



MAIS PRÓXIMO

VISÃO ZERO 2030[®]



Ana Tomaz

Vice-Presidente da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

VISÃO ZERO 2030®

Uma estratégia de
segurança rodoviária
para salvar vidas

Última década em Portugal

2011-2020

- 650 vítimas mortais/ano
- Mais de 2000 feridos graves/ano
- 24% acima da média UE27 (2020)
- Sem redução nos últimos 5 anos
- Custos económicos e sociais = 3% PIB

Qual seria o número aceitável de mortos nas estradas portuguesas?

VISÃO ZERO 2030



É **inaceitável** que alguém **morra** ou fique **gravemente ferido** em virtude de um **acidente rodoviário**.



ZERO

é o único número aceitável de **mortos e feridos graves** na estrada.

VISÃO ZERO 2030

Como surgiu?



Claes Tingvall - Diretor de Segurança Rodoviária da Administração Rodoviária Sueca, questionou a sua equipa:

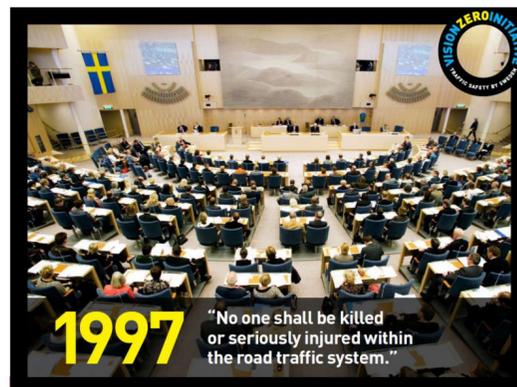
“O que vamos fazer?”

Resposta: “Vamos construir uma nova fundação betão no mesmo local”.

1995

ESTOCOLMO

5 jovens morrem depois do automóvel embater na fundação de betão de um poste de iluminação.



Nova Visão:

só zero mortes
são aceitáveis

1997: Parlamento sueco legisla pela primeira vez sobre a Visão Zero
Lei 1996/97:137

Suécia: um dos países com menor índice de sinistralidade do mundo

VISÃO ZERO 2030

ABORDAGEM TRADICIONAL



Vídeo Sistema Seguro

VISÃO ZERO 2030

Como o Sistema Seguro Ihes teria salvado a vida?

VELOCIDADE SEGURA



Velocidade desadequada



Velocidade segura

INFRAESTRUTURA SEGURA



Sem área adjacente e sem guia sonora



Com área adjacente e guia sonora



Poste junto à estrada



Sem poste ou longe da estrada

VEÍCULO SEGURO



Veículo antigo



Veículo com Segurança ativa e passiva

VISÃO ZERO 2030®

Os 6 Princípios Chave

- A morte e os ferimentos graves são inaceitáveis
- Os humanos cometem erros
- Os humanos são vulneráveis
- A Segurança rodoviária é proativa
- A responsabilidade é partilhada
- A redundância é crucial

Ou Abordagem proativa

**Abordagem
reativa**



Exemplos em Portugal

IP4 – Alto do Espinho (2005-2013)



43 Vidas salvas
322 Feridos graves evitados
Redução 90% VM e FG
Investimento 2,5M€
Poupanças Superiores 360M€



Exemplos em Portugal

Construção Autoestrada Transmontana em 2012 e Túnel do Marão em 2016:

2001 - 2011
13VM/ano



2012 - 2022
1VM/ano



160 Vidas salvas*
+500M€ CSE

(*) inclui medidas baixo custo efetuadas no Alto do Espinho

Exemplos em Portugal

Transformação do IP5 em A25



IP5: 1996 - 2006
19VM/ano

↓ -84%

A25: 2007 - 2017
3 VM/ano

220 Vidas salvas
+700 M€ CSE

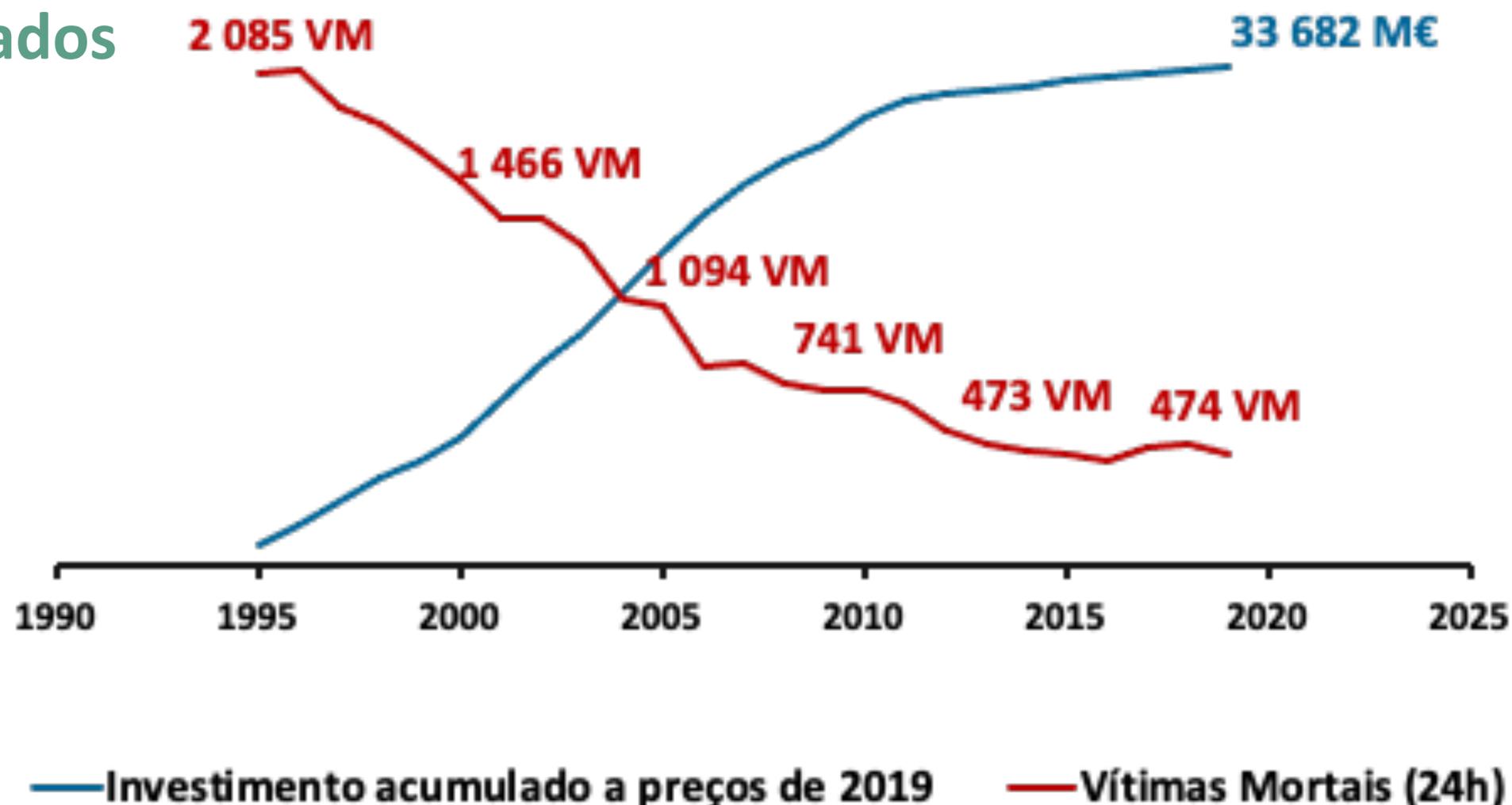
VISÃO ZERO 2030[®]

Investimento vs. Redução da sinistralidade

+ 24.000 Vidas salvas
+ 174.810 Feridos Graves evitados

170.456M€ CSE evitados
(82,9% PIB 2019)

RCB1:5



Investimento em +3.200 km em estradas com mais qualidade e segurança
+80% redução em vítimas mortais

VISÃO ZERO 2030[®]

O que pretendemos?



Meta para 2030: reduzir o número de mortes e feridos graves em 50%

	2019	2030	2030/2019
Vítimas Mortais	626	313	-50%
Feridos Graves MAIS3+	2089	1044	-50%



Meta para 2050: Zero mortos e Zero feridos graves

OS RESULTADOS DA REDUÇÃO EM 50% DOS MORTOS E DOS FERIDOS GRAVES ATÉ 2030

2.250 VM
7.550 FG



Vidas salvas e feridos graves evitados

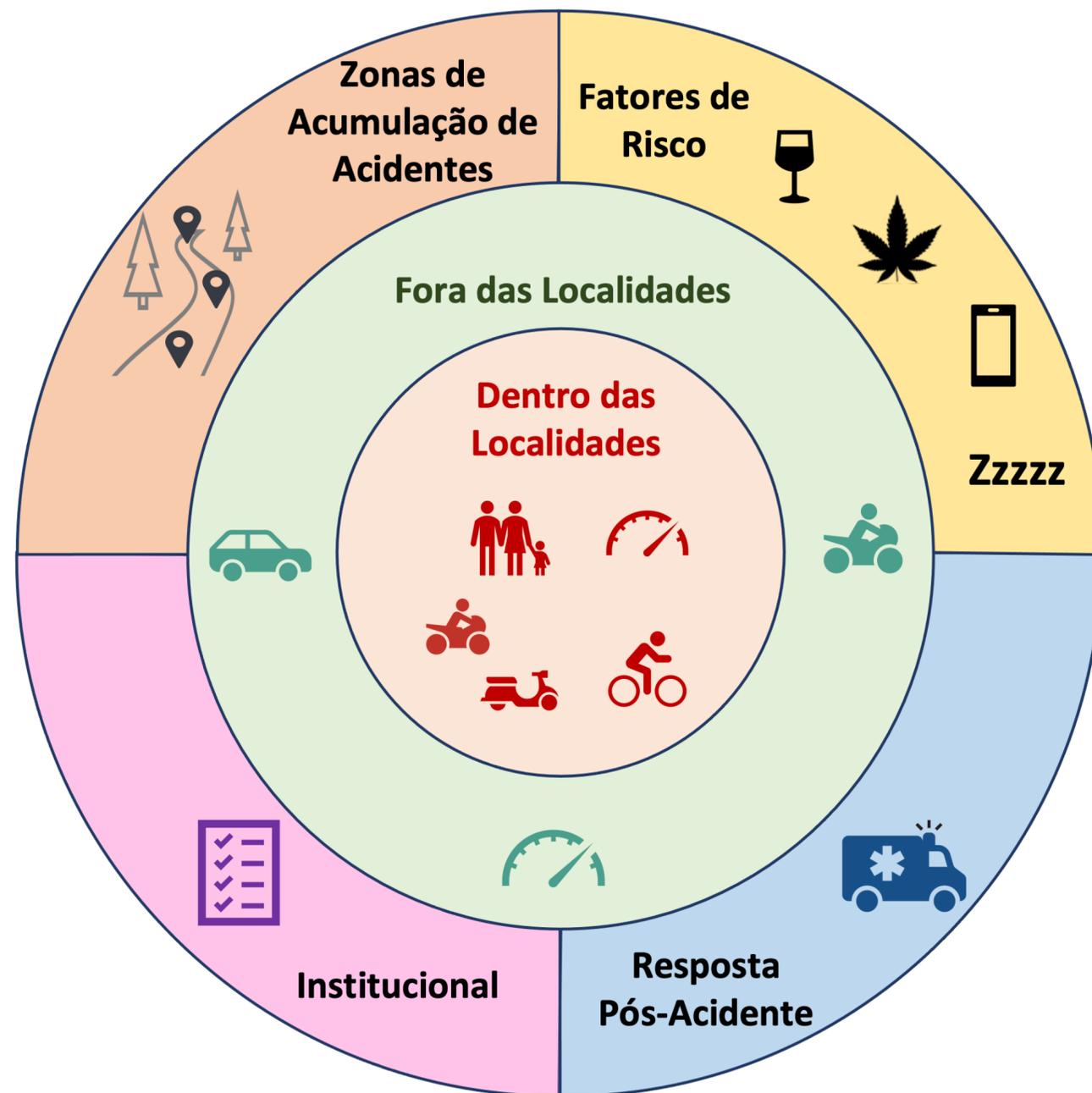
20.000 M€



Custos económicos e sociais evitados, em cerca de 2.000M€ por ano

VISÃO ZERO 2030[®]

6 Áreas Chave de Intervenção 14 Componentes



DENTRO DAS LOCALIDADES	Peões
	V2RM (motociclos e ciclomotores)
	Ciclistas
	Velocidade excessiva em zonas urbanas
FORA DAS LOCALIDADES	Ocupantes de veículos ligeiros
	Motociclistas
	Velocidade excessiva em estradas rurais
FATORES DE RISCO	Condução sob efeito do álcool
	Condução sob efeito de substâncias psicotrópicas
	Distração
	Fadiga
INSTITUCIONAL	Ações ao nível institucional
ZONAS ALVO	Zonas de acumulação de acidentes
PÓS-ACIDENTE	Resposta pós-acidente

VISÃO ZERO 2030®

Matriz Áreas de Intervenção

Áreas Chave de Intervenção	Elementos do Sistema Seguro para a diminuição da sinistralidade				
	Utilizadores seguros	Infraestruturas seguras	Veículos seguros	Velocidades seguras	Resposta pós-acidente
Dentro das Localidades	   	   	   	   	-
Fora das Localidades	  	  	  	  	-
Fatores de Risco	   Zzzzz	-	   Zzzzz	-	-
Resposta Pós-Acidente	-	-	-	-	
Institucional					
Zona de Acumulação de Acidentes	-		-		-

-  Peões
-  V2RM (motociclos e ciclomotores)
-  Ciclistas
-  Velocidade excessiva
-  Ocupantes de veículos ligeiros
-  Motociclistas
-  Velocidade excessiva
-  Condução sob efeito do álcool
-  Condução sob efeito de substâncias psicotrópicas
-  Distração
-  Fadiga
-  Resposta pós-acidente
-  Ações ao nível institucional
-  Zonas de acumulação de acidentes

Metodologias dos Planos de Ação

Compromisso/Contratos Programa Visão Zero® homologado pelo MAI e Ministros Setoriais



2 a 3 anos



Programas e medidas a implementar



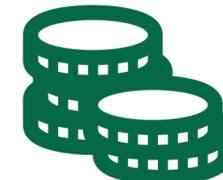
Entidades responsáveis



Cronograma



Estimativa de custo



Fontes de financiamento



Indicadores de execução



Indicadores Chave de Desempenho

Modelos de Governação

Compromisso. Visão Zero 2030®

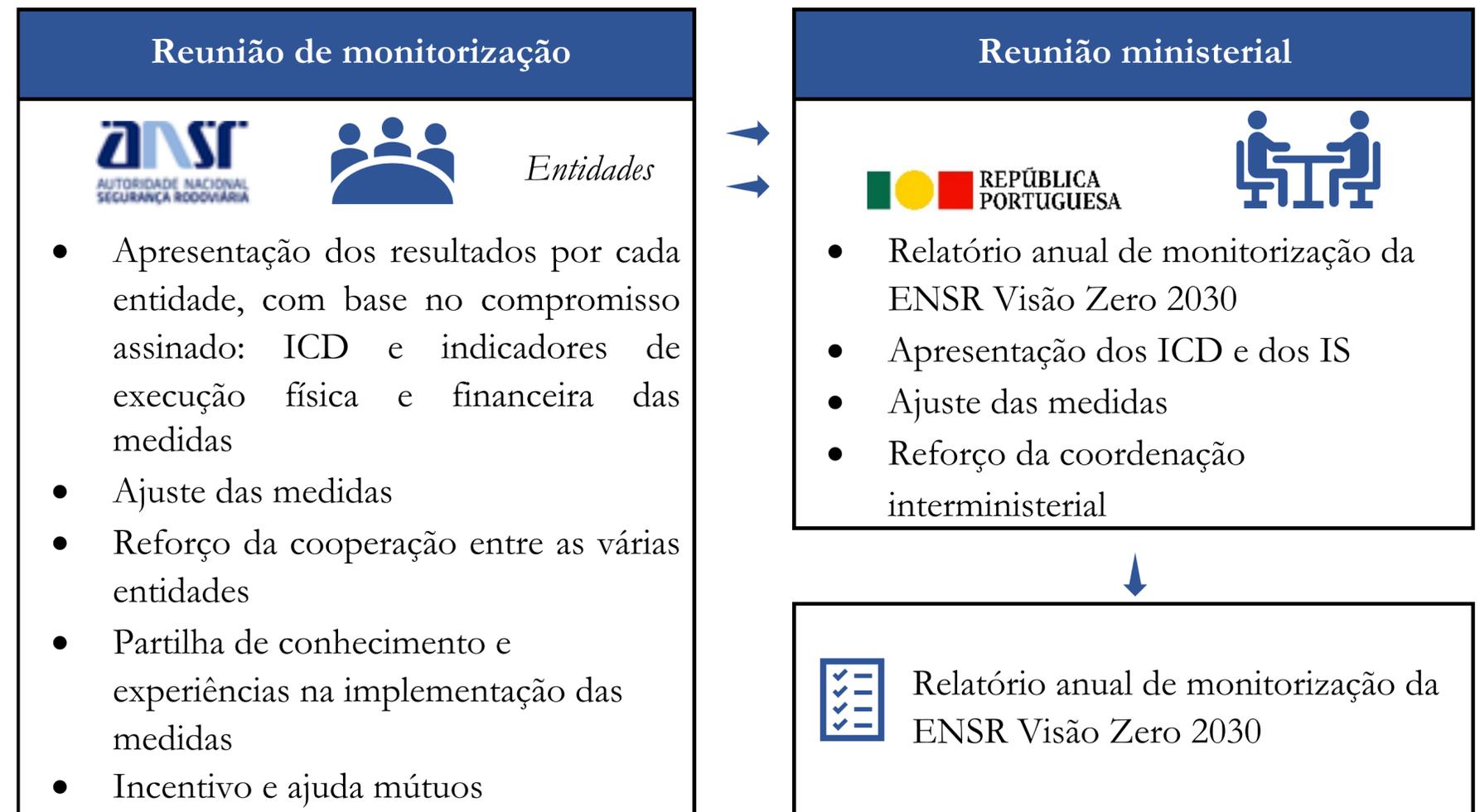
- ✓ Entre a ANSR e uma Entidade Pública (central e local)
- ✓ Por entidades privadas, ONG ou qualquer cidadão
- ✓ Homologado pelos membros do Governo responsáveis pela área da segurança rodoviária e pelas entidades envolvidas
- ✓ Estes compromissos serão assinados em sessões públicas sectoriais
- ✓ Sessão Pública global para apresentação Plano Ação já com todos os compromissos assinados



Modelos de Governação

- ✓ Elaboração regular de relatórios
- ✓ Reuniões de coordenação
- ✓ Reuniões de monitorização
- ✓ Reuniões de apresentação de resultados
- ✓ Sessão pública anual para divulgação do relatório

