

# “A mobilidade urbana e a segurança no trânsito sob o olhar do ciclista e do pedestre”

**Audiência Pública**  
Comissão de Viação e Transporte  
15 de agosto de 2023



## ORGANIZAÇÃO DA SOCIEDADE CIVIL SEM FINS LUCRATIVOS



ESTRATÉGIA NACIONAL DA BICICLETA



CONFIRMA



MOBILIDADE  
SUSTENTÁVEL  
NAS ELEIÇÕES

- Desenvolvimento urbano desordenado e uma situação de mobilidade complexa.
- Lógica rodoviarista aliada à ausência de políticas públicas que priorizem a mobilidade urbana do ponto de vista das pessoas, levou a **sistemas de transporte ineficientes e à implementação de infraestrutura focada em veículos motorizados privados.**

Solução: Construir um sistema de transporte integrado incluindo os diferentes modos de transporte, tendo em vista a intermodalidade e suas conexões.

Resultado: **deslocamentos mais eficientes, econômicos, agradáveis e sustentáveis.** Desafio: Planejar uma mobilidade sustentável dentro do contexto de uma cidade já funcional, colocando o **cidadão como centro** desse planejamento.

# 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.



- **Sinistros de trânsito: a primeira causa de morte de crianças e adolescentes de 1 a 14 anos**. Dados do Ministério da Saúde.

# Segurança Viária

- A violência no trânsito custa em torno de **R\$ 50 bilhões** de reais ao ano aos cofres públicos.

Fonte: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA)

- Durante o período da pandemia - com menos veículos nas ruas - 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**

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



# 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.**





# 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.



- **O PNATRANS – Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Lei Federal 13.614/2018)**, tem como meta reduzir pela metade o índice nacional de mortos por grupo de 100 mil habitantes até 2028 e prevê as duas modificações no Código de Trânsito Brasileiro (CTB)
  - a primeira é a **revisão dos limites de velocidade** permitidos pela lei federal e adequação aos recomendados pela Organização Mundial de Saúde (OMS) - produto P2013; e
  - a segunda é a **regulamentação da Fiscalização de Velocidade Média** - produto P2014.



## ➤ Como mudar a situação?

- Reconhecer que o caminho para reduzir sinistros e mortes passa, obrigatoriamente, por duas **modificações** específicas no **Código de Trânsito Brasileiro**
- Apoiar o 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

## ➤ O que muda

- Prevê que os **usos da via** seja o parâmetro para definir a **velocidade mais adequada**
- **Melhora a fiscalização**, para que possa ser feita também pela velocidade média dos veículos entre dois pontos - isso reduz o comportamento de risco de acelerar entre dispositivos de **prevenção de sinistros**.



## PL 2789/2023



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

## ➤ O que não muda

- **Velocidades** que já estão **adequadas não sofrem alterações**
- Vias **coletoras: permanecem** com limites de **40 km/h** as vias que tem como função principal coletar e distribuir os veículos na cidade
- Vias **locais**: ruas predominantemente residenciais e/ou onde há escolas continuam com limites de velocidade fixados em **30 km/h**.



## 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](http://www.uniaodeciclistas.org.br)  
[vias.seguras@uniaodeciclistas.org.br](mailto:vias.seguras@uniaodeciclistas.org.br)

 @uniaodeciclistasdobrasil

 @uniaodeciclistas

 @ucbrasil