

PLANO DE SEGURANÇA VIÁRIA SUSTENTÁVEL

2º ciclo (2025-2028)



SECRETARIA DE
MOBILIDADE URBANA



A gente **trabalha**.
A vida **melhora**.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE - PMPA

Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana – SMMU

Empresa Pública de Transporte e Circulação - EPTC

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE

Prefeito

SEBASTIÃO MELO

SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Secretário Municipal de Mobilidade Urbana

ADÃO DE CASTRO JÚNIOR

Secretário-adjunto

MATHEUS CRUZ AYRES

Diretora de Transporte

MARIA CRISTINA MOLINA LADEIRA

Diretor de Mobilidade Urbana

MARCOS FEDER

EMPRESA PÚBLICA DE TRANSPORTE E CIRCULAÇÃO

Diretor-presidente

PEDRO BISCH NETO

Diretor Técnico

TIAGO BUENO DA CUNHA

Diretor de Educação

CIRILO JOÃO FAÉ

Diretor Administrativo-financeiro

DALMIRO SCHAF LOPES

Diretor Operacional

CARLOS PIRES

COMISSÃO PERMANENTE DE ACOMPANHAMENTO DO PSVS

DANIEL HILÁRIO DOS SANTOS

DIEGO DA SILVA MARQUES

FABIANE DA CRUZ MOSCARELLI

FERMIANA CARVALHO FERENCI

JANINE RODRIGUES DE QUADROS

JOÃO PAULO CARDOSO JOAQUIM

JULIA LOPES DE OLIVEIRA FREITAS

MARCOS FEDER

SILVANA CORREA

VANESSA GROSS SCHEIN

VÂNIA CRISTINA DE ABREU

VINICIUS FACHIN ROSS

© 2025 Prefeitura Municipal de Porto Alegre

Todos os direitos reservados. É permitida a reprodução parcial ou total desta obra, desde que citada a fonte e que não seja para a venda ou qualquer fim comercial. A responsabilidade pelos direitos autorais de texto e de imagens desta obra é da área técnica. Distribuição gratuita.

SUMÁRIO

SUMÁRIO.....	2
1. APRESENTAÇÃO.....	3
2. DADOS DA SINISTRALIDADE 2021-2024.....	4
3. FATORES DE RISCO E DE AGRAVAMENTO.....	11
4. INDICADORES DO PRIMEIRO CICLO (2021-2024).....	14
5. RECOMENDAÇÕES.....	18
6. METAS DO CICLO 2025-2028.....	19
7. REESTRUTURAÇÃO DO PLANO DE AÇÕES.....	21
8. PLANO DE AÇÃO 2025-2028.....	40
9. CONCLUSÃO	48

1. APRESENTAÇÃO

Desde a adesão ao movimento internacional por um trânsito mais seguro e sustentável, Porto Alegre vem consolidando uma trajetória marcada por avanços significativos na prevenção de mortes e lesões graves no trânsito. A publicação do Plano de Segurança Viária Sustentável (PSVS), em 2022, representou um passo decisivo no fortalecimento de políticas públicas voltadas à preservação da vida, com foco especial nos usuários mais vulneráveis: pedestres, ciclistas, motociclistas e pessoas com mobilidade reduzida.

No entanto, os dados mais recentes indicam uma preocupante reversão da tendência de queda nos sinistros, exigindo revisão de estratégias e intensificação das ações. Entre 2021 e 2024, observou-se um aumento de 24,4% no número de sinistros e de quase 33,5% nas vítimas feridas. Além disso, os atropelamentos seguem como principal causa de mortes no trânsito da capital, afetando desproporcionalmente os idosos, enquanto os sinistros com motociclistas crescem em número e gravidade.

Diante desse cenário, a presente revisão do PSVS reafirma o compromisso da cidade com a Visão Zero, ratifica metas, atualiza indicadores e redefine prioridades com base em dados e evidências. O documento incorpora novos instrumentos de planejamento, reorganiza o escopo de ações corretivas e preventivas e reforça a abordagem do Sistema Seguro, que compreende a falibilidade humana e busca adaptar o sistema viário para minimizar as consequências dos erros inevitáveis.

Mais do que um plano técnico, o PSVS é uma política de Estado que reconhece o trânsito como um espaço de convivência e cidadania, e a segurança viária como um direito de todos. A revisão ora apresentada visa não apenas recuperar os avanços obtidos no passado recente, mas acelerar a transformação urbana necessária para que, até 2030, Porto Alegre possa atingir a meta global de reduzir novamente em pelo menos 50% o número de mortes no trânsito.

2. DADOS DA SINISTRALIDADE 2021-2024

Em 2010 foi lançada a 1ª Década de Redução de Acidentes de Trânsito pela ONU, visando reduzir a mortalidade no trânsito em 50% até 2020. A cidade de Porto Alegre conseguiu atingir a meta e, através do PSVS, o desafio foi renovado, buscando reduzir em mais 50% até 2030. Conforme o gráfico da Figura 1, verifica-se que até 2020 os índices alcançados estavam abaixo da meta e a partir de 2021, ultrapassaram e se distanciaram da meta, indicando que a situação se agravou e novas medidas devem ser tomadas.

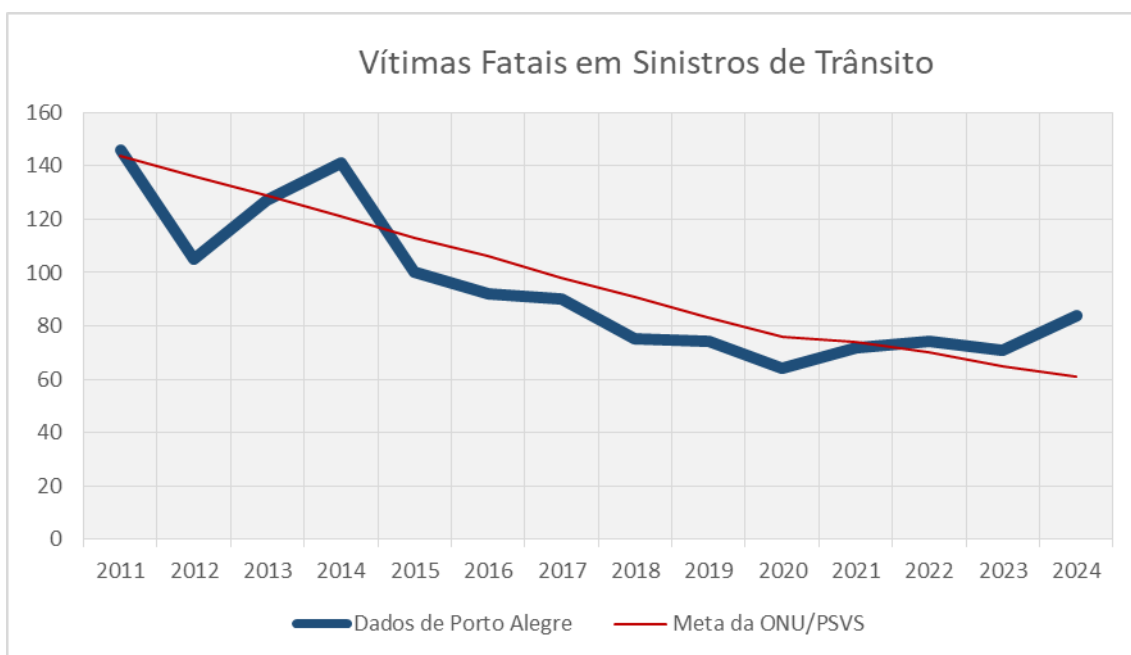


Figura 1 – Número de vítimas fatais nos sinistros de trânsito em Porto Alegre, de 2011 a 2024. Fonte de dados: ObservaMob/EPTC

Nessa revisão do Plano de Segurança Viária Sustentável (PSVS) foram analisados os dados do Cadastro de Acidentes de Trânsito mantido pela EPTC, no período compreendido entre os anos 2021 e 2024, disponíveis no site ObservaMob. O ano de 2020 é considerado atípico em razão das restrições de circulação impostas pela pandemia covid-19 e por este motivo definiu-se o primeiro ciclo de análise dos resultados da aplicação do PSVS de 2021 a 2024.

No período entre 2021 e 2024, Porto Alegre apresentou um aumento no número absoluto dos sinistros de trânsito, o que pode ser observado na Figura 2. O aumento no período foi de aproximadamente 24,4% no número de sinistros, sendo possível observar uma ligeira queda (2,0%) no último ano, entre 2023 e 2024. Tal queda pode ser explicada pelo período de reclusão ocasionado pela calamidade

climática ocorrida no Rio Grande do Sul a partir de maio de 2024, que sabidamente afetou de maneira crítica também a capital.

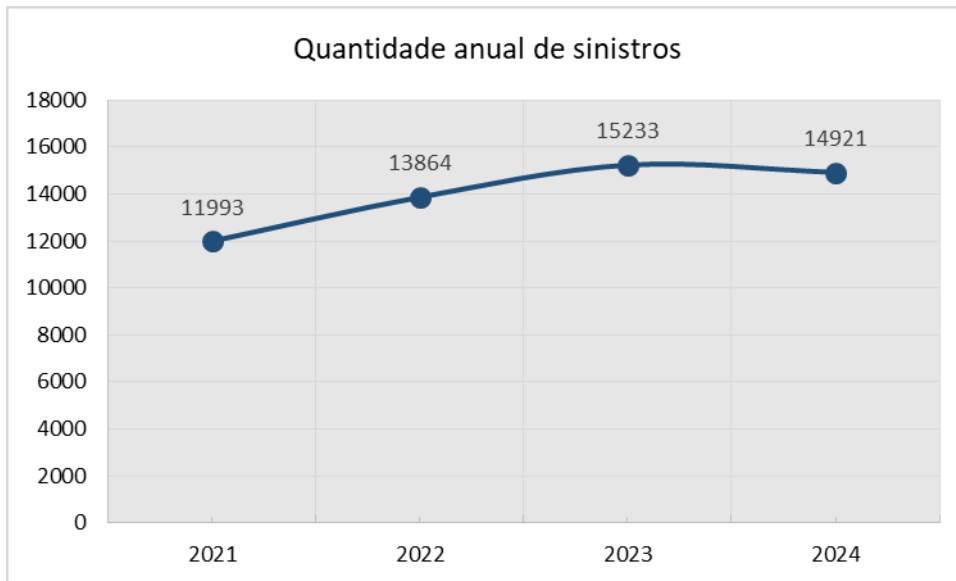


Figura 2 - Sinistros de trânsito em Porto Alegre, de 2021 a 2024. Fonte de dados: ObservaMob/EPTC

Conforme demonstrado na Figura 3, percebe-se que a violência no trânsito, demonstrada pelo número de sinistros, teve um crescimento percentualmente muito superior do que o incremento na frota de veículos do município. Entre 2021 e 2024, enquanto a frota aumentou 3,3% (DETRAN/RS) o número de sinistros cresceu 24,4%.



Figura 3 - Sinistros de trânsito x frota de veículos em Porto Alegre, de 2021 a 2024. Fonte de dados: ObservaMob/EPTC e DETRAN/RS

A redução dos sinistros de trânsito, especialmente os que envolvem vítimas feridas e fatais, é o principal objetivo das ações de melhoria da segurança viária. No entanto, a Figura 4 demonstra houve um aumento no número sinistros com vítimas fatais de 14,3% no período, passando de 70 para 80. O número de sinistros com vítimas feridas passou de 4.299 em 2021 para 5.740 em 2024, o que representa um aumento de 33,5%.



Figura 4 - Quantidade anual de acidentes com vítimas. Fonte de dados: ObservaMob/EPTC

Em relação a quantidade anual de vítimas, observa-se que os registros seguem a mesma tendência de aumento que os sinistros, conforme ilustrado na Figura 5. Houve um aumento no número de vítimas fatais de 16,7% no período, passando de 72 para 84. O número de vítimas feridas passou de 5.027 em 2021 para 6.787 em 2024, o que representa um aumento de 35%.

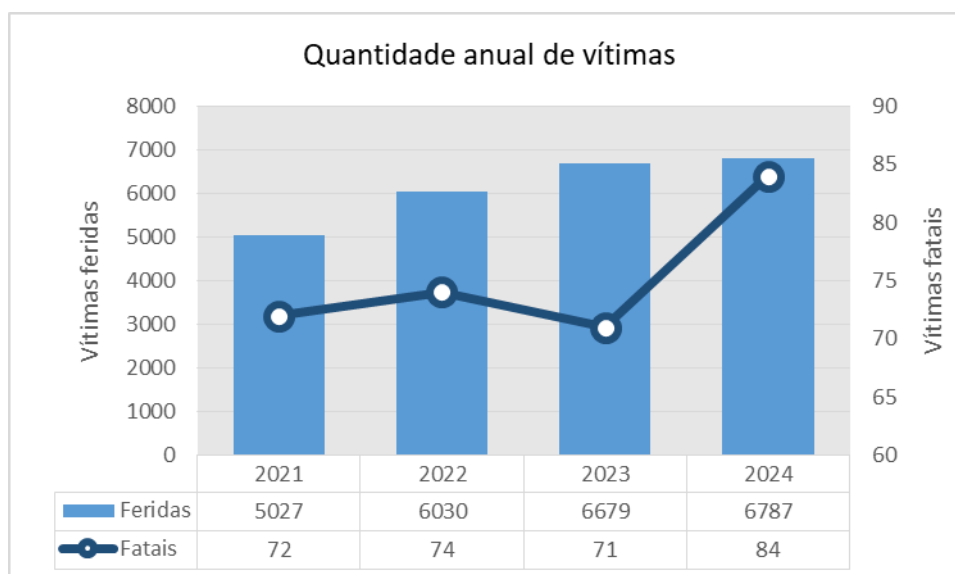


Figura 5 - Quantidade anual de vítimas feridas e de vítimas fatais. Fonte de dados: ObservaMob/EPTC

Em Porto Alegre, os registros de tipos de sinistros com maior número de ocorrência são os de abaloamentos e colisões, que envolvem dois ou mais veículos, concentrando juntos 76,7% dos sinistros do ano de 2024. Esses dados demonstram uma pequena redução em comparação a 2021, quando eles representavam 75,4% dos sinistros.

Os sinistros do tipo abaloamento representam 40,3% dos sinistros totais e estão relacionados ao maior número de sinistros com vítimas feridas em 2024. Entre 2021 e 2024 esse tipo de sinistro contabilizou 9.438 vítimas feridas (38,5% dos feridos). Os atropelamentos, por sua vez, são responsáveis pelo maior número de fatalidades, totalizando 92 vítimas fatais no período de 2021 a 2024 (30,6% das fatalidades no período), ainda que representem apenas 4,8% do total de sinistros. Em relação às colisões, ocorre o inverso, ainda que tenham representado, no período, 33,7% dos sinistros, foram responsáveis por 19 mortes, ou 6,3% do total das vítimas fatais no período. Isso chama atenção para a alta fatalidade dos atropelamentos em relação aos outros tipos de sinistros. Além disso, os sinistros do tipo choque e capotagens, normalmente associados ao excesso de velocidade, representam 29,2% das vítimas fatais, apesar desse tipo de sinistro representar apenas 9,9% do total de registros de sinistros.



Figura 6 - Quantidade de vítimas fatais por tipo de sinistro, entre 2021 e 2024. Fonte de dados: ObservaMob/EPTC

Os dados indicam que o número de sinistros envolvendo motocicletas vem aumentando a cada ano, assim como o número de vítimas fatais.

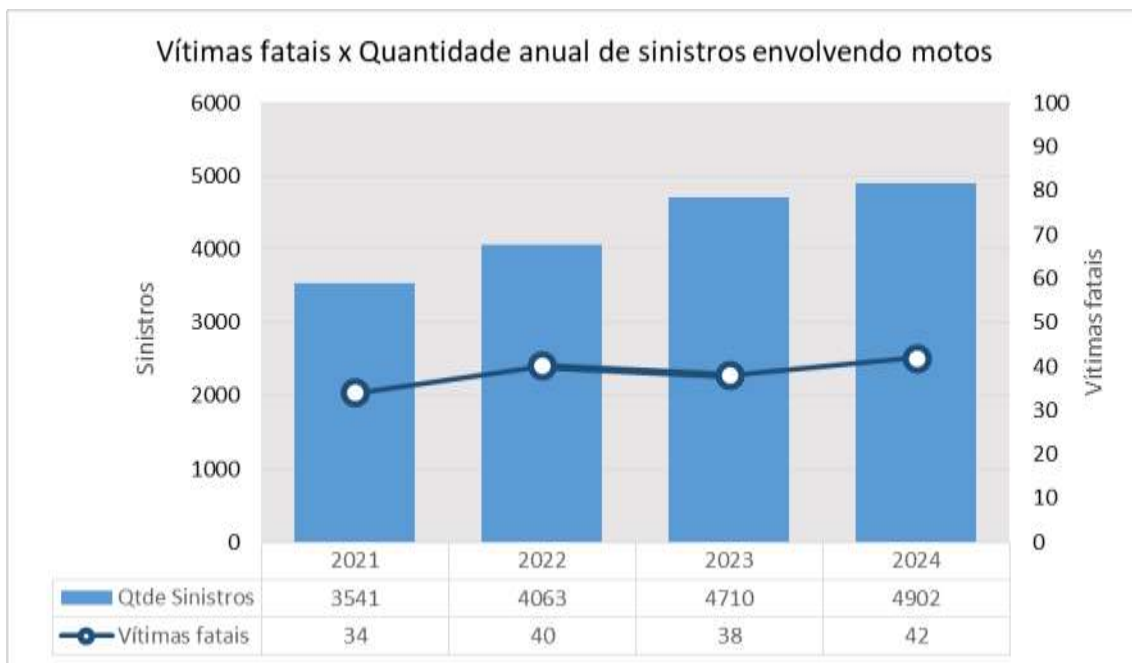


Figura 7 – Vítimas fatais x quantidade anual de sinistros envolvendo motociclistas. Fonte de Dados: ObservaMob/EPTC.

É possível perceber na Figura 8, analisando os dados do período, em relação as condições das vítimas, nota-se que elas pertencem majoritariamente aos grupos de pedestres e de motociclistas, correspondendo a 72,1% dos mortos, situação que permanece inalterada desde 2021.

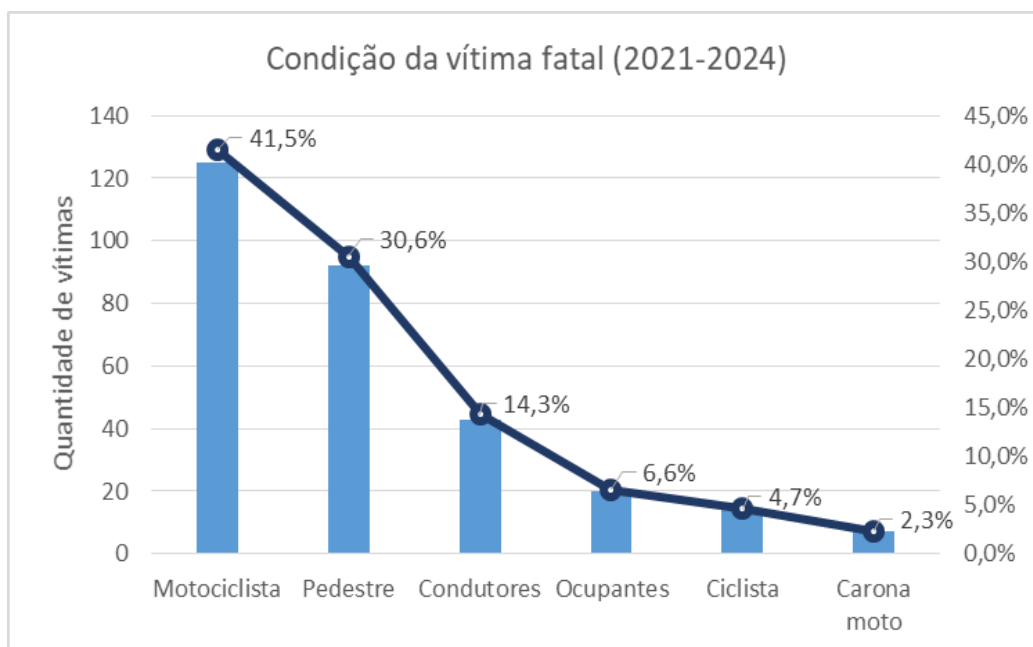


Figura 8 – Condição das vítimas fatais no período 2021-2024. Fonte de Dados: ObservaMob/EPTC.

Entre 2021 e 2024 foram registrados 1123 sinistros envolvendo bicicletas, sendo 1007 sinistros com feridos e 16 sinistros com vítimas fatais. O número de ciclistas feridos graves em sinistros passou de 40 vítimas em 2021 para 48 vítimas em 2024, resultando num aumento de 20%.

Analisando-se o tipo de veículo envolvido em sinistros com vítimas fatais observa-se que os automóveis representam 42,7% e as motocicletas 40,6% do total. No entanto esse valor difere bastante da proporção desses veículos em relação à frota total, pois os automóveis representam 65,6% e as motocicletas apenas 12,5%, considerando a frota registrada em 2024.



Figura 9 – Tipo de veículo envolvido em sinistro com vítimas fatais no período 2021-2024. Fonte de Dados: ObservaMob/EPTC.

A análise geral indica uma tendência de elevação dos índices de sinistralidade, aliada a uma gravidade crescente, sendo que os usuários mais vulneráveis (pedestres e motociclistas) são os mais afetados. Destaca-se o aumento da participação das motocicletas nos sinistros com vítimas fatais. Outro ponto importante são os sinistros associados com excesso de velocidade (choque e capotagem) que são os que tem consequências mais graves.

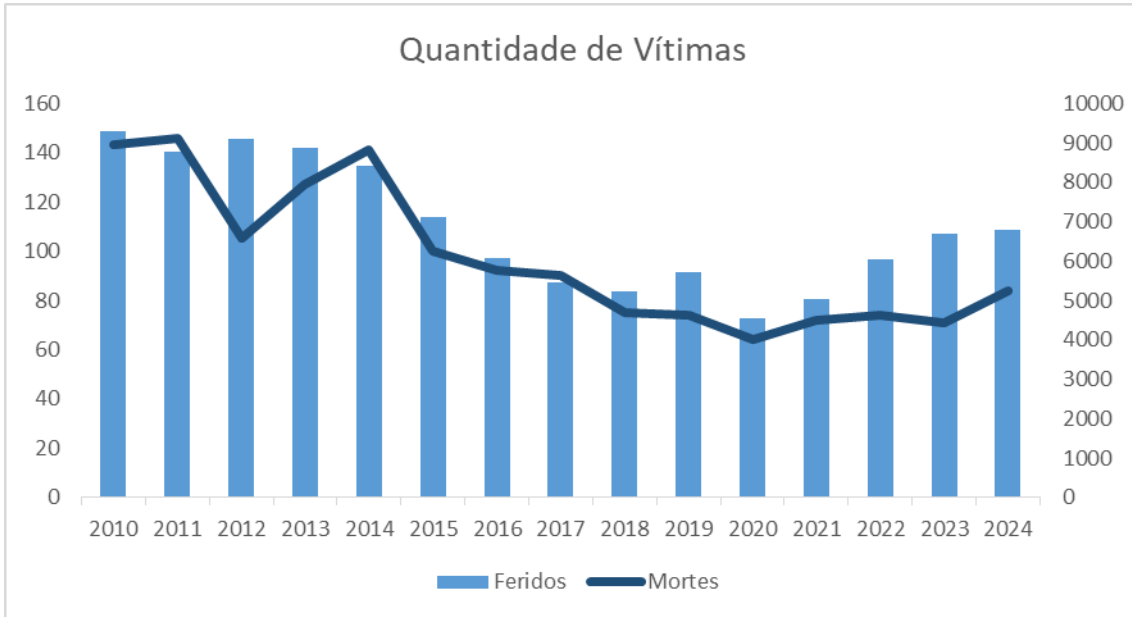


Figura 10 – Quantidade de vítimas de sinistros de trânsito entre 2010 e 2024. Fonte de Dados: ObservaMob/EPTC.

3. FATORES DE RISCO E DE AGRAVAMENTO

O risco de sinistros pode ser reduzido por diferentes medidas destinadas a um ou mais fatores. Os fatores de risco podem estar relacionados a, entre outros, usuários, veículos e vias. Embora quase todos os sinistros possam ser considerados relacionados a falhas do condutor, não é necessariamente só o seu comportamento que deve ser influenciado a fim de evitar sinistros.

O Programa Vida no Trânsito, instituído na EPTC desde 2012, busca analisar os fatores de risco, as condutas inadequadas dos usuários do trânsito, os fatores contributivos e os grupos de vítimas envolvidos nos sinistros de trânsito. A partir dessa análise individualizada, é possível identificar o perfil dos sinistros com mortes na cidade – fatores principais, relevantes e fatores locais de risco – e subsidiar a elaboração de intervenções com base em evidências suportadas pela análise dos dados. Essa análise é realizada pela Comissão de Análise de Dados, constituída por profissionais das instituições da Saúde, Segurança e Trânsito responsáveis pela produção e consolidação das informações sobre sinistros de trânsito.

Em Porto Alegre, a partir da análise dos sinistros com vítimas fatais, ocorridos no período 2021-2024 verificou-se que os principais fatores de risco são os seguintes: velocidade (excessiva ou inadequada); álcool (uso do álcool associado à direção e pedestres); condutor sem habilitação; transitar ou converter em local proibido ou impróprio, imprudência e avanço de sinal. Comparando-se esses resultados com o Boletim Epidemiológico Programa Vida no Trânsito 2015-2018, nota-se um aumento dos fatores velocidade, condutor sem habilitação e, principalmente, imprudência.

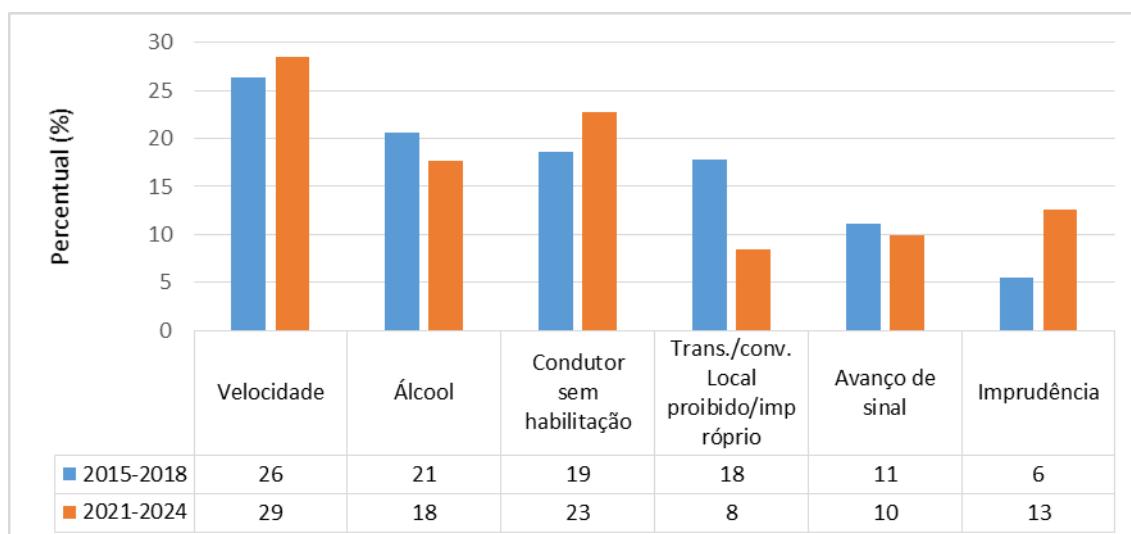


Figura 11 - Fatores e condutas de risco nos sinistros de trânsito com óbitos em porto alegre, 2021-2024. Fonte de Dados: ObservaMob/EPTC.

O agravamento do trauma nos sinistros analisados foi devido, principalmente, ao choque com objetos laterais à via, à falta de uso do cinto de segurança e à falta de uso do capacete, ou eu uso de forma inadequada. Em relação ao período 2015-2018, percebe-se que houve um incremento percentual de 7% nos sinistros agravados pela falta do uso correto do capacete.

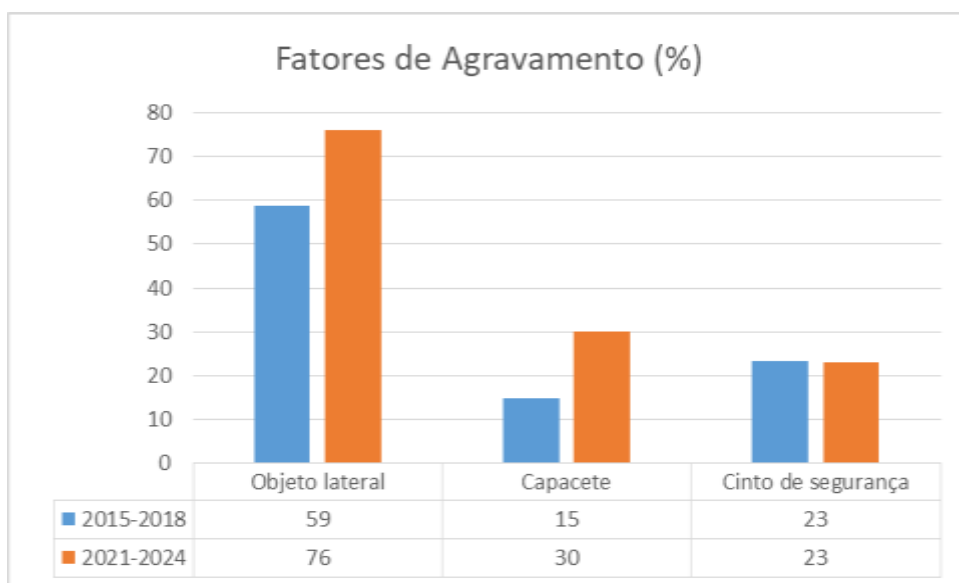


Figura 12 - Fatores agravantes do trauma em sinistros de trânsito com óbitos em porto alegre, comparação 2015-2018 e 2021-2024. Fonte de Dados: ObservaMob/EPTC.

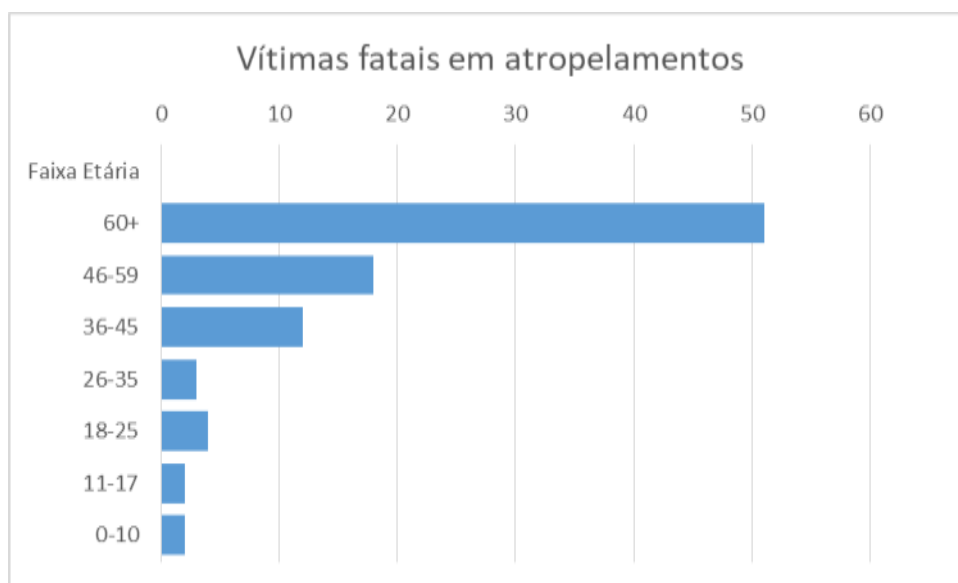


Figura 13 - Faixa etária das vítimas fatais em atropelamentos no período 2021-2024. Fonte de Dados: ObservaMob/EPTC.

Conforme demonstrado na Figura 13, em relação às vítimas fatais em atropelamentos, verificou-se que mais da metade das vítimas era idoso (55,4%). Os principais fatores de risco associados aos sinistros envolvendo pedestres, e mostrados na Figura 14, são os seguintes: imprudência, transitar em local proibido, velocidade, uso de álcool e avanço do sinal vermelho. A conduta transitar ou converter em local proibido / impróprio inclui travessia fora da faixa para pedestres, quando esta existe em até 50 metros do local, andar sobre o leito da via, entre outros.

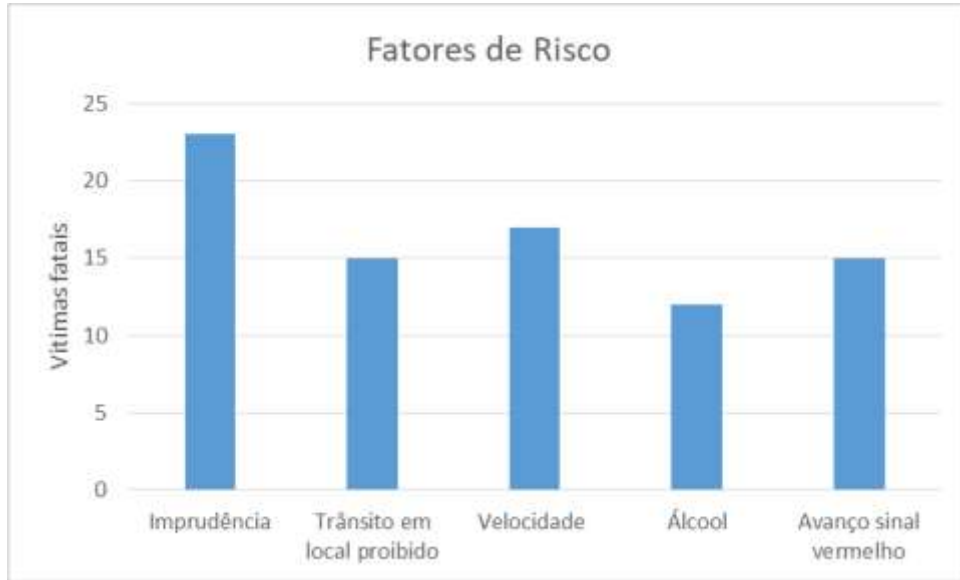


Figura 14 - Principais fatores de risco associadas aos sinistros que resultaram em vítimas fatais na condição de pedestres em Porto Alegre, 2021-2024. Fonte de Dados: ObservaMob/EPTC.

4. INDICADORES DO PRIMEIRO CICLO (2021-2024)

Tendo em vista o desafio da 2ª Década de Redução de Acidentes de Trânsito estabelecida pela ONU de reduzir a mortalidade no trânsito em 50% até 2030, este PSVS definiu que a meta principal da cidade de Porto Alegre para aquele ano é não ultrapassar 30 vítimas fatais em sinistros de trânsito. Sendo assim, estabeleceu-se uma linha de tendência a ser perseguida a partir de 2021 para atingir a meta. Na figura 15 percebe-se que a linha dos resultados obtidos no primeiro ciclo está se afastando da linha de tendência da meta.

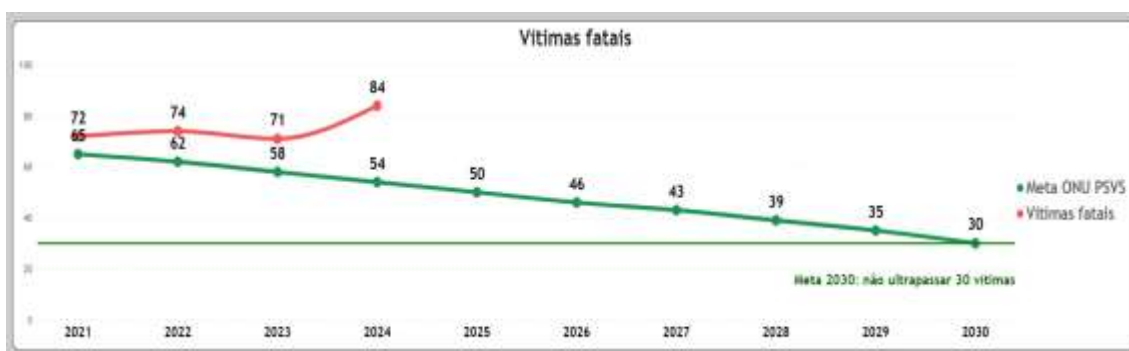


Figura 15 – Meta Geral PSVS: Vítimas Fatais.

Fonte de Dados: [Painel de Indicadores do PSVS de Porto Alegre](#)

Em conjunto com a meta geral, o PSVS estabelece metas para os índices de vítimas fatais por 100 mil habitantes (figura 16) e de vítimas fatais por 10 mil veículos (figura 16). Da mesma forma, percebe-se um afastamento dos resultados obtido em relação às metas estabelecidas.

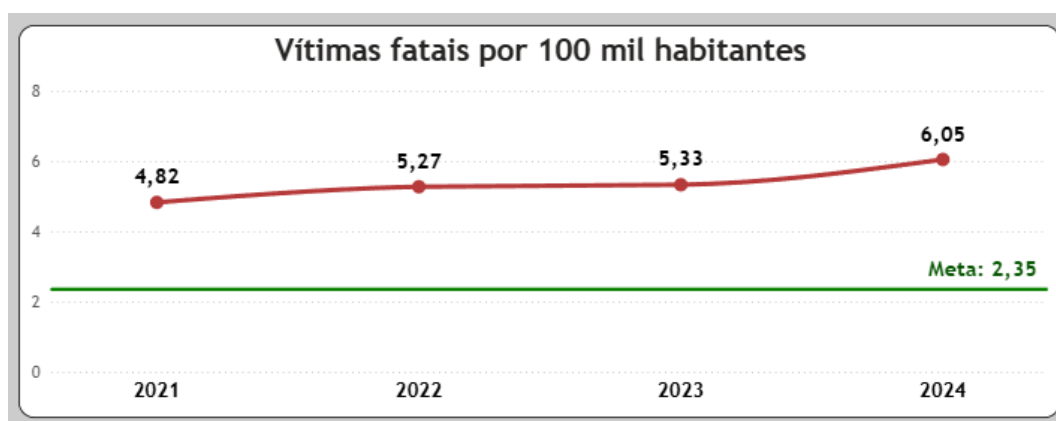


Figura 16 – Meta Geral PSVS: Vítimas Fatais por 100 mil habitantes.

Fonte de Dados: [Painel de Indicadores do PSVS de Porto Alegre](#)

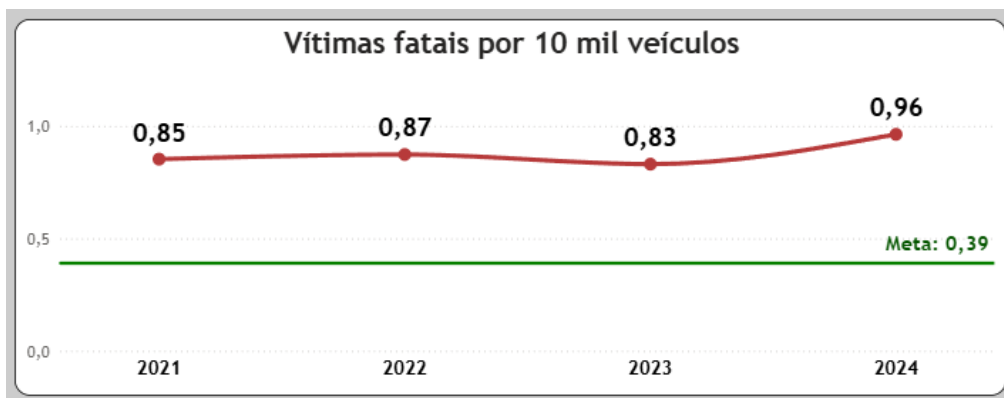


Figura 17 – Meta Geral PSVS: Vítimas Fatais por 10 mil veículos.

Fonte de Dados: [Painel de Indicadores do PSVS de Porto Alegre](#)













Além da meta geral, o PSVS estabeleceu chamadas “Metas Específicas”, uma lista de ações e indicadores diretamente relacionados com os Fatores de Risco e de Agravamento. A seguir são apresentados os avanços e resultados obtidos entre 2021 e 2024.

Meta Específica	Concluída	Em andamento	Não iniciada	% Execução
Elaborar o Mapa de Potencial de Pedestres de Porto Alegre	●			100%
Qualificar 40.000 m2 de calçadas de próprio municipais		●		30%
Implantar piso tátil em 100% das travessias em nível nas vias arteriais			●	0%
Implantar rampas de acessibilidade em 100% das estações dos corredores de ônibus		●		26,2%
Instituir uma regulamentação para o serviço de entregas por aplicativos para motociclistas e ciclistas			●	0%
Implantar projeto de segurança viária em 90 escolas		●		5,5%
Manter o percentual de uso de capacete acima da 99%		●		99,7%
Aumentar o percentual de uso correto da viseira pelo motociclista para 85%, no mínimo		●		43%

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE - PMPA

Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana – SMMU

Empresa Pública de Transporte e Circulação - EPTC

Aumentar o percentual de uso correto da viseira pelo carona da moto para 85%, no mínimo				51%
Aumentar o percentual de uso do cinto de segurança pelo motorista para 85%, no mínimo				91%
Aumentar o percentual de uso do cinto de segurança pelo passageiro para 85%, no mínimo				81,8%
Aumentar em 20% a quantidade de medidores eletrônicos de velocidade, em conformidade com os estudos técnicos para projetos de segurança viária				7%
Implantar controle eletrônico de avanço de sinal vermelho em 15 cruzamentos				0%
Realizar a fiscalização de trânsito de 10 vias arteriais através de câmeras				0%
Executar anualmente 20 operações “Limite da Via”				75%
Executar anualmente 176 blitz para motocicletas				88%
Executar anualmente 220 operações “Balada Segura”				51%
Implantar 80 Km de ciclovias ou ciclofaixas				35%
Implantar 50 km de priorização do transporte coletivo				21%
Estabelecer convênios com 25 escolas para inserir a educação para a mobilidade no currículo				68%

Quadro 1 – Avanço no atingimento das Metas Específicas do PSVS.

Com objetivo de otimizar a estruturação e acompanhamento no próximo ciclo, as “metas específicas” apresentadas no quadro acima serão reorganizadas como indicadores ou ações, conforme sua característica, o que pode ser observado nas seções 6 e 7 do presente documento.

O Plano de Ações definido no PSVS original visa atingir resultados seguindo os princípios da abordagem de um “sistema seguro”, que preconiza um sistema de transporte mais adaptado ao erro humano e que tenha em conta a vulnerabilidade do corpo humano. Assim, as ações foram classificadas conforme os 5 pilares fundamentais

a serem trabalhados no contexto da segurança viária definidos pela ONU (UN, 2011), elencados a seguir:

Pilar 1 - Gestão da segurança no trânsito

Pilar 2 - Sistema de circulação e de mobilidade mais seguros

Pilar 3 - Veículos mais seguros

Pilar 4 - Usuários do sistema viário mais seguros

Pilar 5 - Resposta após acidentes

Além de 10 ações permanentes relacionadas com os pilares acima, o PSVS previa 57 ações preventivas, cujo avanço no período de 2021 a 2024 está mostrado no quadro a seguir.

Pilar	Quantidade de ações	Concluídas		Em andamento		Não iniciada	
		Quantidade	Porcentagem	Quantidade	Porcentagem	Quantidade	Porcentagem
Pilar 1	12	6	50%	4	33%	2	17%
Pilar 2	23	6	26%	10	44%	7	30%
Pilar 3	11	4	36%	5	46%	2	18%
Pilar 4	18	2	11%	14	78%	2	11%
Pilar 5	3	2	67%	0	0%	1	33%
Total	67	20	30%	33	49%	14	21%

Quadro 2 – Avanço na execução do Plano de Ação do PSVS.

5. RECOMENDAÇÕES

Considerando os dados da sinistralidade no período de 2021 a 2024, incluindo a revisão e ratificação dos fatores de risco e de agravamento, em conjunto com a análise dos resultados obtidos nesse período, recomenda-se priorizar para o próximo ciclo:

1. Intensificar ações educativas com pedestres idosos e com motociclistas
2. Intensificar blitz de fiscalização para motociclistas
3. Expandir a fiscalização eletrônica de velocidade
4. Implantar a fiscalização eletrônica de avanço do sinal vermelho
5. Aumentar a quantidade de ações do Balada Segura
6. Desenvolver ações para estimular a obtenção da CNH
7. Intensificar a elaboração e implantação de projetos de segurança viária e moderação da velocidade.

6. METAS DO CICLO 2025-2028

Considerando a meta principal deste PSVS, que definiu que a cidade de Porto Alegre não deve ultrapassar 30 vítimas fatais em sinistros de trânsito no ano de 2030, **ratifica-se o indicador geral e respectivos índices para acompanhamento no ciclo 2025-2028**, como segue.

INDICADOR GERAL: Vítimas Fatais em Sinistros de Trânsito.

META DO CICLO: não ultrapassar 39 vítimas fatais em 2028, através da redução gradual definida abaixo:

ANO	2025	2026	2027	2028
META	50	46	43	39

ÍNDICES GERAIS	META
VÍTIMAS FATAIS por 100 mil habitantes	< 2,35
VÍTIMAS FATAIS por 10 mil veículos	< 0,39

Adicionalmente, a partir das recomendações da seção 5, definiu-se 21 **indicadores de referência** para monitoramento no ciclo 2025-2028, demonstrados na tabela abaixo:

INDICADOR		REFERÊNCIA 2021-2024
IP.01	Vítimas Feridas nos Sinistros de Trânsito	24.599
IP.02	Vítimas Fatais Motociclistas	132
IP.03	Vítimas Fatais Pedestres	92
IP.04	Vítimas Fatais Idosas	51
IP.05	Sinistros de Trânsito	56.011
IP.06	Sinistros de Trânsito / Frota (média dos 4 anos)	0,016
IP.07	Sinistros de Trânsito com Vítimas (Fatais + Feridas)	21.123
IP.08	Sinistros envolvendo Motociclistas	17.216
IP.09	Atropelamentos	2.671

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE - PMPA

Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana – SMMU

Empresa Pública de Transporte e Circulação - EPTC

IP.10	Choques	5.199
IP.11	Capotagens	368
IP.12	Sinistros com Vítimas Fatais com envolvimento de Motocicletas	154
IP.13	Sinistros com Vítimas Fatais com Fator de Risco VELOCIDADE (excessiva ou inadequada)	95
IP.14	Sinistros com Vítimas Fatais com Fator de Risco ÁLCOOL (uso do álcool associado à direção e pedestres)	59
IP.15	Sinistros com Vítimas Fatais com Fator de Risco CONDUTOR SEM HABILITAÇÃO	76
IP.16	Sinistros com Vítimas Fatais com Fator de Risco TRANSITAR OU CONVERTER EM LOCAL PROIBIDO OU IMPRÓPRIO	28
IP.17	Sinistros com Vítimas Fatais com Fator de Risco IMPRUDÊNCIA	42
IP.18	Sinistros com Vítimas Fatais com Fator de Risco AVANÇO DE SINAL	33
IP.19	Sinistros com Vítimas Fatais com Fator de Agravamento OBJETO LATERAL	76
IP.20	Sinistros com Vítimas Fatais com Fator de Agravamento CAPACETE	30
IP.21	Sinistros com Vítimas Fatais com Fator de Agravamento CINTO DE SEGURANÇA	23

Além disso, permanecem definidas metas para **indicadores complementares** que colaboram na análise dos resultados obtidos:

	INDICADOR COMPLEMENTAR	META
IC.01	USO DE CAPACETE	> 99%
IC.02	USO CORRETO DA VISEIRA PELO MOTOCICLISTA	> 85%
IC.03	USO CORRETO DA VISEIRA PELO CARONA DA MOTO	> 85%
IC.04	USO DO CINTO DE SEGURANÇA PELO MOTORISTA	> 85%
IC.05	USO DO CINTO DE SEGURANÇA PELO CARONA	> 85%

7. REESTRUTURAÇÃO DO PLANO DE AÇÕES

A redução do número de mortes e dos sinistros de trânsito é um processo contínuo, que exige acompanhamento permanente das ações para garantir que as metas sejam alcançadas. Nesse contexto, os planos devem ser dinâmicos a fim de permitir ajustes ao longo do tempo. Assim, tendo em vista a análise dos resultados do primeiro ciclo de aplicação deste PSVS (2021-2024), o Plano de Ações original foi avaliado e reestruturado para organizar o acompanhamento dos resultados no próximo ciclo (2025-2028) como segue.

A partir das recomendações da seção 5, com objetivo de atingir as metas e indicadores estabelecidos na seção 6, estabeleceu-se as ações prioritárias do ciclo, consolidadas a partir da confirmação e/ou ajuste de ações existentes, bem como a criação de novas, conforme avaliação da necessidade, vejamos:

RECOMENDAÇÃO 1: Intensificar ações educativas com pedestres idosos e com motociclistas

Ações priorizadas para atendimento da recomendação:

- Ação P4.5: Construir agenda permanente de orientação a públicos específicos (idosos, gestantes, motociclistas, pais, professores, etc)
- Ação P4.9: Qualificar o acompanhamento das ações educativas realizadas com motociclistas
- Ação P4.15: Qualificar o acompanhamento das campanhas de respeito ao pedestre e ciclista
- Ação P4.16: Ampliar a quantidade de operações “Condutor Legal”
- Ação P4.22: Realizar a Caminhada Segura anualmente

RECOMENDAÇÃO 2: Intensificar blitz de fiscalização para motociclistas

Ação priorizada para atendimento da recomendação:

- Ação P3.3: Intensificar a realização de blitz para verificação de itens de segurança em motocicletas

RECOMENDAÇÃO 3: Expandir a fiscalização eletrônica de velocidade

Ação priorizada para atendimento da recomendação:

- Ação P2.17: Expandir os pontos de fiscalização eletrônica de velocidade

RECOMENDAÇÃO 4: Implantar a fiscalização eletrônica de avanço do sinal vermelho

Ação priorizada para atendimento da recomendação:

- Ação P2.18: Implantar a fiscalização eletrônica em cruzamentos

RECOMENDAÇÃO 5: Aumentar a quantidade de ações do “Balada Segura”

Ação priorizada para atendimento da recomendação:

- Ação P3.4: Manter a intensidade das blitz do “Balada Segura”

RECOMENDAÇÃO 6: Desenvolver ações para estimular a obtenção da CNH

Ação priorizada para atendimento da recomendação:

- Ação P4.20: Efetivar ações integradas (Educação, Relacionamento e Atendimento) para disseminar informações sobre o acesso à CNH

RECOMENDAÇÃO 7: Intensificar a elaboração e implantação de projetos de segurança viária e moderação da velocidade

Ações priorizadas para atendimento da recomendação:

- Ação P2.26: Manter o Programa “Rota Escolar Segura”
- Ação P2.27: Intervenções em Pontos Críticos

Todas as demais ações definidas no plano de ações original foram reavaliadas, sendo aferida sua manutenção, a necessidade de cancelamento ou de ajuste.

Além das novas ações prioritárias apresentadas no início desta seção, outras iniciativas relevantes foram adicionadas para acompanhamento a partir do próximo ciclo.

Por fim, feitas todas as avaliações, ajustes e priorizações, apresenta-se na próxima seção o Plano de Ações reestruturado para o próximo ciclo.

AÇÕES PREVENTIVAS

Tendo em vista os pilares fundamentais definidos pela ONU, e considerando os dados obtidos pelo PVT, foram definidas iniciativas envolvendo ações de engenharia, fiscalização, educação, gestão e planejamento. Os pilares e as respectivas ações são as seguintes:

PILAR 1: Formar alianças multissetoriais, desenvolver estratégias, planos e metas de segurança no trânsito e direcionar sua implementação, com base em dados e evidências, bem como monitorar a sua implementação e eficácia.

Ação P1.1: Instituir o Grupo de Segurança Viária da EPTC/SMMU

Deve ser constituída uma instância interna para coordenação e monitoramento das ações de segurança viária, com reuniões periódicas de acompanhamento. Deve ser um local de planejamento e operacionalização das ações do Plano de Segurança Viária Sustentável. A composição desse Grupo deve contemplar a representação de todas as diretorias da EPTC/SMMU. O objetivo é discutir as prioridades, encaminhar as demandas entre diferentes níveis de poder, avaliar os projetos, debater as campanhas, sincronizar as atividades, gerir o plano de ação e as metas, etc.

Ação P1.2: Instituir o Comitê Municipal de Segurança Viária - PMPA/ESTADO/SOCIEDADE

Deve ser instituída uma instância de deliberação e de interlocução entre o poder público municipal e estadual, bem como com as organizações representantes da sociedade, em particular as afetas ao tema. O objetivo desse Comitê é estreitar o diálogo entre a Prefeitura Municipal de Porto Alegre (PMPA), o Estado e a Sociedade, debater, articular e promover políticas públicas voltadas à segurança viária.

Ação P1.3: Implantar um sistema para monitorar o desempenho das intervenções implantadas

Deve ser implantado um sistema que permita acompanhar o cronograma de implantação das ações do Plano de Segurança Viária Sustentável, bem como o resultado das intervenções. O objetivo é verificar se os resultados estão de acordo com o planejado, além de identificar a efetividade de cada intervenção.

Ação P1.4: Instituir um processo formal de planejamento de ações de fiscalização, educação e engenharia baseado nos índices de sinistralidade

Deve ser definido um processo formal que permita planejar as ações operacionais a partir dos resultados dos índices de sinistralidade, dos fatores de risco e dos fatores de agravamento. Este processo deve ser anual e identificar as ações para o ano seguinte. O objetivo é instituir um fluxograma detalhado do processo, com especificação dos atores, dos prazos e dos critérios a serem adotados.

Ação P1.5: Reavaliar fontes de financiamento para implantação de projetos de segurança viária

Devem ser estudadas fontes alternativas para o financiamento de ações de segurança viária. Deve também ser alinhado com as demais Secretarias Municipais que qualquer nova infraestrutura ou requalificação deva priorizar a segurança viária. O estudo deve aprofundar a possibilidade de criação de um Fundo para o financiamento de ações de segurança viária, bem como a criação de parcerias com a iniciativa privada e até mesmo de doações da comunidade.

Ação P1.6: Reativar o site para doações [CANCELADA]

Deve ser atualizado e divulgado o site para doações de materiais de sinalização, de modo a incentivar a contribuição social para a implantação de novos projetos de segurança viária.

Justificativa: dificuldade de operacionalizar o site antigo. Além disso, entende-se que a ausência de recursos não é o gargalo neste momento para implantação dos projetos.

Ação P1.7: Propor alterações para a comissão de revisão do plano diretor tendo em vista a segurança viária

Devem ser propostas alterações no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental, em itens com impacto direto na segurança viária, como por exemplo, raios de giro, perfis viários, tamanho das quadras, largura das vias e calçadas. Atualizar a classificação das vias de acordo com os conceitos Visão Zero e Sistemas Seguros, onde a fluidez dos veículos deixa de ser o fator principal a ser considerado, e o entendimento passa a ser o de que a via deve atender as necessidades de todos os seus usuários com segurança. O objetivo é atualizar os parâmetros de acordo com os conceitos mais modernos de mobilidade.

Ação P1.8: Instituir plataforma com mecanismo para os cidadãos indicarem locais onde há necessidade de redução de velocidade [CANCELADA]

Deve ser desenvolvido um sistema eletrônico no qual os cidadãos se cadastrem e indiquem locais onde entendam que há necessidade de implantação de alguma forma de controle de velocidade. Utilizando-se esses dados, anualmente serão definidas formas de coibir o excesso de velocidade. O objetivo é fortalecer a gestão e fiscalização sobre os fatores de risco definidos pela OMS, tendo como ponto focal a segurança e visando reduzir a sensação de impunidade dos motoristas. Além disso, busca-se diminuir os processos administrativos em tramitação na EPTC/SMMU relacionados ao controle de velocidade, otimizar os esforços e estimular a participação social.

Justificativa: dificuldade de desenvolver uma plataforma específica para esse fim. No entanto, a partir da publicação do Caderno de Fiscalização Eletrônica Viária, foi definido o procedimento para avaliação dos pontos críticos a partir do Mapa Anual de Áreas Críticas para a Segurança Viária, com os pontos elegíveis para redução de velocidade.

Ação P1.9: Capacitar os técnicos da EPTC/SMMU em Auditoria de Segurança Viária
Deve ser programada a capacitação de todos os Técnicos da EPTC/SMMU no conceito de Auditoria de Segurança Viária (ASV). A ASV é uma forma de identificar deficiências potenciais e existentes na rede viária sob a ótica da segurança, sugerindo modificações de infraestrutura viária que mitiguem o risco de sinistros, bem como sua gravidade, nas ocasiões em que ocorrem. Trata-se de uma metodologia objetiva e reconhecida, para identificar as melhorias necessárias ao atendimento da segurança do pedestre e de outros usuários vulneráveis nas grandes vias da cidade. O objetivo é eliminar deficiências de segurança viária ainda na fase de projetos.

Ação P1.10: Capacitar os funcionários da EPTC/SMMU sobre Sistemas Seguros e Visão Zero

Deve ser programada a capacitação, de no mínimo 4h, de todos os funcionários da EPTC/SMMU no conceito de Sistemas Seguros e Visão Zero. O objetivo é que todos compreendam os esses conceitos e vejam a segurança viária como elemento prioritário em sua atuação.

Ação P1.11: Capacitar os técnicos da PMPA sobre Sistemas Seguros e Visão Zero

Deve ser criado um programa de capacitação voltada aos servidores públicos da Prefeitura, para tratar dos conceitos de Visão Zero e Sistemas Seguros. Sugere-se o oferecimento dos cursos continuamente em estruturas existentes de formação de pessoal voltados a servidores públicos, tais como a Escola de Gestão Pública. O objetivo é que todos os servidores da Prefeitura, em especial aqueles que se relacionam com o sistema viário, seja pela atuação em campo, seja pela elaboração de projetos e implementação de obras, compreendam os conceitos de Visão Zero e Sistemas Seguros e vejam a segurança viária como elemento prioritário em sua atuação.

Ação P1.12: Qualificar e automatizar o preenchimento do boletim de ocorrência de sinistro de trânsito [AJUSTADA]

O processo de cadastro de sinistros deve ser automatizado, contemplando, além do preenchimento do boletim, e seu processamento em sistema adequado para manutenção de banco de dados e emissão de relatórios. O objetivo é evitar retrabalhos, diminuir a possibilidade de erros de cadastro e incluir novos campos que permitam análises mais amplas. Além disso, irá propiciar uma adequação às novas regulamentações em vigor.

Justificativa: a ação anterior previa o desenvolvimento de um aplicativo específico para o registro dos sinistros de trânsito (BOAT). No entanto, devido à dificuldade de contratar ou desenvolver internamente uma solução específica, optou-se por modificar o escopo da ação.

Ação P1.13: Elaborar um Mapa de Velocidades [NOVA]

Deve ser elaborado o mapa oficial de velocidades regulamentadas nas vias de Porto Alegre. O objetivo do mapa é dar suporte aos aplicativos de navegação, de transporte

e de entregas, sobre as velocidades máximas regulamentadas em cada via, ou trecho de via, da cidade. Com isso, podem ser emitidos alertas automaticamente e pode ser feito o monitoramento de eventual desrespeito por parte do condutor.

PILAR 2: Aumentar a segurança intrínseca e a qualidade da proteção das vias urbanas, especialmente os mais vulneráveis (pedestres, ciclistas e motociclistas).

Ação P2.1: Auditar as defensas metálicas (guard-rail) existentes

Devem ser vistoriadas e auditadas todas as defensas metálicas instaladas na cidade. As defensas metálicas são dispositivos de contenção contínua, constituídos de perfis metálicos, implantados ao longo das vias com circulação de veículos, projetados na sua forma, resistência e dimensões, para conter e redirecionar os veículos desgovernados, absorvendo parte da energia cinética do veículo, pela deformação do dispositivo. No entanto, se os dispositivos não forem bem projetados, ou se forem mal executados, a eficiência da proteção fica comprometida. Da mesma forma, as defensas deterioradas pela ação do tempo, da intempérie ou de sinistros anteriores, perdem a sua função de proteção e tornam-se riscos à segurança viária. O objetivo é identificar, quantificar e priorizar os locais onde as defensas devem ser substituídas, removidas ou mantidas.

Ação P2.2: Revisar a legislação e propor novos padrões para as calçadas

Considerando a importância de padronizar as calçadas e passeios para a melhoria da mobilidade e da qualidade de vida dos cidadãos, para permitir o deslocamento de qualquer pessoa, bem como favorecer as interações sociais e valorizar o ambiente urbano, deve ser revista a legislação existente e devem ser propostas normas e padrões a serem seguidos.

Ação P2.3: Produzir o Mapa de Potencial de Pedestres de Porto Alegre

Deve ser elaborado o Mapa de Potencial de Pedestres de Porto Alegre. Esse mapa é uma representação da tendência de concentração de fluxos pedestres nas vias da cidade. O potencial é calculado com base em áreas de influência dos polos de atração, hierarquia das vias e atratividade do bairro. O objetivo do mapa é apoiar o conhecimento, propiciar a compreensão e auxiliar no planejamento estratégico das ações.

Ação P2.4: Elaborar o Programa de Qualificação de Calçadas (PQC)

Deve ser elaborada uma relação das calçadas sob responsabilidade do Município. A partir desta relação, devem ser priorizadas as intervenções considerando a situação atual das calçadas, o volume de pedestres, a abrangência do serviço e os índices de sinistralidade. O objetivo é garantir o acesso universal aos equipamentos da cidade.

Ação P2.5: Qualificar as calçadas dos próprios municipais

Institui-se como diretriz de atuação a requalificação continuada das calçadas sob responsabilidade do município. A Prefeitura deverá prever orçamento anual para execução das calçadas definidas no Programa de Qualificação de Calçadas (PQC) de

forma a ampliar gradativamente o número de calçadas padronizadas e acessíveis na cidade de Porto Alegre. Podem ser incorporadas também medidas que aumentam a segurança e acessibilidade para pedestres junto às faixas de travessia, como a extensão das calçadas nos cruzamentos, travessias elevadas e outras estratégias de moderação de tráfego que possam ser executadas em conjunto com as obras no passeio, beneficiando todos os usuários da via. O objetivo é aumentar o percentual de calçadas públicas em boas condições.

Ação P2.6: Incentivo à qualificação das calçadas dos lotes privados

Após requalificar as calçadas sob sua responsabilidade, a Prefeitura deve divulgar as requalificações realizadas, chamando a atenção da população para a importância de a cidade ter calçadas padronizadas e acessíveis. As campanhas junto à população devem explicitar a importância de a cidade ter calçadas que estimulem a mobilidade a pé, para sensibilizar cada proprietário a cuidar e manter sua calçada dentro dos padrões estabelecidos. O objetivo é aumentar o percentual de calçadas em boas condições.

Ação P2.7: Fortalecer a fiscalização sobre as calçadas

Considerando que mais de 80% das calçadas do município são de responsabilidade dos proprietários, faz-se necessário que a sociedade como um todo entenda o papel da calçada na cidade e a mantenha conforme os padrões estabelecidos. O exercício fiscalizatório sobre a correta manutenção das calçadas pelos particulares deve ser fortalecido. O objetivo é aumentar o percentual de calçadas em boas condições.

Ação P2.8: Ampliar a priorização do transporte coletivo

Institui-se como diretriz a ampliação da malha viária com priorização do transporte coletivo, seguindo a programação indicada no Anexo I. Considerando que o transporte coletivo é mais seguro que outros modos, ele deve ser incentivado através de faixas ou pistas exclusivas, bem como outras soluções de engenharia. O objetivo é tornar o transporte coletivo mais atraente e captar usuários de outros modos mais inseguros.

Ação 2.9: Atualizar o estudo sobre a priorização do transporte coletivo

Deve ser atualizado o estudo sobre a priorização do transporte coletivo, para identificação dos trechos críticos considerando os atrasos, a quantidade de linhas e quantidade de passageiros transportados. O objetivo é identificar e priorizar os trechos a serem trabalhados nos próximos anos.

Ação 2.10: Ampliar a priorização da infraestrutura cicloviária

Institui-se como diretriz a ampliação da malha cicloviária, seguindo a programação indicada no Anexo II, priorizando a interligação entre as ciclovias existentes, as conexões com o transporte coletivo e à formação de malhas regionais. Considerando que o transporte cicloviário é mais seguro que outros modos, além de ambientalmente sustentável, ele deve ser incentivado através de ciclorotas, ciclofaixas ou ciclovias, bem como outras soluções de engenharia. O objetivo é tornar o transporte cicloviário mais seguro, mais atraente e captar usuários de outros modos mais inseguros.

Ação P2.11: Identificar os trechos de via com infraestrutura deficiente e risco de

sinistros [AJUSTADA]

Devem ser relacionados os trechos de via com deficiências na iluminação, geometria, pavimentação, drenagem, entre outros. A identificação dos trechos pode ser feita a partir do uso de IA ou dos relatórios que chegam a Central de Rádio pelos agentes de fiscalização. O objetivo é identificar, quantificar e priorizar os locais onde há a necessidade de intervenções na infraestrutura para eliminar os riscos de sinistros.

Justificativa: a ação anterior não especificava como seria feita a identificação da infraestrutura deficiente e risco de sinistro. A nova redação busca esclarecer melhor o escopo da ação.

Ação P2.12: Identificar locais com objetos laterais à via

Deve ser realizada uma auditoria nas vias da cidade para relacionar locais onde há obstáculos laterais à via que possam agravar as consequências de um eventual sinistro, como por exemplo: postes, pórticos e outras estruturas. O objetivo é identificar, quantificar e priorizar os locais onde há a necessidade de intervenções para eliminar os riscos de agravamento de sinistros.

Ação P2.13: Corrigir os trechos de via com infraestrutura deficiente ou risco de sinistros

Devem ser previstas intervenções para os trechos de via com deficiências na infraestrutura identificadas no item P2.11. O objetivo é corrigir as deficiências para tornar as vias mais seguras.

Ação P2.14: Proporcionar acesso seguro às estações dos corredores de ônibus

Devem ser identificadas as estações do corredor de ônibus com maiores índices de sinistralidade. Também devem ser propostas intervenções para proporcionar segurança e acessibilidade aos usuários do transporte coletivo em 100% das estações. O objetivo é corrigir as deficiências para tornar mais seguro o acesso ao transporte coletivo.

Ação P2.15: Identificar as travessias em nível sem piso tátil

Devem ser identificadas as travessias em nível que estão sem piso tátil nas vias arteriais e que podem gerar confusão aos deficientes visuais.

Ação P2.16: Corrigir as travessias em nível sem piso tátil

Devem ser propostas intervenções para a correção de 100% das travessias em nível que estão sem piso tátil, nas vias arteriais. O objetivo é corrigir as deficiências para tornar mais segura a travessia.

Ação P2.17: Expandir os pontos de fiscalização eletrônica de velocidade

Institui-se como diretriz a ampliação da fiscalização eletrônica de velocidade. A fiscalização eletrônica é o principal instrumento de fiscalização para controle de velocidades na cidade, já tendo demonstrado efetividade na redução de sinistros. Considerando que o excesso de velocidade, ou velocidade inadequada, é um fator de risco e de aumento da gravidade dos sinistros, entende-se que a melhoria da gestão do Plano de Segurança Viária Sustentável

sistema e sua expansão são essenciais à redução do excesso de velocidade na cidade. O objetivo é diminuir a ocorrência e a gravidade dos sinistros.

Ação P2.18: Implantar a fiscalização eletrônica em cruzamentos

Institui-se como diretriz a implantação da fiscalização eletrônica nos cruzamentos. Considerando que o avanço de sinal vermelho e o desrespeito à sinalização são fatores de risco para a ocorrência de sinistros, entende-se que a evolução no sistema de fiscalização eletrônico é essencial para a redução dos sinistros nos cruzamentos. O objetivo é diminuir a ocorrência e a gravidade dos sinistros nos cruzamentos.

Ação P2.19: Implantar a fiscalização por videomonitoramento

Institui-se como diretriz a ampliação da fiscalização por videomonitoramento. Considerando que desrespeito à sinalização e às normas de trânsito são fatores de risco para a ocorrência de sinistros, entende-se que a evolução no sistema de fiscalização por videomonitoramento é essencial para a redução dos sinistros nas vias urbanas. O objetivo é diminuir a ocorrência e a gravidade dos sinistros.

Ação P2.20: Elaborar check-list de segurança viária para projetos de terceiros a serem aprovados

Deve ser elaborado um check-list com os principais itens de segurança viária que devem ser observados na aprovação de projetos de engenharia ou sinalização apresentados por terceiros (empreendimentos, outras secretarias, etc). O objetivo é aumentar a qualidade dos projetos e evitar que novos projetos não contemplem todos os aspectos de segurança viária.

Ação P2.21: Elaborar projeto-piloto de redução de velocidade máxima de uma via arterial

Deve ser elaborado um projeto para a redução da velocidade máxima de uma via arterial passando de 60 Km/h para 50 Km/h OU 40Km/h. Mesmo que a hipótese de redução de velocidade em uma via suscite a ideia de que ocorrerá perda de tempo no deslocamento e outros transtornos na fluidez, não é o que tem sido observado ao longo de estudos realizados em outras cidades e, mesmo que ocorra, não representa um atraso significativo. Considerando que o percentual de sobrevivência de um pedestre ao ser atropelado por um veículo a 60 Km/h é de apenas 2%, e considerando que o excesso de velocidade, ou velocidade inadequada, é um fator de risco e de aumento da gravidade dos sinistros, entende-se que deva ser alterada a cultura da velocidade na cidade. O objetivo é diminuir os índices de sinistralidade e comprovar que a relação custo-benefício da redução do limite de velocidade é benéfica para todos.

Ação P2.22: Elaborar projeto-piloto para adequação do tempo do pedestre

Deve ser elaborado um projeto-piloto para alteração do ciclo semaforico, de forma que o tempo para a travessia dos pedestres seja logo após a interrupção do tráfego da via principal. Implantar as alterações e avaliar os impactos.

Ação P2.23: Plano de manutenção da sinalização horizontal

Para conduzir o veículo, o motorista depende de pontos de referência ao seu redor e à frente do veículo, especialmente no escuro ou sob condições atmosféricas adversas. Além disso, em interseções complexas, ou com múltiplos usuários, e ao longo de trechos contínuos de vias, as referências fixadas no pavimento são importantes para que o condutor saiba como se situar. Para que a sinalização horizontal mantenha a sua eficiência, é necessário que esteja visível e com o máximo de refletividade possível. Assim, deve ser elaborado um plano de manutenção periódica da sinalização horizontal das vias arteriais da cidade.

Ação P2.24: Elaborar um planejamento para redução de velocidade máxima em vias arteriais [NOVA]

A redução de velocidade em locais com presença significativa de pedestres e ciclistas é essencial para melhorar os índices de segurança viária. Considerando que o percentual de sobrevivência de um pedestre ao ser atropelado por um veículo a 60 Km/h é de apenas 2%, e considerando que o excesso de velocidade, ou velocidade inadequada, é um fator de risco e de aumento da gravidade dos sinistros, entende-se que deva ser alterada a cultura da velocidade na cidade. O objetivo é definir um plano de expansão de vias arteriais com velocidade máxima de 50 Km/h, identificando os critérios e as vias prioritárias para receberem essa intervenção.

Ação P2.25: Modernizar os semáforos de pedestres [NOVA]

Tendo em vista o alto índice de semáforos de pedestres com problemas de funcionamento na iluminação, principalmente o foco vermelho em conjuntos com o contador regressivo, e os problemas relacionados ao modelo utilizado em Porto Alegre que não inibe o contador durante as trocas de ciclos, fato que gera informação imprecisa ao usuário, deve ser prevista a substituição completa de todos os semáforos de pedestres com contador regressivo da capital. Os novos equipamentos devem ter capacidade de receber pulso inibidor do controlador semafórico durante o período de troca de planos, período em que permanece ligada somente a iluminação do pedestre em verde. A iniciativa deve englobar também a substituição de equipamentos de botoeiras obsoletos por equipamento novos com sistemas de detecção mais resistentes, solucionando a recorrente necessidade de manutenção, a qual ocasiona que o semáforo não funcione até que seja realizado o conserto.

Ação P2.26: Implantar os projetos do Programa “Rota Escolar Segura” [NOVA]

O projeto Rota Escolar Segura é uma iniciativa da EPTC de Porto Alegre para criar um ambiente mais seguro e acessível nas rotas escolares, com foco em segurança viária e educação para o trânsito. Ele envolve ações como a instalação de infraestrutura de trânsito, como lombadas e sinalização, além de programas educativos em parceria com a Escola Pública de Mobilidade, buscando conscientizar a comunidade escolar sobre segurança viária.

Ação P2.27: Intervenções em Pontos Críticos [NOVA]

O Plano de Segurança Viária Sustentável previa a execução de 137 ações corretivas, em locais que foram selecionados considerando os índices de sinistralidade e as seguintes diretrizes: travessias de pedestres, pontos críticos para ciclistas, trechos de via com

índices recorrentes de sinistralidade, locais com concentração de sinistros envolvendo caminhões, áreas escolares, Ruas Completas, moderação de tráfego, estações de corredores de ônibus, locais com concentração de sinistros envolvendo motos, cruzamentos com registros de sinistralidade elevada, pontos com concentração de choque e capotagens, e locais com concentração de sinistros envolvendo ônibus.

Os locais elencados na primeira versão do PSVS apareciam em mais de uma diretriz, tornando complexo seu atendimento e acompanhamento. Por este motivo foi definida uma nova forma de seleção macro dos locais a receberem as intervenções, que permite uma dinâmica de priorização de acordo com a demanda de novas ocorrências. Assim definiu-se atuar em 100 pontos críticos até 2030, que serão elencados a partir do Mapa Anual de Áreas Críticas para a Segurança Viária elaborado pela GDIN.

PILAR 3: Adotar medidas para estimular a circulação de veículos mais seguros.

Ação P3.1: Instalar adesivos para indicar os pontos cegos nos ônibus urbanos

Deve ser programado, em conjunto com os operadores de transporte coletivo, a instalação de adesivos nas laterais dos veículos indicando os pontos cegos para o motorista. O objetivo é alertar os motociclistas e pedestres sobre os locais onde existe o risco de não serem percebidos pelo motorista do ônibus.

Ação P3.2: Manter a intensidade das vistorias nos veículos de transporte coletivo

Institui-se como diretriz a manutenção e qualificação da fiscalização nas condições dos veículos de transporte coletivo. O objetivo é promover a segurança e conforto dos usuários.

Ação P3.3: Intensificar a realização de blitz para verificação de itens de segurança em motocicletas

Institui-se como diretriz a ampliação da fiscalização nas condições das motocicletas. O objetivo é promover a segurança viária, provocar uma mudança no comportamento dos motociclistas em relação às condições do veículo e em relação aos equipamentos de segurança.

Ação P3.4: Intensificar a realização de blitz para verificação da alcoolemia – Balada Segura

Institui-se como diretriz a ampliação da fiscalização da alcoolemia nos condutores de veículos. O objetivo é promover a segurança viária e provocar uma mudança no comportamento dos motoristas em relação à mistura de álcool e direção.

Ação P3.5: Instalar câmeras de segurança no transporte coletivo

Deve ser elaborado um projeto-piloto para a implantação de câmeras nos ônibus. As câmeras serão acompanhadas de sistema de gravação e armazenamento das imagens. As imagens produzidas serão utilizadas para o planejamento e controle da operação. O objetivo é incentivar a direção defensiva por parte dos motoristas e prevenir sinistros.

Ação P3.6: Avaliar a redução do prazo para correção de apontamentos da vistoria
Deve ser elaborado um estudo para avaliar a redução do tempo previsto para o veículo de transporte coletivo, seletivo ou individual que teve apontamentos na vistoria se reapresente com as pendências sanadas.

Ação P3.7: Vistoria no ônibus em movimento [CANCELADA]
Deve ser elaborada uma proposta para vistoriar o ônibus em movimento de modo a verificar itens que não podem ser verificados quando o veículo está parado.

Justificativa: custos operacionais elevados - a execução da ação demandaria recursos significativos com deslocamento de equipes técnicas, aquisição de equipamentos de monitoramento móvel e adaptação de processos operacionais - no atual cenário orçamentário, a priorização de ações com maior impacto e viabilidade é necessária; redundância com ações já existentes ou em desenvolvimento: os itens a serem verificados em movimento, como suspensão, freios e emissão de ruídos, já são contemplados em vistorias periódicas nas garagens ou no pátio da vistoria - além disso, a ampliação do uso de sensores embarcados e telemetria nos ônibus tem potencial para substituir a necessidade de vistoria física em movimento; baixo custo-benefício e impacto limitado na redução de mortes no trânsito - a ação tem escasso impacto direto sobre os principais fatores de risco associados às mortes no trânsito (como velocidade, álcool e direção, travessia insegura de pedestres, etc.), sendo mais relevante para o conforto do usuário do que para a segurança viária em sentido estrito; alternativas mais eficientes em andamento - estão sendo fortalecidas iniciativas como o monitoramento eletrônico da condução dos motoristas e auditorias em garagens, que apresentam maior eficiência.

Ação P3.8: Elaborar regulamentação para a manutenção preventiva obrigatória
Deve ser elaborada uma regulamentação para definir o processo de manutenção preventiva nas empresas de ônibus de Porto Alegre, e como será feito o acompanhamento pela EPTC.

Ação P3.9: Instituir a manutenção preventiva obrigatória
Deve ser instituída a manutenção preventiva obrigatória para os veículos de transporte coletivo. A manutenção deve ser realizada pelas empresas, em conformidade com a regulamentação específica.

Ação P3.10: Direcionar a fiscalização de trânsito para a proteção da mobilidade ativa
Deve ser feito um redirecionamento da fiscalização de trânsito para a proteção da mobilidade ativa de pedestres e ciclistas, garantindo sua segurança, conforme determinam a Política Nacional de Trânsito, o Código de Trânsito Brasileiro e o PNATRANS. O objetivo é autuar os condutores de veículos automotores que sejam flagrados cometendo infrações de trânsito que colocam pedestres e ciclistas em risco.

Ação P3.11: Realizar estudo para adquirir novos etilômetros

Deve ser feita uma avaliação dos custos de manutenção dos etilômetros antigos e verificar se existe vantagem econômica em se adquirir novos equipamentos. O objetivo é garantir a maior disponibilidade possível destes equipamentos para as verificações de alcoolemia dos condutores.