Monitorização. Visão Zero 2030®



Proposta de Programas

ÁREAS CHAVE DE INTERVENÇÃO	15 PROGRAMAS VISÃO ZERO 2030®					100 Medidas 25 Entidades 278 municípios
Dentro das Localidades	P1 – Municípios (6M)	P2 – Escolas (8M)		P3 – Tratamento Travessias Urbanas (4M)		P15 – Veículos de Duas Rodas a Motor (9M)
Fora das Localidades	P4 – Separação de Sentidos nas Vias Rurais (3M)		P5 – Tratamento da Área Adjacente (8M)			
Fatores de Risco	P6 – Álcool e Substâncias Psicotrópicas (11M)			P7 – Distração e Fadiga (5M)		
Resposta Pós-Acidente	P8 – Resposta Pós-Acidente (8M)					
Institucional	P9 – Fiscalização de Infraestruturas (5M)	P10 – Investigação e Auditoria (3M)	P11 – Desmaterialização e Partilha de Dados (11M)	P12 – Legislação e Documentação Técnica (11M)	P13 – Gestão das Velocidades (8M)	
Zonas Acumulação de Acidentes	P14 – Zona de Acumulação de Acidentes (3M)					

(P = Programa; M = Medidas)

Proposta de Programas

Municípios

ENQUADRAMENTO: 45% VM na rede rodoviária dos Municípios

ENTIDADES ENVOLVIDAS: ANSR, Forças de Segurança e Municípios

DURAÇÃO: 48 meses

N.º MUNICÍPIOS: 30 / ano
Piloto com 2 Municípios



Proposta de Programas

Escolas

ENQUADRAMENTO: família e escola têm um papel importante na interiorização das regras e dos comportamentos rodoviários. Crianças e jovens pertencem ao grupo dos utilizadores mais vulneráveis

ENTIDADES ENVOLVIDAS: ANSR, DGE, Forças de Segurança, IP e Municípios

DURAÇÃO: até 2030

N.º ESCOLAS: 50 / ano
Piloto com 2 Escolas



Proposta de Programas

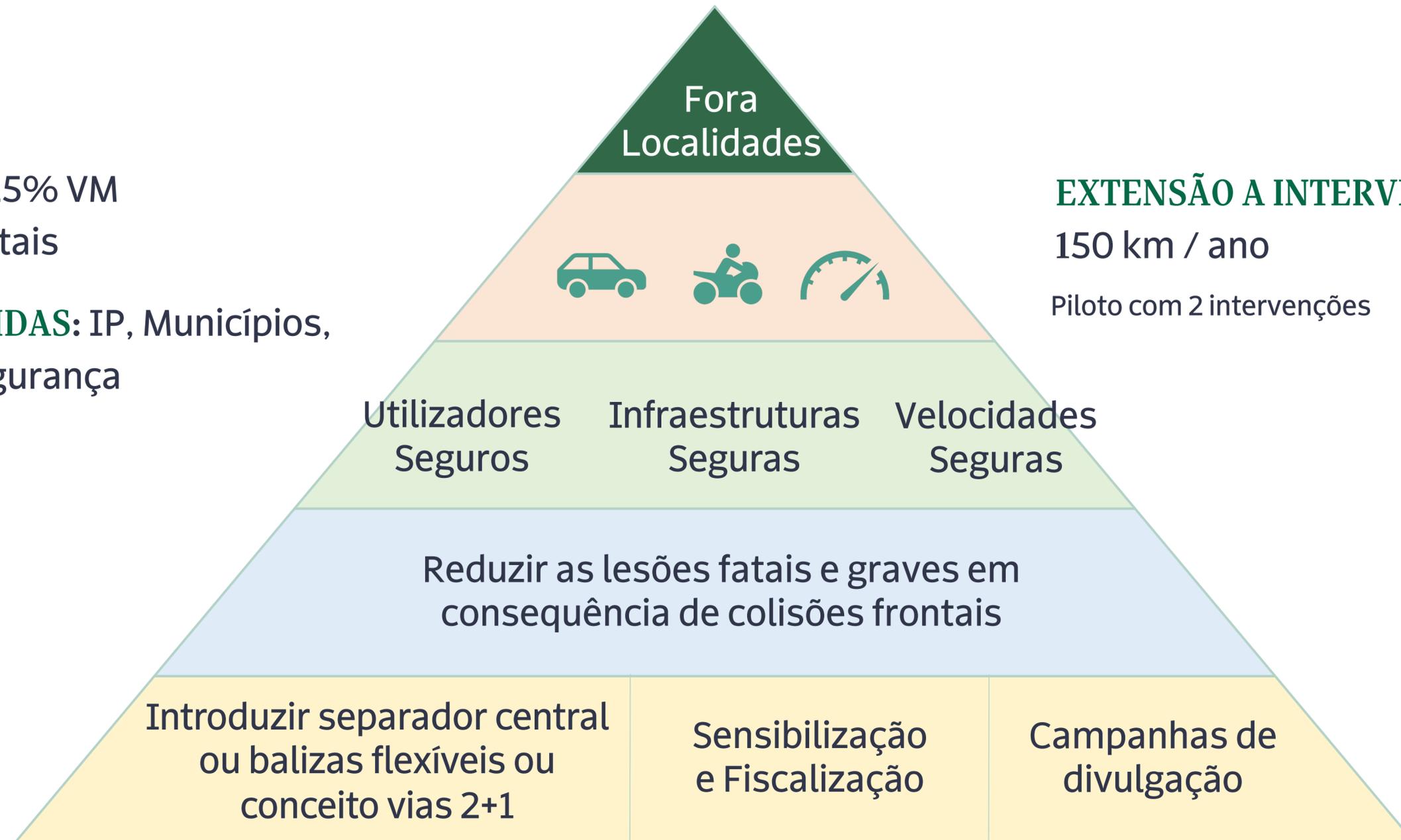
Separação de sentidos nas vias rurais

ENQUADRAMENTO: 25% VM são por colisões frontais

ENTIDADES ENVOLVIDAS: IP, Municípios, ANSR e Forças de Segurança

DURAÇÃO: até 2030

EXTENSÃO A INTERVENCIONAR:
150 km / ano
Piloto com 2 intervenções



Proposta de Programas

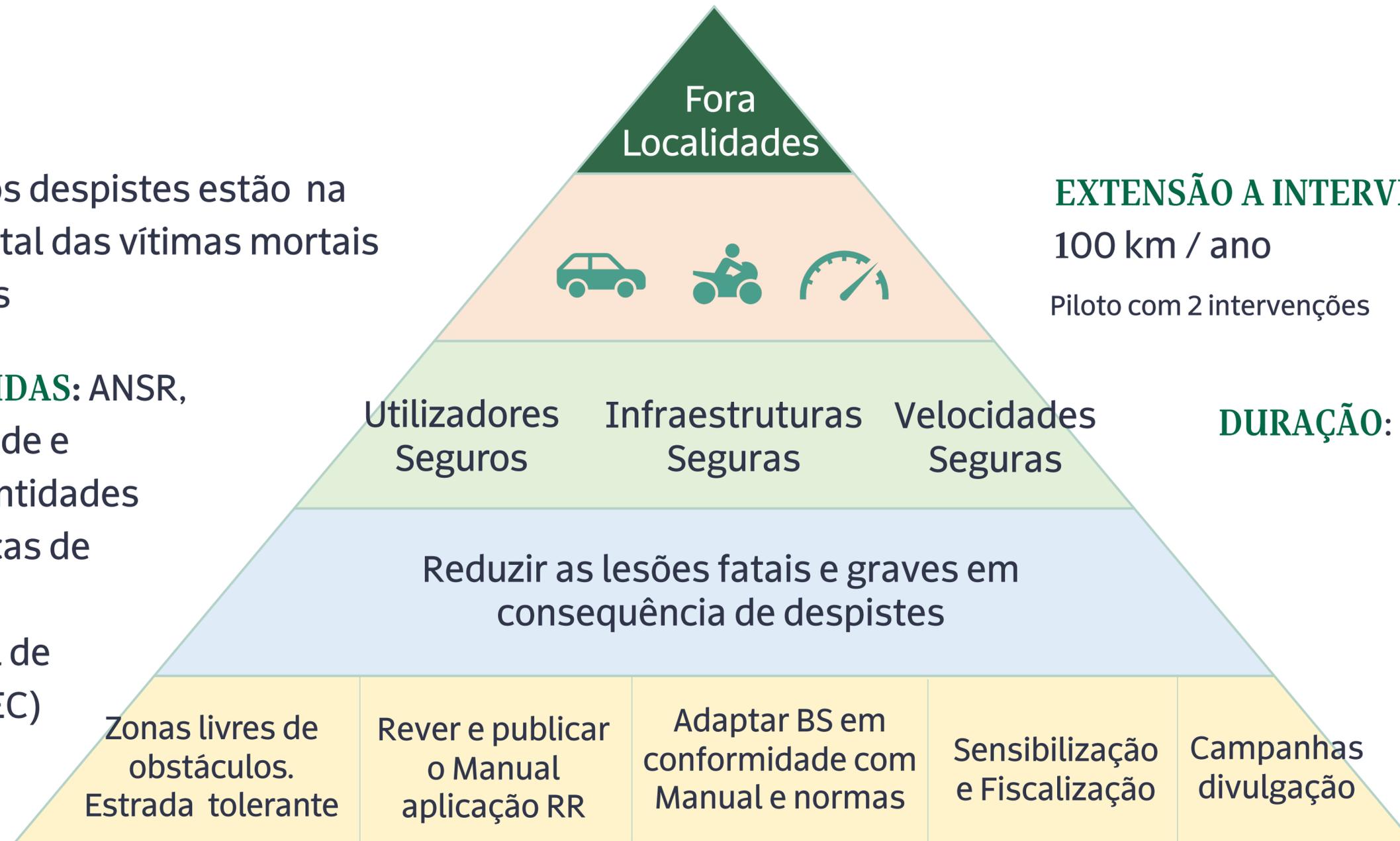
Tratamento da área adjacente à faixa de rodagem nas vias interurbanas

ENQUADRAMENTO: os despistes estão na origem de 20% do total das vítimas mortais nas vias interurbanas

ENTIDADES ENVOLVIDAS: ANSR, Instituto de Mobilidade e Transportes (IMT), Entidades Gestoras de Via, Forças de Segurança (FS) Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC)

EXTENSÃO A INTERVENCIONAR:
100 km / ano
Piloto com 2 intervenções

DURAÇÃO: até 2030



Proposta de Programas

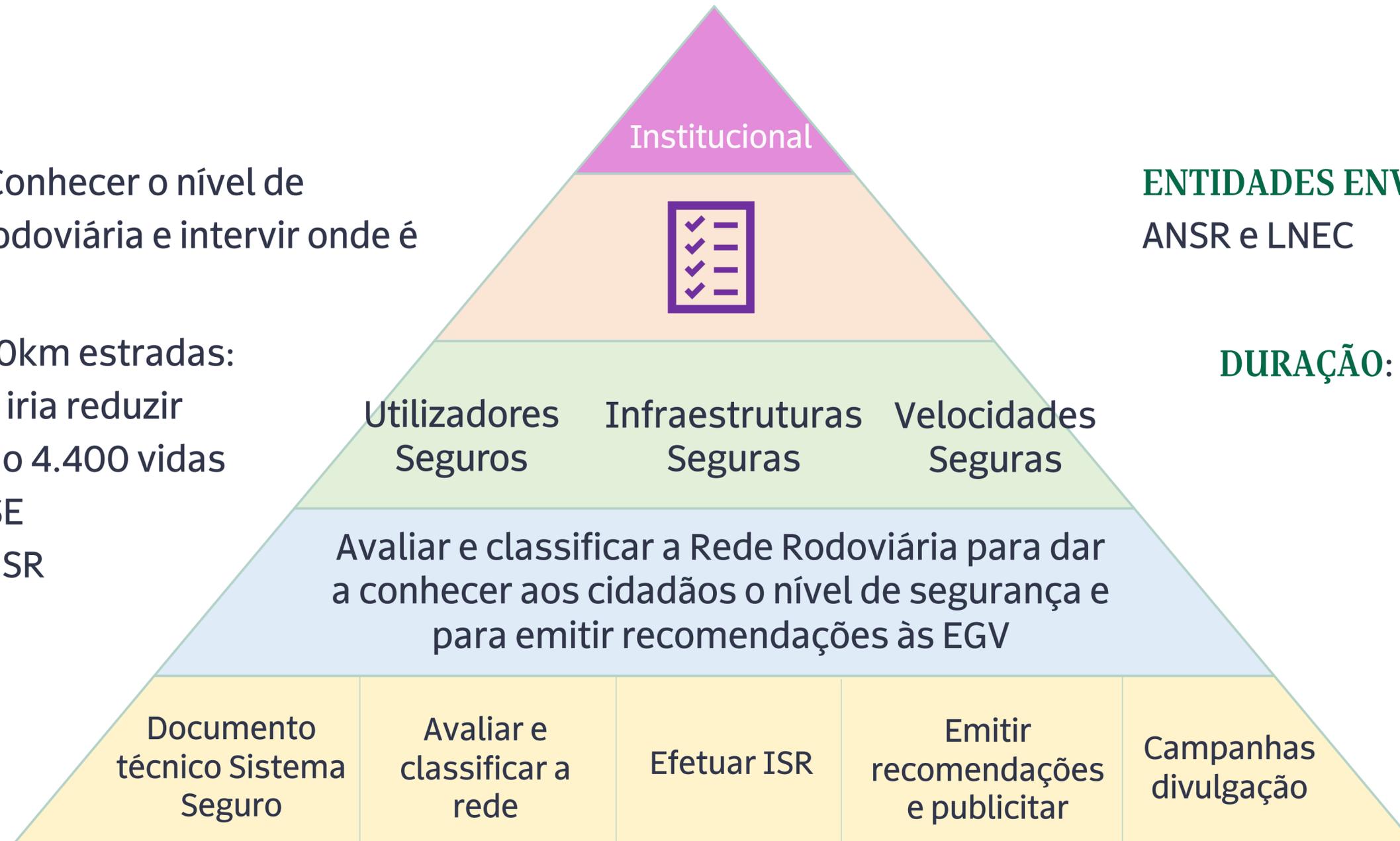
Fiscalização de Infraestruturas

ENQUADRAMENTO: Conhecer o nível de segurança da Rede rodoviária e intervir onde é necessário.

Estudo Eurorap 5.000km estradas:
investimento 100M€ iria reduzir
35% VM+FG, salvando 4.400 vidas
e evitando 750M€ CSE
Obrigação DL gestão SR

ENTIDADES ENVOLVIDAS:
ANSR e LNEC

DURAÇÃO: até 2030

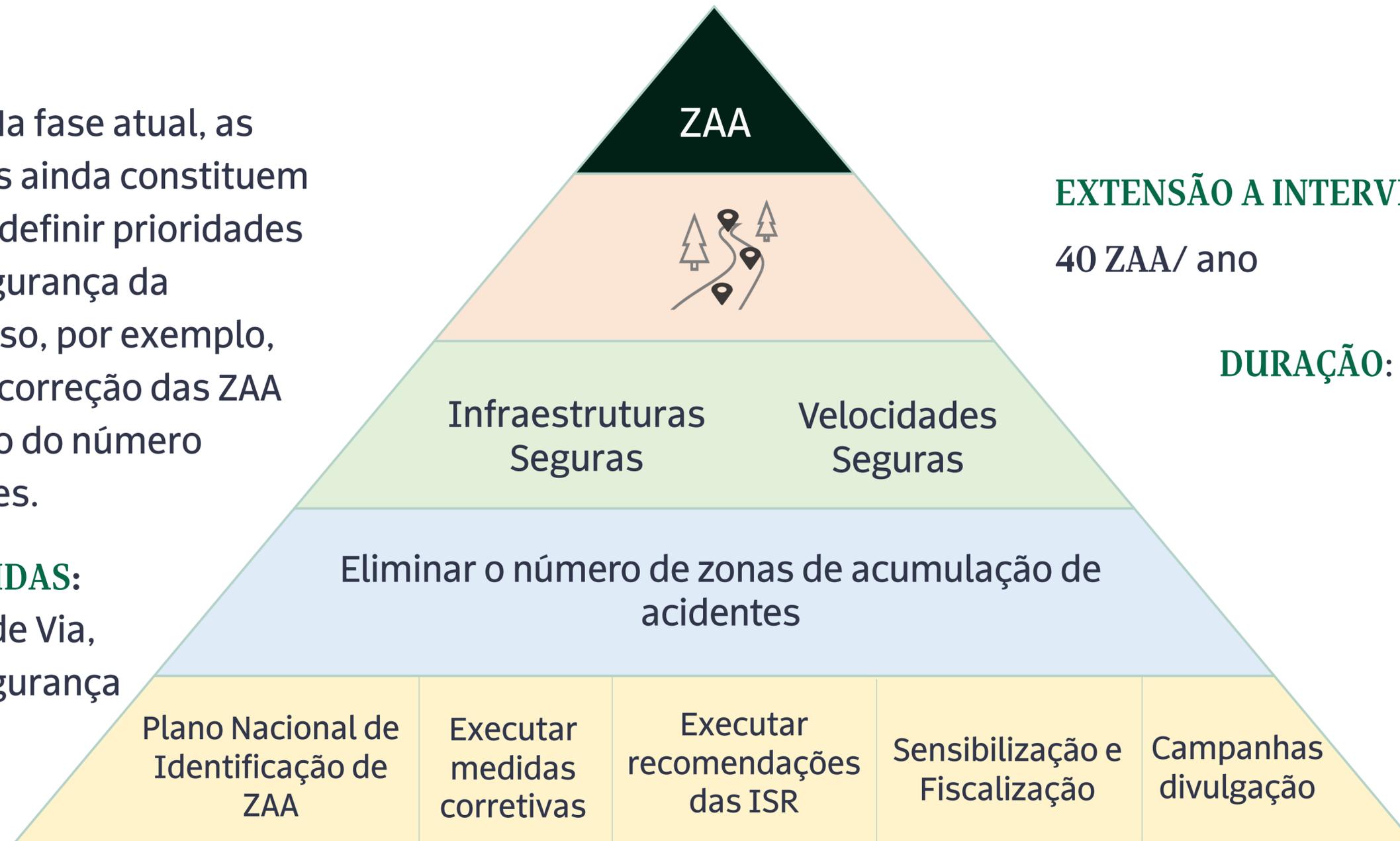


Proposta de Programas

Zona de Acumulação de Acidentes

ENQUADRAMENTO: Na fase atual, as intervenções reativas ainda constituem uma forma eficaz de definir prioridades para remodelar a segurança da infraestrutura. É o caso, por exemplo, dos programas para correção das ZAA baseadas no conceito do número esperado de acidentes.

ENTIDADES ENVOLVIDAS: Entidades Gestoras de Via, ANSR e Forças de Segurança



EXTENSÃO A INTERVENCIONAR:
40 ZAA/ ano

DURAÇÃO: até 2030

VISÃO ZERO 2030®

Uma estratégia
para salvar vidas

É mesmo possível
atingir as metas definidas.

**As mortes e os ferimentos
graves são evitáveis.**

Com um apoio político determinado, a todos os níveis, e com um forte compromisso de todos será possível incorporar as mudanças necessárias para alcançar as metas da Visão Zero 2030®.



MAIS PRÓXIMO

VISÃO ZERO 2030[®]



Ana Tomaz

Vice-Presidente da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária