

Seminário Internacional de SEGURANÇA NO TRÂNSITO

3ª edição

 02 a 04
de dezembro

Brasília|DF



Paz no trânsito
começa por você

Apoio: 
Associação Brasileira de Segurança Viária

SECRETARIA NACIONAL DE
TRÂNSITO

MINISTÉRIO DOS
TRANSPORTES

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
UNIÃO E RECONSTRUÇÃO



PAINEL 3:

Cidade para Pessoas

Paz no Trânsito começa por você!

Apoio: **ABSeV**
Associação Brasileira de Segurança Viária

SECRETARIA NACIONAL DE
TRÂNSITO

MINISTÉRIO DOS
TRANSPORTES

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
UNIÃO E RECONSTRUÇÃO



IURI LARA

Engenheiro Civil, associado ABSeV

Especialista em transporte e trânsito, com expertise tanto no Brasil quanto na Argentina.

Possui especialização em segurança viária e atua como consultor na implementação da Norma ISO 39001.

É membro ativo da ABNT no Comitê CB-16 de Transporte e Tráfego, tendo sido indicado para o cargo de Secretário da Comissão de Estudos de Sinalização Vertical para o ano de 2024.

Sua carreira é marcada pela coordenação de projetos utilizando a metodologia iRAP, demonstrando seu compromisso com a promoção da Visão Zero.





As cidades são, essencialmente, um espaço criado para os seres humanos viverem, trabalharem e interagirem.

Mas a questão crucial não é "se" elas são projetadas para humanos, e sim: para qual parcela da sociedade elas realmente atendem?

Cultura de Segurança Viária	Quem São os Beneficiados?	A Cidade Que Queremos
O que é Cultura de Segurança Viária?	A prevalência do individual sobre o coletivo	Segurança viária como prioridade
Elementos-chave para desenvolver essa cultura	O desamparo dos mais vulneráveis	Redesenhando espaços urbanos
Benefícios da Cultura de Segurança	A Prioridade Deveria Ser o Coletivo	Uma cidade orientada para o coletivo



Cultura de Segurança Viária

O que é Cultura de Segurança Viária?

"Todo sistema é perfeitamente projetado para obter o resultado que obtém." Dr. W. Edwards Deming

O objetivo do sistema seguro é a mobilidade, a segurança é apenas um valor.

A grande maioria dos usuários do nosso sistema de transporte, por qualquer meio, não embarca em sua jornada com o objetivo de permanecer seguro.

Eles têm o objetivo de chegar a algum lugar e fazer isso sem sofrer ferimentos.

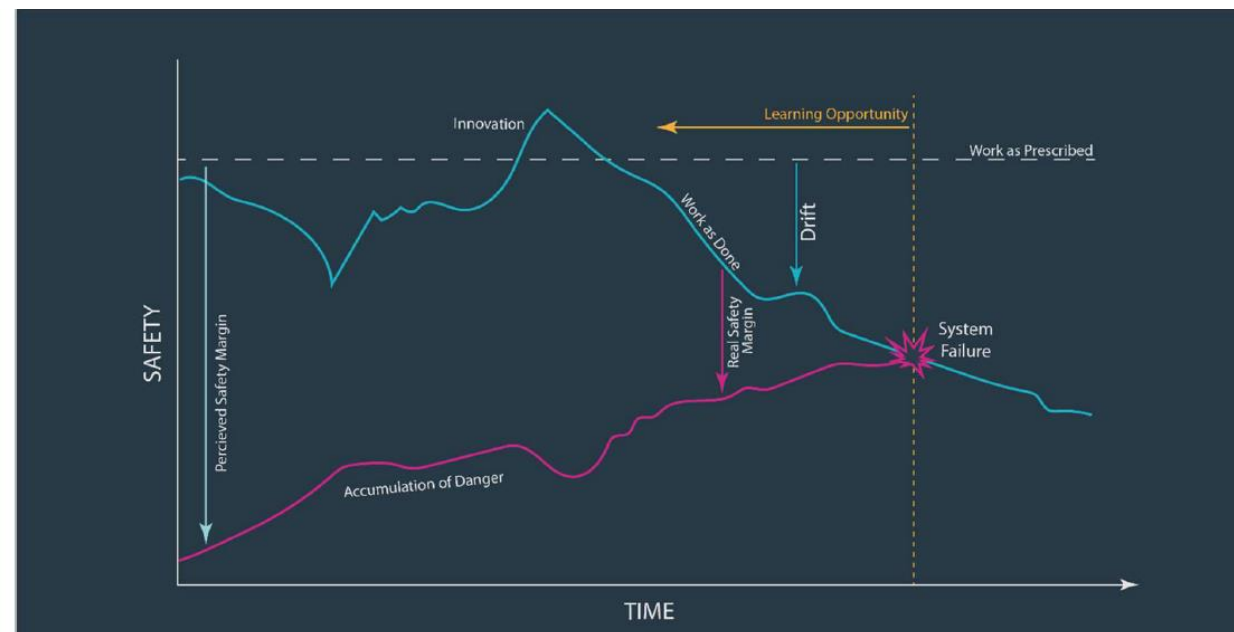


Figure 1: Adapted from Drekker, S. (2007); *The Field Guide to Understanding Human Error*

Cultura de Segurança Viária

Elementos-chave para desenvolver essa cultura

3 E's Segurança Viária

Educação

Engenharia

Enforcement (Fiscalização)

Alguns pesquisadores já estão considerando outros E's :

Exposição:

Examina os padrões de risco que um indivíduo pode enfrentar;

Exame de Competência e Aptidão:

Enfatizando a necessidade, frequentemente esquecida, de avaliar a aptidão para dirigir.

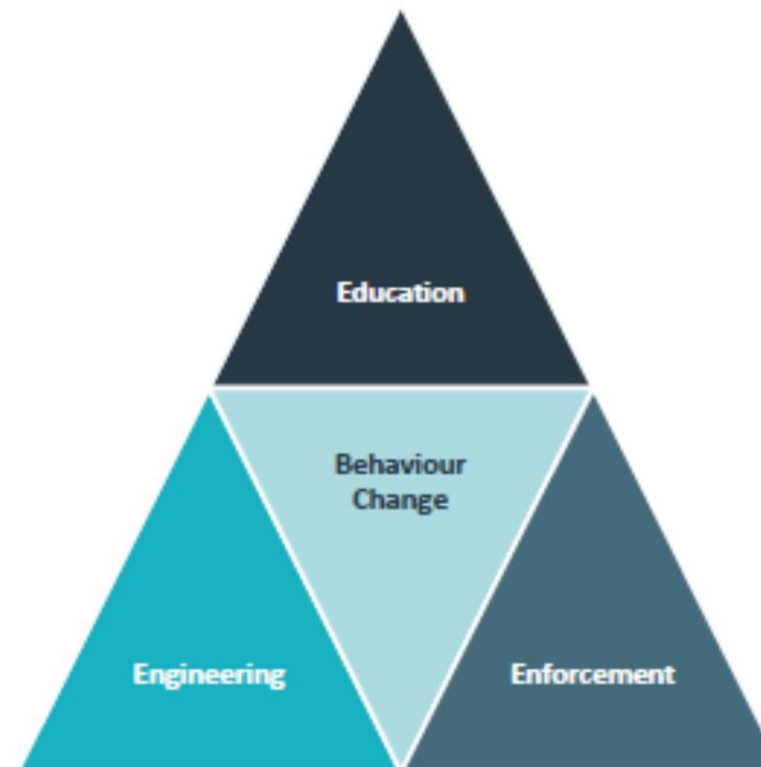


Figure 10 – The 3E's in Road Safety

Cultura de Segurança Viária

Benefícios da Cultura de Segurança

Tomadas de decisões mais assertivas de todos envolvidos no trânsito;

Melhoria das condições ambientais;

Menor gasto com saúde pública;

SALVAR VIDAS

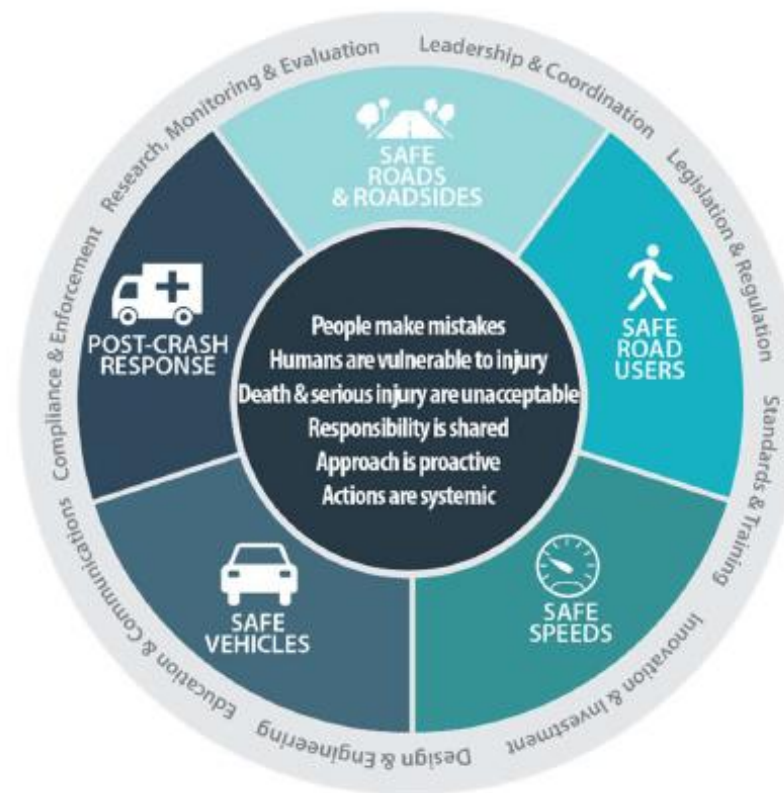


Figure 7: The Safe System (Fosdick et al., 2024a), adapted from various international models)

Quem São os Beneficiados?

A prevalência do individual sobre o coletivo

Grande parte do espaço urbano é dedicado ao transporte individual (carros), em detrimento de transporte público eficiente ou áreas para pedestres.

Resultado: congestionamentos, poluição e um ambiente pouco acolhedor para a convivência.

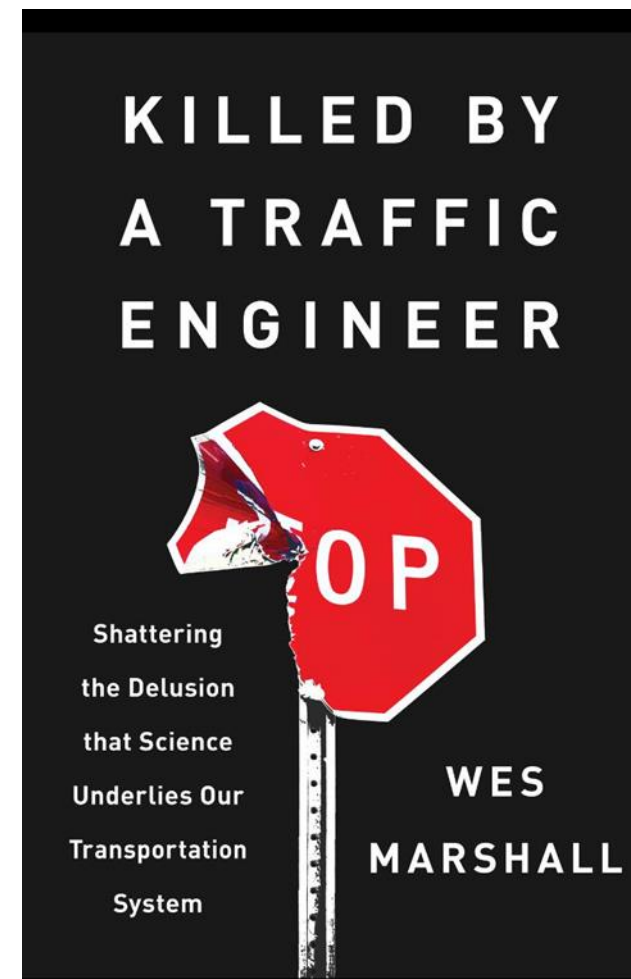


Quem São os Beneficiados?

O desamparo dos mais vulneráveis

Os pedestres, ciclistas e pessoas com mobilidade reduzida muitas vezes são ignorados nas decisões de planejamento urbano.

A segurança no trânsito reflete isso: 49% das mortes no trânsito envolvem usuários vulneráveis (pedestres, ciclistas, motociclistas).



Quem São os Beneficiados?

A Prioridade Deveria Ser o Coletivo

Uma cidade verdadeiramente humana deve atender às necessidades de todos:

Crianças, idosos, pessoas com deficiência, trabalhadores sem veículo próprio, ciclistas, etc.

Investir em mobilidade ativa (caminhar e pedalar) e transporte público é investir em qualidade de vida.

Novo Paradigma do Planejamento

Pedestres



Transporte Público e Ciclistas



Prestação de serviço e negócios



Transporte Individual



FONTE: Nacto (2016) Global Street Design Guide

A Cidade Que Queremos

Segurança viária como prioridade

Visão Zero: nenhuma morte ou lesão grave no trânsito é aceitável.

Infraestruturas projetadas para proteger os mais vulneráveis reduzem acidentes e salvam vidas.

Figura 2.1 Uma abordagem abrangente para um caminhar seguro



A Cidade Que Queremos

Redesenhando espaços urbanos

Redução de velocidades em áreas residenciais.

Mais calçadas acessíveis e seguras.

Ciclovias protegidas e eficientes.

Áreas verdes e zonas de convivência.



A Cidade Que Queremos

Uma cidade orientada para o coletivo

Uma cidade orientada para o coletivo:

Garante segurança e qualidade de vida para todos os seus cidadãos, não apenas para aqueles em carros.

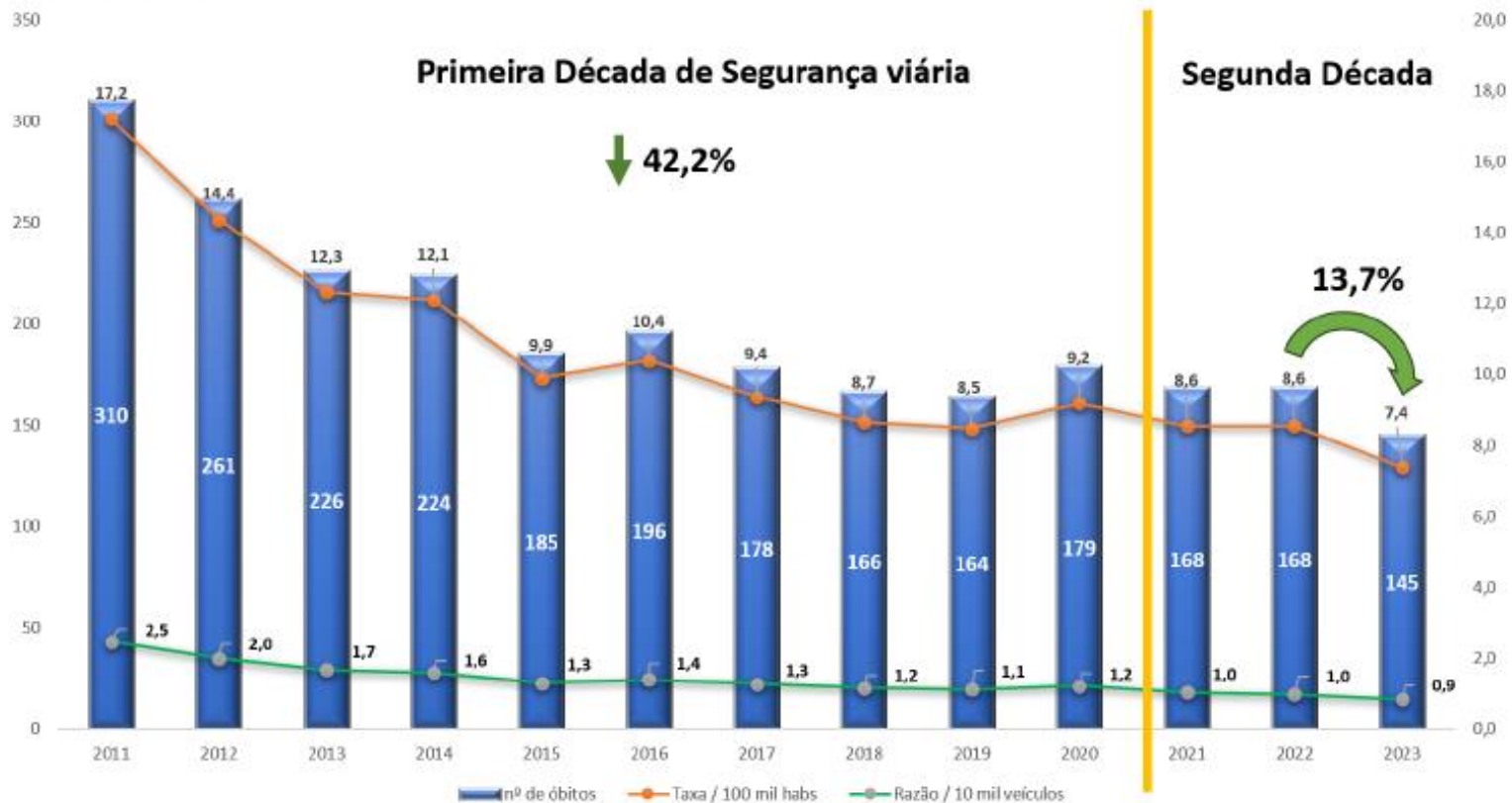
Coloca os mais vulneráveis no centro do planejamento urbano.



A Cidade Que Queremos

Resultados

Gráfico 1 - Série histórica do número de vítimas fatais em sinistros de trânsito ocorridos em Curitiba/PR, taxa de mortalidade (100 mil habitantes) e razão de mortalidade (10 mil veículos), de 2011 a 2023.



Fonte: Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba.



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Campsall, D. (2016). Behaviour Change Symposium Report (p. 24). Road Safety Analysis Limited. <https://agilysis.co.uk/wp-content/uploads/sites/44/2024/10/BCS-Report-2016.pdf>

Fosdick, T. (2019). Effectiveness of UK Road Safety Behaviour Change Interventions.

Fosdick, T., Campsall, D., Kamran, M., & Scott, S. (2024a). Creating a Cultural Maturity Model to Assess Safe System Readiness Within Road Safety Organisations. *Journal of Road Safety*, 35(1), 52–64. <https://doi.org/10.33492/JRS-D-24-1-2125507>

Fosdick, T., Campsall, D., Kamran, M., & Scott, S. (2024b). Creating a Cultural Maturity Model to Assess Safe System Readiness Within Road Safety Organisations. *Journal of Road Safety*, 35(1), 52–64. <https://doi.org/10.33492/JRS-D-24-1-2125507>

Fosdick, T., Cubbin, W., Campsall, D., & Willis, L. (2019). RideFree—Refreshing our approach to motorcycle safety (p. 180). Road Safety Analysis Limited. <https://agilysis.co.uk/download/16/research-evaluation/5256/ridefree-refreshing-ourapproach-to-motorcycle-safety.pdf>

Guía de diseño de calles e intersecciones para Buenos Aires, Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo Argentina (ITDP).

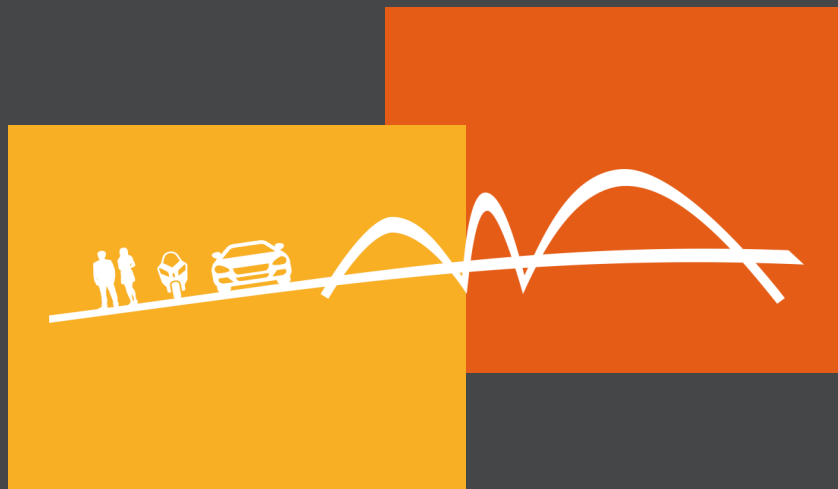
Pedestrian safety: a road safety manual for decision-makers and practitioners. © Organização Mundial da Saúde, 2013.

Marshall, W (2024). *Killed by a Traffic Engineer*. Island Press.

Rosado, D (2022). *Vision Zero e Mobilidade Sustentável no Brasil O caso de Fortaleza*. Vital Strategies

Krafft, M (2023). *Strategy towards 2030: 9 recommendations supporting the UN resolution and the Agenda 2030*. Trafikverket

Obrigado (a)!



Contato: Iuri Lara

Telefone: +55-11-98369-6844

E-mail: contato@absev.org.br