Ação P3.12: Adquirir novos etilômetros [NOVA]

Deve ser feita a aquisição de novos etilômetros para intensificar operações educativas e fiscalizatórias, especialmente em períodos de maior risco, como fins de semana, feriados e dias de eventos. O objetivo é a redução dos índices de acidentes relacionados ao consumo de álcool. O consumo de álcool associado à condução de veículos é um dos principais fatores de risco para a ocorrência de acidentes graves e fatais no trânsito. Segundo dados da Organização Mundial da Saúde e do Ministério da Saúde, condutores sob efeito de álcool têm risco significativamente maior de se envolver em colisões com consequências letais. No contexto local, os registros da acidentalidade em Porto Alegre também indicam a influência desse fator em eventos com vítimas fatais e feridos graves. Além disso, os etilômetros também têm papel relevante nas ações de educação para o trânsito, como nas abordagens preventivas com condutores em campanhas como a "Balada Segura" e o "Maio Amarelo". A utilização dos equipamentos demonstra o compromisso com a segurança e contribui para a conscientização da população quanto aos riscos da combinação álcool e direção.

PILAR 4: Desenvolver programas para melhorar o comportamento dos usuários do sistema viário

Ação P4.1: Implantar o regimento interno da Escola Pública de Mobilidade

Institui-se como diretriz a consolidação da Escola Pública de Mobilidade. Considerando que a Escola é destinada a promover a Política Nacional de Trânsito e executar ações e cursos voltados ao exercício da cidadania, à mobilidade e à segurança na circulação do trânsito e do transporte, é essencial que a sua estrutura seja organizada em todos os aspectos. O objetivo é aprovar o regimento interno com um conjunto de regras que estruturam e estabeleçam todo o funcionamento e a organização da Escola, nas esferas administrativa, didática, pedagógica e disciplinar.

Ação P4.2: Definir o projeto educacional e pedagógico da Escola Pública de Mobilidade

O objetivo é elaborar um documento destinado a estruturar a proposta da escola no campo educacional. Ele deve servir como roteiro que situa a instituição de ensino no mundo e delinear os propósitos da escola.

Ação P4.3: Elaborar guias e orientações de comportamento seguro para todos os usuários do trânsito

Devem ser elaborados guias e orientações, a partir de valores alinhados com o projeto educacional e pedagógico da Escola Pública de Mobilidade, Cidades Educadoras, Vida

no Trânsito e outras diretrizes da PMPA. O objetivo é aumentar a penetração dos conteúdos educativos, estimular mudanças de comportamento e prevenir sinistros.

Ação P4.4: Instituir regulamentação sobre a prestação de serviço de entregas por motocicleta ou bicicleta prestados por APPs

Deve ser elaborada regulamentação municipal definindo os itens de segurança e demais exigências para os condutores de serviços de entregas por motocicleta ou bicicleta prestados por APPs. O objetivo é melhorar as condições de trabalho dos entregadores e reduzir os sinistros.

Ação P4.5: Construir agenda permanente de orientação a públicos específicos (idosos, gestantes, motociclistas, pais, professores, etc)

Deve ser elaborado um calendário anual com atividades periódicas de orientação e conscientização de públicos específicos, com previsão de recursos humanos, financeiros e administrativos. O planejamento deve tomar por base as diretrizes da Secretaria Nacional de Trânsito, as resoluções do Conselho Nacional de Trânsito e as datas específicas definidas na legislação municipal. O objetivo é sensibilizar a população para adotarem práticas de comportamento seguro, conforme as particularidades de cada público.

Ação P4.6: Promover um canal de fácil acesso para publicação de conteúdos educativos na internet

Deve ser instituído um canal de fácil acesso para a disseminação de conteúdos na Internet para o público em geral incluindo o uso de rede social, blog, Portal Interativo, cursos em EaD, entre outros. Complementarmente, deve ser previsto o processo de aprovação e uma estrutura de apoio técnico para essas atividades. O objetivo é disseminar a cultura da segurança viária, induzir a mudança de comportamento, prevenir sinistros e consolidar a utilização da comunicação de massa como importante instrumento de mudança comportamental no trânsito.

Ação P4.7: Ampliar a disseminação de conteúdos educativos para o público interno da PMPA

Institui-se como diretriz a ampliação da divulgação de conteúdos educativos para o público interno da PMPA. Considerando que a consolidação da priorização à segurança viária deve ocorrer também dentro dos órgãos públicos, são necessárias ações de comunicação sobre segurança viária voltadas ao público interno. Dar continuidade aos cursos e palestras previstos no projeto EDUCA EPTC e reativar a parceria com Escola de Gestão Pública (EGP) para fomentar cursos internos PMPA. O objetivo é disseminar a cultura da segurança viária, prevenir sinistros e consolidar as boas práticas no cotidiano do poder público.

Ação P4.8: Realizar pesquisa para mapeamento e aprofundamento do perfil dos motociclistas

Deve ser planejada e realizada uma pesquisa específica para detalhar o perfil dos motociclistas que circulam na cidade. Considerando que o grupo dos motociclistas é um dos mais representativos nos índices de fatalidades é essencial conhecer as

características, o contexto do uso da motocicleta e suas motivações. O objetivo é conhecer melhor o perfil dos motociclistas para tornar a comunicação mais eficaz e ter mais subsídios para propor ações para redução dos sinistros.

Ação P4.9: Realizar ações educativas com motociclistas [AJUSTADA]

Essa ação tem como objetivo reduzir acidentes envolvendo motos por meio da conscientização sobre comportamentos seguros no trânsito. Devem ser feitas campanhas, cursos, palestras ou abordagens educativas que tratem de temas como uso do capacete, velocidade adequada, ultrapassagens seguras, visibilidade e respeito às leis de trânsito. Trata-se de uma medida preventiva voltada a promover atitudes seguras e diminuir a vulnerabilidade dos motociclistas.

Justificativa: a ação anterior previa a realização de treinamento com motoentregadores de aplicativos. No entanto, como trata-se de um público muito específico e os sinistros com motociclistas incluem uma ampla gama de usuários, optou-se por modificar o escopo da ação.

Ação P4.10: Disseminar os conceitos de Educação para a Mobilidade nas escolas em parceria com SMED [AJUSTADA]

Deve ser planejado um projeto-piloto de disseminar os conceitos de Educação para a Mobilidade nas escolas de forma transversal e continuada durante o ensino fundamental. O objetivo é proporcionar a capacitação dos alunos em relação ao comportamento seguro no trânsito e avaliar os resultados da iniciativa para fundamentar a proposta de expansão para as demais escolas do município.

Justificativa: a ação anterior previa implantar a Educação para a Mobilidade no currículo escolar em parceria com SMED. Entretanto, não há uma lei municipal específica que torne obrigatória a Educação para a Mobilidade como disciplina ou componente curricular formal nas escolas de Porto Alegre. O que existe é uma base legislativa antiga e genérica (Lei 6.809/1991) e um projeto mais moderno rejeitado recentemente. Assim, a alteração da ação visa viabilizar sua execução.

Ação P4.11: Finalizar a Cartilha do Educador

Deve ser finalizada a Cartilha do Educador, que é um documento para orientar os professores as formas adequadas de trabalhar o tema da mobilidade nas escolas. O objetivo é proporcionar a capacitação docente em relação ao comportamento seguro no trânsito.

Ação P4.12: Implantar sinalização vertical educativa

Devem ser implantadas placas educativas com mensagens reforçando o uso do cinto de segurança e do capacete. O objetivo é lembrar os condutores dessas medidas fundamentais que podem diminuir a gravidade dos sinistros.

Ação P4.13: Desenvolver projeto de busca ativa de potenciais vítimas

Deve ser elaborada uma proposta de projeto de busca ativa de potenciais vítimas de sinistros de trânsito a partir dos dados de sinistralidade da SMS. O objetivo é conscientizar condutores de motocicletas que já se envolveram em sinistros com lesões antes que venham a sofrer um sinistro fatal.

Ação P4.14: Incluir o tema da segurança viária nos treinamentos para motoristas de ônibus

Deve ser incluído o tema da segurança viária nos treinamentos ministrados aos motoristas de ônibus, destacando os riscos, a direção defensiva, as questões relativas a velocidade e pedestre idoso, entre outros.

Ação P4.15: Desenvolver campanhas de respeito ao pedestre e ao ciclista [AJUSTADA]

Devem ser previstas ações específicas para destacar o respeito ao pedestre, ao ciclista e à faixa de travessia. Deve ser qualificada a forma de medição e registro das ações educativas específicas para esse público.

Ação P4.16: Ampliar a quantidade de operações “Condutor Legal” [AJUSTADA]

Institui-se como diretriz o aumento na quantidade de operações “Condutor Legal” realizadas na cidade. Trata-se uma campanha educativa com o objetivo de ressaltar o bom comportamento dos motoristas e incentivar o respeito à sinalização.

Justificativa: a ação anterior, denominada “No Limite da Via” era realizada pelas equipes de fiscalização. Com o novo formato, passa a ser realizada pela equipe da Escola Pública de Mobilidade.

Ação P4.17: Realizar campanhas educativas com faixas educativas e/ou painéis eletrônicos

Deve ser elaborada uma campanha que utilize faixas com mensagens educativas implantadas em diferentes regiões da cidade, inclusive aproveitando os viadutos e passarelas existentes como suportes, bem como inserções em painéis eletrônicos (bancas de revista, lateral de prédios, relógios públicos, etc.). O objetivo é promover o engajamento da população, o respeito aos mais vulneráveis (pedestres, ciclistas e motociclistas) e a redução do número de óbitos.

Ação P4.18: Realizar campanha educativa no Centro Histórico

Deve ser elaborada uma campanha educativa direcionada ao público geral, a ser realizada como um piloto no Centro Histórico da cidade, envolvendo todas as secretarias da PMPA. Considerando que o Centro Histórico é o bairro que concentra o maior número de atropelamentos, tem a maior concentração de pedestres e é o segundo bairro de qualquer portalegrense, esta região tem potencial para disseminar uma nova cultura de respeito no trânsito na cidade.

Ação P4.19: Publicar decreto regulamentando a circulação de patinetes na cidade [NOVA]

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) classifica os patinetes elétricos como equipamentos de mobilidade individual autopropeledos, mas delega aos municípios a

competência para regulamentar sua circulação (Resolução CONTRAN nº 996/2023). Assim, é necessário que o Município de Porto Alegre edite norma própria, estabelecendo regras claras para o uso seguro desses veículos em vias públicas, calçadas e ciclovias. A regulamentação irá contribuir para consolidar os patinetes como parte do sistema de transporte da cidade, promovendo a intermodalidade e a conexão com o transporte coletivo.

Justificativa: diante da lacuna normativa, do aumento do uso dos patinetes e da necessidade de garantir a segurança viária, a acessibilidade e a boa convivência entre os diferentes modos de transporte, justifica-se a elaboração de um decreto municipal regulamentando a circulação dos patinetes elétricos no território de Porto Alegre.

Ação P4.20: Desenvolver ações para estimular a obtenção da CNH [NOVA]

Conforme os dados do Programa Vida no Trânsito, o fator de risco “Condutor sem CNH”, presente nos sinistros com vítimas fatais, aumentou no período de 2021 a 2024, em comparação com os anos anteriores. Verifica-se também um alto número de jovens sem habilitação, especialmente nas periferias. Nesse sentido, essa ação busca conscientizar os futuros condutores da importância da CNH, bem como informar quais os caminhos para obtê-la.

Ação P4.21: Manter o programa “Escola Amiga” [NOVA]

O programa Escola Amiga da EPTC visa envolver as escolas das redes Municipal, Estadual e Privada da cidade de Porto Alegre na execução de ações educativas, por parte dos educadores, junto aos educandos focadas na área de Mobilidade urbana. É de fundamental importância que as crianças e adolescentes aprendam como se deslocar com segurança, evitar acidentes e compartilhar os espaços públicos de forma consciente e segura. Através de convênio, a EPTC realiza uma apresentação do formato de implementação e de todos os demais processos necessários para o desenvolvimento de ações permanentes por parte dos professores na área de Mobilidade junto aos alunos. São disponibilizados materiais pedagógicos de suporte para facilitar a implementação de aulas com foco na mobilidade sem que o professor precise parar de dar aula e cumprir com a proposta pedagógica da escola e as demais diretrizes contidas no conhecimento.

Ação P4.22: Realizar a Caminhada Segura anualmente [NOVA]

A Caminhada Segura tem como objetivo alertar para os riscos de atropelamentos, especialmente entre pessoas idosas, promovendo o autocuidado e incentivando a caminhada como uma forma segura e saudável de mobilidade urbana. A iniciativa reforça o compromisso da cidade com a segurança viária, a inclusão e a promoção de espaços públicos mais acessíveis e humanos. Por ser uma ação de fácil adesão, com baixo custo e grande visibilidade, a Caminhada Segura também representa uma excelente oportunidade para envolver diferentes setores da sociedade, como órgãos de trânsito, saúde, assistência social, e organizações da sociedade civil, ampliando o alcance da mensagem de preservação da vida no trânsito. Deve ser incluído no

calendário anual de eventos.

PILAR 5: Melhorar a resposta a emergências causadas por sinistros de trânsito.

Ação P5.1: Testar os sistemas de detecção automática de incidentes na CECOMM
Devem ser feitos testes com os sistemas de detecção automática de incidentes na Central de Controle e Monitoramento da EPTC (CECOMM). Este sistema otimiza a capacidade de resposta da Central de Monitoramento. O objetivo é reduzir o tempo entre a ocorrência do evento e sua identificação.

Ação P5.2: Atualizar o treinamento dos agentes de trânsito para atendimento de emergência
Deve ser promovida uma capacitação para atualizar o treinamento dos agentes de trânsito para atendimento de emergência em caso de sinistros de trânsito com feridos.

Ação P5.3: Avaliar utilização de aplicativos de navegação na CECOMM
Deve ser elaborado estudo para avaliar se existe viabilidade e benefícios na utilização de aplicativos de navegação, que utilizam sistema GPS e informações em tempo real, na CECOMM com intuito de diminuir o tempo de identificação de sinistros na via e, consequentemente, o tempo de resposta.

8. PLANO DE AÇÃO 2025-2028

Ação	Descrição	Objetivo	Prazo	Meta	Responsável
P1.1	Instituir o Comissão CPPSeg EPTC/SMMU	Grupo instituído	Curto	2022	GS-SMMU, GAB-EPTC
P1.2	Instituir o Comitê Municipal de Segurança Viária - PMPA/ESTADO/SOCIEDADE	Comitê instituído	Médio	2024	GP-PMPA, GS-SMMU, GAB-EPTC
P1.3	Implantar um sistema para monitorar o desempenho das intervenções implantadas	Sistema implantado	Curto	2022	GPLAN-EPTC
P1.4	Instituir um processo formal de planejamento de ações de fiscalização, educação e engenharia baseado nos índices de sinistralidade	Processo formalizado	Curto	2022	Grupo de Segurança Viária da EPTC/SMMU, GPLAN
P1.5	Reavaliar fontes de financiamento para implantação de projetos de segurança viária	Estudo finalizado	Médio	2023	GT específico
P1.6	Reativar o site de doações	Site reativado	Curto	2022	GR-EPTC, GPTC-EPTC, GPLA-EPTC, CTI-EPTC, PROCEMPA
P1.7	Propor alterações para a comissão de revisão do plano diretor tendo em vista a segurança viária	Sugestões encaminhadas	Curto	2022	CIP-SMMU

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE - PMPA
Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana – SMMU
Empresa Pública de Transporte e Circulação - EPTC

P1.8	Instituir plataforma com mecanismo para os cidadãos indicarem locais onde há necessidade de redução de velocidade	Plataforma instituída	Curto	2022	GDIN-EPTC, CTI
P1.9	Capacitar os técnicos da EPTC/SMMU em Auditoria de Segurança Viária	Capacitação realizada	Médio	2024	GRH-EPTC
P1.10	Capacitar os funcionários da EPTC/SMMU sobre Sistemas Seguros e Visão Zero	Capacitação realizada	Curto	2022	GRH-EPTC
P1.11	Capacitar os técnicos da PMPA sobre Sistemas Seguros e Visão Zero	Capacitação realizada	Curto	2023	DMU-SMMU, EGP-SMAP
P1.12	Qualificar e automatizar o preenchimento do boletim de ocorrência de sinistro de trânsito	Sistema automatizado implantado	Médio	2024	GDIN-EPTC
P1.13	Elaborar um Mapa de Velocidades	Mapa de velocidade elaborado	Médio	2026	DMU-SMMU GPTC-EPTC GDIN-EPTC
P2.1	Auditar as defensas metálicas (guard-rail) existentes na cidade	100% das defensas auditadas	Longo	2027	GPTC-EPTC, GMSV
P2.2	Revisar a legislação e propor novos padrões para as calçadas	Proposta de nova legislação pronta	Médio	2025	GT específico
P2.3	Produzir o Mapa de Potencial de Pedestres de Porto Alegre	Mapa elaborado	Curto	2022	GDIN-EPTC
P2.4	Elaborar o Programa de Qualificação de Calçadas (PQC)	Programa elaborado	Médio	2026	GT específico

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE - PMPA
Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana – SMMU
Empresa Pública de Transporte e Circulação - EPTC

P2.5	Qualificar as calçadas dos próprios municipais	40.000 m ² calçadas qualificadas	Longo	2027	SMMU, SMSURB, SMOI
P2.6	Incentivo à qualificação das calçadas dos lotes privados	Campanha divulgada	Médio	2026	SMMU, EPTC
P2.7	Fortalecer a fiscalização sobre as calçadas	Aumentar o Nº lotes fiscalizados	Médio	2026	SMMU, SMSEG
P2.8	Ampliar a priorização do transporte coletivo	50 Km de faixa exclusiva ou corredor de ônibus implantados	Permanente	2030	GPTC-EPTC
P2.9	Atualizar o estudo sobre a priorização do transporte coletivo	Estudo concluído	Curto	2023	GDIN-EPTC
P2.10	Ampliar a priorização da infraestrutura cicloviária	80 Km de ciclofaixas ou ciclovias implantadas	Permanente	2030	GPTC-EPTC
P2.11	Identificar os trechos de via com infraestrutura deficiente e risco de sinistros	Estudo realizado	Médio	2025	GPTC-EPTC, GDIN
P2.12	Identificar locais com objetos laterais à via	Processo de identificação estabelecido	Médio	2030	GF-EPTC
P2.13	Corrigir os trechos de via com infraestrutura deficiente e risco de sinistros	100% trechos corrigidos	Longo	2027	GPTC-EPTC, SMOI
P2.14	Proporcionar acesso seguro às estações dos corredores de ônibus	100% das estações de ônibus qualificadas	Médio	2026	GPTC-EPTC, SMOI, SMSURB

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE - PMPA
Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana – SMMU
Empresa Pública de Transporte e Circulação - EPTC

P2.15	Identificar as travessias em nível sem piso tátil	Travessias identificadas	Curto	2022	SMMU
P2.16	Corrigir as travessias em nível sem piso tátil	100% das travessias corrigidas	Médio	2024	SMMU, SMOI, SMSURB
P2.17	Expandir os pontos de fiscalização eletrônica de velocidade	Número de pontos fiscalizados maior que o ano anterior	Permanente	2030	GECOMM-EPTC
P2.18	Implantar a fiscalização eletrônica em cruzamentos	15 cruzamentos fiscalizados com DAS	Médio	2025	GDIN-EPTC
P2.19	Implantar a fiscalização por videomonitoramento	10 vias monitoradas por câmeras	Médio	2025	GECOMM-EPTC
P2.20	Elaborar check-list de segurança viária para projetos de terceiros a serem aprovados	Check-list elaborado	Curto	2022	GPTC-EPTC
P2.21	Elaborar projeto-piloto de redução de velocidade máxima de uma via arterial	Projeto-piloto concluído	Curto	2022	GPTC-EPTC
P2.22	Elaborar projeto-piloto para adequação do tempo do pedestre	Projeto-piloto concluído	Curto	2022	GDIN-EPTC
P2.23	Plano de manutenção da sinalização horizontal	Plano elaborado	Médio	2025	GMSV-EPTC
P2.24	Elaborar um planejamento para redução de velocidade máxima em vias arteriais	Plano elaborado	Médio	2026	DMU-SMMU GPTC-EPTC GDIN-EPTC

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE - PMPA
Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana – SMMU
Empresa Pública de Transporte e Circulação - EPTC

P2.25	Modernizar os semáforos de pedestres	100% dos semáforos modernizados	Médio	2027	GDIN
P2.26	Implantar os projetos do Programa “Rota Escolar Segura”	90 projetos implantados	Permanente	2030	GPTC-EPTC GMSV-EPTC
P2.27	Intervenções em Pontos Críticos	90 projetos implantados	Permanente	2030	GPTC-EPTC GMSV-EPTC
P3.1	Instalar adesivos para indicar os pontos cegos nos ônibus urbanos	100% da frota com adesivos	Curto	2022	GPOT-EPTC
P3.2	Manter a intensidade das vistorias nos veículos de transporte coletivo	Manter ou aumentar o número de vistorias do ano anterior	Permanente	2030	GFT-EPTC
P3.3	Intensificar a realização de blitz para verificação de itens de segurança em motocicletas	176 operações realizadas no ano	Permanente	2030	GF-EPTC
P3.4	Manter a intensidade das blitz do “Balada Segura”	220 operações realizadas no ano	Permanente	2030	GF-EPTC
P3.5	Instalar câmeras de segurança no transporte coletivo	100% frota com câmeras instaladas	Longo	2027	GCOT-EPTC, GPOT
P3.6	Avaliar a redução do tempo de vistoria	Estudo concluído	Médio	2025	GCOT-EPTC, GPOT
P3.7	Elaborar estudo para vistoria no ônibus em movimento	Proposta concluída	Curto	2022	GPOT-EPTC

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE - PMPA
Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana – SMMU
Empresa Pública de Transporte e Circulação - EPTC

P3.8	Elaborar regulamentação para a manutenção preventiva obrigatória	Regulamentação concluída	Médio	2025	GCOT-EPTC, GPOT
P3.9	Instituir a manutenção preventiva obrigatória	Regulamentação implantada	Longo	2027	GCOT-EPTC, GPOT
P3.10	Direcionar a fiscalização de trânsito para a proteção da mobilidade ativa	Operações realizadas	Curto	2022	GF-EPTC
P3.11	Realizar estudo para adquirir novos etilômetros	Estudo realizado	Curto	2022	GECOMM-EPTC
P3.12	Adquirir novos etilômetros	Etilômetros adquiridos	Curto	2025	DO-EPTC
P4.1	Implantar o regimento interno da Escola Pública de Mobilidade	Regimento aprovado	Médio	2024	EPM-EPTC
P4.2	Definir o projeto educacional e pedagógico da Escola Pública de Mobilidade	Projeto pedagógico definido	Médio	2024	EPM-EPTC
P4.3	Elaborar guias eletrônicos e orientações de comportamento seguro para todos os usuários do trânsito	Guias e orientações elaborados	Curto	2022	CCS-EPTC
P4.4	Instituir regulamentação sobre a prestação de serviço de entregas por motocicleta ou bicicleta prestados por APPs	Regulamentação concluída	Médio	2024	SMMU
P4.5	Construir agenda permanente de orientação a públicos específicos (idosos, gestantes, motociclistas, pais, professores, etc)	Agenda construída	Permanente	2030	CEM-EPTC

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE - PMPA
Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana – SMMU
Empresa Pública de Transporte e Circulação - EPTC

P4.6	Promover um canal de fácil acesso para publicação de conteúdos educativos na internet	Canal implantado	Curto	2022	CCS-EPTC
P4.7	Ampliar a disseminação de conteúdos educativos para o público interno da PMPA	Nº de servidores atingidos maior que o ano anterior	Permanente	2030	EPM-EPTC
P4.8	Realizar pesquisa para mapeamento e aprofundamento do perfil dos motociclistas	Pesquisa realizada	Médio	2024	GDIN-EPTC
P4.9	Realizar ações educativas com motociclistas	Nº de motociclistas atingidos maior que o ano anterior	Médio	2024	EPM-EPTC
P4.10	Disseminar os conceitos de Educação para a Mobilidade nas escolas em parceria com SMED	Parceria concluída	Curto	2022	EPM-EPTC
P4.11	Finalizar a Cartilha do Educador	Cartilha publicada	Curto	2022	EPM-EPTC
P4.12	Implantar sinalização educativa	Sinalização implantada	Médio	2023	GPTC-EPTC
P4.13	Desenvolver projeto de busca ativa de potenciais vítimas	Proposta elaborada	Longo	2026	CEM-EPTC, PVT
P4.14	Incluir o tema da segurança viária nos treinamentos para motoristas de ônibus	Currículo do curso alterado	Médio	2024	GCOT-EPTC
P4.15	Desenvolver campanhas de respeito ao pedestre e ciclista	Campanhas realizadas	Permanente	2030	CEM-EPTC, GR

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE - PMPA
Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana – SMMU
Empresa Pública de Transporte e Circulação - EPTC

P4.16	Ampliar a quantidade de operações “Condutor Legal”	20 operações realizadas anualmente	Permanente	2030	GE-EPTC
P4.17	Realizar campanhas educativas com faixas educativas e/ou painéis eletrônicos	Campanhas realizadas	Curto	2023	CCS-EPTC
P4.18	Realizar campanha educativa no Centro Histórico	Campanha realizada	Curto	2022	CEM-EPTC, DMU, SMPAE
P4.19	Publicar decreto regulamentando a circulação de patinetes na cidade	Decreto publicado	Médio	2025	SMMU
P4.20	Desenvolver ações para estimular a obtenção da CNH	Ações realizadas	Médio	2026	GEM-EPTC GR-EPTC GA-EPTC
P4.21	Manter o programa “Escola Amiga”	50 escolas conveniadas	Longo	2030	EPM-EPTC
P4.22	Realizar a Caminhada Segura anualmente	Evento realizado anualmente	Médio	2025	EPM-EPTC
P5.1	Testar os sistemas de detecção automática de incidentes na CECOMM	Estudo concluído	Médio	2023	GECOMM-EPTC
P5.2	Atualizar o treinamento dos agentes de trânsito para atendimento de emergência	Treinamento realizado	Médio	2023	GF-EPTC, GRH
P5.3	Avaliar utilização de aplicativos de navegação na CECOMM	Estudo concluído	Curto	2022	GECOMM-EPTC, GDIN

9. CONCLUSÃO

A publicação do Plano de Segurança Viária Sustentável de Porto Alegre em 2022, representou um marco importante no enfrentamento às mortes e lesões no trânsito, consolidando as políticas públicas de preservação da vida e da proteção aos públicos mais vulneráveis no trânsito. Ao longo dos quatro anos que compõem o 1º Ciclo, o Plano enfrentou desafios significativos e, passado esse período de amadurecimento, busca-se atualizar as ações e ajustar o curso, ratificando o compromisso de reduzir as mortes no trânsito até 2030.