da população e uma obrigação do poder público, que tem o dever de garantir o bem-estar e a segurança de todos.

5.1 Compromisso do Poder Público

A implementação efetiva do Plano exige um comprometimento genuíno das autoridades públicas. Transformar as ações previstas em realidade não é apenas uma questão de destinar recursos ou mobilizar equipes técnicas; é preciso que haja uma convicção profunda de que cada medida adotada é um passo em direção a uma cidade mais humana, inclusiva e segura. Além disso, o poder público deve estar preparado para se adaptar, inovar e aprender com cada ação implementada, buscando continuamente aprimorar as abordagens e intervenções.

5.2 Disseminação e Engajamento da População

Para que o Plano de Segurança Viária de Campinas seja efetivo e duradouro, é crucial que ele seja amplamente conhecido e compreendido por toda a população. A disseminação do Plano não se trata apenas de informar, mas de educar e engajar os cidadãos no processo de transformação da segurança viária. Quando a população entende e se apropria do Plano, ela se torna uma aliada na sua implementação, demandando ações, exigindo sua execução e, mais importante, engajando-se em comportamentos mais seguros no trânsito.



Crédito: Roosevelt Cássio

5.3 Segurança Viária como Direito de Todos

Desejar um ambiente de trânsito seguro não é um privilégio, mas um direito fundamental de cada cidadão. Viver em uma cidade onde a mobilidade é realizada sem riscos à vida é uma aspiração legítima de todos os habitantes de Campinas. Ao reconhecer a segurança viária como um direito, reforçamos o compromisso de todos - poder público, sociedade civil, empresas e cidadãos - em tornar Campinas um exemplo de cidade que prioriza, acima de tudo, a vida e o bem-estar de sua população.

5.4 Monitoramento e Avaliação

O monitoramento contínuo e uma avaliação criteriosa são aspectos cruciais para garantir que o Plano de Segurança Viária de Campinas não seja apenas uma série de ações no papel, mas um instrumento vivo, eficaz e adaptável às necessidades da cidade. Esta etapa é intrínseca à teoria da mudança, que não somente fornece uma direção para as intervenções, mas também estabelece os critérios pelos quais essas intervenções são julgadas e aperfeiçoadas.

A. Eficiência por meio do Monitoramento dos Resultados:

O primeiro nível de avaliação reside em observar se os produtos estão sendo entregues conforme planejado. Medir os resultados é vital, pois determina nossa capacidade de implementação. Não basta ter um plano; é essencial que ele esteja em ação. Monitorar regularmente os produtos entregues e verificar se estão alinhados com os prazos e metas estabelecidos traz evidências sobre a eficiência do Plano. Em outras palavras, estamos cumprindo o que propomos no tempo previsto? Esta avaliação contínua permite identificar gargalos, fazer correções de curso e assegurar que os recursos estejam sendo utilizados de maneira adequada.

B. Efetividade por meio da Avaliação de Impactos:

Enquanto o monitoramento dos resultados se concentra na implementação, a avaliação dos impactos vai um passo além, perguntando: As ações que estamos realizando estão realmente fazendo a diferença? Estão contribuindo para um trânsito mais seguro e salvando vidas? Medir os impactos nos permite compreender se as intervenções do Plano estão sendo efetivas no mundo real e se estão alcançando as mudanças desejadas em Campinas. A teoria da mudança nos guia neste processo, ajudando a conectar os pontos entre a implementação e os impactos reais na comunidade.

C. Equilibrando Eficiência e Efetividade:

A combinação entre o monitoramento dos resultados e a avaliação de impactos proporciona uma imagem completa da performance do Plano. Mediada pela teoria da mudança, a distinção entre eficiência e efetividade garante que não nos limitemos apenas a "fazer as coisas direito" (eficiência), mas também a "fazer as coisas certas" (efetividade). Esta dualidade é o que garante que o Plano de Segurança Viária de Campinas não apenas cumpra suas promessas, mas o faça de maneira profundamente impactante e transformadora para a cidade e seus habitantes.

5.5 Revisão Atrelada aos Ciclos dos Planos de Ação

O sucesso de qualquer política pública se baseia na capacidade de se adaptar e evoluir conforme os desafios e contextos mudam. No Plano de Segurança Viária de Campinas, a capacidade de reavaliar, refinar e redirecionar esforços é inerente à sua estrutura. Ao observar constantemente o problema - a ocorrência de vítimas fatais e lesões no trânsito - é fundamental reconhecer onde se está progredindo e onde é necessário reforçar as estratégias.

O Plano é estruturado em quatro planos de ação distintos, o que não apenas divide a trajetória em fases gerenciáveis, mas também oferece pontos de avaliação e revisão periódicos.

Em cada uma dessas fases, o processo de monitorar, medir, avaliar e revisar não será apenas uma formalidade, mas uma obrigação. Esta abordagem cíclica e adaptativa garante que o Plano de Segurança Viária esteja sempre alinhado com as necessidades de Campinas e suas aspirações em termos de segurança viária. Ao entender o desempenho do Plano e responder de forma dinâmica, estamos garantindo um futuro mais seguro para todos os usuários das vias da cidade.



Crédito: Roosevelt Cássio

FASE 01

2023 . 2025
**Mudando o
paradigma**

Nesta fase introdutória, é crucial estabelecer um marco zero, compreender a realidade atual de Campinas e implementar as primeiras ações. As metas progressivas de redução para este período servirão como um ponto de referência para avaliar a eficácia das estratégias iniciais e ajustar o curso conforme necessário.

FASE 02

2026 . 2028
**Aperfeiçoando e
expandindo**

Com as evidências e dados coletados nos primeiros três anos, este ciclo foca no refinamento. As metas serão revisadas e se tornarão mais ambiciosas, considerando as lições aprendidas e os avanços já realizados. É um período de consolidação e expansão das ações de sucesso.

FASE 03

2029 . 2030
**Cumprimento
dos marcos
globais**

Ao se aproximar do final desta década, Campinas estará alinhada com os compromissos globais da ONU e do Pnatrans. A expectativa é de que as metas estabelecidas por esses organismos sejam atingidas, solidificando a posição de Campinas como uma cidade comprometida com a segurança viária.

FASE 04

2031 . 2032
**Consolidando a
Campinas que
queremos**

O último ciclo do Plano está centrado em solidificar o progresso realizado. Toda a experiência adquirida ao longo da década será usada para garantir que as iniciativas e estratégias sejam firmemente enraizadas, pavimentando o caminho para uma transição segura para os próximos desafios de segurança viária que a cidade enfrentará.

GLOSSÁRIO

ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
Artesp	Agência de Transporte do Estado de São Paulo
Camprev	Instituto de Previdência Social de Campinas
CBMESP	Corpo de Bombeiros da Polícia Militar do Estado de São Paulo
Ceasa	Centrais de Abastecimento de Campinas S.A.
CIMCamp	Central Integrada de Monitoramento de Campinas
CMTT	Conselho Municipal de Trânsito e Transporte
Cohab	Cia de Habitação Popular de Campinas
DER	Departamento de Estradas de Rodagem
Detran-SP	Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo
Emdec	Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas
FJPO	Fundação José Pedro de Oliveira
GMC	Guarda Municipal de Campinas
GP	Gabinete do Prefeito de Campinas
IMA	Informática de Municípios Associados S.A.
PCESP	Polícia Civil do Estado de São Paulo
PMC	Prefeitura Municipal de Campinas
PMESP	Polícia Militar do Estado de São Paulo
PRE	Polícia Rodoviária Estadual
Samu	Serviço de Atendimento Móvel de Urgência de Campinas
Sanasa	Sociedade de Abastecimento de Água e Saneamento S.A.
Secom	Secretaria de Comunicação de Campinas
Sehab	Secretaria de Habitação de Campinas
Seinfra	Secretaria de Infraestrutura de Campinas
Semel	Secretaria de Esporte e Lazer de Campinas
Semurb	Secretaria de Urbanismo de Campinas
SMPDU	Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano de Campinas
Setec	Serviços Técnicos Gerais de Campinas
Setransp	Secretaria de Transportes de Campinas
SMA	Secretaria de Administração de Campinas
SMASDH	Secretaria de Assistência Social, Pessoa com Deficiência e Direitos Humanos de Campinas
SMCASP	Secretaria de Cooperação nos Assuntos de Segurança Pública de Campinas
SME	Secretaria de Educação de Campinas
SMJ	Secretaria de Justiça de Campinas
SMS	Secretaria de Saúde de Campinas
SMSP	Secretaria de Serviços Públicos de Campinas
SMTR	Secretaria de Trabalho e Renda de Campinas
SVDS	Secretaria do Verde, Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável de Campinas
Unicamp	Universidade Estadual de Campinas

Realização:



SECRETARIA DE
SAÚDE

SECRETARIA DE
TRANSPORTES



Apoio:

