



PL 2789/2023

Foto: Mariana Gil/WRI Brasil



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



Em 2020, a Assembleia Geral das Nações Unidas definiu o período entre 2021 e 2030 como a segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito, pactuando entre líderes governamentais mundiais a meta de reduzir pela metade as mortes em deslocamentos.

Durante a primeira Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2011 e 2020), mais de 382 mil brasileiros perderam suas vidas no trânsito, a maior causa de morte de crianças e adolescentes entre 1-14 anos segundo estatísticas do DataSus. Dados do Observatório Global de Saúde, da Organização Mundial da Saúde (OMS), mostram que em 2021 o Brasil caiu para o 126º lugar no quesito segurança viária - piora de 28 posições frente a 2019.

Os números assustam e acendem o alerta para que novas medidas sejam tomadas para colocar a vida das pessoas no centro do debate sobre o trânsito brasileiro. Acalmar o tráfego e fiscalizar de forma mais eficiente o

comportamento de condutores imprudentes é o primeiro passo para reduzir esses índices e promover cidades mais seguras para todos que nelas circulam diariamente.

É por este motivo que o Brasil criou o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS, Lei Federal 13.614/2018), reconhecendo que o caminho para reduzir este tipo de morte passa, obrigatoriamente, por duas modificações específicas no Código de Trânsito Brasileiro, ambas relacionadas à gestão das velocidades. **Pela lei, é preciso adequar os limites de velocidade aos recomendados pela OMS, além de regulamentar a fiscalização de velocidade média.**

É HORA DA CÂMARA FAZER SUA PARTE

A Câmara dos Deputados sempre teve papel fundamental em medidas que tornaram o trânsito brasileiro mais seguro: tolerância zero à combinação de álcool e direção, obrigatoriedade do uso de cinto de segurança, de capacetes para motociclistas, além do reforço nos padrões para a construção de veículos motorizados.

Sabemos que mortes no trânsito são evitáveis. Por isso, é hora de darmos mais um importante passo em direção a cidades mais humanas, com foco na vida e no bem-estar de todas as pessoas.

COMO?

O projeto de lei 2789/2023 propõe alterações no Código de Trânsito Brasileiro para a readequação das velocidades máximas permitidas dentro das cidades (vias urbanas) e para viabilizar a fiscalização de velocidades por meio da medição de velocidade média.

O QUE MUDA?

Em vez de permitir velocidades de 60 km/h em avenidas, o PL segue a recomendação da OMS de fixá-las em 50 km/h. Estudos indicam que a economia de tempo com o excesso de velocidade é irrisória. Também cria a possibilidade de que a fiscalização de velocidades seja feita a partir da medição de tempo de deslocamento entre dois pontos, ou seja, pela velocidade média desenvolvida pelo veículo.

O projeto de lei 2789/2023 é uma iniciativa da sociedade civil organizada. Foi protocolado pelo Dep. Jilmar Tatto (PT-SP) com co-autores de diferentes partidos e regiões nacionais: Dep. Carol Dartora (PT-PR), Dep. Duda Salabert (PDT-MG), Dep. Fernanda Melchionna (PSOL-RS), Dep. Gerlen Diniz (PP-AC), Dep. Helena Lima (MDB-RR), Dep. Juninho do Pneu (UNIÃO-RJ), Dep. Paulo Foletto (PSB-ES), Dep. Pedro Uczai (PT-SC), Dep. Raimundo Santos (PS-D-PA), Dep. Sâmia Bomfim (PSOL-SP).

Escaneie o código abaixo e veja o Projeto de Lei na íntegra!



www.transitandopelavida.org.br/salvando-vidas/

RECOMENDAÇÕES DA OMS PARA UM TRÂNSITO MAIS SEGURO

PARA CADA AUMENTO DE 1% NA VELOCIDADE



HÁ UM AUMENTO DE 4% EM SINISTROS FATAIS



Fonte: WRI Brasil

A OMS recomenda que todos os países adotem o limite de 50 km/h em vias urbanas, pois quanto maior for a velocidade de um veículo motorizado, maior será a probabilidade de uma colisão ou atropelamento.

O risco de lesões graves e óbitos também é diretamente proporcional à velocidade em que o condutor estiver dirigindo - este, por sua vez, quanto mais rápido estiver, menos tempo terá para evitar um sinistro.

Pedestres, ciclistas, motociclistas e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida estão naturalmente mais expostos às consequências da violência no trânsito.

AS CIDADES JÁ ESTÃO SE ANTECIPANDO

CURITIBA (PR)

A cidade foi uma das que largou na frente no quesito segurança viária e, desde 2015, vem readequando o limite de velocidade em suas vias. Atualmente, a grande maioria de suas ruas faz parte das chamadas "Áreas Calmas", com limites entre 30 e 40 km/h. No primeiro ano, a capital do Paraná já começou a colher frutos da implantação da iniciativa: dados do Batalhão de Polícia de Trânsito (BPTTran) para o projeto Vida no Trânsito apontaram uma queda de 32,54% nos atendimentos de sinistros em um perímetro delimitado por oito ruas e avenidas. Segundo a pesquisa Caminhos pela readequação de velocidades no Brasil (Instituto de Pesquisa Multiplicidade Mobilidade Urbana e União de Ciclistas do Brasil), Curitiba atingiu a marca de 94% das vias com limite máximo de 50 km/h em 2021.

FORTALEZA (CE)

Em 2023, a capital cearense registrou redução no número de vítimas fatais no trânsito pelo nono ano consecutivo - caso único no Brasil. Os limites de velocidade foram readequados em mais de 60 vias, somando 180 km. Um estudo da Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania (AMC) em sete vias que já passaram pela mudança apontou um aumento de apenas 6,08 segundos por quilômetro percorrido, índice irrelevante diante da missão de proteger as pessoas em seus deslocamentos.

Extensão de readequação de velocidade em Fortaleza

■ Extensão anual (km)

—● Acumulada (km)



Fonte: Borges (2021). Caminhos para readequação de velocidade no Brasil - Multiplicidade Mobilidade e UCB



Vias que passaram por readequação dos limites de velocidade entre os anos de 2015 e 2016 em São Paulo. Fonte: Dados da CET/SMT.

SÃO PAULO (SP)

A readequação de velocidades em São Paulo começou em 2011 e já passou por várias gestões. 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.

As únicas exceções são as marginais dos rios Tietê e Pinheiros, que cruzam a cidade. O caso permanece em disputa. Após uma redução dos limites em 2015, as velocidades foram aumentadas de novo em 2017. Os resultados negativos não demoraram a aparecer, e ambas as vias permanecem no topo das mais perigosas da cidade.

FISCALIZAÇÃO POR VELOCIDADES MÉDIAS

O Centro de Estudos em Planejamento e Políticas Urbanas (CEPPUR) da Universidade Federal do Paraná divulgou em 2021 o Estudo Naturalístico de Direção Brasileiro (NDS-BR), que revelou que condutores de veículos motorizados excederam os limites de velocidade em mais de 50% do tempo em que tiveram oportunidade de fazê-lo.

A pesquisa, feita em Curitiba e região metropolitana, também detectou um padrão de comportamento, em que as pessoas reduzem a velocidade ao se aproximar do dispositivo de fiscalização, retomando-a depois de 100 metros. Uma das conclusões é que é necessária uma forma mais eficiente de evitar este tipo de comportamento de risco.

É onde entra a fiscalização por trecho, ou por velocidade média. Ela garante que motoristas respeitem os limites durante todo o percurso monitorado e ainda impacta positivamente na fluidez do trânsito, visto que velocidades mais homogêneas demandam menos frenagem e, conseqüentemente, reduzem as chances de colisões e atropelamentos.

AS CIDADES QUEREM FAZER

Curitiba, Distrito Federal e São Paulo já realizaram testes em caráter experimental da iniciativa, que mostraram percentuais expressivos de condutores flagrados acima da velocidade permitida nas regiões monitoradas.

ADEQUAR VELOCIDADES NÃO É SÓ FISCALIZAR

A forma como muitas ruas das cidades brasileiras estão dispostas, aliadas a veículos cada vez mais confortáveis e potentes, fazem parecer que acelerar é um comportamento que não gera grandes

conseqüências. O problema é: se algo acontecer, a gravidade será maior para todos os envolvidos.

Conduzir a uma velocidade segura, tanto para quem está nos veículos como para quem está fora deles, passa a ser natural quando o desenho da via considera todas as pessoas que convivem nas ruas. Alguns elementos que criam ruas mais seguras são a extensão de passeios, travessias e interseções elevadas, esquinas com ângulos mais fechados, lombadas, rotatórias, canteiros centrais, ilhas de refúgio e rebaixamento de guias, implementação de ciclovias e redução da largura das faixas de rolamento.

A readequação de velocidades gera viagens mais seguras, menor consumo energético e uma duração de viagem praticamente inalterada.

COMO FUNCIONA?

Os dois radares instalados na via identificam a placa do veículo

Equipamento 1



Equipamento 2



A velocidade média é calculada com base no tempo que ele leva para percorrer o trecho entre os dois pontos de monitoramento



O método é capaz de identificar tanto veículos acima da velocidade permitida quanto o fluxo de trânsito no trecho

O FIM DA INDÚSTRIA DA MULTA

A preocupação de que os equipamentos de fiscalização estejam visíveis é legítima. Radares escondidos chegaram a ser apelidados de “radar pegadinha”, gerando desconfianças de que sua função não fosse a de salvar vidas, mas somente a de arrecadar dinheiro para os cofres públicos.

A Resolução 798 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), de 2020, pôs fim a esta possibilidade. Ela proíbe que medidores de velocidade de tipo fixo sejam instalados de modo velado ou não ostensivo. A medida tem base em evidências: no projeto piloto educativo de fiscalização por velocidades médias realizado no DF em 2019, 94% dos motoristas da DF-009 mudaram o comportamento e passaram a cumprir os limites estipulados ao verem a sinalização no próprio viário de que o monitoramento estava sendo feito no trecho.

Os estudos que justificam a instalação de radares também devem estar públicos e os equipamentos verificados anualmente.

O PREÇO DA PRESSA

1,19

MILHÃO

220

MIL

97%

NO MUNDO

Aproximadamente 1,19 milhão de pessoas morrem anualmente no trânsito. Fonte: Relatório Global sobre o Estado da Segurança Viária (OMS, 2023)

220 mil crianças e adolescentes de até 19 anos são vítimas fatais de ocorrências no trânsito todos os anos. Fonte: Guia Técnico de Segurança Viária (UNICEF, 2022)

97% das mortes de crianças no trânsito ocorrem em países de baixa e média renda. Fonte: Guia Técnico de Segurança Viária (UNICEF, 2022)

R\$ 1,5

TRILHÃO

188

MIL

29%

NO BRASIL

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, 2020)

Ainda que com menos veículos nas ruas durante o período da pandemia de Covid-19, 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, 2022

Sinistros de trânsito foram a maior causa de mortes de crianças de até 14 anos em 2019 (29% dos óbitos). Fonte: Datusus/ONG Criança Segura - 2019 e 2020/ Análise Criança Segura 2021

POR UM TRÂNSITO MAIS SEGURO E CIDADES MAIS HUMANAS.



Apoio:

