

**Seminário Internacional de Transporte Coletivo e Sustentabilidade-
Rumo à Tarifa Zero e Obras Verdes
Três Zeros na mobilidade urbana do DF: Zero Acidentes,
Zero Emissões de Gases de Efeito Estufa, e Zero Tarifa
Brasília, 15 e 16 de agosto de 2024**

VISÃO ZERO 2030®

UMA ESTRATÉGIA DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA PARA SALVAR VIDAS

Ana Tomaz, Vice-Presidente

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA É UM PROBLEMA...

1 - À ESCALA GLOBAL



≈ **1,190M** VM por ano

≈ **3.260** VM por dia

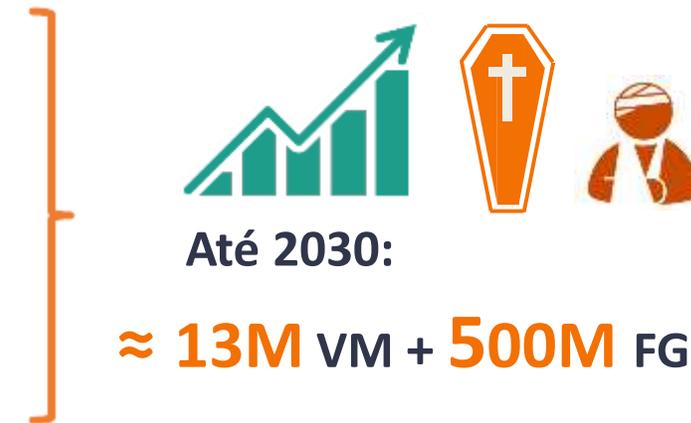
≈ **1** VM a cada 27 segundos

+

≈ **1500** VM por Mhab



≈ **50M** feridos por ano



2 - SAÚDE PÚBLICA

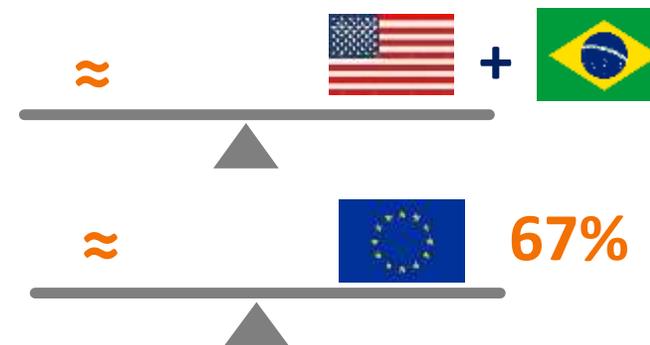
#1 causa morte 5-24 anos

#12 todas as idades

3 - ECONÓMICO E FINANCEIRO



3% PIB. Mais de \$500bi



SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA É UM PROBLEMA...

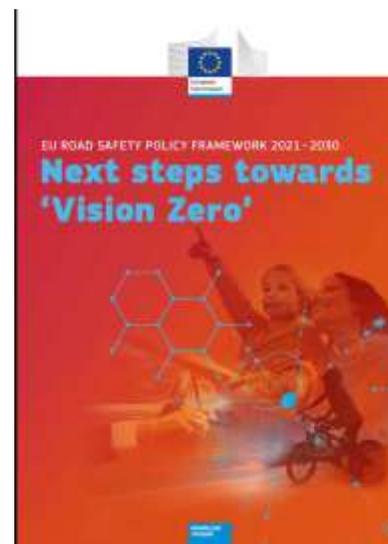
4 – PROBLEMA HUMANO QUE DESTROI VIDAS E DESTROI FAMÍLIAS

