



4º SEMINÁRIO DE MOBILIDADE

HUMANA

SEGURA E SUSTENTÁVEL



ABERTURA INTERNACIONAL DO MAIO AMARELO 2024

Planos Municipais de Segurança Viária

Delcides Araujo

RP Mobi

Empresa de Mobilidade Urbana de Ribeirão Preto-SP

Planos Municipais de Segurança Viária

Plano Municipal de Segurança Viária a partir da capacitação em Visão Zero

Ribeirão Preto - SP

É certo ao longo dos últimos anos, a mobilidade urbana vem ganhando maior destaque entre as medidas de planejamento urbano, onde intervenções para reduzir a mortalidade no trânsito pautam a discussão sobre o futuro das cidades.

Nesse contexto foi aprovado o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), o qual tem como objetivo a redução de, no mínimo, 50% nos índices de mortes no trânsito para os próximos dez anos.



Nessa linha, necessário que referidas medidas públicas estejam alinhadas aos movimentos globais, como a Década Mundial de Ações para a Segurança Viária, a qual prevê conceitos como o **Sistema Seguro** e **Visão Zero**, estabelecendo assim diretrizes essenciais para a melhoria da segurança viária bem como exigindo ações multisetoriais coordenadas e integradas.



Sistema Seguro
e Visão Zero

Sistema Seguro e Visão Zero

As abordagens de Sistema Seguro e Visão Zero reconhecem a segurança no trânsito como resultado da inter-relação de diversos componentes que formam um sistema. As dinâmicas nas ruas são influenciadas pela interação de diferentes variáveis: instituições, leis, regulamentos, usos do solo, infraestrutura, veículos e as pessoas ou usuários da via. Esse sistema interfere na maneira como as pessoas se deslocam e influencia seus comportamentos e, conseqüentemente, seu nível de exposição ao risco de uma colisão.

TRÂNSITO

Senatran promove curso digital **Visão Zero** na segurança viária

Capacitação realizada em parceria com a Embaixada da Suécia teve início nesta terça-feira (1)

Publicado em 01/02/2022 20h07 | Atualizado em 30/05/2023 11h06

Compartilhe: [f](#) [X](#) [in](#) [📧](#) [🔗](#)

Incorporado ao Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), o curso digital Visão Zero iniciou nesta terça-feira (1) para levar conceitos modernos em segurança viária, a partir de uma abordagem que reconhece que os seres humanos cometem erros quando usam as ruas e sistemas de transporte e em qualquer outra circunstância cotidiana. Cerca de 150 profissionais de trânsito do país participam do curso até 11 de fevereiro.

"Essa capacitação vem para disseminar o conhecimento a todos os interessados em desenvolver um sistema viário mais seguro. A iniciativa faz com que o Brasil se modernize e se adeque às tendências mundiais da Visão Zero, baseado na premissa que nenhuma morte prematura é aceitável, entendendo que a vida humana é a principal prioridade", destacou o secretário nacional de Trânsito, Frederico Carneiro.

Assessoria Especial de Comunicação

Ministério da Infraestrutura

Tags: [Pnatrans](#) [Visão Zero](#) [Frederico Carneiro](#)

OS PRINCÍPIOS DE UM SISTEMA SEGURO DE MOBILIDADE SÃO:



1. Nenhuma morte no trânsito é aceitável;



2. Os seres humanos cometem erros;



3. Os seres humanos são vulneráveis a lesões no trânsito;



4. A responsabilidade é compartilhada por quem projeta, constrói, gerencia, fiscaliza e usa as vias e os veículos e pelos agentes responsáveis pelo atendimento às vítimas; e



5. A gestão da segurança no trânsito é integrada e proativa.

	ABORDAGEM TRADICIONAL	ABORDAGEM DE SISTEMA SEGURO
Problema	Risco de acidentes	Mortes e lesões graves
Causa	O comportamento humano	Os seres humanos cometem erros e são frágeis
Responsabilidade	Individual, de cada usuário da via	Compartilhada; desenho, operação, uso, fiscalização etc.
Planejamento	Reativo	Proativo
Demanda por Segurança no Trânsito	As pessoas não querem segurança	As pessoas querem segurança
Recursos	Salvar vidas custa caro	Salvar vidas é custo-efetivo
Objetivo	Número ótimo/aceitável de mortos e feridos graves	Nenhuma morte ou lesão grave é aceitável

Pilar 1:
Gestão da Segurança
no Trânsito



O primeiro pilar do plano de ações fortalece a gestão integrada da segurança viária nos diferentes níveis de governo e estimula o engajamento político e social sobre o tema e o compromisso com investimentos para salvar vidas. Para tanto, propõe ações como reuniões periódicas entre atores-chave, parcerias, formação de grupos de trabalho e viabilização de financiamento. Uma das iniciativas, chave para a formulação e execução de estratégias de segurança viária no país, busca melhorar os processos de tratamento de dados e consolidar o Registro Nacional de Estatística de Trânsito (RENAEST), sistema cujo objetivo é efetivar uma base nacional com dados estatísticos

Pilar 2:
Vias Seguras



O desenho das vias contribui diretamente para o risco de mortes e lesões no trânsito. O pilar "Vias Seguras" prevê adequação da classificação viária e dos limites de velocidade às recomendações da Organização Mundial da Saúde (OMS). Foram incorporadas ao plano diretrizes para boas práticas em infraestrutura segura, prevendo revisão ou novas regulamentações de componentes de infraestrutura, e a elaboração de manuais técnicos específicos que contribuam para a implementação de sistemas seguros. Também prevê a criação de programas que multipliquem a implantação de infraestrutura para mobilidade sustentável, priorizando pedestres, ciclistas e usuários de transporte coletivo, conforme diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU).

Pilar 3: Segurança Veicular



Apesar de terem cascos idênticos, os veículos vendidos no Brasil são fabricados segundo parâmetros menos seguros do que os comercializados em países europeus, por exemplo. O novo PNATTRANS incorpora os parâmetros mais seguros recomendados pela ONU, buscando adequar o Brasil aos regulamentos técnicos e melhores práticas mundiais em segurança de veículos. Esses elementos contribuem decisivamente para o grau de severidade de um sinistro de trânsito e estão em constante evolução tecnológica. Este pilar prevê o avanço das discussões e da normatização no Brasil de tecnologias emergentes para o trânsito, como a futura circulação de veículos autônomos e o uso de sistemas embarcados nos veículos. Ainda, reforça o aprimoramento constante dos itens de segurança veicular e equipamentos para usuários vulneráveis, como os capacetes para motociclistas.

Pilar 4: Educação para o trânsito



O novo PNATTRANS fomenta ações de educação para o trânsito com resultados de impacto para o curto e médio prazo na redução de mortes e lesões no trânsito, em contraponto à abordagem tradicional cujos efeitos tendem a ser de mais longo prazo. Para colher resultados imediatos, a abordagem de sistemas seguros reforça a importância do engajamento da imprensa e de campanhas de mídia de massa baseadas em evidências, coordenadas com esforços de fiscalização para a mitigação de comportamentos de risco e com a capacitação dos próprios agentes públicos sobre a abordagem de sistemas seguros.

Pilar 5: Atendimento



O tempo de atendimento a vítimas envolvidas em um sinistro de trânsito é crítico para reduzir o risco de morte ou lesão grave. Por isso, a prestação de socorro deve ser coordenada entre as diferentes áreas de especialidade dentro da estratégia geral de segurança viária, entre eles socorristas, agentes de trânsito e hospitais. A interlocução com as pastas da saúde durante o processo de revisão e o alinhamento a outras políticas de atendimento a vítimas existentes permitiram ao novo PNATRANS fortalecer a abordagem integrativa para um sistema seguro

Pilar 6: Normatização e Fiscalização



Este pilar propõe a discussão e normatização de temas sensíveis sobre segurança viária com a sociedade civil e órgãos legislativos. As ações se concentram nos fatores de risco mais relevantes para a segurança viária – como o excesso de velocidade e o consumo de álcool e outros psicoativos – e fomentam operações efetivas de fiscalização, utilizando estratégias de dissuasão. Parte dessa estratégia é um alinhamento profundo entre as ações de fiscalização e a difusão das campanhas de mídia, educação e capacitação.

O Plano de Mobilidade Urbana de Ribeirão Preto – PlanMob/RP, foi instituído por Lei em 2022, o qual passou a regular a mobilidade urbana do município, implementado etapas institucionais de diagnóstico, análise e planejamento de ações enquanto medidas públicas visando, também, a segurança viária.



PlanMob/RP 2022



DIRETRIZES	OBJETIVOS
1. Mobilidade para Pessoas	1. Ruas acessíveis e seguras 2. Cidade ciclável 3. Uso racional do automóvel
2. Transporte Público Coletivo de Qualidade	4. Confiabilidade, conforto e conveniência do transporte público coletivo 5. Modicidade tarifária do transporte público coletivo
3. Mobilidade Ambientalmente Responsável	6. Baixo impacto ambiental dos sistemas de transporte urbano
4. Mobilidade Inteligente	7. Monitoramento da mobilidade urbana
5. Eficiência Logística	8. Transporte de cargas em harmonia com as atividades urbanas
6. Mobilidade Metropolitana	9. Inclusão de usuários regionais aos sistemas de transporte local

PlanMob/RP 2022



DIRETRIZES	OBJETIVOS
1. Mobilidade para Pessoas	1. Ruas acessíveis e seguras 2. Cidade ciclável 3. Uso racional do automóvel
2. Transporte Público Coletivo de Qualidade	4. Confiabilidade, conforto e conveniência do transporte público coletivo 5. Modicidade tarifária do transporte público coletivo
3. Mobilidade Ambientalmente Responsável	6. Baixo impacto ambiental dos sistemas de transporte urbano
4. Mobilidade Inteligente	7. Monitoramento da mobilidade urbana
5. Eficiência Logística	8. Transporte de cargas em harmonia com as atividades urbanas
6. Mobilidade Metropolitana	9. Inclusão de usuários regionais aos sistemas de transporte local

Mobilidade para Pessoas



OBJETIVOS	METAS	AÇÕES
Ruas acessíveis e seguras	1 - Qualificar 3 Km ² de calçadas	I - Elaborar Plano de Qualificação de Calçadas II - Desenvolver Manual de Calçadas III - Desenvolver Programa de Arborização de Calçadas IV - Implantar Piloto de Qualificação de Calçadas V - Expandir a qualificação de calçadas para atingir 25% das calçadas do Município
	2 - Ampliar a qualidade do espaço público	VI - Desenvolver estratégias de Ruas Completas VII - Implantar Piloto de Ruas Completas em duas vias do Quadrilátero Central VIII - Expandir projeto de Ruas Completas para 10 novas áreas
	3 - Zerar mortes no trânsito	IX - Capacitar equipe técnica municipal para planejar ações dentro da Visão Zero X - Desenvolver estratégia de Visão Zero XI - Criar áreas calmas nas centralidades urbanas XII - Reduzir velocidade regulamentada em vias urbanas XIII - Qualificar sinalização de trânsito XIV - Ampliar a fiscalização de trânsito XV - Realizar campanhas de comunicação para sensibilizar a sociedade a respeito da Visão Zero

Mobilidade para Pessoas



OBJETIVOS	METAS	AÇÕES
Ruas acessíveis e seguras	1 - Qualificar 3 Km ² de calçadas	I - Elaborar Plano de Qualificação de Calçadas II - Desenvolver Manual de Calçadas III - Desenvolver Programa de Arborização de Calçadas IV - Implantar Piloto de Qualificação de Calçadas V - Expandir a qualificação de calçadas para atingir 25% das calçadas do Município
	2 - Ampliar a qualidade do espaço público	VI - Desenvolver estratégias de Ruas Completas VII - Implantar Piloto de Ruas Completas em duas vias do Quadrilátero Central VIII - Expandir projeto de Ruas Completas para 10 novas áreas
	3 - Zerar mortes no trânsito	IX - Capacitar equipe técnica municipal para planejar ações dentro da Visão Zero X - Desenvolver estratégia de Visão Zero XI - Criar áreas calmas nas centralidades urbanas XII - Reduzir velocidade regulamentada em vias urbanas XIII - Qualificar sinalização de trânsito XIV - Ampliar a fiscalização de trânsito XV - Realizar campanhas de comunicação para sensibilizar a sociedade a respeito da Visão Zero

Mobilidade para Pessoas



OBJETIVOS	METAS	AÇÕES
Ruas acessíveis e seguras	1 - Qualificar 3 Km ² de calçadas	I - Elaborar Plano de Qualificação de Calçadas II - Desenvolver Manual de Calçadas III - Desenvolver Programa de Arborização de Calçadas IV - Implantar Piloto de Qualificação de Calçadas V - Expandir a qualificação de calçadas para atingir 25% das calçadas do Município
	2 - Ampliar a qualidade do espaço público	VI - Desenvolver estratégias de Ruas Completas VII - Implantar Piloto de Ruas Completas em duas vias do Quadrilátero Central VIII - Expandir projeto de Ruas Completas para 10 novas áreas
	3 - Zerar mortes no trânsito	IX - Capacitar equipe técnica municipal para planejar ações dentro da Visão Zero X - Desenvolver estratégia de Visão Zero XI - Criar áreas calmas nas centralidades urbanas XII - Reduzir velocidade regulamentada em vias urbanas XIII - Qualificar sinalização de trânsito XIV - Ampliar a fiscalização de trânsito XV - Realizar campanhas de comunicação para sensibilizar a sociedade a respeito da Visão Zero

Mobilidade para Pessoas



OBJETIVOS	METAS	AÇÕES
Ruas acessíveis e seguras	1 - Qualificar 3 Km ² de calçadas	I - Elaborar Plano de Qualificação de Calçadas II - Desenvolver Manual de Calçadas III - Desenvolver Programa de Arborização de Calçadas IV - Implantar Piloto de Qualificação de Calçadas V - Expandir a qualificação de calçadas para atingir 25% das calçadas do Município
	2 - Ampliar a qualidade do espaço público	VI - Desenvolver estratégias de Ruas Completas VII - Implantar Piloto de Ruas Completas em duas vias do Quadrilátero Central VIII - Expandir projeto de Ruas Completas para 10 novas áreas
	3 - Zerar mortes no trânsito	IX - Capacitar equipe técnica municipal para planejar ações dentro da Visão Zero X - Desenvolver estratégia de Visão Zero XI - Criar áreas calmas nas centralidades urbanas XII - Reduzir velocidade regulamentada em vias urbanas XIII - Qualificar sinalização de trânsito XIV - Ampliar a fiscalização de trânsito XV - Realizar campanhas de comunicação para sensibilizar a sociedade a respeito da Visão Zero

Mobilidade para Pessoas



OBJETIVOS	METAS	AÇÕES
Ruas acessíveis e seguras	1 - Qualificar 3 Km ² de calçadas	I - Elaborar Plano de Qualificação de Calçadas II - Desenvolver Manual de Calçadas III - Desenvolver Programa de Arborização de Calçadas IV - Implantar Piloto de Qualificação de Calçadas V - Expandir a qualificação de calçadas para atingir 25% das calçadas do Município
	2 - Ampliar a qualidade do espaço público	VI - Desenvolver estratégias de Ruas Completas VII - Implantar Piloto de Ruas Completas em duas vias do Quadrilátero Central VIII - Expandir projeto de Ruas Completas para 10 novas áreas
	3 - Zerar mortes no trânsito	IX - Capacitar equipe técnica municipal para planejar ações dentro da Visão Zero X - Desenvolver estratégia de Visão Zero XI - Criar áreas calmas nas centralidades urbanas XII - Reduzir velocidade regulamentada em vias urbanas XIII - Qualificar sinalização de trânsito XIV - Ampliar a fiscalização de trânsito XV - Realizar campanhas de comunicação para sensibilizar a sociedade a respeito da Visão Zero

Curso de Capacitação em Visão Zero



PREFEITURA DA CIDADE
RIBEIRÃO PRETO
GLOBAL E ACOLHEDORA



OBSERVATÓRIO
nacional de segurança viária



4º SEMINÁRIO DE MOBILIDADE
HUMANA
SEGURA E SUSTENTÁVEL
ABERTURA INTERNACIONAL DO MAIO AMARELO 2024

CONCEPÇÃO GERAL DO PLANO

Definição dos objetivos

Objetivo geral

Tornar as ruas seguras

Diretriz “Mobilidade para as pessoas”

Objetivo 1.1 – Ruas acessíveis e seguras

Meta – Zerar mortes no trânsito

(PlanMob/RP, 2022)



CONCEPÇÃO GERAL DO PLANO

Meta final

Zerar mortes no trânsito até 2050

(nas vias sob jurisdição do município)

(PlanMob/RP, 2022)

Metas parciais?

Até 2030? Até 2040?

Usuários específicos?

Fatores de risco específicos?



CONCEPÇÃO GERAL DO PLANO

Definição das metas

Meta – Zerar mortes no trânsito (PlanMob/RP, 2022)

AÇÕES	PRAZO (ações)	RESPONSÁVEL
Capacitar equipe técnica municipal para planejar ações dentro da Visão Zero	2022	SPDU
Desenvolver estratégia de Visão Zero	2022	SPDU Transerp
Criar áreas calmas nas centralidades urbanas	2023	Transerp
Reduzir velocidade regulamentada em vias urbanas	2025	Transerp
Qualificar sinalização de trânsito	2030	Transerp
Ampliar a fiscalização de trânsito	2023	Transerp
Realizar campanhas de comunicação para sensibilizar a sociedade a respeito da Visão Zero	2030	SPDU Transerp

(Gestores ou Planejamento)

CONCEPÇÃO GERAL DO PLANO

Definição das metas

Meta – Zerar mortes no trânsito (PlanMob/RP, 2022)

AÇÕES	PRAZO (ações)	RESPONSÁVEL
Capacitar equipe técnica municipal para planejar ações dentro da Visão Zero	2022	SPDU
Desenvolver estratégia de Visão Zero	2022	SPDU Transerp
Criar áreas calmas nas centralidades urbanas	2023	Transerp
Reduzir velocidade regulamentada em vias urbanas	2025	Transerp
Qualificar sinalização de trânsito	2030	Transerp
Ampliar a fiscalização de trânsito	2023	Transerp
Realizar campanhas de comunicação para sensibilizar a sociedade a respeito da Visão Zero	2030	SPDU Transerp

(Gestores ou Planejamento)

(Gestores ou Planejamento)

CONCEPÇÃO GERAL DO PLANO

Definição das metas

Meta – Zerar mortes no trânsito (PlanMob/RP, 2022)

AÇÕES	PRAZO (ações)	RESPONSÁVEL
Capacitar equipe técnica municipal para planejar ações dentro da Visão Zero	2022	SPDU
Desenvolver estratégia de Visão Zero	2022	SPDU Transerp
Criar áreas calmas nas centralidades urbanas	2023	Transerp
Reduzir velocidade regulamentada em vias urbanas	2025	Transerp
Qualificar sinalização de trânsito	2030	Transerp
Ampliar a fiscalização de trânsito	2023	Transerp
Realizar campanhas de comunicação para sensibilizar a sociedade a respeito da Visão Zero	2030	SPDU Transerp

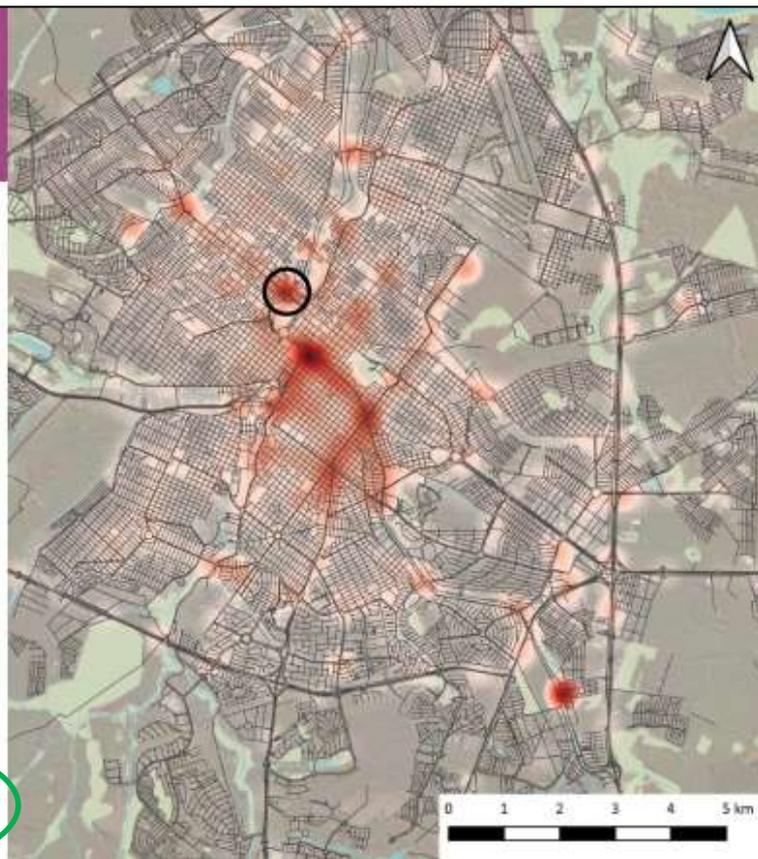
(Gestores ou Planejamento)

(Gestores ou Planejamento)

(ASCOM Institucionais)

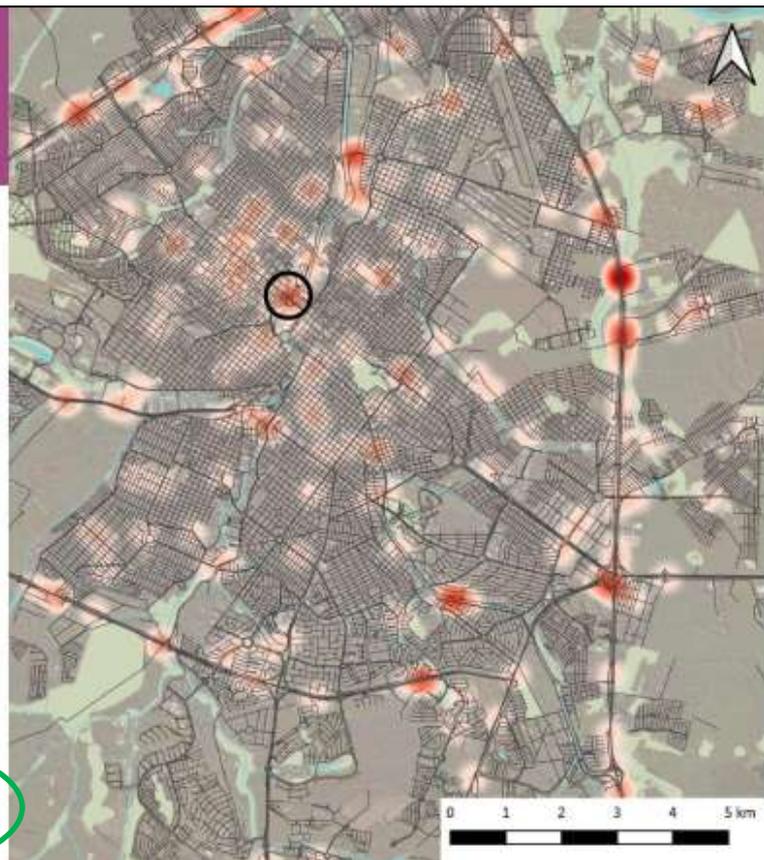
PROJETO PILOTO

Definição de local



Base de dados de sinistros não fatais
(Infosiga, 2015 - 2022)

Definição de local



Base de dados de óbitos
(Infosiga, 2015 - 2022)

Definição de local



Av. Dom Pedro I

Praça Pedro Biaggi

Rua/Praça Pedro Biaggi

Rua André Rebouças

Escola Municipal Alfeu Gasparini

Estação Barracão

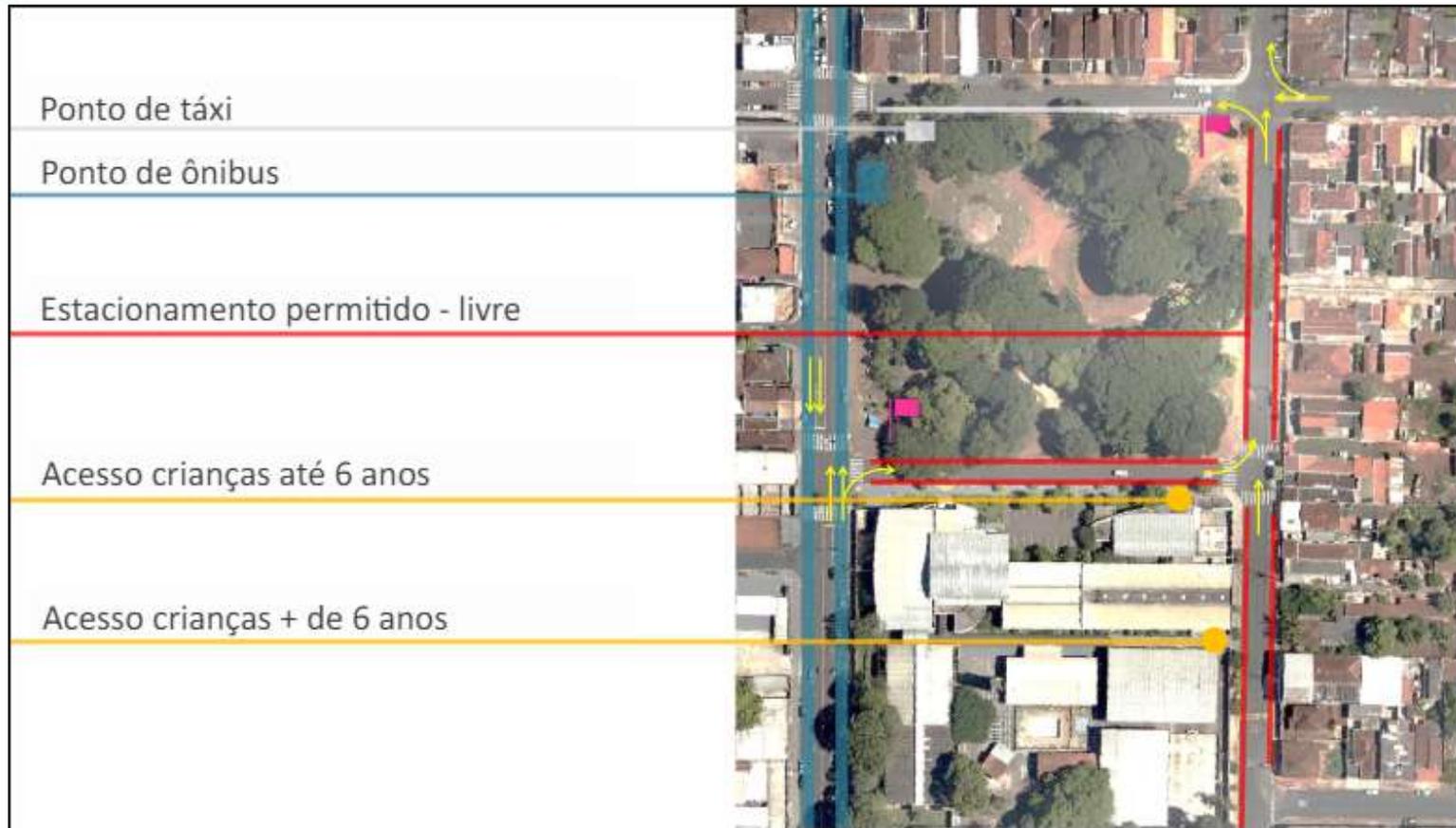


Projeto piloto - local



Avenida Dom Pedro I
(entre a Rua Pará e a Praça Pedro Biagi)

Diagnóstico físico



Diagnóstico social

Pesquisas de percepção

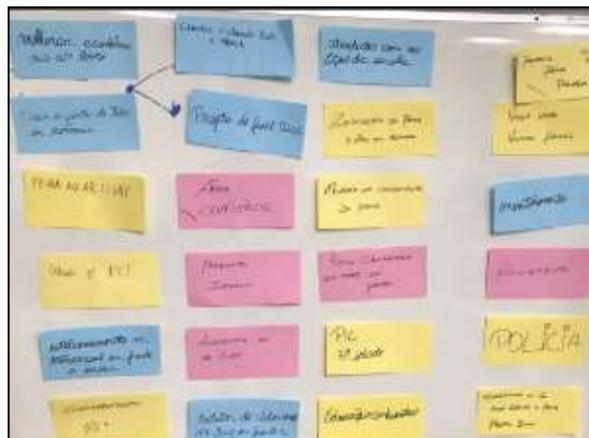


Método

- Questionários
- Desenhos
- Dinâmica de grupo
- Opinião interativa
- Projeto de intervenções

Amostragem

- Professores Alfeu Gasparini - 34
- Alunos Alfeu Gasparini - 51
- Pais Alfeu Gasparini - 190
- ACIRP - 14
- Usuários do espaço público - 161
- Moradores (Reunião Pública) - 50



Implantação







Aprendizados

Aprendizados e próximos passos



- Cooperação intersecretarial
- Intervenção definitiva
 - estranhamento (dificuldade de comunicação com a população)
- Curso Visão Zero
- Desafio BID Visão Zero
 - Futura escola de educação infantil – EEI | **RUA MODELO EM ENTORNO ESCOLAR**

GESTÃO

VELOCIDADE



LIMITE DE VELOCIDADE EM ÁREAS ESPECÍFICAS

Área de atuação – Rua Duque de Caxias, Ribeirão Preto - SP



LIMITE DE VELOCIDADE EM ÁREAS ESPECÍFICAS

Área de atuação



Localização e Área de atuação



Atrativos Turísticos – Quarteirão Paulista

Choperia Pinguim



Fonte Luminosa Praça XV



Atrativos Turísticos – Quarteirão Paulista

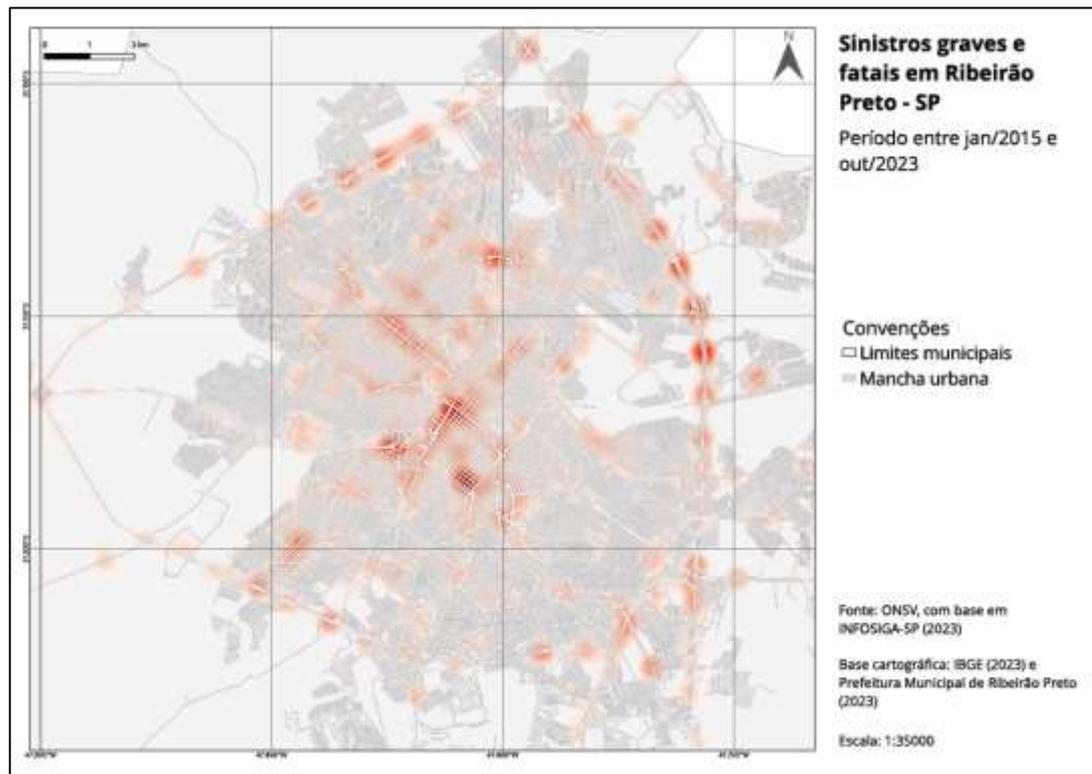
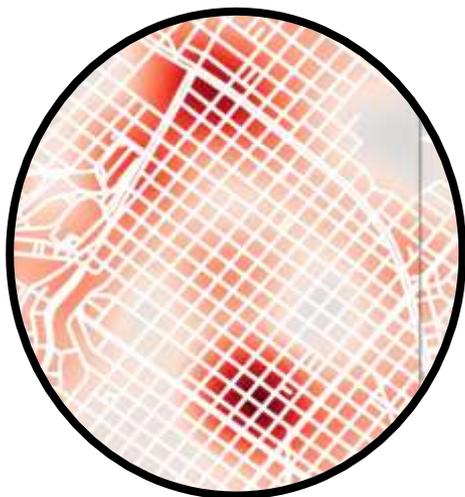
Theatro Pedro II



Biblioteca Sinhá Junqueira



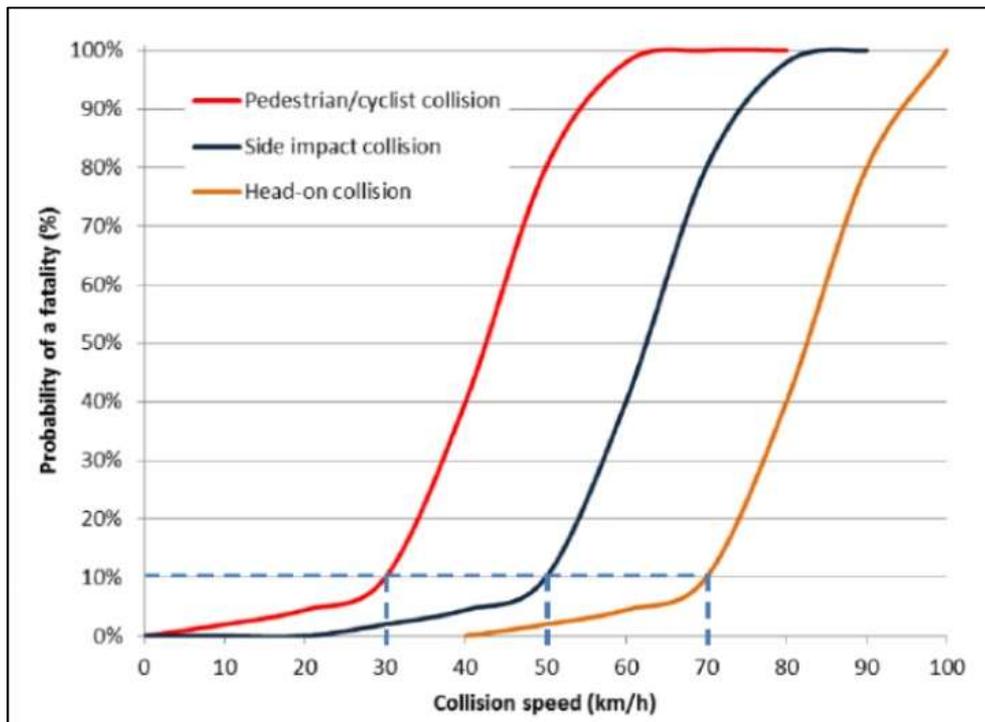
Mapa de Calor da Região de Atuação



Exemplos de Aplicação – Rua General Osório, Ribeirão Preto – SP (Praça Carlos Gomes)



Limites de Velocidade Segura



De acordo com o gráfico e por se tratar de uma área de atrativo turístico, com grande fluxo de pedestres, opta-se por adotar 30 Km/h como velocidade regulamentada, a fim de reduzir a probabilidade de fatalidades na ocasião de sinistros envolvendo pedestres.

Adotar fiscalização eletrônica nos conjuntos semaforicos; avanço de sinal vermelho; campanhas educativas; mudança da característica do pavimento, utilizando blocos intertravados; utilização de portais indicando o acesso à área turística.



4º SEMINÁRIO DE MOBILIDADE

HUMANA

SEGURA E SUSTENTÁVEL



ABERTURA INTERNACIONAL DO MAIO AMARELO 2024

Delcides Araujo
Diretor de Trânsito – RP Mobi

dirtransito@rpmobi.ribeiraopreto.so.gov.br | (16) 99601-4571