

“Readequação de velocidades para a segurança de pedestres e ciclistas”

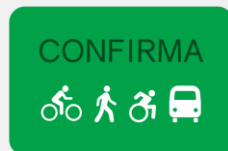
Audiência Pública
Comissão de Esporte
11 de julho de 2023



ORGANIZAÇÃO DA SOCIEDADE CIVIL SEM FINS LUCRATIVOS



ESTRATÉGIA NACIONAL DA BICICLETA



MOBILIDADE
SUSTENTÁVEL
NAS ELEIÇÕES

Contexto

Ciclista morre atropelado em Cuiabá e motorista foge



Publicados 2 meses atrás em 13/10/2020 - 21:43h
Por DA REDAÇÃO

Motorista atropela ciclista e foge sem prestar socorro em Rio Branco

Por da Redação - 29 de agosto de 2020

DISTRITO FEDERAL

Ciclista de 21 anos atropelada no DF morre após ser socorrida ao hospital

Amanda Rocha do Nascimento, 21 anos, não resistiu aos ferimentos. Ela foi atropelada na Quadra 2, do Setor Sul do Gama, na noite dessa 3ª

Ciclista morre atropelado por caminhão na Mooca

Data de Publicação: 28 de outubro de 2020 2

Ciclista morre ao ser atropelado por ônibus na av. Augusto Montenegro, em Belém

O grave acidente provou um grande congestionamento na área.

Por G1 PA — Belém
03/11/2020 15:08 - Atualizado há um mês



GERAL

Ciclista morre após ser atropelado por caminhão carregado com blocos de concreto

Segundo a polícia, o condutor do caminhão fez o teste do bafômetro, que não acusou nenhuma substância alcoólica

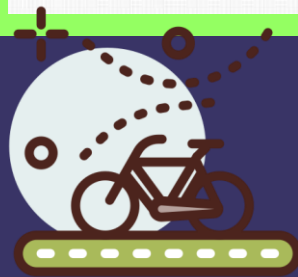


Proteção Folha Online

30 de Novembro de 2020 às 08:52
Atualizado há 12 dias

Motorista atropela ciclista na zona oeste de SP e foge sem prestar socorro

Vítima era ativista e pesquisadora de mobilidade urbana; 24 ciclistas foram mortos este ano na cidade



- Comissão de Segurança Viária e Rodovias Seguras da UCB
 - Reuniões regulares para discussão de propostas, projetos e campanhas com o objetivo de melhorar as condições de utilização da bicicleta como meio de mobilidade

O número de sinistros graves envolvendo ciclistas cresceu 22% em 2020 e 11% em 2021 em todo o Brasil

- Projeto Vias Seguras
 - Objetivo: reduzir a velocidade máxima das vias urbanas em todo o país,
 - Mudar a percepção sobre baixas velocidades.
 - Propor a alteração do artigo 61 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que estabelece limites de velocidade em áreas urbanas e rurais.

Contexto

- A legislação brasileira estabelece que os **motoristas são responsáveis pela segurança de pedestres e ciclistas**, mas as ruas das nossas cidades não são amigáveis para quem caminha ou pedala.



- De acordo com a pesquisa Perfil do Ciclista de 2021, as maiores dificuldades enfrentadas por quem escolheu a bicicleta como meio de transporte são a falta de segurança viária e a falta de infraestrutura.



- Proteger os mais vulneráveis no trânsito requer a implementação de **estratégias específicas**.
- Construir calçadas e ciclovias adequadas, acessíveis, iluminadas, sinalizadas, uma **infraestrutura apropriada** garante condições seguras de deslocamento e torna as ruas das cidades mais amigáveis para quem caminha ou pedala, mas não é tudo.

Segurança Viária

- A alta velocidade é o principal fator na ocorrência e agravamento de colisões e atropelamentos, e, conseqüentemente, a maior responsável pela **morte de mais de 382 mil brasileiros** durante a primeira Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2011 e 2020),

A principal infração de trânsito no Brasil é o excesso de velocidade, sendo a velocidade o maior fator de risco em sinistros de trânsito.



- A violência no trânsito custou R\$ 1,5 trilhão aos cofres públicos entre os anos de 2007 e 2018, o equivalente a **R\$ 50 bilhões de reais ao ano**.

Fonte: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA)

- Mesmo com menos veículos nas ruas durante o período da pandemia, o Brasil registrou números alarmantes de internações de pessoas envolvidas em sinistros de trânsito: **188 mil em 2020** e **234 mil em 2021 (índice recorde)**.

Fonte: Ministério da Saúde

- No ranking mundial de mortes, o **Brasil** está na **terceira posição**, atrás apenas de Índia e da China.

Fonte: Global Status Report on Road Safety da Organização Mundial da Saúde

Cada aumento de 1% na velocidade média produz um aumento de 4% no risco de sinistro fatal e um aumento de 3% no risco de sinistro grave

Pesquisa

Caminhos para readequação de velocidades no Brasil:

opinião pública e análise sobre mortes no trânsito

2022



11% entendem essa placa como uma indicação

- Pesquisa de opinião: percepções de motoristas (estudo qualitativo online)
 - 80% dos motoristas conhecem alguém que perdeu a vida no trânsito
 - 20% perdeu um membro da família
 - 30% perdeu um amigo próximo
 - A maioria concorda que **nossas vias são perigosas**, no entanto, não associam a redução de velocidade e o redesenho das ruas com a segurança viária

Readequação no Brasil

- **São Paulo:** A readequação de velocidades começou em 2011. Entre 2015 e 2016, o município padronizou o máximo de 50 km/h para todas as avenidas, além de demarcar 13 áreas de velocidade reduzida (até 30 ou 40 km/h). Em 2021, novamente o limite foi revisto em outras 24 vias da cidade com **alto fluxo de pedestres: desta vez de 50 km/h para 40 km/h.**
- **Fortaleza:** Segundo a Autarquia Municipal de Trânsito, a readequação de velocidade em Fortaleza já **reduziu em 68,1%** o número de sinistros com mortes nas vias tratadas. São **8 anos de redução no número de vítimas fatais.**
- **Curitiba:** Atingiu a marca de 94% das vias com limite máximo de 50 km/h em 2021. Entre 2011 e 2021, Curitiba teve **redução de 45,8%** no número de mortes no trânsito.

➤ Como mudar a situação?

- Reconhecer que o caminho para reduzir este tipo de morte passa, obrigatoriamente, por duas **modificações** específicas no **Código de Trânsito Brasileiro**
- Apoio ao PL 2789/2023 - uma **iniciativa da sociedade civil** com o objetivo de reduzir mortes



PL 2789/2023



Conheça o PL que vai reduzir as mortes no trânsito nas cidades do Brasil

OBRIGADA!

Ana Carboni
Coordenadora Geral

www.uniaodeciclistas.org.br
vias.seguras@uniaodeciclistas.org.br

 @uniaodeciclistasdobrasil

 @uniaodeciclistas

 @ucbrasil