

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 4:

Engajamento e mobilização social, Usuários vulneráveis e Segurança Viária

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



SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO

Painel 4 Engajamento e mobilização social, Usuários vulneráveis e Segurança Viária



Rafael Lima

Especialista em Segurança Viária

Formado em **Administração** de empresas pela UNIESP, **Gestão de pessoas** pela Universidade 9 de julho, **Técnico em edificações** pela Escola técnica de São Paulo Fernando Prestes, Pós Graduado em **Gestão de negócios e Business Intelligence-BI e Comércio Exterior** pela FMU/FIAM-FAAM.

Com 23 anos de experiência em sinalização e segurança viária (16 anos em Concessão de rodovias).

Professor docente na Fundação Adolfo Bósio de Educação no Transporte – Fabet (6 anos).

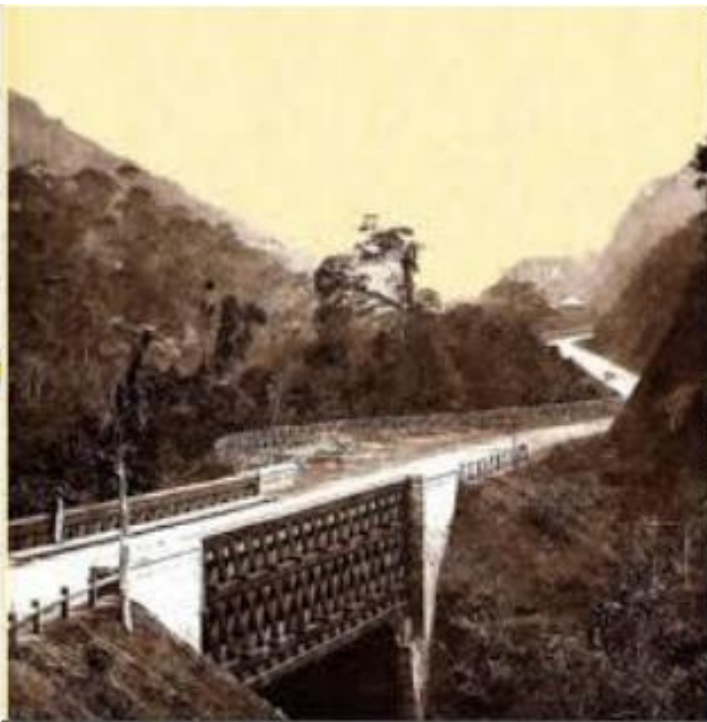


Paz no Trânsito começa por você!

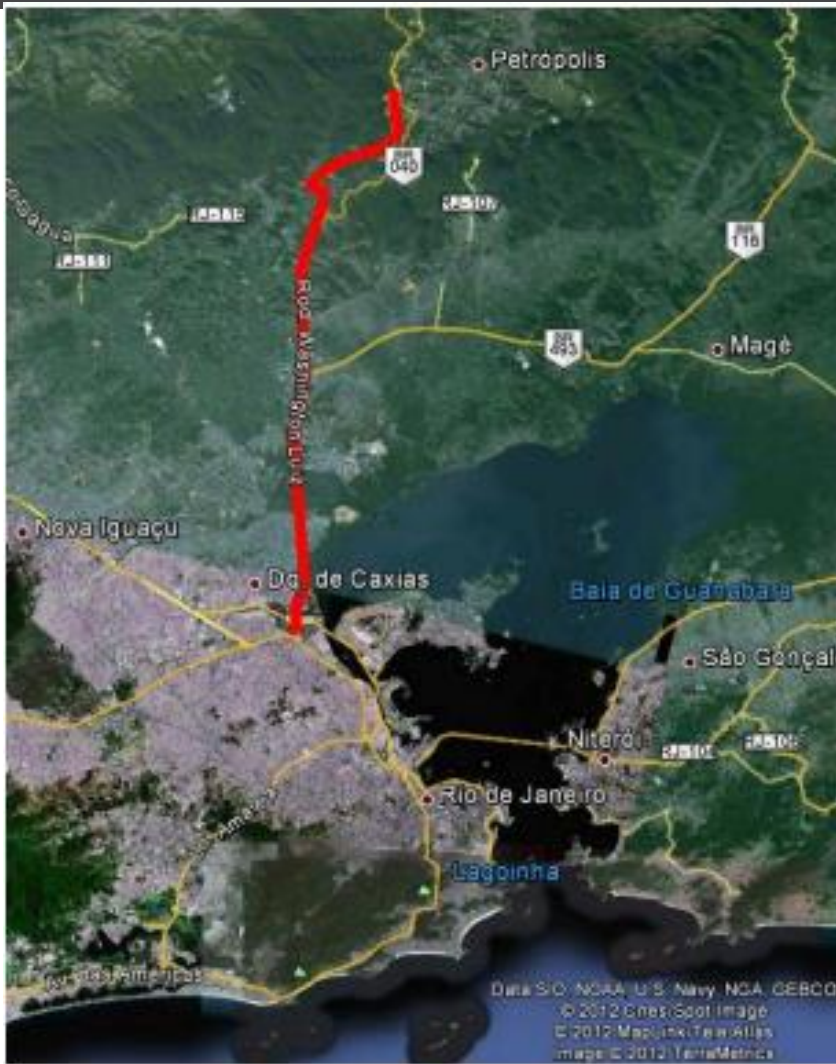
História das Rodovias

A criação da primeira estrada no Brasil está registrada no ano de 1861.

A primeira rodovia pavimentada no Brasil, foi a Estrada União e Indústria, que liga Petrópolis (RJ) a Juiz de Fora (MG), que comemorou 160 anos em 2021, foi inaugurada em 23 de junho de 1861 pelo imperador dom Pedro II e construída com a mão de obra de colonos alemães



História das Rodovias



Por que devemos entender sobre concepção de Rodovias?

Washington Luís Pereira de Sousa (1869-1957) é conhecido por ter dito a frase "governar é abrir estradas"

Segure essa informação!

Vítimas de Sinistros

Para as motos a segurança é diferente

DataSUS: 33 motociclistas morrem por dia no Brasil

O trânsito brasileiro é um dos mais violentos do mundo e os motociclistas estão entre as principais vítimas. De acordo com o DataSUS, Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde, 119.735 condutores de motos morreram entre os anos de 2012 e 2021, a primeira década de ações para a redução de mortos e feridos no trânsito, estipulada pela ONU (Organização das Nações Unidas).

São 33 motociclistas que morrem todos os dias e a maioria dessas vítimas são homens (89%) e jovens, entre 20 e 24 anos (18% das vítimas). Eles deixam famílias, amigos e todas as possibilidades e bons momentos que uma vida poderia oferecer. Do total de óbitos em 2012, 28% eram motociclistas, e em 2021, mais de um terço (35%) das vítimas eram motociclistas.

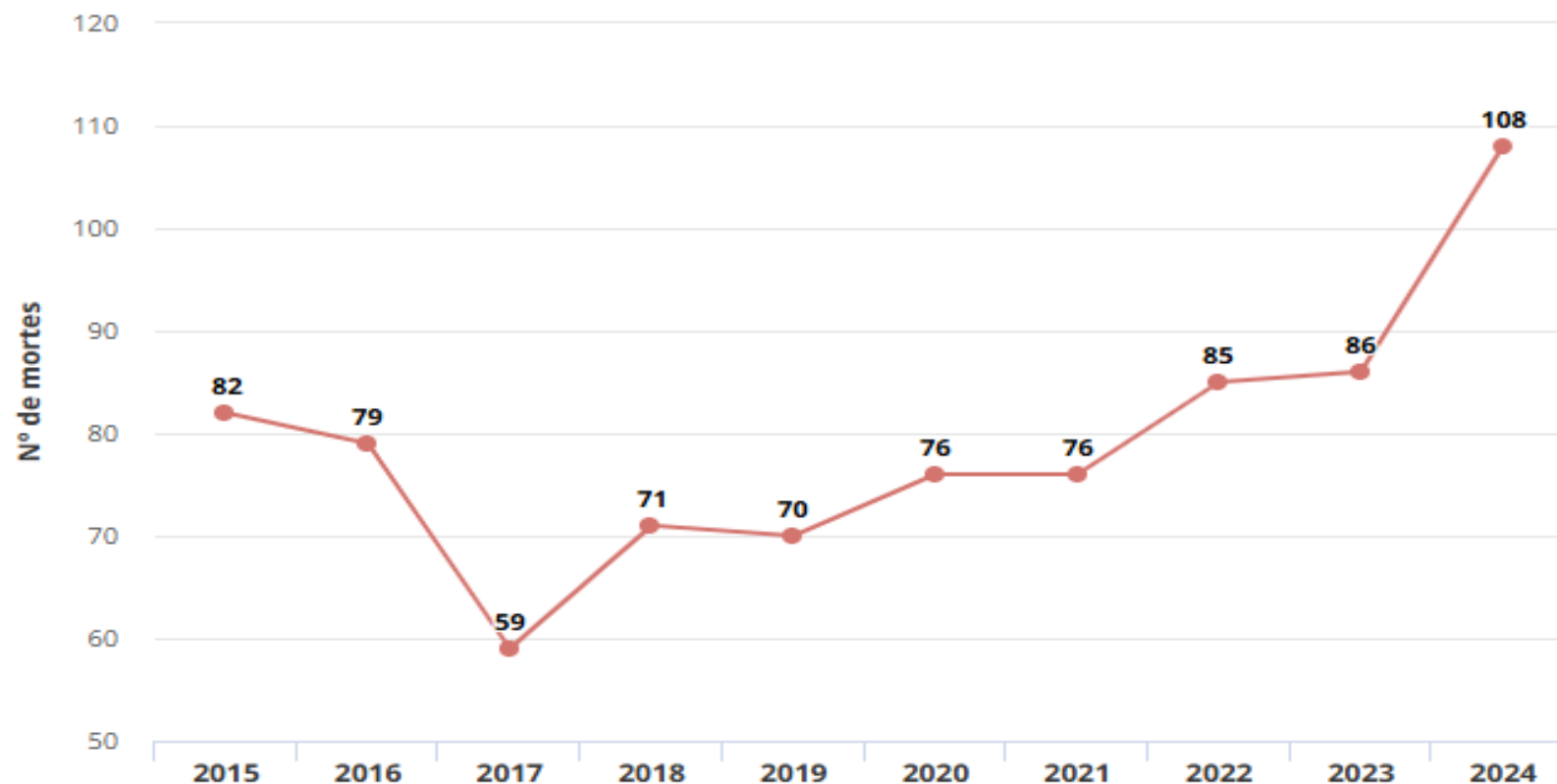


Vítimas de Sinistros

Em área Urbana

Mortes de motociclistas na cidade de São Paulo

1º trimestre do ano



Fonte: Infosiga/Governo de SP

Vítimas de Sinistros

Em área Urbana – Solução provisória



Vítimas de Sinistros

Em Rodovias

Segundo dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF), são registrados em média 77 acidentes com motos por dia nas rodovias federais. Dados do Ministério da Saúde do Brasil contabilizam que mais de 1,2 milhão de pessoas foram hospitalizadas em 2023, em decorrência de acidentes envolvendo motos



ABNT NBR 17084:2022

Estabelece as classes dos sistemas de proteção para motociclistas (SPM), os critérios de aceitação e rejeição e as diretrizes de aplicação.

O SPM deve ter comprovação de ensaio em escala real (*crash test*), emitida por órgão competente.

Para defensas “certificadas” (ensaiadas), o SPM deve ter ensaio de *crash test* juntamente com o dispositivo de contenção acoplado.

Para defensas NÃO “certificadas”, o SPM deve ter ensaio em sistema similar, cujo dimensional entre os postes seja compatível com os modelos aplicados na ABNT NBR 6971.

NORMA

BRASILEIRA

ABNT NBR

17084

A primeira Literatura Brasileira para a mitigação de danos ao motociclista quando ocorrido o sinistro em rodovias.

Primeira edição
20.12.2022

Dispositivos auxiliares — Sistemas de proteção para motociclistas (SPM)

Auxiliary devices — Motorcycle protection systems (MPS)

Norma ABNT 17084 – 2022

Onde devemos instalar?

5 Diretrizes de aplicação

5.1 Diretrizes gerais

Impactos entre o motociclista e o dispositivo de contenção longitudinal se concentram geralmente em locais onde há uma acentuada redução da velocidade e mudanças bruscas da trajetória do veículo. A combinação desses dois fatores aumenta significativamente a probabilidade de perda do controle da motocicleta e queda do condutor ao pavimento, que pode deslizar para fora da via.

A presença de fatores externos que possam reduzir o atrito entre o pavimento e os pneus, como substâncias químicas e materiais particulados, também deve ser considerada no momento da decisão da necessidade da implantação do sistema.

Norma ABNT 17084 – 2022

Onde devemos instalar?

O SPM deve ser instalado em complemento aos dispositivos de contenção longitudinais, de modo a mitigar o choque do impacto do corpo do motociclista com partes do elemento longitudinal em qualquer um dos seguintes casos:

- a) lado externo de curvas com fatores geométricos agravados, trechos sinuosos ou curvas com raios concomitantes diferentes, obrigando o motociclista a corrigir a trajetória durante a curva;
- b) lado externo de curvas acentuadas, podendo ser associadas a uma redução de velocidade regulamentada maior ou igual a 30 km/h;
- c) estatística de quedas de motociclistas em segmentos da via, com choque em dispositivo de contenção, nos últimos três anos;
- d) situações que apresentem risco alto para motociclistas, justificadas pelo projetista.

Norma ABNT 17084 – 2022

Onde devemos instalar?

3.5
risco alto para motociclistas
existência de perigos que possam gerar ou elevar a severidade e a consequência da queda dos motociclistas na via que contenham locais próximos a taludes críticos altos; segmentos próximos a águas profundas; curvas acentuadas, podendo estar agravadas pelo seu ângulo central; mudanças bruscas de velocidades seguidas de mudança de trajetória; curvas em declividades acentuadas; trechos sinuosos ou curvas em “S”; trechos com altos índices de acidentes/sinistros com motociclistas; áreas de armazenamento e produção de produtos químicos oleosos, combustíveis, minerais, grãos ou materiais particulados

Vítimas de Sinistros

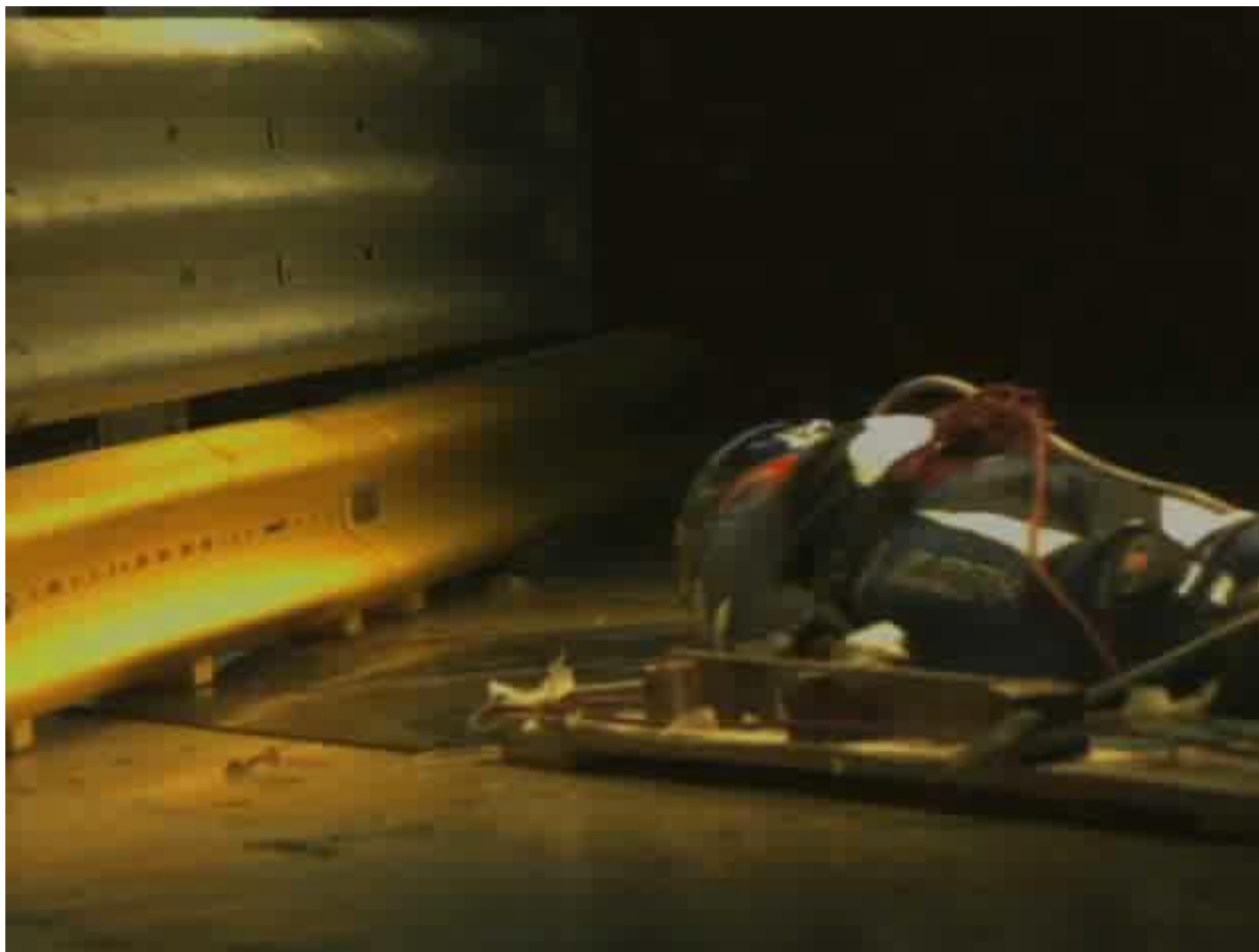
CRASH TEST Sistema de Proteção para Motocicletas – SPM

Soluções ensaiadas em “Crash Test” já estão disponíveis no mercado, Veja algumas delas.



Vítimas de Sinistros

CRASH TEST Sistema de Proteção para Motocicletas – SPM





Soluções ensaiadas

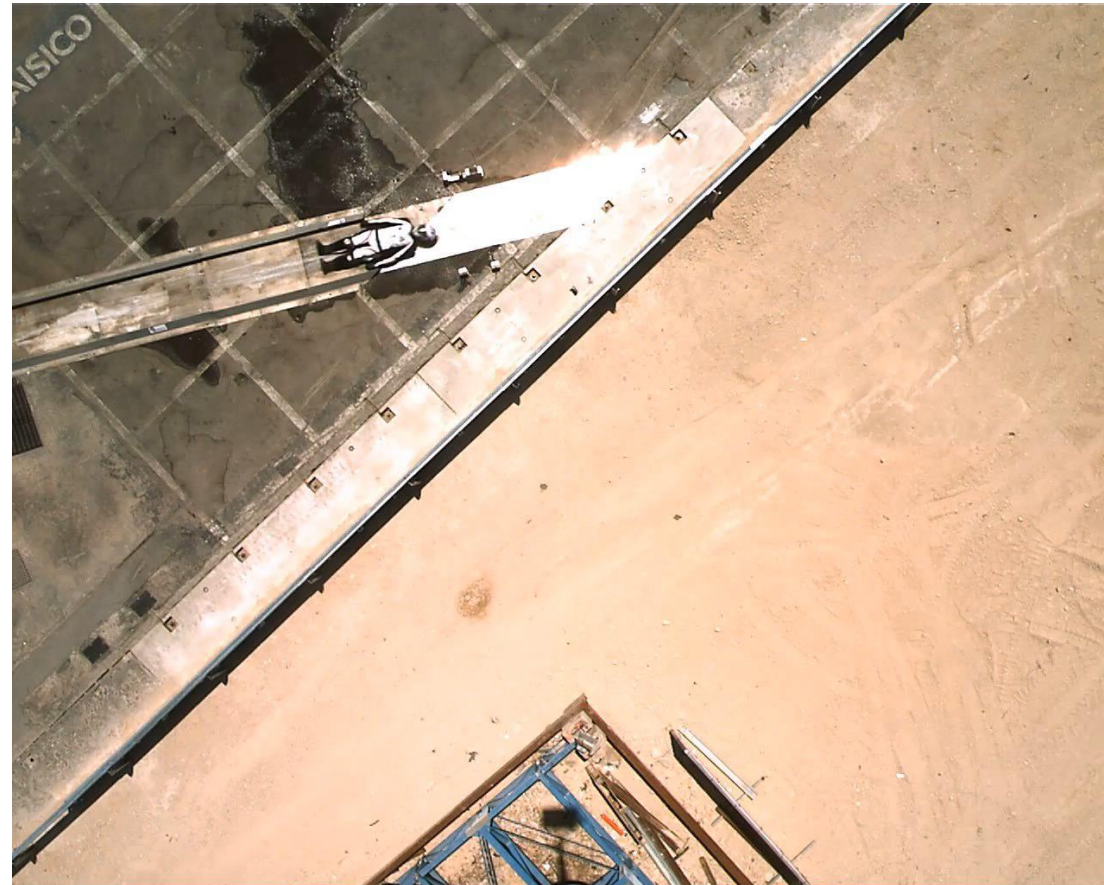
CRASH TEST Sistema de Proteção para Motocicletas – SPM





Soluções ensaiadas

CRASH TEST Sistema de Proteção para Motocicletas – SPM





Soluções ensaiadas

CRASH TEST Sistema de Proteção para Motocicletas – SPM



Soluções ensaiadas

CRASH TEST Sistema de Proteção para Motocicletas – SPM





Soluções ensaiadas

CRASH TEST Sistema de Proteção para Motocicletas – SPM



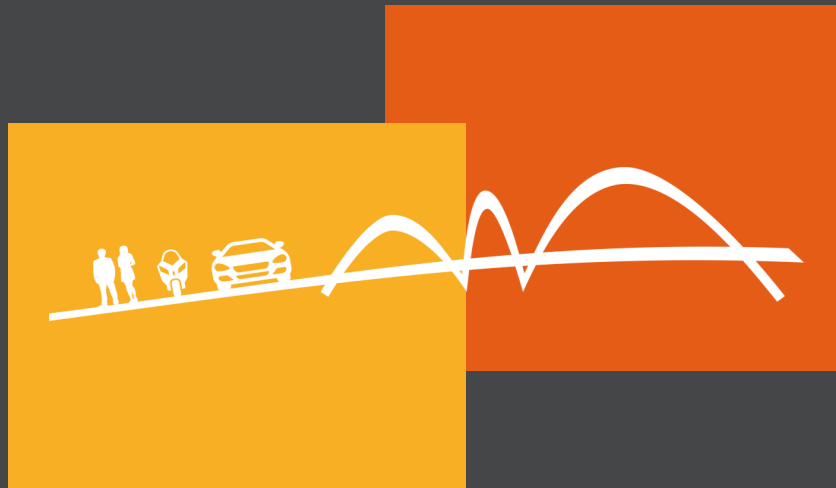


Soluções ensaiadas

CRASH TEST Sistema de Proteção para Motocicletas – SPM



Obrigado!



Contato: Rafael Lima

Telefone: 11 97409 7393

E-mail: contato@absev.com.br

Rafa Lima

Contato do WhatsApp

