



CENTRO RODOFERROVIÁRIO PORTUGUÊS

“Visão Zero 2030: A Estratégia de Segurança Rodoviária para a construção de um Sistema Seguro”

ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA VISÃO ZERO 2030

Ana Tomaz, Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária



Com o apoio



Coordenação da ANSR

Sinistralidade Rodoviária em Portugal

Última década em Portugal ⁽¹⁾



650 Vítimas
mortais/ano



Mais de 2000
Feridos Graves/ano



Custos económicos
e sociais = 3% PIB

Qual seria o número
aceitável de mortos
nas estradas
portuguesas?

37% acima
média UE27 ⁽²⁾

Sem redução nos últimos 5 anos

(1) 2011-2020
(2) 2022

Campanha Visão Zero Australiana



Visão Zero

✕ 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.

Como surgiu a Visão Zero?

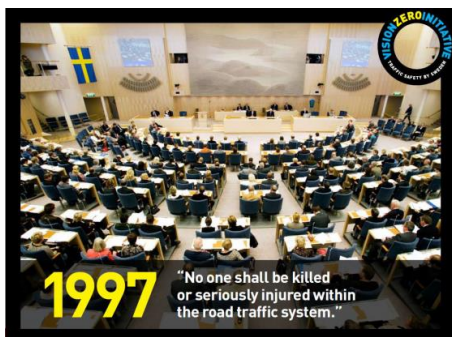
1995, Estocolmo Cinco jovens morrem depois do automóvel embater na fundação de betão de um poste de iluminação. Mais um acidente com a infeliz particularidade de ninguém ter sobrevivido.



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*”. **VISÃO TRADICIONAL**



NOVA VISÃO – só zero mortes e feridos graves 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.

Abordagem tradicional



[Vídeo Sistema Seguro](#)

Como o Sistema Seguro Ihes teria salvo a vida?

Velocidade Segura



Velocidade desadequada



Velocidade segura

Infraestrutura Segura



Sem área adjacente e
sem guia sonora



Com área adjacente e
com guia sonora



Poste junto à estrada



Sem poste ou
longe da estrada

Veículo Seguro



Veículo antigo



Veículo com Segurança
ativa e passiva

Sistema Seguro: 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**



ativa

Abordagem
reativa

Exemplos em Portugal

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

2001- 2011
13VM/ano

-93%



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

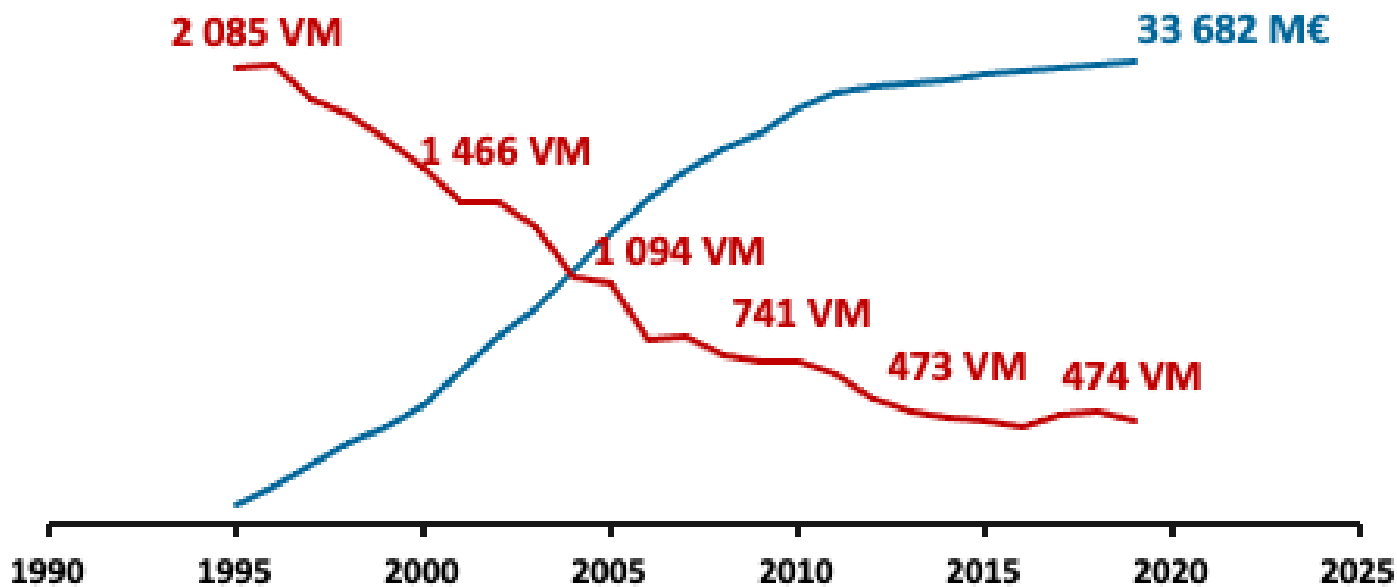
-84%

A25: 2007 - 2017
3 VM/ano

- 220 Vidas salvas
- +700 M€ CSE



Investimento vs. Redução da Sinistralidade



+ 24.000 Vidas salvas
+ 174.810 Feridos
Graves evitados



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

— Investimento acumulado a preços de 2019 — Vítimas Mortais (24h)

O que pretendemos?



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

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

Meta para 2050: Zero mortos e Zero feridos graves

O que pretendemos?

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

6 Áreas Chave de Intervenção



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

Matriz das Áreas Chave 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

Metodologia dos Planos de Ação



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



Uma Estratégia para Salvar Vidas

É mesmo **possível** atingir as metas definidas e **Salvar Vidas!**

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

A abordagem do Sistema Seguro, que é a base Visão Zero 2030®, aplicada de forma adequada e com um forte **compromisso de todos** pode transformar esta aspiração em realidade.

O sucesso Visão Zero é a soma dos resultados de cada entidade que assuma o Compromisso Visão Zero 2030



CENTRO RODOFERROVIÁRIO PORTUGUÊS

“Visão Zero 2030: A Estratégia de Segurança Rodoviária para a construção de um Sistema Seguro”

ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA VISÃO ZERO 2030

Ana Tomaz, Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária



Com o apoio



Coordenação da ANSR