

Uma abordagem abrangente para a segurança viária – O exemplo da Alemanha

Medidas Relacionadas ao Usuário

(TREINAMENTO E EDUCAÇÃO, LEIS DE TRÂNSITO, INCENTIVOS, APLICAÇÃO)



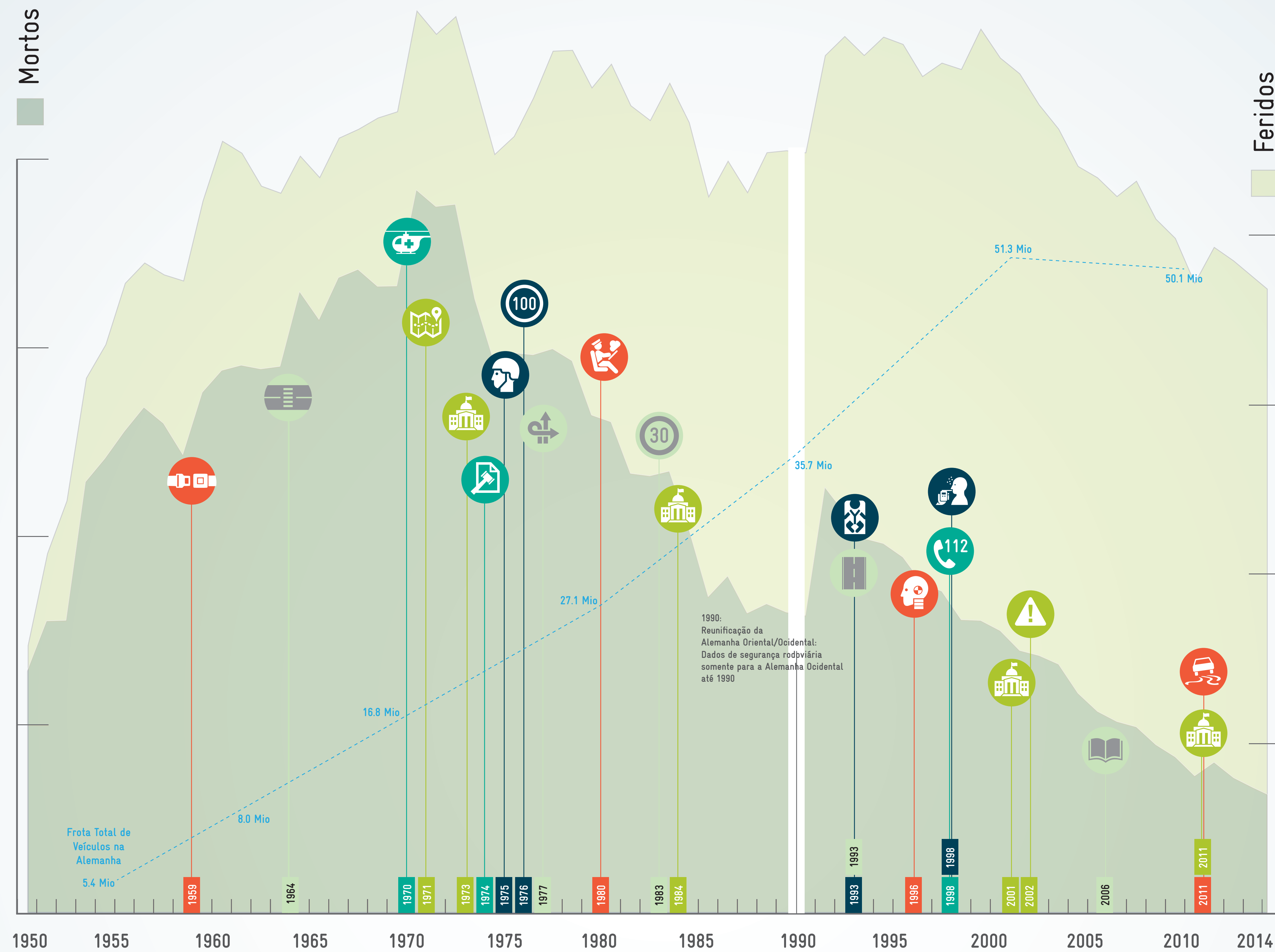
1966	Introdução de limite legal de álcool no sangue de 1,3%
1970	Introdução do princípio da direção defensiva
1970	Uso obrigatório do sinal de conversão (piscando) nas áreas urbanas
1973	Revisão do limite legal de álcool no sangue a 0,8%
1974	Sistema de acumulação para infrações de trânsito
1974	Introdução do limite de velocidade recomendado nas rodovias (Autobahnen) – 130 km/h
1975	Uso de cinto de segurança e capacete se torna obrigatório
1976	Introdução do limite de velocidade de 100 km/h fora das áreas edificadas
1980	Introdução de multas por dirigir motocicletas sem capacete
1984	Introdução de multas por dirigir sem o cinto de segurança afivelado
1986	Período experimental de dois anos para novos condutores
1986	Idade mínima para dirigir motocicletas pesadas sobe para 20 anos
1988	Introdução de distância mínima para caminhões e ônibus
1993	Uso obrigatório de assentos de segurança infantil para crianças nos carros
1995	Limite de velocidade obrigatório para veículos que estão ultrapassando ônibus parados (velocidade a pé)
1998	Revisão do limite legal de álcool no sangue a 0,5%
2001	Introdução de multas para quem usa telefone celular enquanto dirige
2007	Limite de álcool no sangue de 0,0% para condutores novatos e pessoas com menos de 21 anos
2010	Introdução de condução acompanhada a partir de 17 anos

Organização

(PLANEJAMENTO, FINANCIAMENTO, CONTROLE)



1956	Inspeção Regular de Segurança Viária se torna obrigatória em regulamentações de trânsito viário (VwV-StVO)
1961	Inspeções regulares de segurança veicular (TÜV) se tornam obrigatórias
1969	É fundado o Conselho Alemão de Segurança Rodoviária (DVR), agregando os esforços de todas as partes envolvidas na segurança viária para ter uma ação eficiente
1969	Publicação do boletim da Associação de Pesquisa Viária e de Transporte Alemã (FGSV) sobre planos locais de transporte (introdução de análises de acidentes, e levando em conta o transporte não-motorizado)
1971	Aprovação da Lei Municipal de Financiamento do Transporte, introduzindo esquemas de financiamento federal para o transporte urbano e obrigatoriedade de planos locais de transporte
1979	Introdução de planejamento orientado para transportes em vez de planejamento orientado para a oferta nas diretrizes para os planos de transportes locais
2002	Introdução de auditorias de segurança para evitar lacunas em matéria de segurança viária durante o processo de planejamento
2008	Diretiva 2008/96 / CE do Parlamento e do Conselho Europeu, de 19 de novembro de 2008, relativa à gestão da segurança da infraestrutura
1973, 1984, 2001 and 2011	Programas de Segurança Viária do Governo Federal



Medidas Relacionadas a Infraestrutura

(PROJETO VIÁRIO, CONSTRUÇÃO VIÁRIA, MANUTENÇÃO)



1964	Introdução das faixas zebreadas para pedestres
1973	Introdução de padrões para traçado geométrico, gradientes, seções transversais e velocidades de projeto a ser integrados nas diretrizes de projeto
1977	Introdução de princípios gerais de projeto de rede viária, classificação de vias de acordo com categorias (i. e., interestadual, arterial, coletora, local) e tipo de conexão (urbana x rural, volume esperado etc.)
1980	Introdução de zonas com traffic calming ("Spielstraßen" ou ruas de lazer), projetadas para serem orientadas para pedestres
1981	Publicação das recomendações da Associação de Pesquisa Viária e de Transporte Alemã (FGSV) sobre traffic calming em áreas residenciais
1982	Introdução de diretrizes sobre seções transversais para vias (RAS-Q), incluindo a determinação das dimensões dos componentes viários com base nas características físicas e de volume
1983	Primeiros testes em zonas com limite de velocidade de 30 km/h em áreas residenciais
1990	Aumento do uso de rotatórias como forma alternativa de cruzamento
1993	Novas recomendações de projeto para as principais vias urbanas (incluindo atenção ao projeto e às necessidades de pedestres e ciclistas urbanos)
1995	Revisão de diretrizes de alinhamento viário, incluindo atualizações sobre requisitos para a distância visual em ultrapassagens
1996	Introdução de 2+1 faixas no projeto rodoviário de vias rurais de alto nível para prevenir acidentes nas ultrapassagens
2006	Introdução de conceitos de vias autoexplicativas (i. e., padronizadas) e acostamentos nas diretrizes de projeto
2007	Recomendações sobre como melhorar a segurança rodoviária em rotas populares de motocicletas através de melhores projetos viários e medidas de aplicação
2008	Primeiro projeto de espaço compartilhado na Alemanha (Cidade de Bohmte)
2011	Introdução do princípio "Design for all" ("Projeto para Todos") para prover instalações de transporte acessíveis (HBVA)

Medidas Relativas a Veículos

(SEGURANÇA ATIVA, SEGURANÇA PASSIVA, TELEMÁTICA)



1959	Introdução do cinto de segurança de três pontos	1996	Introdução dos procedimentos de teste Euro.NCAP para dispositivos de segurança passivos do veículo
1963	Introdução de absorção de energia da coluna de direção (evitando lesões excessivas para o condutor em caso de impacto frontal forte)	1998	Aumento no uso de protetores de janela (protegendo os passageiros de ferimentos na cabeça)
1978	Introdução do sistema de freios ABS	2004	Compromisso da indústria automotiva europeia em equipar todos os novos carros com o sistema de freios ABS
1980	Primeira introdução de um airbag (somente no assento do condutor) em um carro Mercedes	2011	Introdução obrigatória de Controle de Estabilidade Eletrônico em todos os novos carros e caminhões na UE
1990	Introdução obrigatória de proteções laterais em caminhões com mais de 3,5 toneladas para proteger condutores de veículos de duas rodas e pedestres		
1996	Introdução do Sistema de Freio Auxiliar (BAS)		

Serviços de Resgate

(ALERTA, RESSGATE)



1970	É estabelecida em Munique a primeira base permanente de HEMS (Serviço Médico de Emergência por Helicóptero)
1971	Introdução de telefones de emergência ao longo das rodovias e vias principais
1973	Introdução dos números de telefone de emergência em todo o país – 110 (polícia) e 112 (bombeiros) –, embora continuem a existir os números regionais para EMS (Serviço Médico de Emergência)
1974	Primeira lei EMS introduzida no Estado Federal da Bavaria, definindo requisitos para pessoal, equipamentos e tempos de resposta. Outros estados federais seguirão em breve.
1998	Introdução obrigatória do número de telefone de emergência 112 para EMS em toda a UE

O desafio da segurança viária

Cerca de 3.400 pessoas morrem todo dia em acidentes de trânsito nas vias em todo o mundo. Mais 50 milhões de pessoas são feridas a cada ano. Apesar dos níveis comparativamente mais baixos de motorização individual, as economias emergentes e os países em desenvolvimento na África, Oriente Médio e Ásia são particularmente afetados, com mais de 90% de mortes relacionadas com trânsito ocorrendo nesses países. Se as tendências atuais continuarem, os acidentes viários superarão HIV/AIDS e a tuberculose, tornando-se o terceiro maior significativo perigo para a saúde mundial em 2030.

Com o lançamento da Década de Ação para a Segurança Viária 2011-2020, as Nações Unidas convocaram os Estados membros a intensificarem seus esforços para melhorar a segurança viária. Este infográfico ilustra a abordagem abrangente que a Alemanha adotou como resposta a uma acentuada subida nas taxas de mortalidade desde os anos 1950. Ao lado de muitos outros países europeus, a Alemanha teve sucesso na redução significativa das taxas de mortalidade – graças a um pacote de medidas que podem ser replicadas em outro lugar.

Mais informações e o infográfico em PDF



Impressão

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
Projeto Setorial „Serviços de Consultoria de Política de Transporte“
Design: Julia Klusen
Conceito e edição: Dominik Schmid
Contato: transport@giz.de

Fonte de dados para ferimentos e mortes: DESTATIS
Nações Unidas convocaram os Estados membros a intensificarem seus esforços para melhorar a segurança viária. Este infográfico ilustra a abordagem abrangente que a Alemanha adotou como resposta a uma acentuada subida nas taxas de mortalidade desde os anos 1950. Ao lado de muitos outros países europeus, a Alemanha teve sucesso na redução significativa das taxas de mortalidade – graças a um pacote de medidas que podem ser replicadas em outro lugar.

Em: outubro 2015



Publicado por



Por meio de:

