

VIDA

NO TRÂNSITO

P R O G R A M A

**VIDA NO
TRÂNSITO**

SÃO JOSÉ DOS PINHAIS



**São José
dos Pinhais**

PREFEITURA

ELABORAÇÃO

Hugo Nascimento Rezende

Josiane Inácio Arruda

REVISÃO

Fábio de Jesus

Silvane Ferraz



P R O G R A M A

VIDA NO TRÂNSITO

SÃO JOSÉ DOS PINHAIS

**DA
INTERSETORIALIDADE
AO MOVIMENTO
PELA VIDA**



SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	06
O MUNDO	07
A RESPOSTA BRASILEIRA A DÉCADA MUNDIAL PELA SEGURANÇA VIÁRIA	09
PROGRAMA VIDA NO TRÂNSITO	12
SÃO JOSÉ DOS PINHAIS – UM MUNICÍPIO EM ASCENSÃO	14
ENVIO DE OFÍCIO AS INSTITUIÇÕES E SECRETARIAS CONVIDADAS A PARTICIPAR DA COMISSÃO	19
ELABORAÇÃO DE PLANO DE AÇÃO LOCAL	20
DECRETO PARA NOMEAÇÃO DOS MEMBROS	24
INÍCIO DAS REUNIÕES DE TRABALHO	25
INSERÇÃO DE OUTRAS EMPRESAS LOCAIS	25
ELABORAÇÃO DO REGIMENTO DA COMISSÃO	26
INSTITUIÇÃO DE SUBCOMISSÕES DE TRABALHO	33
CONSTRUÇÃO DOS PROJETOS INTEGRADOS	41
DEFINIÇÃO DE INDICADORES DE ACOMPANHAMENTO PARA MELHOR AVALIAÇÃO DOS RESULTADOS	43
EXPANSÃO E SUSTENTABILIDADE DO PROGRAMA	50
EPÍLOGO	52

AGRADECIMENTOS

Gratidão a todas as instituições e pessoas que fizeram parte da Comissão Municipal Intersetorial de Prevenção de Acidentes e Segurança no Trânsito,

Gratidão pela dedicação de cada um,

Gratidão pelo compromisso assumido, pelo trabalho desenvolvido.

Gratidão por chegarmos até aqui,

E principalmente...

Gratidão pelo caminho aberto.

APRESENTAÇÃO

O material a seguir, refere-se ao compilado das boas práticas desenvolvidas ao longo dos oito anos de atividade do Programa Vida no Trânsito, no município de São José dos Pinhais.

O Programa Vida no Trânsito iniciou as suas atividades no Brasil no ano de 2011, com o objetivo principal da redução das mortes e feridos graves no trânsito em cinquenta por cento até o final do ano de 2020. Para tanto, seria necessário uma série de ações articuladas entre alguns segmentos que desenvolvem trabalhos nesta área.

O município de São José dos Pinhais iniciou a trajetória de atividades no programa no ano de 2012, através de um grupo de pessoas, que já tinham uma experiência e trajetória no trânsito, nos setores de Engenharia, Educação e Fiscalização.

Nestes oito anos de atividade, muito se aprendeu acerca dos trabalhos integrados, bem como os desafios de levantar uma bandeira e dar voz a uma problemática nacional responsável em ceifar, a princípio 45.000 vidas ao ano no país.

A construção deste caderno visa compartilhar o aprendizado destes anos de prática da Comissão Municipal Intersetorial de Prevenção de Acidentes e Segurança no Trânsito – Programa Vida no trânsito - Município de São José dos Pinhais/Paraná/Brasil.

Iremos apresentar desde a formação do grupo, como ocorreram as primeiras reuniões, os esforços para articulação intersetorial, culminando no resultado, até o momento, na redução em mais de sessenta por cento dos óbitos no local em São José dos Pinhais, desde o início da Década Mundial Pela Segurança Viária.

Esperamos que todos que tiverem acesso a leitura deste caderno possam compreender a possibilidade real de não só fazer a diferença na vida das pessoas em suas comunidades, mas de possibilitar que essas pessoas tenham vida para fazer a diferença, através de um trânsito seguro, que una caminhos e não interrompa sonhos.

Excelente leitura a todos!

INTRODUÇÃO

As lesões causadas pelo trânsito no mundo todo tem sido motivo de preocupação e de pesquisas de diversos estudiosos, órgãos governamentais, não governamentais e até mesmo de instituições privadas, motivadas por algumas afirmações evidenciadas empiricamente:

- 1) Os acidentes de trânsito são eventos previsíveis, logo podem ser evitados;
- 2) Países de alta renda, onde os olhares e as intervenções se voltaram para implementação de medidas para melhoria da segurança no trânsito, os índices de lesões e/ou óbitos diminuíram. Já em países de média e baixa renda, onde estas medidas não foram priorizadas, o aumento foi significativo;
- 3) Há perspectiva de aumento significativo das lesões ocasionadas pelo trânsito até 2030, se medidas de intervenções não forem tomadas;
- 4) O custo econômico-social para os países são imensuráveis, o que reflete diretamente no seu desenvolvimento.

Frente a esta problemática global é que no Mundo, em Países, Estados e Municípios originaram-se diversas iniciativas em prol de conter o avanço desenfreado desta pandemia.

A UNIÃO HISTÓRICA EM PROL DA SEGURANÇA VIÁRIA

Antes de iniciarmos o entendimento acerca de segurança viária e seus desdobramentos, necessitamos apresentar os Objetivos do Milênio (ODM), pois os seus desdobramentos farão surgir posteriormente os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS), os quais impactam de maneira direta nas políticas de segurança viária atuais.

Os ODM surgiram no ano 2000, mais especificamente no mês de setembro e foram pactuados pelos países membros da Organização das Nações Unidas. O seu objetivo era criar ações que viessem a combater as principais dificuldades encontradas para o século XXI.

Os objetivos foram definidos em oito, a saber: Erradicar a extrema pobreza e a fome; Atingir o ensino básico fundamental; Promover a igualdade de gênero e a autonomia das mulheres; Reduzir a mortalidade infantil; Melhorar a saúde materna; Combater o HIV/AIDS, a Malária e outras doenças; Garantir a sustentabilidade ambiental e Estabelecer uma parceria mundial para o desenvolvimento.

Estes oito objetivos do Milênio, visavam uma série de ações articuladas em um período de 15 anos, no intuito de que os temas expostos anteriormente fossem colocados como prioridades nas ações estabelecidas pelos governos.

Apesar dos objetivos apresentados não citar em nenhum momento o tema mobilidade humana e seus desdobramentos, os órgãos internacionais não deixaram de pensar sobre o tema e a possibilidade de ações, conforme veremos na sequência.

A partir do ano 2000 foi possível perceber também, um olhar diferenciado quando o assunto é segurança viária. As mortes e feridos graves no trânsito chamaram atenção para o mundo diante dos números impactantes que os envolvem.

A temática de segurança viária alcançou uma amplitude mundial de uma maneira sistemática na Conferência Mundial Ministerial sobre Segurança Viária: Tempo de Agir, realizada em Moscou em novembro de 2009. Após este encontro a Organização Mundial de Saúde (OMS), sendo endossada pela Organização das Nações Unidas, sugeriu que fosse criada uma campanha de proporção mundial pela redução dos acidentes de trânsito.

A própria OMS em 2004 liderou um estudo, o qual levava em consideração uma amostra de 178 países, onde se apontou que 1,2 milhão de pessoas morreram e aproximadamente 40 milhões ficaram feridos em razão do trânsito. Naquele ano, as mortes no trânsito ocupavam a 11ª posição no ranking de mortes no mundo e indicava que se nada fosse feito, em 2030 as mortes no trânsito alcançarão a 4ª posição, segundo a mesma organização.

Tal estudo abriu caminho, para que em março de 2010, fosse proclamada e publicada a Década de Ações para a Segurança Viária 2011-2020, por meio da Resolução A/RES/64/255 da Assembleia Geral das Nações Unidas, no qual governos de todo o mundo se comprometeram a tomar novas medidas para prevenir os acidentes no trânsito, no in-

tuito de reduzir em cinquenta por cento o número de óbitos no trânsito em um período de 10 anos.

Com o objetivo de nortear essas ações, a ONU lançou o Plano de Ação para a Década, o qual oferecia subsídios orientadores para o desenvolvimento dos planos nacionais e locais, com a definição das etapas para melhorias na segurança rodoviária, o qual pedia mais rigor na legislação e sugeria medidas que pudessem dar maior proteção aos grupos mais vulneráveis, como motociclistas, ciclistas e pedestres.

A OMS, neste contexto, ficou responsável por monitorar os progressos dos países por meio de uma série de Informes sobre a situação mundial da segurança no trânsito.

Por fim, no ano de 2015, em continuidade aos Objetivos do Milênio (ODM), a Organização das Nações Unidas, apresentou os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS).

Os objetivos dos ODS possuem focos na redução da pobreza, promoção social e proteção ao meio ambiente através de 17 objetivos e 169 metas. Dentre estes objetivos e metas, a temática “trânsito e mobilidade” foi contemplada conforme veremos na sequência.

Os objetivos do desenvolvimento sustentável são amplos, entretanto, os objetivos 3 e 11 contemplam aspectos que envolvem a segurança viária e a mobilidade.

Estes objetivos foram desmembrados gerando as Metas Globais de Desempenho para a Segurança no Trânsito. Essas metas nortearão os trabalhos desenvolvidos até o ano de 2030.

As metas foram divididas conforme descrição abaixo.

A meta **1** propõe que os países estabeleçam um plano de ação nacional que seja desenvolvido até o ano de 2020 de maneira multissetorial.

A meta **2** solicita que seja realizado até 2030 a adesão de instrumentos jurídicos da Organização das Nações Unidas que estejam relacionados a segurança viária.

A meta **3** propõe que os projetos de engenharia viária considerem todos os usuários da via até o ano de 2030.

A meta **4** solicita que até o ano de 2030, setenta e cinco por cento das vias no que se refere ao deslocamento atendam a todos os padrões técnicos.

A meta **5** visa que 100% dos veículos produzidos, vendidos ou importados e também os usados atendam os padrões de segurança de alta qualidade até o ano de 2030.

A meta **6** propõe a redução de metade dos veículos deslocando com velocidade acima da permitida na via, até o ano de 2030 visando reduzir as lesões e mortes no trânsito relacionado ao excesso de velocidade.

A meta **7** visa que os motociclistas utilizem os capacetes de maneira correta até o ano de 2030.

A meta **8** tem como objetivo que 100% dos usuários dos veículos utilizem o cinto de segurança até o ano de 2030.

A meta **9** visa a redução, até o ano de 2030, da metade dos usuários que utilizam álcool ou outras substâncias psicoativas no trânsito.

A meta **10** propõe a restrição ou proibição do uso de telefones celulares até o ano de 2030.

A meta **11** visa a regulamentação, até o ano de 2030, envolvendo motoristas profissionais, acerca do tempo de direção e descanso.

Por fim, a meta **12** propõe que todos os países alcancem metas de redução de resposta ao acidente, até o ano de 2030.

As metas apresentadas permeiam os cinco pilares da segurança viária que são: gestão da segurança viária, vias mais seguras e mobilidade, veículos mais seguros, conscientização de usuários e resposta ao acidente.

A RESPOSTA BRASILEIRA A DÉCADA MUNDIAL PELA SEGURANÇA VIÁRIA

Embora não sejam citadas ações exclusivas para redução de feridos graves e mortes no trânsito, ocorreram uma série de ações descentralizadas no Brasil. As iniciativas que se sucederam, mais especificamente, a partir de 1997 representaram mudanças importantes nos acontecimentos relativos a segurança viária desde então:

- 1997: Instituição do Código de Trânsito Brasileiro, lei 9503/97, quando houve um despertar para a realidade da gravidade dos acidentes de trânsito e diversas ações desencadeiam-se a partir de então.
- 2001: Primeira iniciativa governamental relacionada a vigilância dos acidentes de trânsito foi a formalização da Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violências (Portaria MS/GM 737, 16/05/2001). Na sua Diretriz 3.1 afirma a necessidade de intervenções que promovam a adoção de comportamentos e de ambientes seguros e saudáveis. Ressalta a importância da integração do setor saúde com o trânsito no cumprimento do Código de Trânsito Brasileiro.
- 2002: Projeto de Redução de Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito- Mobilizando a Sociedade e Promovendo a Saúde (Portaria GM 344, 19/02/2002).
- 2004: Após um amplo processo de discussão entre as três esferas governamentais, órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, sociedade civil, organizações não governamentais e cidadãos foi aprovado pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) a Política Nacional de Trânsito (BRASIL, 2004), a qual é um instrumento de política do governo com a finalidade de promover o crescimento sustentável do país de forma uniforme, com oferta de emprego e renda, inclusão social, redução das desigualdades sociais, expansão da cidadania e fortalecimento da democracia de forma integrada, observando-se as questões ambientais, de utilização do solo, mobilidade urbana, sistema viário, de forma a proporcionar uma melhor qualidade de vida aos cidadãos brasileiros,

fortalecendo todas as questões referentes a educação já previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

- 2005: Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violências
- 2008: Resolução CONTRAN 420. Dá as diretrizes para a campanha nacional educativa de trânsito.
- 2008: Resolução 296 .Dispõe sobre a municipalização do trânsito. Art. 1º. integram o Sistema Nacional de Trânsito - SNT os órgãos e entidades municipais executivos de trânsito e rodoviário que disponham de estrutura organizacional e capacidade instalada para o exercício das atividades e competências legais que lhe são próprias, sendo estas no mínimo as de: engenharia de tráfego; fiscalização e operação de trânsito; educação de trânsito; coleta, controle e análise estatística de trânsito e disponha de Junta Administrativa de Recursos de Infrações – JARI.
- 2008: Implementação da lei 11.705/08 – popularmente conhecida como Lei Seca.
- 2009: Portaria DENATRAN 147. Aprova as Diretrizes Nacionais de Educação para o Trânsito na Pré-Escola e no Ensino Fundamental

Apesar deste esforço legal, os números de óbitos por acidentes de trânsito no Brasil continuaram elevados ao compararmos o aumento dos números de mortos no país no decorrer dos anos, conforme tabela abaixo.

Ano	População	Óbitos por ATT	Taxa a cada 100 mil/hab
2000	169.799.170	28.995	17,1
2001	172.381.455	30.524	17,7
2002	174.632.960	32.723	18,8
2003	176.871.437	33.139	18,7
2004	181.586.030	35.105	19,3
2005	184.184.264	35.994	19,5
2006	186.770.560	36.367	19,5
2007	189.335.191	37.407	19,8
2008	189.612.814	38.273	20,2
2009	191.481.045	37.594	19,6
2010	190.755.799	42.844	22,5

Fonte: IBGE/Censos demográficos (1991, 2000 e 2010), contagem populacional (1996) e projeções e estimativas demográficas MS/SVS/DASIS – Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM (elaboração CNM)

Conforme descrito na tabela acima, o ano de 2010, foi o ano que o Brasil teve mais mortes por acidente de trânsito, fazendo com que fosse um país candidato a participar da Década de Segurança Viária, frente que naquele ano, ocupava o quinto lugar com mais mortes no trânsito no mundo.

- 2010: Início do Programa Vida no Trânsito. O Programa Vida no Trânsito foi lançado oficialmente no Brasil em junho de 2010, pelo Ministro da Saúde, José Gomes Temporão. Nos meses seguintes iniciaram-se os processos de arquitetura intersetorial junto a secretarias de saúde, transportes e segurança pública das cidades selecionadas, congregando órgãos de trânsito, urbanismo, educação, unidades policiais, Serviço de Atendimento Móvel de Urgência - SAMU, bombeiros entre outros segmentos, em oficinas de planejamento e capacitação para o desenho do programa nos âmbitos locais.

- 2011: Foi lançado o Pacto Nacional pela Redução de Acidentes – Um pacto pela vida, conhecido como PARADA. Esta iniciativa foi coordenada pelo Ministério das Cidades, através do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN. O foco principal consistia em campanhas de conscientização, ações que visavam a mobilização popular, através de atividades com caráter educativo, visando a diminuição de feridos graves e mortes no trânsito.

- 2015: 2ª Conferência Global de Alto Nível Sobre Segurança no Trânsito/ Elaboração de Documento “Carta de Brasília”

- 2018: Lei nº 13.614/2018 criou o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS). O Plano, elaborado em conjunto pelos órgãos de saúde, de trânsito, de transporte e de justiça, traz as diretrizes para que o país reduza em, no mínimo, metade o índice nacional de mortos por grupo de veículos e o índice nacional de mortos por grupo de habitantes. Para tanto, estabelece um prazo de dez anos.

As metas de redução de mortes e lesões no trânsito, fixadas pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), para cada um dos Estados da Federação e para o Distrito Federal, a partir das propostas dos Conselhos Estaduais de Trânsito (CETRA), do Conselho de Trânsito do Distrito Federal (CONTRANDIFE) e do Departamento de Polícia Rodoviária Federal (DPRF), no âmbito das respectivas circunscrições, garante que todos sejam chamados a contribuir. Incluindo-se aí, igualmente, o cidadão, que, de forma direta, pode participar nas audiências públicas criadas para discutir o tema, bem como diversos outros setores da sociedade.

O PNATRANS surge ainda, como uma oportunidade para o estabelecimento de um Programa Nacional de Trânsito, conforme determina o CTB. O Plano também se coaduna às ações positivas já existentes em torno da segurança viária, porém dá um passo adiante ao propor que iniciativas em torno da matéria estejam pautadas em oito pilares fundamentais para o desenvolvimento das propostas, a saber: Integração, Cooperação e Coordenação no PNATRANS, Coleta e Integração de Dados, Financiamento do Plano, Esforço Legal, Fiscalização de Trânsito, Educação para o Trânsito, Mobilidade e Engenharia e Atendimento de Vítimas.

Das iniciativas legais e mais propriamente dito das ações da Década Mundial para a Segurança Viária, São José dos Pinhais participou ativamente do Programa Vida no Trânsito, congregando e potencializando, todas as iniciativas deliberadas até então no município, numa frente ampla e multidisciplinar de trabalho, tendo como aporte e direcionamento a metodologia do referido programa.

PROGRAMA VIDA NO TRÂNSITO



Coordenado pelo Ministério da Saúde, em uma articulação interministerial e parceria com a Organização Pan Americana da Saúde (OPAS), o Projeto Vida no Trânsito (PVT) foi lançado em 2010 como parte da iniciativa internacional denominada Road Safety in Ten Countries (RS 10) sob a coordenação da Organização Mundial da Saúde (OMS) e formado por um consórcio de instituições, como: Association for Safe International Road Travel (ASIRT); Centers for Sustainable Transport (EMBARQ); Global Road Safety Partnership (GRSP); Johns Hopkins Bloomberg School of Public Health (JHU) e World Bank Global Road Safety Facility (GRSF) e implantado, inicialmente no Brasil, nas cidades de Belo Horizonte/MG, Campo Grande/MS, Curitiba/PR, Palmas/TO e Teresina/PI. Esteve presente em dez países que respondem por aproximadamente 600 mil mortes no trânsito por ano, sendo eles Brasil, Rússia, China, Turquia, Egito, Vietnã, Camboja, Índia, Quênia e México. A iniciativa internacional, red denominada Bloomberg Philantropies Global Road Safety Partnership (BPGRSP), foi encerrada conforme previsto no início da parceria ao final de 2014.

Em 2013, o Programa Vida no Trânsito foi expandido para todas as capitais e municípios com mais de um milhão de habitantes e os municípios de São José dos Pinhais e Foz do Iguaçu, ambos no Paraná. É acompanhado por uma Comissão Interministerial instituída pela Portaria Interministerial nº 2.268, de 10 de agosto de 2010.

Principais eixos de atuação do Programa:

1. Articulação Intersetorial: a primeira intervenção do PVT é a identificação de instituições parceiras governamentais e da sociedade civil e a constituição formal de comissões intersetoriais em cada uma das cidades, através de decreto municipal dos respectivos prefeitos;

2. Qualificação e integração das informações: essa ação identifica as fontes de informações existentes sobre as ocorrências de acidentes de trânsito, bem como os mortos e feridos graves causados pelo trânsito. Tem como objetivo avaliar e qualificar as bases de dados existentes, além de realizar um pareamento das bases de dados buscando complementar as fontes entre si.

3. Análise de fatores de risco, condutas inadequadas dos usuários do trânsito, fatores contributivos e grupos de vítimas envolvidos no acidente de trânsito: após a integra-

ção das bases de dados, os acidentes de trânsito são analisados e em seguida identificados os principais fatores de risco e os principais grupos de vítimas que contribuíram para os acidentes fatais e graves.

4. Elaboração de um plano de ações integradas e intersetoriais de segurança no trânsito e execução das intervenções intersetoriais e integradas: neste plano faz-se necessário contemplar duas temáticas consideradas primordiais quando se fala em fatores de risco nacionais. No Brasil, os dois temas a serem trabalhados são o uso de bebida alcoólica e direção e velocidade excessiva ou inadequada. Além dessas ações, poderão ser realizados programas específicos definidos a partir da identificação dos fatores de risco locais e/ou grupos de vítimas vulneráveis na cidade onde o programa for implementado, como por exemplo: motociclistas, pedestres, crianças.

5. Monitoramento do Programa: Os monitoramentos deverão ser realizados trimestralmente, onde na ocasião, serão avaliados o desempenho das intervenções de cada projeto de ação, o percentual de cumprimento das metas, o desempenho dos indicadores, bem como o número de mortos e feridos graves e taxas de mortalidade por 100 mil habitantes, razão de óbitos por 10 mil veículos, bem como o número de leitos hospitalares ocupados por vítimas de acidentes de trânsito e o número de dias consecutivos sem mortes causadas pelo trânsito (visão zero progressiva);

6. Renovação e expansão: neste momento faz-se necessário revisar o plano de ações, das metas e intervenções, bem como a incorporação e qualificação de novos atores e parceiros e a possível expansão do programa.



SÃO JOSÉ DOS PINHAIS – UM MUNICÍPIO EM ASCENSÃO.

O município de São José dos Pinhais está situado na Grande Curitiba no estado do Paraná, sua Área Territorial está estimada em 946.435 Km², sendo que 20% são de área urbana e o restante distribuído entre a zona rural e de matas. É a segunda cidade mais populosa da mesorregião sendo a sua população estimada de 329.058 mil habitantes. Sua frota de veículos, segundo o Detran PR é de 263.300 mil em Janeiro de 2020, isso sem contar a frota flutuante, ou seja, os veículos que passam por aqui, devido as BR`s que cortam o município e permitem acesso a portos, praias, outros estados e países.

Estando à 15 km do centro de Curitiba, é estrategicamente cortado pela BR-277, que leva aos portos de Antonina e Paranaguá e as praias; e pela BR-376, principal corredor entre Curitiba, Santa Catarina e Rio Grande do Sul e também pela BR-116 que liga Curitiba à São Paulo e Rio de Janeiro, entre outros.

É o terceiro pólo automotivo do País, abrigando montadoras da Volkswagen, Audi, Nissan e Renault. É sede do Aeroporto Internacional Afonso Pena, principal terminal aéreo do Estado do Paraná.

A cidade é dividida em 41 bairros, sendo que os mais desenvolvidos estão localizados perto do centro, sendo estes menores do que os mais afastados. Possui dois terminais de ônibus: um no Centro da cidade, e outro situado no bairro Afonso Pena, na Avenida Rui Barbosa, principal artéria de ligação entre as duas grandes rodovias (BR-376 e BR-277) que dividem o município em 3 regiões.

Em 2004, através da Lei 660/2004, fruto das legislações federais já apontadas, a estrutura organizacional básica da Prefeitura Municipal sofre alterações, iniciando desta forma o processo para municipalização do trânsito de São José dos Pinhais, estabelecendo uma nova conjuntura na segurança viária da cidade.

Art. 3º Fica criada, na Estrutura Organizacional da Prefeitura Municipal de São José dos Pinhais, a Secretaria Municipal de Segurança, como Unidade da Administração Específica.

Parágrafo único. Compete à Secretaria Municipal de Segurança: o desenvolvimento de ações e a implantação de mecanismos na área de segurança pública, visando maior proteção e melhor qualidade de vida à população; a proteção de bens, serviços e instalações municipais; a manutenção da ordem e da segurança pública, em articulação com o Governo Estadual; a promoção de medidas relativas à defesa civil da população contra calamidades; o planejamento, a regulamentação, o gerenciamento e a fiscalização do trânsito, na área de circunscrição do Município, nos termos e condições da legislação aplicável à matéria; a execução de atividades destinadas a garantir a circulação de pessoas, veículos, animais e mercadorias, no território do Município, dentro de condições adequadas de fluidez, segurança, acessibilidade e qualidade de vida; a proposição e a implantação de políticas de educação para a segurança do trânsito, bem como a articulação com o órgão de educação do Município para o estabelecimento de encaminhamento metodológico em educação para o trânsito; e a execução de outras atividades correlatas determinadas pelo Prefeito. (SÃO JOSÉ DOS PINHAIS, 2004)

O Decreto Municipal nº 1.303/2005 cria a Coordenadoria de Educação para o Trânsito, conforme prevê o parágrafo primeiro do artigo 74 do Código de Trânsito Brasileiro “É obrigatória à existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito”. (BRASIL, 1997)

Com a criação da Coordenação de Educação para o Trânsito iniciou-se em 2007 um trabalho de aproximação com a Secretaria Municipal de Educação, a fim de se estabelecer um canal disponível para incorporar o trânsito nas atividades pedagógicas das unidades de ensino, sendo que em 2011 nascia a lei 1800/2011, a qual dispõe sobre a criação do Programa Municipal de Educação para o Trânsito “Educação para o Trânsito – Compromisso com a Cidadania”, tornando o programa parte da legislação municipal de São José dos Pinhais. O referido programa tem por base a escola como espaço de construção de cidadania e o Órgão de Trânsito como um dos responsáveis na esfera municipal, pela mediação e efetivação de ações que possibilitem uma convivência harmônica e saudável no espaço público e que assegure a vida humana acima de tudo.

Em 2012 a estrutura da Prefeitura de São José dos Pinhais, através da Lei 1955/2012 apresenta nova configuração, criando desta vez a Secretaria de Transportes e Trânsito, a qual abriu caminho para participação do município no Programa Nacional Vida no Trânsito, já que um dos critérios para participação era o município solicitante possuir em sua estrutura organizacional as Secretarias Municipais de Saúde e Trânsito.

Portanto, neste mesmo ano, 2012, o Município de São José dos Pinhais aceitou o desafio de participar desta ação mundial, denominada no Brasil de Programa Vida no Trânsito, por entender a magnitude que envolvia o programa, com a certeza entre os envolvidos de que a adesão a este só viria a fortalecer politicamente a causa e potencializar as ações desenvolvidas no município, com fortes aliados técnicos: Organização Mundial de Saúde, Organização Pan Americana de Saúde, Bloomberg e Ministério da Saúde.

QUANDO NASCE UMA COMISSÃO

Uma comissão nasce antes de sua primeira reunião. Não apenas porque existe uma série de reuniões antes da primeira reunião oficial, mas também porque é formada por pessoas que já possuem algum interesse ou desenvolvem algum trabalho na área.

No caso da comissão do Programa Vida no Trânsito em São José dos Pinhais não foi diferente.

Em 2012 uma equipe do Detran/PR procurou a Secretaria de Transportes e Trânsito para expôr sobre o Programa Vida no Trânsito, PVT, o qual, como já foi detalhado, vinha sendo desenvolvido, numa primeira etapa, em cinco capitais brasileiras.

O objetivo do contato foi de propor ao município, para que este se inscrevesse para um projeto piloto do PVT. A idéia do Detran/PR era de analisar se o programa poderia ser bem sucedido em outras cidades e vir a fortalecer as ações das capitais já inseridas.

A partir deste contato inicial uma reunião oficial foi agendada, a fim de analisar as características do município e a viabilidade de indicação deste para participação da 2ª etapa do referido programa. Esta análise foi baseada nos mesmos critérios utilizados para as capitais inseridas na 1ª etapa:

- Avaliação do comprometimento político: disposição das autoridades locais em priorizar as mortes e lesões no trânsito,
- Indicadores epidemiológicos: taxas de mortalidade por veículos e população, internação hospitalar;
- Capacidade técnica e operacional local: condições de estrutura e de pessoal técnico para desenvolver o projeto de acordo com a metodologia proposta.

Os representantes do município foram unânimes no interesse de participação no programa, entendendo-o como oportunidade para reforçar as práticas já desenvolvidas e aporte para efetivação de outras, principalmente pela natureza intersetorial do programa, filosofia de trabalho já em exercício no município.

Iniciou-se então o processo legal, junto ao Ministério de Saúde para inclusão no programa, tendo o Departamento Estadual de Trânsito e a Secretaria de Estado do Paraná como apoiadores e referência para aprovação da inclusão do município, uma vez que, neste mesmo ano, 2012, estava acontecendo a proposta de expansão do programa às demais capitais brasileiras a outros municípios que apresentavam altos índices de violência no trânsito.

Sendo assim, o Ministério da Saúde, através do Parecer Técnico N° 03, de 29 de maio de 2013, emitiu resposta favorável a implantação do Programa Vida no Trânsito no município de São José dos Pinhais, levando em consideração as seguintes situações para aprovação da solicitação:

- O município de São José dos Pinhais é conturbado com Curitiba, capital do Paraná e possui hospital que recebe vítimas de Acidentes de Transporte Terrestre - ATT provenientes de Curitiba para internação e outros procedimentos;
- São José dos Pinhais apresenta uma taxa de mortalidade por Acidentes de Trans-

porte Terrestre – ATT superior a do País, variando de 28,6 por 100 mil habitantes em 2008 para 32,3/100mil habitantes em 2011;

- A motivação, interesse e vontade manifestadas pelo Prefeito, o Secretário Municipal de Saúde e o Secretário Municipal de Transportes e Trânsito em implantar o programa;

- O apoio ao município pelo Departamento de Trânsito Estadual e Secretaria de Estado do Paraná na implantação do programa.

Com a aprovação emitida e publicação no Diário oficial o município iniciou o trabalho, com a regulamentação de Decreto Municipal, instituindo a Comissão Municipal Intersetorial de Prevenção de Acidentes e Segurança no Trânsito:

DECRETO Nº 1.520, DE 27 DE SETEMBRO DE 2013

Publicado no Jornal Correio Paranaense Em, 01.10.2013

O Prefeito Municipal de São José dos Pinhais, Estado do Paraná, usando de suas atribuições legais, e de acordo com o ofício 1896/2013 da Secretaria de Vigilância em Saúde, Ministério da Saúde, e,

Considerando a implantação no Brasil do Projeto Vida no Trânsito, o qual tem como objetivo subsidiar gestores no fortalecimento de políticas de prevenção de lesões e mortes no trânsito; Considerando o Parecer Técnico Nº 03 de 29/2013, da Secretaria de Vigilância em Saúde, Ministério da Saúde que inclui São José dos Pinhais, como uma das cidades brasileiras participantes do Projeto Vida no Trânsito;

Considerando as atuais taxas de mortalidade por Acidentes de Transporte Terrestre e seu impactos para a sociedade e especificamente para a área de saúde;

Considerando a necessidade do enfrentamento da problemática de forma intersetorial, envolvendo órgãos diversos e sociedade organizada;

D E C R E T A:

Art. 1º Fica instituída no âmbito do município de São José dos Pinhais a Comissão Municipal Intersetorial, de Prevenção de Acidentes e Segurança no Trânsito, de caráter consultivo, propositivo e executivo para implantação, implementação e acompanhamento do projeto Vida no Trânsito, de acordo com os objetivos definidos neste Decreto.

Art. 2º A Comissão Municipal Intersetorial, de Prevenção de Acidentes e Segurança no Trânsito será coordenada pela Secretaria Municipal de Saúde e Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito, sendo composta por 02 (dois) representantes, titular e suplente, de cada um dos órgãos/ entidades a seguir relacionados:

I - Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito:

a) Departamento de Trânsito;

b) Departamento de Transportes;

II - Secretaria Municipal de Saúde;

III - Secretaria Municipal de Segurança;

IV - Secretaria Municipal de Educação;

V - Secretaria Municipal de Urbanismo;

VI - Secretaria Municipal de Viação e Obras Públicas;

VII - Departamento de Polícia Rodoviária Federal – 7ª Superintendência Regional no Paraná - DPRF;

VIII - Polícia Militar - São José dos Pinhais – 17º Batalhão;

IX - Ordem dos Advogados do Brasil – Subseção de São José dos Pinhais - Comissão de Direito de Trânsito;

X – Universidade Federal do Paraná - Núcleo de Psicologia do Trânsito;

XI – Centro de Vida Independente da Região Metropolitana de Curitiba.

§ 1º O gestor de cada órgão/entidade que compõe a Comissão Municipal Intersetorial de Segurança no Trânsito indicará os membros, titular e suplente, cujo os nomes constarão de ato municipal de nomeação expedido pelo Chefe do Poder Executivo Municipal.

§ 2º Poderão ser convidados para participar das reuniões representantes de órgãos e entidades da administração pública federal, estadual e municipal, dos Poderes Judiciário e Legislativo, do Ministério Público, da Defensoria Pública e de entidades privadas sem fins lucrativos, bem como especialistas, sempre que necessário ao bom desenvolvimento dos trabalhos.

§ 3º O grupo de trabalho se reunirá uma vez por mês, mediante a convocação da coordenação.

Art. 3º A Comissão Intersetorial de Segurança no Trânsito tem como objetivos:

I – envidar esforços na integração dos demais órgãos e instituições parceiras para realização do projeto;

II – instituir a informação, a coleta e análise de dados, como principal diretriz as ações de engenharia, educação e fiscalização;

III – elaborar planejamento conjunto, visando à consecução dos objetivos de redução de acidentes com vítimas graves e fatais;

IV – participar da execução das ações estabelecidas em conjunto;

V – acompanhar e avaliar as ações implementadas.

Art. 4º As atividades dos membros desta Comissão Municipal não serão remuneradas constituindo-se serviço público relevante.

Art. 5º As atribuições e normas de funcionamento da Comissão Municipal Intersetorial de Segurança no Trânsito serão definidas em Regimento Interno elaborado pelos seus membros e aprovado por meio de ato do Chefe do Poder Executivo.

Art. 6º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Gabinete do Prefeito Municipal de São José dos Pinhais, 27 de setembro de 2013.

Luiz Carlos Setim

Prefeito Municipal

Adriano Marcus Carias Muhlstedt

Secretário Municipal de Transportes e Trânsito

Os passos que se deram a seguir aconteceram na seguinte ordem:

1. Envio de ofício as instituições e secretarias convidadas a participar da Comissão;
2. Elaboração de Plano de Ação Local;
3. Decreto para nomeação dos membros;
4. Início das reuniões de trabalho;
5. Inserção de outras empresas locais;
6. Elaboração do Regimento da Comissão;
7. Instituição de Subcomissões de trabalho;
8. Construção dos Projetos Integrados.
9. Definição de indicadores de acompanhamento para melhor avaliação dos resultados;
10. Expansão e Sustentabilidade

Iremos abordar estes itens, a seguir, neste documento.

1.0 ENVIO DE OFÍCIO AS INSTITUIÇÕES E SECRETARIAS CONVIDADAS A PARTICIPAR DA COMISSÃO - MODELO

SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO

Ofício nº. 297 – SEMUTTRAN

Em, 02 de outubro de 2013

Prezado Senhor,

Venho através deste solicitar a indicação do Capitão Eleandro Azevedo, se for de seu acordo, e de (01) suplente para compor a Comissão Municipal Intersetorial, de Prevenção de Acidentes e Segurança no Trânsito, conforme Art. 2º, § 1º do decreto 1520 de 27 de setembro de 2013, em anexo.

As indicações dos nomes devem ser enviadas até 10 de outubro de 2013.

Estamos a disposição para eventuais dúvidas e/ou esclarecimentos, através do telefone 3381-6334.

Atenciosamente,

ADRIANO MARCUS CARIAS MÜHLSTEDT
Secretário Municipal de Transportes e Trânsito

Ao Comandante
XXXXXXXXXXXXX
17º BATALHÃO DA POLÍCIA MILITAR SJP-PR

2.0 ELABORAÇÃO DE PLANO DE AÇÃO LOCAL

Com diretrizes dadas pelo Ministério da Saúde a elaboração do plano se constituía em 4 (quatro) objetivos sequenciais, cada um deles devendo ser detalhado em uma planilha contendo: ações estratégicas, atividades, responsáveis, metas e prazos.

Assim se construiu a dinâmica de trabalho da Comissão, a partir da legalidade, funcionalidade e foco.

O modelo de Plano de Ação Local trazido pelo Ministério contribuiu para que um caminho fosse trilhado em direção a estruturação da Comissão Municipal Intersetorial de Prevenção de Acidentes e Segurança no Trânsito e formação sólida de um grupo de trabalho.

COMISSÃO MUNICIPAL INTERSETORIAL DE PREVENÇÃO E SEGURANÇA NO TRÂNSITO DE SÃO JOSÉ DOS PINHAIS-PR

PLANO DE AÇÃO LOCAL

Este plano de ação deverá ser executado de agosto de 2013 a dezembro de 2014, permitindo ajustes, quando for necessário

OBJETIVO 1: Criar mecanismo de gestão local do Programa

Ações Estratégicas	Atividades	Responsáveis	Parceiros Externos	Metas	Prazos
Estruturar a Comissão Intersetorial do Projeto Vida no Trânsito	Articulação e publicação de Decreto Municipal instituindo a Comissão Intersetorial de Prevenção e Segurança no Trânsito	Sec. de Transportes e Trânsito	—	01 Decreto	Setembro de 2013
	Envio a outras Secretarias e Instituições afins de documento solicitando indicação de representante de cada órgão que compõe o Decreto Municipal.	Sec. de Transportes e Trânsito	—	01 documento para cada Secretaria afins	Outubro 2013
	Articulação e publicação de Decreto Municipal nomeando a Comissão Intersetorial de Prevenção e Segurança no Trânsito	Sec. de Transportes e Trânsito	—	01 Decreto	Mai 2014
	Instituição das Subcomissões de trabalho	Comissão Municipal	—	04 Subcomissões	Mai 2014
	Articulação e publicação de Portaria de instituição e nomeação dos membros das Subcomissões.	Sec. de Transportes e Trânsito	—	04 Portarias	Mai 2014
	Elaboração do Regimento Interno da Comissão	Comissão	PGM	01 Regimento	Mai 2014
	Articulação e Publicação do Regimento Interno da Comissão	Sec. de Transportes e Trânsito	—	01	Junho 2014
	Realização de reunião técnica e política com representante do Órgão Fed Realização de reuniões periódicas	Sec. de Transportes e Trânsito Sec. de Saúde	Detran-PR/ Ministério da Saúde Convidados e Consultores da área	02 16	Até setembro de 2014 Agosto de 2013 a Dezembro de 2014
	Criação de página no Portal da Prefeitura exclusiva para o Projeto		Secretaria de Planejamento	01	Até setembro de 2014

OBJETIVO 2: Criar o Observatório Municipal de Trânsito

Ações Estratégicas	Atividades	Responsáveis	Parceiros Externos	Metas	Prazos
Estruturar o Comitê gestor da informação sobre mortalidade, morbidade e acidentalidade para produção de análises de situação e tendências e qualificação dos dados	Criação de Comissão local responsável pela integração e análise de informações	Comissão	—	01	Fevereiro 2014
	Identificação de fontes de sistemas de informações disponíveis para linkagem dos dados	Sub- Comissão de Qualificação de Dados	Polícia Rod. Federal Polícia Rod. Estadual Guarda Municipal SAMU	100%	Fevereiro 2014
Analisar e qualificar os dados sobre mortalidade e feridos graves (internações) no trânsito cruzando com outras informações (BO, SAMU, outros)	Linkagem dos dados	Sub- Comissão de Qualificação de Dados	—	100%	Agosto de 2013 a dezembro de 2014
	Análise dos dados	Sub- Comissão de Qualificação de Dados	—	100%	Abril de 2014 a Dezembro de 2014
Definir os fatores de risco e/ou grupo de vítimas/ população vulnerável	Mapeamento dos dados	Sub- Comissão de Qualificação de Dados	—	100%	Abril de 2014 a Dezembro de 2014

OBJETIVO 3: Promover a articulação e envolvimento de parceiros de instituições privadas e públicas com o Programa para implementação de ações de prevenção e segurança no trânsito.

Ações Estratégicas	Atividades	Responsáveis	Parceiros Externos	Metas	Prazos
Identificar e articular parceiros do 1º, 2º e 3º setor da sociedade para o desenvolvimento de atividades de prevenção e segurança no trânsito.	Articulação com a Câmara Municipal para regulamentação de leis municipais que viabilizem um espaço público adequado e seguro, levando-se em conta a engenharia de tráfego, a fiscalização e a educação de trânsito, bem como a questão urbanística da cidade.	Subcomissão de Educação	Representantes do Poder Legislativo	Apoio de vereadores	Junho de 2014 a Dezembro de 2014
	Articulação com a Guarda Municipal, Polícia Militar, Polícia Rodoviária Estadual e Polícia Rodoviária Federal para ações conjuntas de fiscalização	Subcomissão de Fiscalização	—	100% Participação de, no mínimo, 02 (dois) vereadores na Comissão	Setembro de 2013 a Dezembro de 2014
	Buscar parcerias junto a líderes comunitários, associações, igrejas, grupos, etc, para o desenvolvimento de ações de prevenção e segurança no trânsito.	Subcomissão de Educação	Representantes de Associações, de igrejas, etc. Sec. de Assistência Social	Apoio de 04 instituições	Junho de 2013 a Dezembro de 2014
	Identificar empresas privadas interessadas em participar do projeto	Subcomissão de Educação	Empresas do município	Todas interessadas e com projetos afins	Setembro de 2013 a Dezembro de 2014
	Atuar de forma articulada com a área de educação para potencializar ações nas escolas.	Subcomissão de Educação	Unidades de Ensino Detran-PR	100% Unidades Município	Agosto de 2013 a Dezembro de 2014
Desenhar os Programas e Projetos	Construção de Plano de Ação	Subcomissões	Detran-PR	De acordo com as necessidades apresentadas Elaboração de, no mínimo 01 (um) projeto por subcomissão	Junho de 2014 a Dezembro de 2014

Ações Estratégicas	Atividades	Responsáveis	Parceiros Externos	Metas	Prazos
Implementar as ações dos Programas e Projetos	Realizar ações referente a álcool e direção, velocidade excessiva e a segurança do pedestre.	Subcomissões Comissão	Voluntários convidados Contratar Empresa	02 ações	Junho de 2014 a Dezembro de 2014
Divulgar as ações do Programa	Articulação com a Secretaria de Comunicação da Prefeitura para vinculação em imprensa local e estadual sobre a importância do Projeto Vida no Trânsito- iniciativas sobre álcool no trânsito, velocidade e a segurança do pedestre.	Subcomissão de Educação	Sec. de Comunicação Social	100%	Agosto de 2013 a Dezembro de 2014
	Criar um banco de dados sobre as ações no município referentes ao Programa	Subcomissão de Educação	Sec. de Planejamento	100%	Agosto de 2013 a Dezembro de 2014
Promover a capacitação das equipes locais	Contato com as cidades participantes do Programa	Sec. de Trânsito Transportes/ Sec. de Saúde	Coordenadores dos projetos locais	03 cidades	Junho de 2014 a Dezembro de 2014
	Visita in loco	Representantes Comissão	Coordenadores dos projetos locais	03 representantes 02 visitas	Junho de 2014 a Dezembro de 2014
	Promover palestras, encontros, debates	Subcomissão de Educação	Especialistas da área	02 ações	Junho de 2014 a Dezembro de 2014

OBJETIVO 4: Monitorar e avaliar as ações do Programa

Ações Estratégicas	Atividades	Responsáveis	Parceiros Externos	Metas	Prazos
Análise e monitoramento contínuo do Programa Vida no Trânsito	Definir indicadores para monitoramento e avaliação	Comissão	Detran-PR/ Comissão Nacional	100%	Junho de 2014 a Dezembro de 2014
	Criação de um protocolo para monitoramento e avaliação do Programa	Comissão	Detran-PR/ Comissão Nacional	01	Junho de 2014 a Dezembro de 2014
	Divulgação de resultados através de publicações e relatórios	Comissão	Comissão Nacional Sec. de Comunicação Social	04 relatórios (semestral)	Junho de 2014 a Dezembro de 2014

3.0 DECRETO PARA NOMEAÇÃO DOS MEMBROS

DECRETO Nº 1.738, DE 2 DE MAIO DE 2014

O Prefeito Municipal de São José dos Pinhais, Estado do Paraná, no uso das atribuições legais, e de acordo com o Decreto nº 1.520, de 27 de setembro de 2013,

D E C R E T A:

Art. 1º Ficam nomeados as pessoas abaixo relacionadas para comporem a Comissão Municipal Intersetorial, de Prevenção de Acidentes e Segurança no Trânsito, de caráter consultivo, propositivo e executivo para implantação, implementação e acompanhamento do projeto Vida no Trânsito.

I – Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito:

- a) Departamento de Trânsito:
 - 1. Titular: Josiane Inácio Arruda
 - 2. Suplente: Eduardo Camargo Umbria;
- b) Departamento de Transportes:
 - 1. Titular: Fábio Pereira de Jesus
 - 2. Suplente: Leandro José Foggiatto;

II – Secretaria Municipal de Saúde:

- a) Titular: Luis Henrique Becker
- b) Suplente: Elizabete Ribeiro Gonçalves dos Santos;

III – Secretaria Municipal de Segurança:

- a) Titular: Hugo Nascimento Rezende
- b) Suplente: Luiz Roberto de Lima;

IV – Secretaria Municipal de Educação:

- a) Titular: Nelly Danuta Bonk Setenareski
- b) Suplente: Marinês G. Christoff Jareck;

V- Secretaria Municipal de Urbanismo:

- a) Titular: Juliano Geraldí
- b) Suplente: Nádia Besciak;

VI – Secretaria Municipal de Viação e Obras Públicas:

- a) Titular: Antonio Nunes da Rocha Rios Junior
- b) Suplente: Antonio Biasus Prestes;

VII – Departamento de Polícia Rodoviária Federal:

- a) Titular: Maurilio Paulo Grola
- b) Suplente: José Hamilton de Farias;

VIII – Polícia Militar – São José dos Pinhais:

- a) Titular: Capitão QOPM Elcandro Azevedo
- b) Suplente: 1º Tenente QOPM Ronaldo Nakamoto;

IX – Ordem dos Advogados do Brasil – OAB São José dos Pinhais – Comissão de Trânsito:

- a) Titular: Gisele Barioni
- b) Suplente: Jaiderson Rivarola Pereira;

X – Universidade Federal do Paraná – Núcleo de Psicologia do Trânsito:

- a) titular: José Carlos Assunção Belotto
- b) suplente: Karin Graf;

XI – Centro de Vida Independente da Região Metropolitana de Curitiba:

- a) Titular: Alberto Alexandre Gonçalves Nogueira
- b) Suplente: Luiz Vanderlei Rodrigues.

Parágrafo único. A Comissão Municipal a que se refere este Decreto será presidida pelo representante da Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito.

Art. 2º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

Gabinete do Prefeito Municipal de São José dos Pinhais, 2 de maio de 2014.

Luiz Carlos Setim
Prefeito Municipal

Adriano Marcus Carias Mühstedt
Secretário Municipal de Transportes e Trânsito

4.0 INÍCIO DAS REUNIÕES DE TRABALHO

A primeira reunião de trabalho oficial aconteceu sete meses após o decreto que instituiu a Comissão Municipal Intersectorial de Prevenção de Acidentes e Segurança no Trânsito e dois anos após as primeiras tratativas sobre a inserção do município no programa, embora seja relevante citar, que diversas reuniões extras oficiais ocorreram durante todo o tempo, desde o primeiro contato com o Estado e União. Tempo este, necessário e fundamental para que os futuros membros pudessem estudar, conhecer, se conhecer e principalmente escolher fazer parte desta iniciativa.

Desta forma, a Comissão pôde estruturar-se com a representatividade de diversas instituições, como: Guarda Municipal, Polícia Militar do Paraná, Polícia Rodoviária Federal, Universidade Federal do Paraná, Secretarias de Transportes e Trânsito, Saúde, Administração, Assistência Social, Comunicação Social, Educação, Esporte e Lazer, Governo, Habitação, Indústria, Comércio e Turismo, Segurança, Meio Ambiente, Urbanismo, Obras Públicas, Planejamento e Desenvolvimento Econômico, tendo como parceiros as concessionárias atuantes no município, empresas de ônibus locais e a montadora Reunalt.



5.0 INSERÇÃO DE OUTRAS EMPRESAS LOCAIS (TEXTO DIÁRIO OFICIAL DO MUNICÍPIO)

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO JOSÉ DOS PINHAIS
ESTADO DO PARANÁ

CONVITE

A Prefeitura de São José dos Pinhais, por meio da Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito, **CONVIDA** as Instituições e Empresas de São José dos Pinhais interessadas a atuar como colaboradoras no Programa Vida no Trânsito neste município.

O Programa Vida no Trânsito é um Programa Mundial de Segurança Viária, do qual o Brasil faz parte. É coordenado pela Organização Mundial da Saúde (OMS) e apoiado pela Organização das Nações Unidas (ONU).

Em São José dos Pinhais o programa existe desde 2013, através de uma Comissão formada por representantes de diversas instituições de diferentes esferas, que estão preocupadas e atuantes na busca de um trânsito mais humano e seguro.

Para participar do referido programa é necessário que:

- a empresa demonstre entre seus objetivos de trabalho o interesse de contribuir para redução de óbitos e feridos graves no trânsito, seja pela sua área de atuação e/ou por sensibilidade pela causa;
- possa disponibilizar 02 (dois) funcionários para participar de reuniões mensais do Programa.
- envie ofício protocolado na sede da Prefeitura Municipal de São José dos Pinhais, localizada à Rua Passos de Oliveira, n° 1101, Centro, solicitando participação no Programa Vida no Trânsito e indicando o nome completo de dois colaboradores voluntários para participar das reuniões e atividades, como titular e suplente.

O Convite será permanente e terá publicação anual sempre no mês de outubro, em jornal oficial do município, podendo as Instituições e Empresas a qualquer tempo solicitar participação no Programa Vida no Trânsito.

Maiores informações pelo telefone (041) 3381-6334, das 08h00 às 12h00 e das 13h00 às 17h00.

Custo da Publicação: R\$ 105,57

6.0 ELABORAÇÃO DO REGIMENTO DA COMISSÃO

REGIMENTO INTERNO DA COMISSÃO MUNICIPAL INTERSETORIAL DE PREVENÇÃO E SEGURANÇA NO TRÂNSITO DE SÃO JOSÉ DOS PINHAIS

CAPÍTULO I - DA CARACTERIZAÇÃO

Art. 1º - A Comissão Municipal Intersetorial de Prevenção de Acidentes e Segurança no Trânsito, de caráter consultivo, propositivo e executivo para implantação, implementação e acompanhamento do Programa Vida no Trânsito, foi instituída pelo Decreto Municipal nº 1.520 de 27 de setembro de 2013 e Decreto Municipal 2.678 de 05 de junho de 2017.

CAPÍTULO II – DOS OBJETIVOS

Art. 2º - São objetivos da Comissão Municipal Intersetorial de Prevenção de Acidentes e Segurança no Trânsito:

I - Promover intervenções efetivas de mudanças de hábitos, atitudes, valores culturais e situações ambientais, com foco na segurança de trânsito para redução de mortes e feridos graves.

II - Envidar esforços na integração dos demais órgãos e instituições parceiras visando à prevenção, a educação, a segurança e o controle do trânsito de São José dos Pinhais- PR.

III - Instituir a informação, a coleta e a análise de dados, como principal diretriz as ações de engenharia, educação e fiscalização.

IV - Elaborar planejamento conjunto, visando a consecução dos objetivos de redução de acidentes com vítimas graves e fatais.

V - Executar conjuntamente as ações estabelecidas;

VI - Acompanhar e avaliar as ações implementadas a partir da definição de indicadores que possam demonstrar a eficiência.

CAPÍTULO III – DA COMPOSIÇÃO

Art. 3º - A Comissão Municipal Intersetorial de Prevenção de Acidentes e Segurança no Trânsito será coordenada pela Secretaria Municipal de Saúde e Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito, reporta-se ao Prefeito Municipal de São José dos Pinhais e a Coordenação de Políticas de Vigilância de Doenças e Agravos não Transmissíveis e Promoção da Saúde do Ministério da Saúde, sendo constituída pelos seguintes membros:

- I – Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito
 - a) representante do Departamento de Transportes
 - b) representante do Departamento de Trânsito
- II – Secretaria Municipal de Saúde
- III - Secretaria Municipal de Segurança
- IV - Secretaria Municipal de Educação
- V - Secretaria Municipal de Urbanismo
- VI – Secretaria Municipal de Viação e Obras Públicas
- VII – Secretaria Municipal de Meio Ambiente

- VIII – Secretaria Municipal de Assistência Social
- IX - Secretaria Municipal de Comunicação Social;
- X - Departamento de Polícia Rodoviária Federal – 7ª Superintendência Regional no Paraná -DPRF;
- XI - Polícia Militar;
- XII - Ordem dos Advogados do Brasil ;
- XIII – Instituição de Ensino Superior;
- XIV – Empresas locais, que tenham como objetivo contribuir para redução de óbitos e feridos no trânsito ;
- XV - Organizações sem fins lucrativos atuantes na prevenção de acidentes de trânsito.
- XVI - Órgãos afins com a área de transportes e trânsito, fiscalização do trânsito, engenharia de trânsito, saúde, educação e mobilidade urbana.
- XVII - Representante do Legislativo

§ 1º. Toda instituição, ainda que não listada neste artigo , mas que apresente como objetivo a redução de óbitos e lesões graves no trânsito e que assuma o compromisso de executar as atribuições especificadas neste regimento, poderá , a qualquer momento, solicitar representatividade na referida Comissão, através de ofício ao Chefe do Poder Executivo.

§ 2º. A Presidência, competência da Secretaria de Transportes e Trânsito, será exercida com o aporte da Secretaria Municipal de Saúde, denominada como Coordenação Local a Secretaria de Transportes e Trânsito e Coordenação Local Adjunta a Secretaria Municipal de Saúde.

§ 3º. A Comissão Geral, formada por titulares e suplentes, será subdividida em cinco subcomissões: Subcomissão de Gestão, Análise e Qualificação de Dados, Subcomissão de Educação, Subcomissão de Engenharia de Tráfego, Subcomissão de Fiscalização e Subcomissão de Mídia Social, tendo cada uma delas um Coordenador específico.

§ 4º. Cada membro representante a que se referem os incisos I ao XV, terá um suplente, indicado através de ofício, ao Chefe do Poder Executivo, pelo mesmo órgão de representatividade do titular, o qual será oficializado, através de Decreto no jornal Local.

§ 5º. Os órgãos/entidades relacionados neste artigo poderão, a qualquer momento, serem substituídos, destituídos ou ainda acrescentados novos órgãos/entidades, fundamentados no Capítulo VI deste Regimento, através de Decreto expedido pelo Chefe do Poder Executivo, desde que se mantenha a natureza intersetorial da Comissão.

§ 6º. A ausência de determinada classe de representantes não impede o funcionamento da Comissão Municipal Intersetorial de Prevenção de Acidentes e Segurança no trânsito.

§ 7º. A participação dos integrantes na Comissão será considerada como de relevante interesse público e não será remunerada

CAPÍTULO IV – DO FUNCIONAMENTO

Art. 4º - O grupo de trabalho se reunirá uma vez por mês, de acordo com calendário pré-estabelecido anualmente, juntamente com os membros da Comissão Intersetorial de Prevenção de Acidentes e Segurança no Trânsito e, extraordinariamente, de acordo com a necessidade pertinente.

Parágrafo Único. As reuniões extraordinárias tratarão de assuntos específicos, de justificada urgência, devendo constar em pauta apenas os assuntos a serem deliberados, devendo ser convocadas pela Coordenação Local, com antecedência mínima de 48 (quarenta e oito) horas;

Art. 5º O local de reunião será sempre definido antecipadamente junto com os membros desta Comissão, os quais deverão também definir se estas reuniões serão centralizadas (sempre num mesmo local) ou descentralizadas (um mês em cada uma das entidades/órgãos participantes).

Art. 6º O Plenário se instalará e passará a deliberar com a presença da maioria de seus membros, e, deliberará pelo voto da maioria simples dos presentes.

Art. 7º O quórum será apurado pela Coordenação Local e/ou Coordenação Adjunta, no início da reunião; sendo admissível uma tolerância de trinta minutos para que seja atingido.

Art. 8º Se, decorridos trinta minutos da hora marcada para o início da reunião, não houver quórum, a Coordenação Local e/ou Coordenação Adjunta declarará a impossibilidade de se efetuar a reunião, o que constará em ata.

Art. 9º - Será eleito pelos membros da Comissão, um secretário entre os próprios membros, cujo mandato será de dois anos, podendo ser reeleito pelo mesmo período de tempo, caso haja interesse do mesmo em permanecer na função.

Art. 10º. O secretário poderá deixar de exercer suas funções a qualquer tempo, a pedido próprio, através de ofício protocolado junto a Comissão.

Seção I – Da Ata

Art. 13º. Da ata das reuniões deverão constar:

- I. a natureza da reunião, dia, hora e local de sua realização;
- II. o nome de quem a conduziu;
- III. o nome dos membros presentes;
- IV. a justificativa (se houver) dos membros ausentes;
- V. o expediente;
- VI. o resumo das discussões na ordem do dia e os resultados das votações;
- VII. a declaração de votos transcritas na íntegra; e
- VIII. as propostas apresentadas, aprovadas ou não;
- IX. sugestões de temas a serem discutidos na próxima reunião.

Art. 14º. Havendo presença de metade dos membros, é declarada aberta a reunião, a Coordenação responsável coloca em discussão, para aprovação, a ata da reunião anterior, e, não havendo emendas e/ou impugnações será considerada aprovada, sendo na sequência arquivada.

§ 1º. Havendo emendas e/ou impugnações estas serão postas em votação e somente depois de aprovadas constarão na ata do dia em que está sendo aprovada

§ 2º. A Ata somente será aprovada nas reuniões ordinárias.

Art. 15º. A Ata, depois de aprovada, será assinada pelo Presidente e pelos demais membros presentes.

Seção II – Do Expediente

Art. 16º. Durante o período destinado ao expediente serão apresentadas propostas de inclusão dos assuntos que não entraram na pauta e/ou alterações do dia.

Art. 17º. Os membros deverão encaminhar para o Secretário da Comissão, com 5 dias de antecedência os documentos a serem incluídos na pauta da reunião.

Seção III – Da Ordem do Dia

Art. 18º. Anunciada a ordem do dia, o Presidente, submeterá a Comissão os assuntos, na sequência estabelecida em pauta, podendo a ordem ser alterada.

Art. 19º. Esgotados os assuntos estabelecidos em pauta, qualquer membro poderá fazer uso da palavra, pelo prazo de 05 (cinco) minutos para tratar de “assuntos diversos”, não cabendo deliberação.

Parágrafo Único. O item “assuntos diversos” constará apenas para reuniões ordinárias.

Seção IV – Dos Debates

Art. 20º. Os debates de qualquer matéria submetida à deliberação da Comissão se iniciam pela sua exposição, apresentada pelo Presidente ou qualquer membro, autor da proposta a que se refere a matéria em discussão.

Art. 21º. A palavra será concedida aos membros, na ordem em que for solicitada, para discussão da matéria.

Art. 22º. No início de cada reunião será estabelecido pelo Presidente o prazo para exposição, discussão de cada assunto e o número de intervenções de cada membro, bem como sua duração.

Art. 23º. As questões de ordem devem ser formuladas em termos claros e precisos.

Parágrafo Único. Em qualquer momento da reunião poderá o membro da Comissão pedir a palavra a fim de levantar questão de ordem.

CAPÍTULO V – DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 24º- São atribuições dos membros da Comissão Municipal Intersetorial de Prevenção de Acidentes e Segurança no Trânsito:

I - Ser assíduo nas reuniões de Comissão Geral e nas reuniões da sua Subcomissão, atendendo aos critérios previstos no Capítulo VI

II - identificar demandas e eleger prioridades com base em diagnósticos;

III – participar da elaboração de projetos integrados ;

IV - ser membro colaborador direto e efetivo de pelo menos 01 (um) projeto integrado;

V - atuar de forma sistemática e complementar às ações de órgãos constituídos, respeitando suas competências

VI - analisar informações oriundas dos diversos órgãos integrantes do sistema para tomada de decisão;

VII - articular de forma que torne ágil e eficaz a comunicação entre os órgãos que compõem a Comissão, incentivando os programas de prevenção e repressão no trânsito;

VIII - elaborar e alterar, conforme disposto nas normas vigentes, o seu próprio Regimento, submetendo a aprovação dos membros que a compõe , conforme o Art.3º;

IX - criar subcomissões para tratar de assuntos relevantes e específicos a competência da Comissão.

X - aprovar, em sua última reunião de cada ano, o calendário oficial das reuniões ordinárias do ano seguinte;

Art. 25º - São atribuições do Presidente (Coordenação Local)

- I - convocar e presidir as reuniões, cabendo-lhe o direito de voto, exclusivamente, de qualidade;
- II - determinar a distribuição e a ordem dos trabalhos nas reuniões, bem como nos debates, discussões e votações, competindo-lhe a condução destas, apuração dos votos e proclamação dos resultados;
- III – resolver as questões de ordem suscitadas em plenário;
- IV – comunicar as autoridades competentes as deliberações da Comissão e encaminhar-lhes os atos que reclamem providências ulteriores;
- V – assinar os atos, sob forma de Deliberação, resultantes das deliberações da Comissão de Prevenção de acidentes e Segurança no Trânsito;
- VI – delegar atribuições e competências para o exercício das funções de secretário da Comissão;
- VII – propor o calendário oficial das reuniões ordinárias
- VIII -solicitar informações diversas sobre assuntos que competem a Comissão, bem como assuntos a serem deliberados em reuniões e eventos;
- IX - dar ciência aos membros da Comissão sobre as correspondências encaminhadas e recebidas;
- X - representar a Comissão quando necessário e, na impossibilidade, indicar substituto.

Art. 26º - São atribuições da Coordenação Local Adjunta:

- I – Substituir a Coordenação Local em sua ausência;
- II – Implementar de forma conjunta com a Coordenação Local as orientações recebidas do Ministério da Saúde;
- III – Elaborar, planejar, conduzir em parceria com a Coordenação Local as propostas de trabalhos, os relatórios e as prestações de contas necessárias;

Art. 27º - São atribuições do Secretário:

- I – comunicar e providenciar, quando necessário, materiais e/ou cópias com antecedência para a reunião da Comissão;
- II – preparar e arquivar fichas de controle de frequência dos encontros e eventos;
- III – elaborar síntese e/ou registros das reuniões e democratizá-los com os demais membros;
- IV – elaborar e acolher sugestões de pauta para as reuniões de Comissão.

Art. 28º - São atribuições dos membros da Subcomissão de Gestão, Análise e Qualificação de Dados:

- I. eleger um coordenador entre os membros que a compõe, o qual se reportará diretamente a Coordenação Local;
- II. levantar dados e informações sobre acidentes de trânsito no âmbito do município de São José dos Pinhais;
- III. identificar os acidentes de trânsito com vítimas fatais e feridos graves no âmbito do município de São José dos Pinhais;
- IV. levar dados e informações sobre estes acidentes junto aos Órgãos competentes;
- V. analisar as causas e fatores de risco que contribuíram para as ocorrências dos acidentes fatais;
- VI- gerar relatórios trimestrais com informações sobre os acidentes fatais à Coordenação Local e demais Comissões, bem como aos demais entes participantes do Projeto.
- VII - ajudar a definir, entre os indicadores de monitoramento nacional, aqueles que serão utilizados na sua Subcomissão;
- VIII - realizar outras atividades correlatas.

Art. 29º - São atribuições dos membros da Subcomissão de Educação:

- I. Eleger um coordenador entre os membros que a compõe, o qual se reportará diretamente a Coordenação Local, e coordena diretamente os parceiros tendo por finalidade assessorar e organizar no desenvolvimento de atividades de Educação para o trânsito, aliando recursos humanos, tecnológicos e administrativos;
- II. Promover a articulação entre as instituições tendo em vista o desenvolvimento e posterior análise de resultados de projetos e campanhas de educação para o trânsito, com foco nos fatores, condutas e grupos de risco;
- III. Realizar pesquisas na área de segurança, visando o aprimoramento dos dados locais;
- IV. Levar dados e informações sobre estes acidentes junto aos Órgãos competentes;
- V. Gerar relatórios semestral com informações das atividades que estão sendo desenvolvidas a Coordenação Local e demais membros da Comissão;
- VI. ajudar a definir, entre os indicadores de monitoramento nacional, aqueles que serão utilizados na sua Subcomissão;
- VII. Realizar outras atividades correlatas.

Art. 29º - São atribuições dos membros da Subcomissão de Fiscalização:

- I. Eleger um coordenador entre os membros que a compõe, o qual se reportará diretamente a Coordenação Local, e coordenar diretamente os parceiros tendo por finalidade assessorar e organizar no desenvolvimento de atividades de fiscalização de trânsito, aliando recursos humanos, tecnológicos e administrativos;
- II. Promover a articulação entre as instituições, tendo em vista o planejamento e análise de resultados das operações de trânsito, com foco nos fatores, condutas e grupos de risco;
- III. Gerar relatórios mensais com informações das atividades que estão sendo desenvolvidas a Coordenação Local e demais membros da Comissão;
- IV. ajudar a definir, entre os indicadores de monitoramento nacional, aqueles que serão utilizados na sua Subcomissão;
- V. Realizar outras atividades correlatas.

Art. 30º - São atribuições dos membros da Subcomissão de Engenharia de Tráfego:

- I. Eleger um coordenador entre os membros que a compõe, o qual se reportará diretamente a Coordenação Local, e coordenar diretamente os parceiros, tendo por finalidade assessorar e organizar no desenvolvimento de atividade de engenharia de tráfego, aliando recursos humanos, tecnológicos e administrativos;
- II. Promover a articulação entre as instituições para elaboração e execução de projetos de engenharia de tráfego, tendo em vista o tratamento dos pontos de atenção apontados pela análise da Subcomissão de Gestão de Dados e Qualificação das informações;
- III. Gerar relatórios mensais com informações das atividades que estão sendo desenvolvidas a Coordenação Local e demais membros da Comissão;
- IV. ajudar a definir, entre os indicadores de monitoramento nacional, aqueles que serão utilizados na sua Subcomissão;
- V. Realizar outras atividades correlatas.

Art. 31º - São atribuições dos Coordenadores de cada Subcomissão

I - convocar e presidir as reuniões mensais da sua Subcomissão;

II – elaborar conjuntamente projetos integrados na sua área de atuação que visem atender as demandas apresentadas pela Subcomissão de Gestão, Análise e Qualificação de Dados;

III – Definir junto com os membros da sua Subcomissão, entre os indicadores de monitoramento nacional, aqueles que serão utilizados para acompanhamento e avaliação dos projetos sobre sua responsabilidade;

IV– Apresentar a Comissão, relatórios semestrais, com o resultado das atividades que estão sendo desenvolvidas na sua Subcomissão;

CAPÍTULO V – DA FREQUÊNCIA

Art. 32º - O membro titular da Comissão Municipal Intersetorial de Prevenção de Acidentes e Segurança no Trânsito que faltar 02 vezes consecutivas ou 04 vezes alternadas dentro de um ano e não justificar será automaticamente substituído pelo suplente, devendo o órgão respectivo oficializar um novo suplente no prazo de 15 (quinze) dias, após recebimento de ofício enviado pelo Presidente da Comissão.

Art. 33º A justificativa de ausência deverá ser comunicada, por email, pelo membro representante, em até 24 horas de antecedência, para o Presidente da Comissão.

Art. 34º A ausência não justificada será comunicada, através de ofício, aos órgãos e entidades, os quais o membro representa.

Art. 35º Não havendo posicionamento, em trinta dias, do órgão ou entidade, sobre a indicação de um novo representante para Comissão, o membro será destituído da Comissão, por meio de Decreto do Chefe Executivo.

§ Único. O membro que for destituído da participação na Comissão, poderá a instituição, a qual o representa, solicitar a qualquer momento, representatividade na Comissão novamente. Devendo para isso enviar ofício com a solicitação, constando os nomes dos representantes indicados, sendo que a mesma passará por avaliação da Comissão que poderá deferir ou indeferir a solicitação.

CAPÍTULO VII - DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 36º – Poderão ser convidados para participar das reuniões representantes de órgãos e entidades da administração pública federal, estadual e municipal, dos Poderes Judiciário e Legislativo, do Ministério Público, da Defensoria Pública e de entidades privadas sem fins lucrativos, bem como especialistas, sempre que necessário ao bom desenvolvimento dos trabalhos.

Art. 36º – Sempre que necessário, poderão ser realizadas reuniões virtuais, sendo possível, inclusive deliberar-se nestas; seja via skype, menseger, watssap ou outra tecnologia que permita a participação do grupo, respeitando-se para isso o disposto no Capítulo IV;

Art. 38º - Os casos omissos neste Regimento Interno serão objetos de discussão e resolvidos pelos membros do Comitê.

Art. 39º - Este Regimento Interno entrará em vigor após a aprovação, por ato do Chefe do Poder Executivo.

São José dos Pinhais,---de----- 2016.

7.0 INSTITUIÇÃO DE SUBCOMISSÕES DE TRABALHO

Com o objetivo de tornar o trabalho da Comissão funcional e dinâmico optou-se pela organização em Subcomissões de trabalho, oficializada através de Portaria emitida conjuntamente pelos Secretários de Transportes e Trânsito, Saúde e Coordenação Local do Programa, sendo inicialmente quatro subcomissões: Comissão de Gestão de Dados e Qualificação de Informações, Subcomissão de Educação, Subcomissão de Engenharia de Tráfego, Subcomissão de Fiscalização; e posteriormente Subcomissão de Mídia Social e Relações Institucionais, sendo que cada um dos integrantes e parceiros participantes da Comissão foi designado para atuar em uma subcomissão, de acordo com sua área de atuação e/ou formação, sendo utilizado sempre o mesmo critério para novos parceiros. Na sequência será detalhado o papel de cada subcomissão:

7.1 Subcomissão de Gestão de Dados e Qualificação das Informações

A principal característica desta Comissão é apresentar uma lista única de feridos graves e mortos no trânsito, conforme veremos a seguir. Seu papel é de fazer o tratamento das informações recebidas, que definirão os fatores de risco locais no trânsito, os quais servirão de subsídios para as demais subcomissões elaborarem o Plano de Ações Integradas. Neste processo alguns passos são fundamentais: receber os dados, integrar os dados, qualificar os dados e analisar os dados.

Quando se faz parte de uma subcomissão de análise de dados, os números de mortos e feridos graves no trânsito deixam de ser apenas números. Tornam-se histórias de pessoas, tornam-se um quebra cabeças, uma investigação no intuito de entender o que aconteceu naquele evento de trânsito.

Os dados estatísticos atuais de mortos no trânsito no Brasil apresentam aproximadamente 40.000 mortos por ano e 300.000 sequelados pelos eventos de trânsito. Devemos destacar que por mais que estes números sejam dados oficiais apresentados pelo Ministério da Saúde, baseado no SIM (Sistema de Informação de Mortalidade), acredita-se que esta triste realidade brasileira possa ser muito pior. A metodologia apresentada pelo Programa Vida no Trânsito no desenvolvimento da gestão e análise dos dados nos faz pensar assim.

Apesar dos dados apresentados serem de apenas uma fonte, normalmente não é realizado uma avaliação mais profunda dos fatores contributivos que fizeram com que aquele determinado evento de trânsito ocorresse.

As gestões públicas federais, estaduais e municipais, em sua grande maioria, procura basear-se em suas tomadas de decisões, em solicitações políticas, solicitações da população e por último, mas não menos importante do entendimento de técnicos na área. E talvez essa seja a primeira grande lição da subcomissão de análise de dados do Programa Vida no Trânsito: os eventos de trânsito ocorrem por algum motivo e estes eventos, não podemos evitá-los, mas podemos minimizar os seus danos.

Em outras palavras quando pensamos na qualificação e integração dos dados estamos pensando em construção de indicadores de segurança viária que servirão para subsidiar o planejamento e a execução das ações integradas de segurança no trânsito e

seu monitoramento, e também auxiliarão na avaliação das ações implementadas (Cardita & Pietro, 2010).

METODOLOGIA

No Brasil, não existe a cultura de integração dos dados das principais fontes de informação, onde podemos destacar a Polícia Rodoviária Federal, Polícia Militar, Guarda Municipal, Corpo de Bombeiros, Serviço de Atenção Móvel a Urgência (SAMU), Hospitais, Sistema de Informação de Mortalidade, Instituto Médico Legal, Concessionárias que possuem a Concessão das Rodovias Federais e Estaduais, etc.

Infelizmente o problema não é apenas a falta de integração destes atores, mas também a subnotificação das ocorrências de trânsito, demora ou ausência de inserção das informações em sistemas informatizados e falta de oportunidade na disponibilidade destas informações para uso na tomada de decisão.

Outro aspecto que merece destaque é a falta do poder de disseminação destas informações, decorrentes de algumas questões como falta de profissionais qualificados, ausências de sistemas informatizados e estrutura de equipamentos técnicos. Há também uma cultura de detenção da informação e não compartilhamento dela.

Assim, podemos compreender que os dados relacionados de uma maneira integrada baseada em dados confiáveis são fundamentais quando pensamos em construção de uma política pública de mobilidade urbana, pois permite descrever a magnitude das lesões causadas pelo trânsito, avaliar os fatores de risco mais importantes em cada um dos acidentes de trânsito, definir prioridades e alocar recursos para a prevenção de lesões causadas pelo trânsito, desenvolver, monitorar e avaliar as intervenções, fornecer informações qualificadas para os elaboradores de políticas e tomada de decisão, informar a sociedade e aumentar a conscientização sobre o problema do trânsito (OMS, 2011).

Além disso, a coleta dos dados a gestão e qualificação destas informações permite também reconhecer características relacionadas as vítimas, quais os meios de transporte utilizados pelas vítimas, horário e local da ocorrência, pontos críticos como segmentos de vias ou intersecções entre vias, fatores de risco mais importantes para a cidade e construção de indicadores intermediários e finais de segurança viária (OMS, 2011).

Antes que seja possível chegar ao produto final da subcomissão de análise de dados que é a lista única, existe alguns processos que são necessários compreender e aproveitaremos a oportunidade para explicar como ocorreu este processo no município de São José dos Pinhais.

O primeiro passo a ser seguido é a constituição da equipe de análise de dados. Neste momento faz-se necessário envolver todos os atores possíveis que possuem informações acerca de mortes e feridos graves no trânsito do município.

Para que isto aconteça, faz-se necessário que seja realizado um convite para todos os atores no município que possuem essas informações. Convém destacar que para o início dos trabalhos não é necessário esperar que todos os atores estejam presentes nesta primeira reunião, pois o processo de aproximação destes atores ocorre, por vezes de maneira lenta.

Porém, a equipe deve ter claro qual o seu objetivo e aonde ela quer chegar. Por isso é importante ter a noção de qual o tamanho da amostra dos dados, pois depen-

dendo do tamanho do município esta amostra pode ser grande para uma equipe com menos pessoas.

Um aspecto que merece destaque nesta comissão de análise de dados é o caráter do sigilo das informações. Antes de estarmos falando números, nós estamos falando de pessoas. Por isso é importante que os dados sejam enviados a um e-mail institucional do coordenador desta subcomissão, a fim de que os dados sejam concentrados em uma única pessoa.

No caso de São José dos Pinhais, iniciamos a nossa subcomissão com membros da Secretaria Municipal de Saúde, através do setor de epidemiologia, Polícia Rodoviária Federal e Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito. Apesar de ser uma equipe tímida, inicialmente, foi de grande valia, pois tínhamos a possibilidade de entender o quão complexo é entender os dados.

Com o passar dos anos foi possível incorporar mais pessoas a esta subcomissão, onde tornou uma equipe robusta com a presença da Polícia Rodoviária Federal, Polícia Militar, Concessionárias Ecovia e Litoral Sul, Secretaria Municipal de Saúde, Secretaria de Transportes e Trânsito e Instituto Médico Legal. Todos os envolvidos assinam um termo de compromisso relacionado ao sigilo ético, bem como toda pessoa que queira participar da reunião deverá assinar este documento.

O segundo passo envolve conhecer as fontes de informação dos atores que estão envolvidos neste processo. Cada instituição possui uma maneira de organizar as suas informações, pois são organizadas diante a demanda de cada um dos atores envolvidos. Quando se “coloca na mesa” todas as informações é possível compreender o universo de informações que compõe os dados.

7.2 Fiscalização de Trânsito

Atualmente no Brasil nos deparamos com um trabalho desenvolvido pelas forças polícias de alcance Federal, Estadual e Municipal, no intuito de garantir a redução das mortes e feridos graves no trânsito. Para tanto, frente a dinâmica de trabalho que envolvem estas instituições, as quais acabam sendo responsáveis não apenas por suas atividades no âmbito do trânsito, mas são também por assuntos de segurança pública.

Diante desta realidade, uma política que tem sido adotada em alguns municípios do Brasil, é o trabalho integrado entre as forças policiais. Esta dinâmica tem sido adotada de uma maneira cada vez mais comum e tem mostrado eficiência nessas ações.

O Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS, em seu pilar número 5, possui diretrizes específicas no que tange ações de fiscalização. Dentre elas podemos destacar o trabalho a ser realizado de uma maneira integrada entre os órgãos de segurança pública e os órgãos de trânsito.

Esse tipo de ação tem se tornado uma atividade comum em alguns municípios do Brasil e tem se apresentado como uma proposta eficiente, pois inicialmente nós temos a possibilidade de aumentar o efetivo daquelas corporações, a possibilidade de cada área agir de uma maneira mais rápida dentro de suas competências e os encaminhamentos a quem de direito de uma maneira efetiva. Ainda podemos destacar o uso de tecnologias



complementares no cruzamento de informações, principalmente quando está em jogo as infrações e seus diversos desdobramentos.

Para que seja mais efetivo o trabalho integrado, às instituições deverão utilizar os dados do município e compreender quais são os fatores contributivos para os óbitos e feridos graves daquele município.

Por exemplo, os principais fatores contributivos atualmente no país são o excesso de velocidade, uso de bebida e direção, uso de telefone celular durante a condução do veículo.(OPAS, 2015) Além destes itens outros aspectos que merecem destaque é o uso correto do capacete pelos motociclistas e a utilização dos assentos de retenção das crianças, popularmente conhecido com “cadeirinhas”.

O trabalho trilhado pela Subcomissão de Fiscalização de Trânsito de São José dos Pinhais segue as mesmas diretrizes enunciadas acima, aliás, é uma das características trazidas pelo Programa Vida no Trânsito.

O objetivo desta subcomissão é de coibir a violência no trânsito, focado nos fatores, condutas e grupos de vítimas de riscos, indicados pelo Ministério da Saúde: álcool e direção, velocidade excessiva e os fatores de risco locais, diagnosticados pela Subcomissão de Gestão de Dados e Qualificação das Informações.

O diagnóstico da equipe de gestão de dados possibilita diversas outras informações importantes para que as ações de fiscalização sejam eficazes no seu resultado, como: local onde ocorrem os eventos de trânsito, horários, dias de semana, público a ser atingido.

A Operação Integrada de Fiscalização em São José dos Pinhais sempre contou com a participação da Secretaria de Transportes e Trânsito, Guarda Municipal, Polícia Militar e Polícia Rodoviária Federal, sendo possível sempre reunir um robusto efetivo de policiais e viaturas. Nessas operações a Subcomissão de Engenharia de Tráfego mapeava os locais antecipadamente e um croqui era feito, dividindo os pontos e o número de

agentes de cada força policial e ainda no dia da operação, alguns membros montavam com cones a estrutura da blitz, possibilitando maior segurança para todos os envolvidos.

Ao final de cada Operação Integrada de Fiscalização o coordenador daquela blitz apresentava relatório descritivo, o qual era compilado pelo representante da Secretaria Municipal de Transportes e Trânsitos, em formato de relatório integrado entre as forças policiais.

Interessante pontuar que a coordenação de cada Operação Integrada de Fiscalização acontecia em formato de rodízio entre as forças policiais, sendo possível que cada instituição representada estivesse na coordenação da operação, ou seja, em um dia a coordenação era da Guarda Municipal, outro da Polícia Militar, outro da Polícia Rodoviária Federal e assim sucessivamente.

7.3 Engenharia de Tráfego



Os aspectos que são de competência da engenharia merecem um destaque especial. De acordo com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte – DNIT (2015), o Brasil possui 1,7 milhões de quilômetros de estrada, sendo que destas 10% são pavimentadas.

Esses números já deixam evidente que o Brasil possui uma dificuldade quando o assunto é engenharia, em especial se formos pensar nos aspectos relacionados a mobilidade.

O PNATRANS apresenta também alguns aspectos considerados importantes e que merecem destaque. Inicialmente podemos destacar propostas da integração entre

os diferentes tipos de modais, afinal a mobilidade humana com qualidade onde as pessoas possam se deslocar de uma maneira eficiente, eficaz e sustentável.

Com o passar dos anos o conceito de trânsito tem sido compreendido para além dos veículos automotivos, compreendendo que uma cidade é feita de pessoas e estas pessoas transitam em diversos modais e a qualidade deste deslocamento deve ser entendido e investido em novas políticas não apenas visando a segurança viária, mas também a qualidade de vida de quem vive nas cidades, em especial as mais populosas.

Essa tendência tem se mostrado mais evidente frente que o PNATRANS trabalha o seu pilar 7 com os termos Mobilidade e Engenharia. Em grande parte dos itens destacados nestes pilares podemos perceber uma ênfase a importância de sistemas integrados, inteligentes e coletivos de deslocamento.

Porém um ponto que merece destaque para além destas iniciativas é a sua prática. A parte orçamentária que envolve a implementação de melhorias viárias possui valores expressivos, que acaba causando uma dificuldade na execução dos projetos, havendo a necessidade que estes estejam presentes nos aspectos que envolvem Plano Diretor e o Plano de Mobilidade de cada município do Brasil.

Neste sentido, a Subcomissão de Engenharia de Tráfego em São José dos Pinhais assumiu como competência fazer o levantamento de soluções viáveis, para o tratamento dos pontos críticos apontados no estudo feito pela Subcomissão de Gestão de Dados e Qualificação das Informações, procurando viabilizar um espaço público com maior segurança a seus munícipes.



7.4 Educação para o Trânsito

A idéia de educar para o trânsito surge pela necessidade de amenizar a violência do trânsito em decorrência do grande número de acidentes. No Brasil, pode-se verificar a adoção de medidas de caráter educativo desde o final da década de 60, através da Resolução 371/66 do Conselho Nacional de Trânsito, quando percebe-se oficialmente que os problemas relativos a trânsito deveriam ser tratados para além das questões de engenharia de tráfego e medidas coercitivas ou punitivas, incorporando a partir de então,

um fator fundamental, o caráter educativo nas ações referentes à legislação e segurança no trânsito. (BRASIL, 1966) .

A partir de então todas as legislações que sucederam não deixaram de referenciar a educação em seus textos.

É claro que o grande avanço realmente, veio em 1997, com a aprovação do atual Código de Trânsito Brasileiro - CTB, Lei 9503. Considerado por especialistas da área como um dos mais rigorosos do mundo na área de legislação de trânsito, devido a diversos fatores, principalmente no quesito educação, por trazer um capítulo todo destinado a este tema, com contribuições importantes para legitimação e efetivação de uma política nacional de educação para o trânsito, a qual pôde consolidar-se em 2004, através da Política Nacional de Trânsito.

No atual Programa Nacional de Trânsito (PNATRANS), a educação para o trânsito é vista como parte integrante dos pilares da segurança viária no país, como instrumento importantíssimo, na formação de cidadãos conscientes e responsáveis na utilização do espaço público.

Na estrutura organizacional do Programa Vida no Trânsito tem-se a Subcomissão de Educação para o Trânsito, a qual tem como competência a implantação e implementação de projetos e programas com foco no comportamento humano seguro no trânsito, utilizando como referência os dados mapeados pela Subcomissão de Gestão de Dados e Qualificação das Informações.

Além disso, o município desenvolve um programa intersetorial de educação para o trânsito, “Programa Municipal de Educação para o Trânsito “Educação para o Trânsito – Compromisso com a Cidadania”, considerado por especialistas, como pioneiro no Brasil, devido a São José dos Pinhais ser o primeiro município a regulamentar, através de lei, o trânsito como tema transversal a ser trabalhado nas unidades de ensino.

Todo o programa foi construído levando-se em consideração os apontamentos de representantes das Unidades de Ensino.

Acontece em todas as Unidades de Ensino da Rede Municipal (60 escolas e 45 CMEIS).

O programa abrange alunos da pré-escola ao 5º ano, através:

- Do trabalho do trânsito como tema transversal nas aulas desenvolvidas pelos professores;
- Para as crianças do 4º ano há ainda aulas regulares, em um ciclo de palestras semestral, com agentes de trânsito;
- Existe dentro do Programa plano de capacitação profissional com foco na transversalidade do tema trânsito;
- Distribuição de material de apoio as unidades de ensino;
- Material didático aos alunos.
- Palestra realizada pela equipe de Educação para o Trânsito, com os familiares e comunidade escolar sobre “Cidadania no Trânsito”;
- Entrega de Carteirinha do Cidadão Mirim no Trânsito a alunos do 4º ano.
- Aula Vivencial na Pista Educativa de Trânsito, parceria Prefeitura, Renault e Ecovia.



7.5 Subcomissão de Mídia Social e Relações Institucionais

O Programa Vida no Trânsito traz diretrizes importantes em relação ao papel da mídia social, baseadas no Relatório Global sobre Prevenção das Lesões Causadas pelo Trânsito de 2004, da Organização Mundial da Saúde.

A mídia, neste sentido, pode ser uma aliada em potencial para fortalecer as iniciativas voltadas a segurança viária, desde que estejam bem informados sobre a temática e que sejam realmente envolvidos nesta pelos técnicos e especialistas que já trabalham na área.

Desta forma, os membros da Comissão Municipal Intersetorial de Prevenção de Acidentes e Segurança no Trânsito de São José dos Pinhais, instituíram a Subcomissão de Mídia Social, incluindo nesta as Relações Institucionais, por entender que o desenvolvimento e construção dos trabalhos poderiam ser funcionais e dinâmicos, tendo como competência o desenvolvimento de ações integradas voltadas a mídia social qualificada, aliando recursos humanos, tecnológicos, administrativos, institucionais e inter-institucionais, com foco na promoção da sustentabilidade do Programa, otimizando o papel da mídia na contribuição da redução do índice de mortos e feridos graves por eventos de trânsito no município de São José dos Pinhais.

Desta forma, esta subcomissão ficou responsável por alguns pontos focais:

- Propagar as ações do PVT com foco na segurança e cidadania no trânsito;
- Criar ferramentas como guia de apoio para jornalistas para disseminar informações sobre o trânsito local, com foco na prevenção, segurança e cidadania no trânsito;
- Efetivar parcerias com universidades e organismos que possam auxiliar no tema em questão;
- Acompanhar, com um monitoramento, a curto, médio e longo prazo as matérias desenvolvidas, fomentando os profissionais com dados, análises e sugestão de abordagens, com a finalidade de uma mídia cada vez mais qualificada, a qual possa ser também um canal de sensibilização a população para comportamentos adequados para a segurança no trânsito.

8.0 CONSTRUÇÃO DOS PROJETOS INTEGRADOS

As informações geradas através do trabalho da Subcomissão de Gestão de Dados e Qualificação das Informações referente aos acidentes de trânsito graves e fatais são preciosas, pois estabelecem o perfil dos eventos de trânsito ocorridos no município, no período analisado, como: principais fatores de risco, grupo de vítimas, idade das vítimas, locais com maior número de ocorrências, horários e dias da semana com maior incidência.

Essas informações serão a base para construção do plano, o qual deve ser elaborado de forma intersetorial, integrado entre as diversas frentes de trabalho, representadas pelas subcomissões.

Para ajudar na elaboração e registro do mesmo, foi utilizado um modelo padrão disponibilizado pelo Ministério da Saúde, através do Guia Vida no Trânsito aos municípios pertencentes ao Programa Vida no Trânsito.

Na elaboração deste, dois Programas principais foram inseridos, que são aqueles definidos como fatores de risco nacionais: “beber e dirigir” e “velocidade excessiva e/ou inadequada”. Além desses foi inserido mais dois, específicos aos fatores de risco e/ou grupos de risco local: segurança do pedestre e do motociclista.

Cada um desses Programas recebe um percentual (peso), o qual é definido à partir da prioridade, evidenciada nos dados estatísticos consolidados pela Subcomissão de Gestão de Dados.

Na sequência cada subcomissão desenvolverá um Projeto para cada Programa, que serão complementares entre si, a fim de possibilitar ações que revelem as diversas interfaces do trânsito. Esses projetos também têm percentuais estabelecidos, sendo que a soma dos pesos sempre deve ser igual a 100%. Por fim, cada Projeto tem várias ações de intervenção, de acordo com a especificidade da subcomissão em que está inserido.

No modelo trazido pelo Guia Vida no Trânsito, as ações são divididas em:

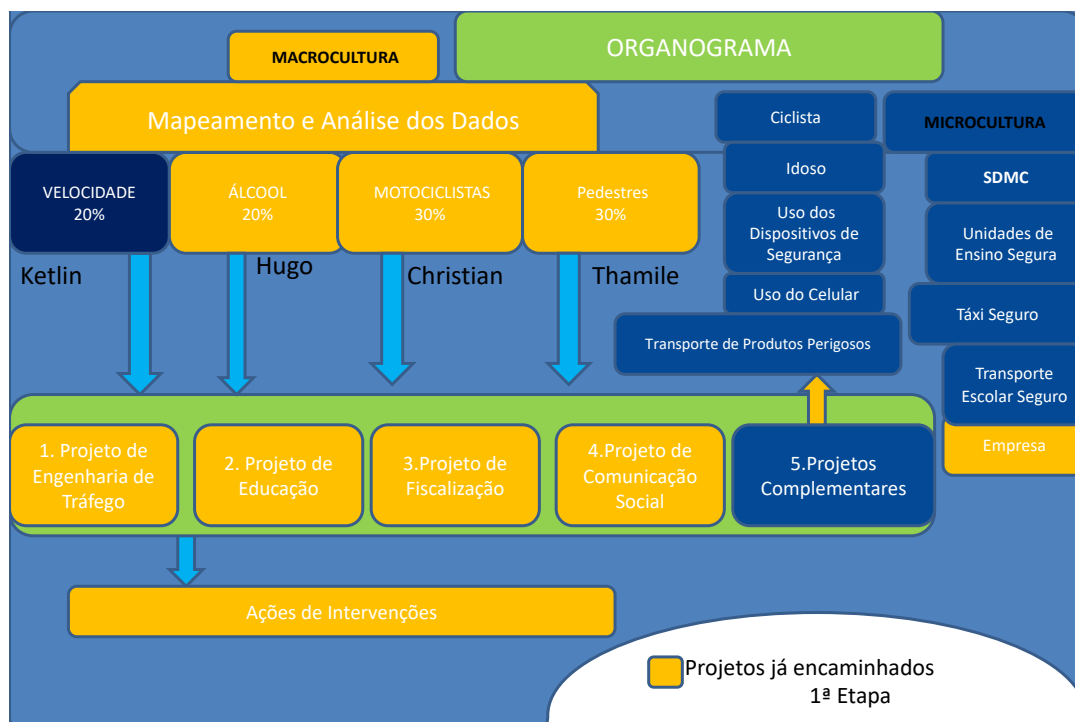
Macrocultura: são ações e/ou projetos que visam atingir a população como um todo.

Microcultura: são ações e/ou projetos voltados a grupos específicos.

O quadro abaixo demonstra o organograma do Plano de Ação Integrado de São José dos Pinhais, construído de acordo com o explicado neste texto.

Projetos Complementares: são aqueles que não aparecem nas estatísticas como prioritários, entretanto são necessários, uma vez que o direito ao trânsito seguro é uma prerrogativa de todos.

Sistema Dinâmico de Melhoria Contínua (SDMC): focado em grupos específicos, o Sistema Dinâmico de Melhoria Contínua possibilita implementar de forma rápida e com baixo custo projetos de segurança aos usuários daquele grupo (taxista/vans escolares/escolas/etc.). Funciona por etapas, aonde vai se implementando pouco a pouco num certo grupo de usuários, hábitos de segurança viária. No diagrama a cor laranja representa o que será trabalhado numa primeira etapa e a cor azul o que será trabalhado numa segunda etapa.



Para cada Programa e para cada Projeto existe uma matriz específica a ser preenchida detalhadamente, com a finalidade de organizar, dinamizar e tornar efetiva as propostas planejadas. Para que isso aconteça, percebeu-se que é imprescindível que as intervenções propostas sejam factíveis e as metas atingíveis, ou seja, é melhor pequenos projetos e ações que tenham condições de ser aplicados, do que grandes ações que permaneçam no papel.

Na sequência, no item 9.0, serão apresentados os modelos de planilhas citadas, porém preenchidas com os dados de São José dos Pinhais.

9.0 DEFINIÇÃO DE INDICADORES DE ACOMPANHAMENTO PARA MELHOR AVALIAÇÃO DOS RESULTADOS

Para acompanhamento do Plano de Ações Integradas o Ministério da Saúde definiu indicadores nacionais de monitoramento para mensurar os eventos de trânsito e possibilitar uma melhor análise dos resultados, sendo especificado no Guia Vida no Trânsito, páginas 132 e 133 os conceitos :

1. Indicador final de segurança viária: são os que mensuram os eventos finais, como acidentes, feridos graves e mortos no trânsito .

a) Indicadores de frequência absoluta - número de feridos graves, número de mortos, número de acidentes com vítimas fatais ou com vítimas graves; número de óbitos devido ao fator de risco velocidade; etc.

b) Indicadores de frequência relativa – taxa de mortalidade por cem mil habitantes, razão de mortalidade por dez mil veículos.

2. Indicador intermediário de segurança no trânsito ou indicadores de desempenho de segurança: são usados para medir mudanças no desempenho de segurança

para compreender os processos que levam aos acidentes, feridos e mortos no trânsito.

Desta forma, em cada subcomissão um dos membros assumiu a coordenação de um projeto e juntos definiram para aquela frente de trabalho os indicadores de acompanhamento.

Nos quadros abaixo apresentamos um modelo de um dos programas trabalhados pelo município, para se ter uma base da integração dos projetos.

Como foi possível observar no organograma apresentado no item 8.0, um dos programas definidos como foco de atenção, através da análise da Subcomissão de Gestão de Dados e Qualificação das Informações, foi a segurança do pedestre, portanto, o Programa número 01 da Comissão foi definido como “Pedestre Seguro” e trabalhado por todas as subcomissões, dentro da sua esfera de atuação.

Programa 1	Pedestre Seguro		
Objetivo Geral	Reduzir em 2018 o número de acidentes fatais e graves envolvendo pedestres no município de São José dos Pinhais, em pelo menos 10%, relativamente ao ano de 2017.		
Público Alvo	Pedestres		
IISV1 Indicador Intermediário de Segurança Viária	Meta	Indicador Final de Segurança Viária	Meta
Porcentagem de acidentes envolvendo pedestre	10% de redução	Taxa de mortalidade e lesões graves de pedestres por 100 mil habitantes em comparação ao período indicado.	10% de redução

Projeto 1 A Engenharia de Tráfego Objetivo Específico: Garantir a acessibilidade e reduzir acidentes envolvendo pedestres	Programa 1- Pedestre Seguro Revitalização de Calçadas e Implantação de Dispositivos Viários.			
	Atividade	Data	Responsável e Instituição que Representa	Parcerias
	1. Identificar locais prioritários (acidentes de trânsito, maior concentração de pessoas, compatibilidade projeto Anel Cicloviário + Estacionamento Rotativo na área central)	1º semestre 2018	Sec. de Urbanismo	Secretaria Municipal de Trânsito/ Departamento de Trânsito
	1.1 Desenvolver projetos de revitalização de calçadas	2º semestre 2018	Sec. de Urbanismo	Secretaria Municipal de Urbanismo
	1.2 Direcionamento para execução	2º semestre 2018	Sec. Municipal de Viação e Obras Públicas	Secretaria Municipal de Viação e Obras Públicas

Projeto 1 B Engenharia de Tráfego Objetivo Específico: Garantir circulação segura dos pedestres ao utilizar as trincheiras.	Programa 1- Pedestre Seguro Revitalização das Trincheiras para acesso de pedestres.			
	Atividade	Data	Responsável e Instituição que Representa	Parcerias
	1. Definição de critérios para escolha das trincheiras	1º semestre	Secretaria M. de Transportes e Trânsito	Secretaria Municipal de Trânsito/ Departamento de Trânsito
	1.1 Vistoria e diagnóstico	1º semestre	Sec. de Urbanismo	Secretaria Municipal de Urbanismo
	1.2 Desenvolvimento de projetos	2º semestre	Sec. Municipal de Viação e Obras Públicas	Secretaria Municipal de Viação e Obras Públicas

**Projeto 1 C
Engenharia de
Tráfego**

Objetivo Específico:
Garantir infraestrutura segura para pedestres, de modo a diminuir acidentes de trânsito.

**Programa 1- Pedestre Seguro
Inclusão na execução de calçadas nas emendas impositivas, além da pavimentação.**

Atividade	Data	Responsável e Instituição que Representa	Parcerias
1. Análise comparativa dos projetos implantados X acidentes de trânsito antes e após a intervenção na pavimentação	1º semestre 2018	Secretaria Municipal de Trânsito/UFPR	Universidade Federal do Paraná
1.1 Mediar a viabilização de alteração de lei das emendas impositivas para incluir calçadas	1º semestre 2018	Ordem dos Advogados do Brasil Responsável/ Câmara Municipal	Ordem dos Advogados do Brasil Ministério Público

**Projeto 2 A
Educação**

Objetivo Específico:
Promover ações educativas que orientem sobre as atitudes adequadas do pedestre com foco na promoção do comportamento seguro.

**Programa 1- Pedestre Seguro
Pedestre Consciente**

Atividade	Data	Responsável e Instituição que Representa	Parcerias
1.1 Identificar e contactar líderes jovens para se tornarem multiplicadores de ações de segurança no trânsito em seus bairros/escolas	1º Trimestre 2018	Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito	• Secretaria Municipal de Educação • Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito
1.2 Capacitar os multiplicadores identificados para realizar palestras e ações de trânsito com alunos de Colégios Estaduais	Até julho de 2018	Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito	• Secretaria Municipal de Meio Ambiente
1.3 Ofertar aporte orientacional e material para os trabalhos que estarão sendo realizados nas escolas e nos bairros	2º semestre 2018	Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito	

Projeto 2 B Educação

Objetivo Específico:
Promover ações educativas que orientem sobre as atitudes adequadas do pedestre com foco na promoção do comportamento seguro.

Pedestre Seguro Pedestre Consciente

Atividade	Data	Responsável e Instituição que Representa	Parcerias
1. Identificar 03 (três) OSCIPs que realizam teatro itinerante para fazer orçamento e encaminhar para procedimentos de licitação através da verba do Vida no Trânsito	Fevereiro/ Março de 2018	Secretaria Municipal de Educação	
1.1 Implementação de teatros itinerantes nas ruas Abordagem a Pedestres e Motoristas		Secretaria Municipal de Cultura	

Projeto 2 C Educação

Objetivo Específico:
Promover ações educativas que orientem sobre as atitudes adequadas do pedestre com foco na promoção do comportamento seguro.

Programa 1- Pedestre Seguro Pedestre Consciente

Atividade	Data	Responsável e Instituição que Representa	Parcerias
1. Elaborar concurso cultural para humanizar as trincheiras e passarelas	1º Semestre 2018	Secretaria de Educação, Meio Ambiente e Universidade Federal do Paraná	UFPR
1.1 Realização do Concurso	Agosto e Setembro/ 2018	Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito	

FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Projeto 3 Fiscalização Objetivo Específico: Promover ações contínuas que colaborem para a mudança de comportamento no trânsito, com foco na valorização à vida e prevenção de acidentes.	Programa 1 - Pedestre Seguro Proteção ao Pedestre			
	Atividade	Data	Responsável e Instituição que Representa	Parcerias
	Blitz Integrada entre GM, Defesa Civil, PM e PRF	Será realizada uma vez ao mês de janeiro a dezembro de 2018	Secretaria M. de Segurança	- Secretaria de Transportes e Trânsito - Secretaria de Finanças
	Blitz Individual GM	Cada força policial realizará individualmente uma blitz por mês de janeiro a dezembro de 2018	Secretaria M. de Segurança	
	Blitz Individual PM		Polícia Militar do Paraná	
Blitz Individual PRF	Polícia Rodoviária Federal			

MÍDIA SOCIAL E RELAÇÕES INSTITUCIONAIS

Projeto 4 A Mídia Social e Relações Institucionais Objetivos Específicos: Promover ações contínuas na forma de campanhas (preventivas/publicitárias/marketing social) focando nos fatores de riscos específicos, que venham a potencializar as atividades desenvolvidas nos demais projetos.	Programa 1- Pedestre Seguro Campanha Educativa			
	Atividade	Data	Responsável e Instituição que Representa	Parcerias
	1. Criação de campanha municipal para utilização em diversos meios midiáticos	Novembro Dezembro/2017	Secretaria Municipal de Comunicação Social	
	1.1 Apresentação da Campanha para os membros da Comissão	Dezembro/2017	Secretaria Municipal de Comunicação Social	
	1.2 Ajustes na campanha necessários para integração com os demais projetos	Janeiro/2017	Secretaria Municipal de Comunicação Social	
1.3 Desenvolvimento das peças	Março 2018 à Dezembro 2018	Secretaria Municipal de Comunicação Social		

**Projeto 4 B
Mídia Social
e Relações
Institucionais**

Objetivos Específicos:
Promover ações contínuas na forma de campanhas (preventivas/publicitárias/marketing social) focando nos fatores de riscos específicos, que venham a potencializar as atividades desenvolvidas nos demais projetos.

**Programa 1 - Pedestre Seguro
Hotsite Campanha & Vida no Trânsito**

Atividade	Data	Responsável e Instituição que Representa	Parcerias
1. Criação de hotsite no Portal da Prefeitura	1º Semestre/2018	Secretaria Municipal de Comunicação Social	
1.1 Alimentação do hotsite com atividades do Projeto Vida no Trânsito e ações da campanha de segurança no trânsito	Durante o ano de 2018	Secretaria Municipal de Comunicação Social	

**Projeto 4 C
Mídia Social
e Relações
Institucionais**

Objetivos Específicos:
Promover ações contínuas na forma de campanhas (preventivas/publicitárias/marketing social) focando nos fatores de riscos específicos, que venham a potencializar as atividades desenvolvidas nos demais projetos.

**Programa 1- Pedestre Seguro
Relação Institucional**

Atividade	Data	Responsável e Instituição que Representa	Parcerias
Aproximação com as empresas para estabelecimento de parcerias	1º Trimestre/2018	Secretaria de Indústria, Comércio e Turismo	
Aproximação com as igrejas, Associações para viabilização de audiências públicas sobre o tema trânsito	1º Trimestre/2018	Secretaria de Planejamento	
Relação política e ampliação da campanha com vereadores, igreja, ONGs e outros	1º Semestre/2018	Secretaria de Governo Representante/ Câmara de Vereadores	

No quadros acima tentou-se detalhar um dos Programas desenvolvidos, na tentativa de elucidar o formato integrado, dinâmico e multidisciplinar das atividades e assim foi feito para os demais Programas

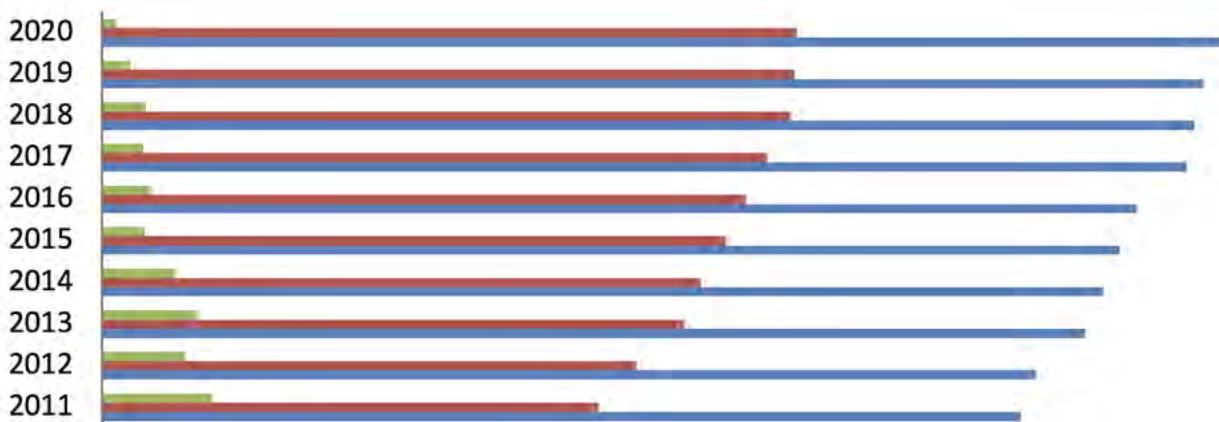
Em função da melhoria contínua do trabalho ajustes e readequações, tem sido feitas, inclusive estamos num momento de readequação na gestão da Comissão, na análise e compilação de dados.

Dos resultados alcançados temos o fortalecimento do relacionamento entre as secretarias citadas, a integração entre a Secretaria de Transportes e Trânsito e Secretaria de Saúde como coordenadoras do projeto no município e a diminuição de índices de óbitos no trânsito que já podem ser observadas nos índices tabulados, os quais encontram-se na sequência.

Em virtude da própria sustentabilidade de tudo o que foi alcançado até aqui em termos de segurança viária. Acreditando que um caminho foi aberto, é que os membros da Comissão sentiram a necessidade de implementar a nível municipal O Movimento Pela Vida no Trânsito.

Sinistros de Trânsito por 100.000 Habitantes

■ ATT ■ Frota ■ População



10. EXPANSÃO E SUSTENTABILIDADE DO PROGRAMA



Nasce o Movimento Pela Vida no Trânsito

O símbolo do Programa Vida no Trânsito no Brasil é um boneco que passa uma sensação de movimento. As partes deste boneco podemos compreender como as subcomissões que compõe o Vida no Trânsito. A cabeça seria a subcomissão de gestão e análise de dados, pois é a partir destas informações que o restante do corpo poderá se movimentar em direção a redução de mortos e feridos graves no trânsito.

No decorrer dos anos o grupo das pessoas envolvidas no processo de construção tornaram-se um corpo que sabia identificar a importância das partes e que juntos tornaram-se o todo.

O Movimento Pela Vida no Trânsito é o resultado do entendimento dos atores envolvidos no processo que o Programa Vida no Trânsito em São José dos Pinhais passaria de um programa para um movimento orgânico de um grupo de pessoas com suas peculiaridades, mas com um objetivo comum.

Este movimento, em contínuo processo de construção, enxergou adiante a Visão Zero.

A Visão Zero, adotada na Suécia em 1997, é uma forma de compreender e desenvolver um Sistema Seguro de mobilidade.

A Visão Zero é uma estratégia para eliminar as mortes no trânsito e lesões graves, além de aumentar a mobilidade segura, saudável e equitativa para todos.

A Visão Zero provou ser bem-sucedido em toda a Europa - e agora está ganhando força nas principais cidades do mundo.

A Visão Zero reconhece que a eliminação de todos os acidentes de trânsito não é viável, pois as pessoas cometem erros, mas se concentra na diminuição da gravidade desses acidentes, a fim de evitar a morte e ferimentos graves.

A Visão Zero começa com o fato de que mortes no trânsito e ferimentos graves são evitáveis - "eles não são meros "acidentes". O movimento está centrado na crença ética de que todos têm o direito a uma mobilidade segura.

Com esta nova visão, o Movimento Pela Vida no Trânsito enxergou um novo objetivo, pautado nas referências do passado do Programa Vida no trânsito, que foi a base da construção de um pensamento e ação em busca de um trânsito mais humano e seguro.

EPÍLOGO

Para finalizar este documento cabe parafrasear o texto de Lopes “Necessidade de um novo olhar”, o qual pode representar o processo para construção de um trabalho integrado, multidisciplinar, dinâmico e focado em objetivos, elementos imprescindíveis para o desenvolvimento de um trabalho efetivo para mobilidade segura:

Nasceu um novo olhar

Da competição para colaboração

Do individual para o coletivo

Da concentração para circulação do poder

Da rigidez para flexibilidade

Da acumulação para a distribuição

Do autoritarismo para a participação

Do foco institucional/setorial para o comunitário e o humano

Do sucesso individual para o sucesso do grupo

Um olhar...

De quem se preocupa, se importa

E acredita, que somente com a união de esforços

É possível SALVAR VIDAS!



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. **Decreto-Lei n. 2.994 de 28 de janeiro de 1941. Código Nacional de Trânsito.** Disponível em: http://www.camara.gov.br/internet/agencia/pdf/relatorio_pesquisa_transito.pdf. Acesso em: 25 Mar. 2020

BRASIL. **Lei 5.108, de 21 de setembro de 1966. Código Nacional de Trânsito.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/civil_03/leis/1950-1969/L5108.htm. Acesso em: 01 Abr. 2020

BRASIL. **Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996. Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional.**

BRASIL, **Lei ° 9.503, 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro.** Brasília – DF.

BRASIL. **Política Nacional de Trânsito.** Departamento Nacional de Trânsito, Ministério das Cidades, Brasil. D.F, 2004.

BRASIL. **Guia Vida no Trânsito.** Ministério da Saúde, Universidade Federal de Goiás. Brasília, 2015.

CARDITA J.; PIETRO G. **Estratégia de proatividade e parceria:** um modelo de participação comunitária para abordar segurança no trânsito. Switzerland: Global Road Safety Partnership, 2010. 64p.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN. **Resolução nº. 371, de 25 de 07 de julho de 1966.** Aprova instruções relativas a “Semana Nacional de Trânsito”. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/campanhas/semana/arquivos/RESOLUCAO> Acesso em: 09 Abril. 2020

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN. **Resolução nº 166, de 15 de setembro de 2004.** Aprova as diretrizes da Política Nacional de Trânsito. Disponível em: http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao166_04.doc. Acesso em: 03 Abril. 2020

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN. **Resolução nº. 296, de 15 de julho de 1969.** Dispõe sobre a integração dos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários municipais ao Sistema Nacional de Trânsito. Disponível em http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_296Pdf Acesso em: 23 Abril. 2020

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO – DENATRAN. **Portaria Denatran 147, de 02 de junho de 2009**. Aprova as Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito na Pré-Escola e no Ensino Fundamental na forma estabelecida no Anexo I desta portaria. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Portarias/2009> Acesso em 03. Abril.2020. LOPES, J.E. et. al.(2008). Nações Unidas. Assembléia Geral das Nações Unidas.Resolução A-64-236.

NAÇÕES UNIDAS. **Assembléia Geral das Nações Unidas. Resolução A-64-236**. Disponível em: hotsite.mma.gov.br/.../Resolucao-64-236-da-Assembléia-Geral-da-ONU-traduzida.pdf. Acesso em: 23 Abril. 2020

NAÇÕES UNIDAS. **Assembléia Geral das Nações Unidas. Resolução A -64-236. Segurança Rodoviária (2011-2020)**. visando a redução de tráfego relacionados com mortes, lesões. Disponível em: <http://hotsite.mma.gov.br/rio20/Resolu64-236-da-Assembl%C3%A9ia-Geral-da-ONU> Acesso em: 09.Abril 2020.

SÃO JOSÉ DOS PINHAIS. **Lei 660 de 09 de dezembro de 2004**. Altera, conforme especifica, a estrutura organizacional básica da Prefeitura Municipal de São José dos Pinhais, de que trata a Lei nº 02, de 1º de março de 1993 e respectivas alterações. Disponível em:<<http://www.sjp.pr.gov.br/portal/csci/viewPdf.phpfile>. Acesso em 04. Maio. 2020

SÃO JOSÉ DOS PINHAIS. **Lei 1955 de 03 de abril de 2012**. Altera, conforme especifica, a estrutura organizacional básica da Prefeitura Municipal de São José dos Pinhais, de que trata a Lei nº 02, de 1º de março de 1993 e respectivas alterações. Disponível em: <http://www.sjp.pr.gov.br/portal/csci/viewPdf.phpfile> Acesso em 04. Maio. 2020

SÃO JOSÉ DOS PINHAIS. **Lei nº 1.800 de 12 de Agosto de 2011**. Disponível em <<http://www.sjp.pr.gov.br/portal>. > Acesso em 08. Abril . 2020.



São José dos Pinhais

PREFEITURA

  PrefeituraSJP
www.sjp.pr.gov.br