Jovem morre no dia de aniversário após violento despiste em Santo Tirso



Diana Santos, 20 anos

2ª DÉCADA DA AÇÃO: VISÃO ZERO

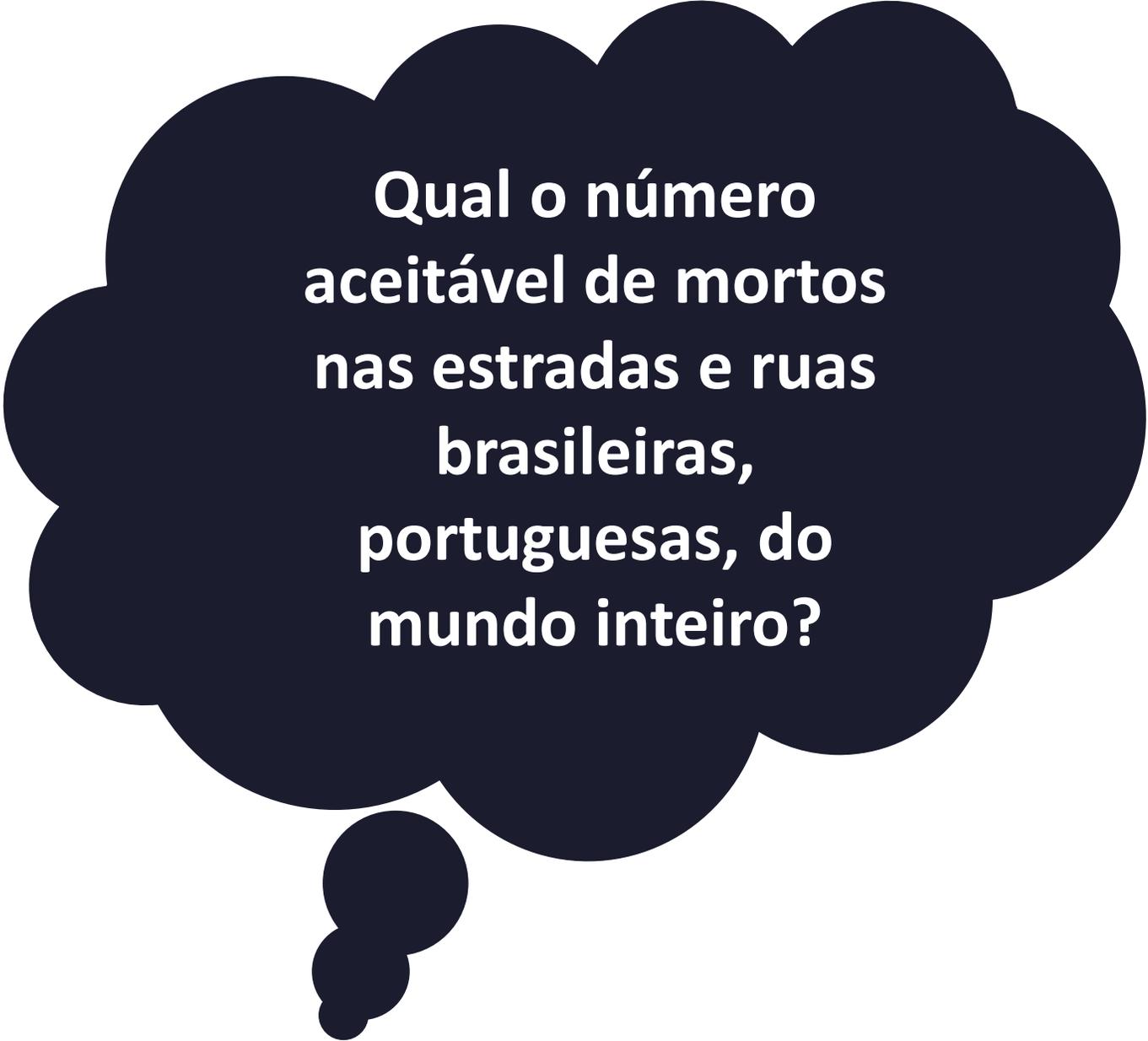


- ★ Sistema Seguro
- ★ Visão Zero



Baseada em dados e orientada por factos

Ninguém deve morrer ou ficar gravemente ferido



**Qual o número
aceitável de mortos
nas estradas e ruas
brasileiras,
portuguesas, do
mundo inteiro?**



VISÃO ZERO



É **inaceitável** que alguém **morra** ou fique **gravemente ferido** em virtude de um **acidente rodoviário**.



Zero é o único número aceitável de **mortos e feridos graves** na estrada.

COMO SURTIU A VISÃO ZERO?

“Se os utilizadores da estrada não assumirem adequadamente a sua quota-parte de responsabilidade, por exemplo, devido a falta de conhecimentos ou de competências, ou se ocorrerem ou correrem o risco de ocorrer lesões corporais por outras razões, os responsáveis pelo sistema rodoviário devem tomar medidas adicionais para evitar que as pessoas sejam mortas ou gravemente feridas”



NOVA VISÃO – só zero mortes e feridos graves são aceitáveis.

As estradas deixam de ser projetadas e concebidas para condutores ideais que nunca se distraem ou excedem o limite de velocidade – Estradas para pessoas reais que cometem erros

1997: Parlamento sueco legisla pela primeira vez sobre a Visão Zero - Lei 1996/97:137.

Suécia: um dos países com menor índice de sinistralidade do mundo.

ABORDAGEM TRADICIONAL



COMO O SISTEMA SEGURO LHES TERIA SALVO A VIDA?

Velocidade Segura



Velocidade desadequada



Velocidade segura

Infraestrutura Segura



Sem área adjacente e
sem guia sonora



Com área adjacente e
guia sonora



Poste junto à estrada



Sem poste ou longe da
estrada

Veículo Seguro



Veículo antigo



Veículo com Segurança
ativa e passiva

SISTEMA SEGURO: OS 6 PRINCÍPIOS CHAVE

- **A morte e os ferimentos graves são inaceitáveis**
- **Os humanos cometem erros**
- **Os humanos são vulneráveis**
- **A Segurança rodoviária é proativa**
- **A responsabilidade é partilhada**
- **A redundância é crucial**

Ou Abordagem proativa



Abordagem
reativa

O QUE PRETENDEMOS?



Meta para 2030: reduzir o número de mortes e feridos graves em 50%

	Ano 2019	Ano 2030	2030/2019
Vítimas Mortais	626	313	-50%
Feridos Graves MAIS3+	2089	1044	-50%

Meta para 2050: Zero mortos e Zero feridos graves

O QUE PRETENDEMOS?

OS RESULTADOS DA REDUÇÃO EM 50% DOS MORTOS E DOS FERIDOS GRAVES ATÉ 2030

2.250 VM
7.550 FG



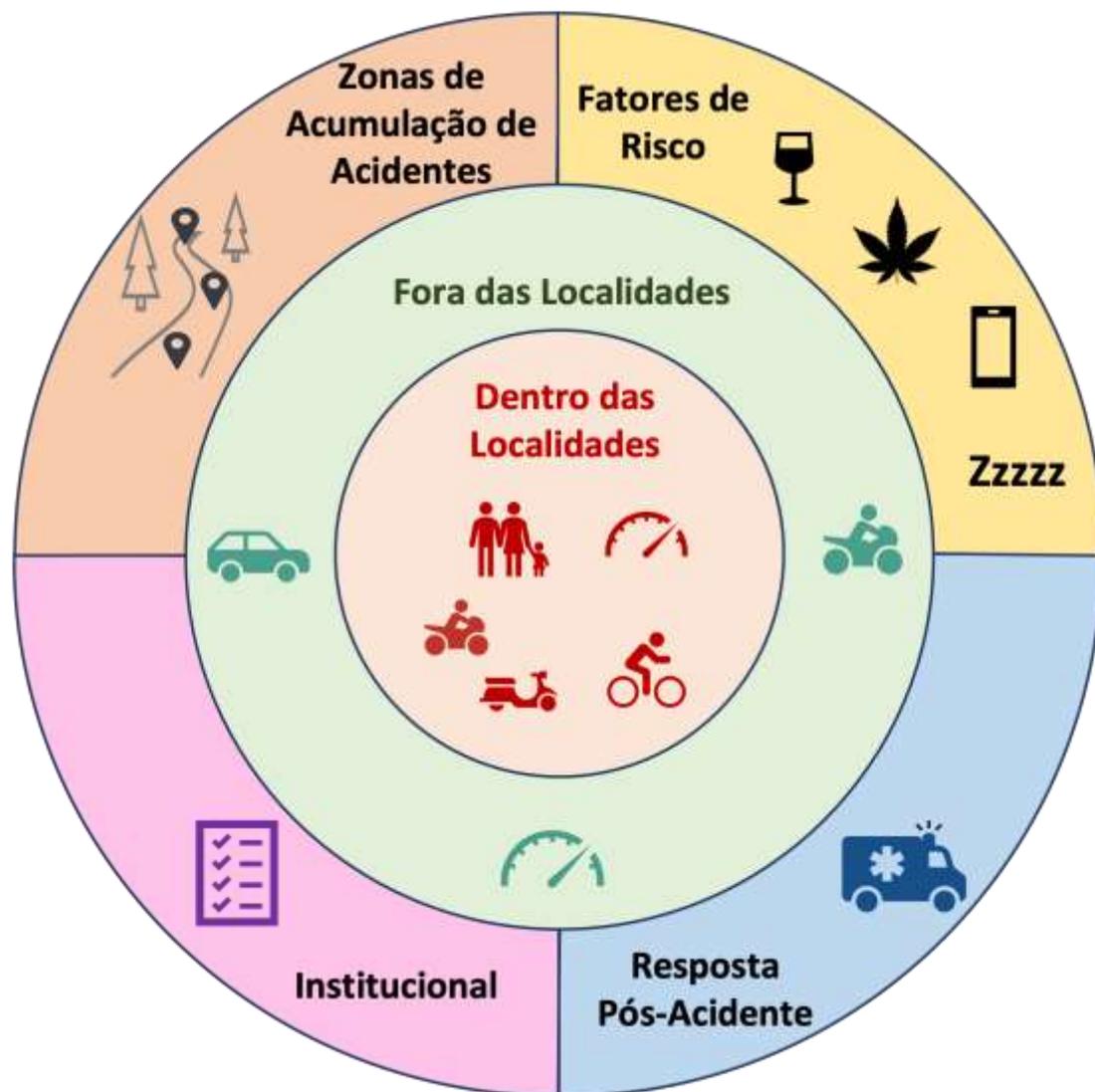
Vidas salvas e feridos graves evitados

20.000 M€



Custos económicos e sociais evitados, em cerca de 2.000M€ por ano

6 ÁREAS CHAVE INTERVENÇÃO



DENTRO DAS LOCALIDADES	Peões V2RM (motociclos e ciclomotores) Ciclistas Velocidade excessiva em zonas urbanas
FORA DAS LOCALIDADES	Ocupantes de veículos ligeiros Motociclistas Velocidade excessiva em estradas rurais
FATORES DE RISCO	Condução sob efeito do álcool Condução sob efeito de substâncias psicotrópicas Distração Fadiga
INSTITUCIONAL	Ações ao nível institucional
ZONAS ALVO	Zonas de acumulação de acidentes
PÓS-ACIDENTE	Resposta pós-acidente

MATRIZ ÁREAS CHAVE INTERVENÇÃO

Áreas Chave de Intervenção	Elementos do Sistema Seguro para a diminuição da sinistralidade				
	Utilizadores seguros	Infraestruturas seguras	Veículos seguros	Velocidades seguras	Resposta pós-acidente
Dentro das Localidades					-
Fora das Localidades					-
Fatores de Risco		-		-	-
Resposta Pós-Acidente	-	-	-	-	
Institucional					
Zona de Acumulação de Acidentes	-		-		-

- Peões
- V2RM (motociclos e ciclomotores)
- Ciclistas
- Velocidade excessiva
- Ocupantes de veículos ligeiros
- Motociclistas
- Velocidade excessiva
- Condução sob efeito do álcool
- Condução sob efeito de substâncias psicotrópicas
- Distração
- Fadiga
- Resposta pós-acidente
- Ações ao nível institucional
- Zonas de acumulação de acidentes

PROGRAMAS VISÃO ZERO

ÁREAS CHAVE DE INTERVENÇÃO	15 PROGRAMAS VISÃO ZERO 2030®					100 Medidas
						25 Entidades
						278 municípios
Dentro das Localidades	P1 - Municípios (6M)	P2 - Escolas (8M)	P3 - Tratamento Travessias Urbanas (4M)		P15 - Veículos de Duas Rodas a Motor (9M)	
Fora das Localidades	P4 - Separação de Sentidos nas Vias Rurais (3M)		P5 - Tratamento da Área Adjacente (8M)			
Fatores de Risco	P6 - Álcool e Substâncias Psicotrópicas (11M)		P7 - Distração e Fadiga (5M)			
Resposta Pós-Acidente	P8 - Resposta Pós-Acidente (8M)					
Institucional	P9 - Fiscalização de Infraestruturas (5M)	P10 - Investigação e Auditoria (3M)	P11 - Desmaterialização e Partilha de Dados (11M)	P12 - Legislação e Documentação Técnica (11M)	P13 - Gestão das Velocidades (8M)	
Zonas Acumulação de Acidentes	P14 - Zona de Acumulação de Acidentes (3M)					

(P = Programa; M = Medidas)

PROGRAMA: VISÃO ZERO MUNICÍPIOS



ENQUADRAMENTO:

- 45% VM são nas vias sob responsabilidades dos municípios
- 35% VM em zona urbana

OBJETIVO: Reduzir as lesões fatais e graves em zonas urbanas

RESULTADO ESPERADO:

- 50% Redução VM e FG

PROGRAMA: VISÃO ZERO SEPARAÇÃO DE SENTIDOS

'DOIS MORTOS EM CHOQUE FRONTAL PEÇA dmonteiro' 2



ENQUADRAMENTO:

- 25% VM são por colisões frontais
- 28% tem separação de sentidos

OBJETIVO Reduzir as lesões fatais e graves em consequência das colisões frontais

RESULTADO ESPERADO:

- 70% com separação de sentidos
- 50% Redução VM e FG

Dois mortos em choque frontal sobre risco contínuo

PROGRAMA: ÁREA ADJACENTE À FAIXA DE RODAGEM

Idanha-a-Nova

Jovem avançado do Idanhense morreu em despiste contra árvore

Destaques, Acidente, Acidente



ENQUADRAMENTO:

- 32% VM são despistes em zonas fora de localidades

OBJETIVO Reduzir as lesões fatais e graves em consequência dos despistes

RESULTADO ESPERADO:

- 50% Redução VM e FG

O avançado do Clube União Idanhense, Rodrigo Oliveira, de 19 anos de idade morreu esta madrugada num despiste de automóvel, seguido de embate numa árvore, no concelho de Idanha-a-Nova disse à Central Press o comandante dos bombeiros locais.

ANA TOMAZ
VICE PRESIDENT

Tel: +351 967124851

Email: ana.tomaz@ansr.pt

Website: www.ansr.pt

 <https://www.linkedin.com/in/ana-tomaz-540a9562/>

 [@AnaToma71513190](https://twitter.com/AnaToma71513190)

ansr

AUTORIDADE NACIONAL
SEGURANÇA RODOVIÁRIA



EXEMPLOS EM PORTUGAL

Construção Autoestrada Transmontana em 2012 e Túnel do Marão em 2016:

2001- 2011
 13VM/ano



2012- 2022
 1VM/ano

- 160 Vidas salvas (*)
- +500M€ CSE



(*) inclui medidas baixo custo efetuadas no Alto do Espinho

EXEMPLOS EM PORTUGAL



**Transformação do IP5 em
A25:**

IP5: 1996- 2006

19VM/ano

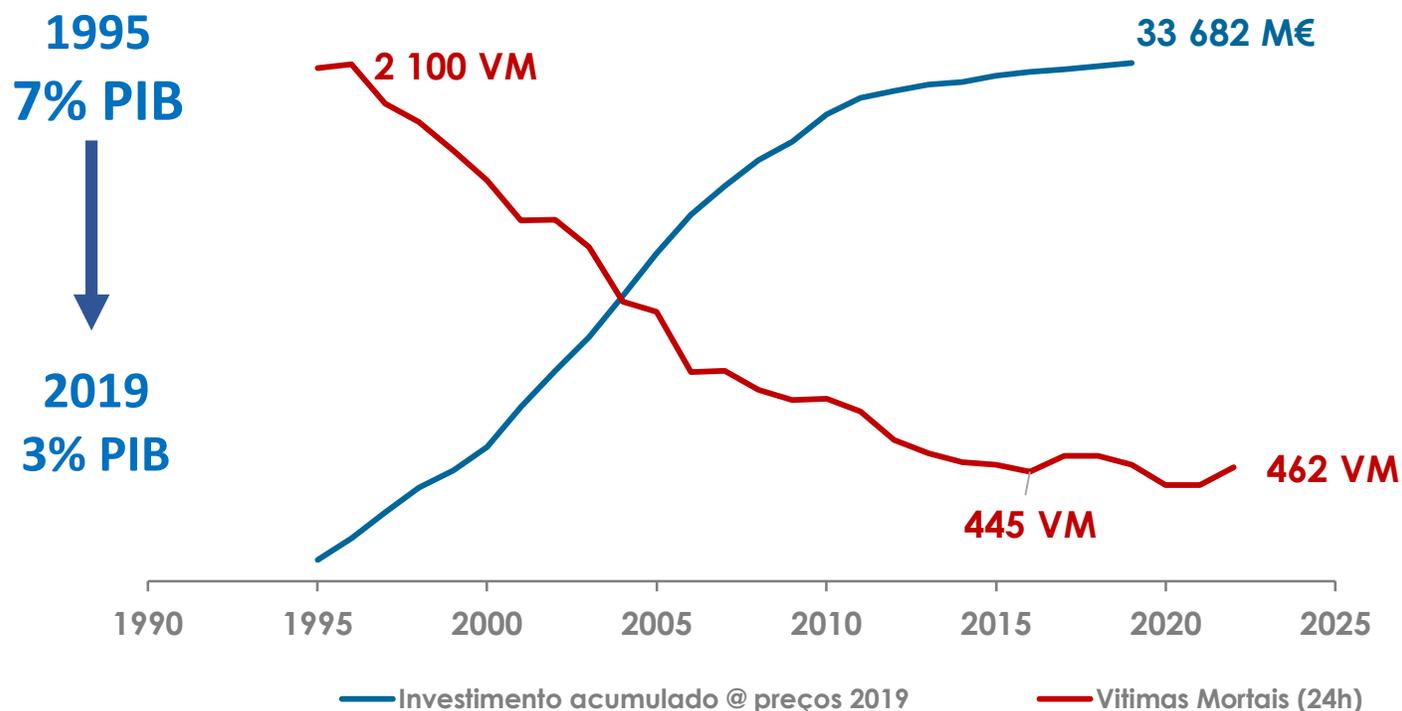
-84%

A25: 2007 - 2017

3 VM/ano

- **220 Vidas salvas**
- **+700 M€ CSE**

INVESTIMENTO VS REDUÇÃO DA SINISTRALIDADE



Source: OECD, UTAO, IP e ANSR



+ 24.000 Vidas salvas
+ 174.810 Feridos Graves evitados



170.456M€ CSE evitados
(82,9% PIB 2019)

Investimento em **+3.200 km** em estradas com mais qualidade e segurança
80% redução em vítimas mortais