



Resumo do Status 2025:

Fatores de Risco em Segurança Viária

Iniciativa Bloomberg Para Segurança Viária Global

CAMPINAS,
BRASIL



JOHNS HOPKINS
BLOOMBERG SCHOOL
of PUBLIC HEALTH

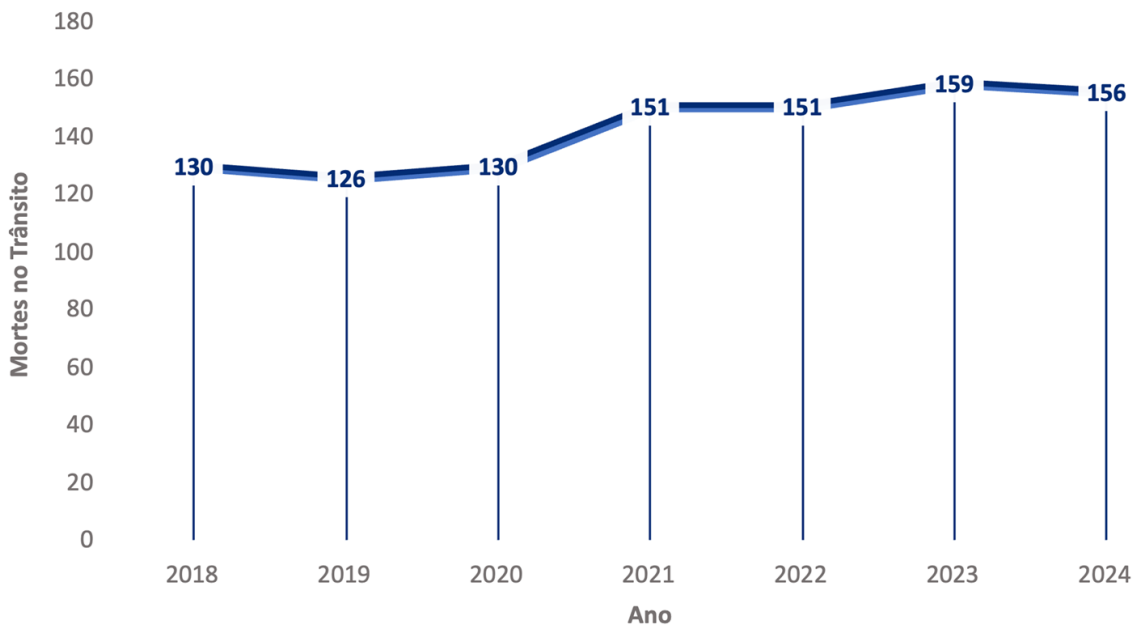
International
Injury Research Unit

A partir de 2022, a Johns Hopkins International Injury Research Unit, por meio da Iniciativa Bloomberg para Segurança Viária Global (BIRGS), vem realizando ações em Campinas para reduzir lesões e mortes no trânsito.

Este relatório destaca os resultados de um estudo* , em andamento, que realizou observações de excesso de velocidade como fator de risco. Os resultados são baseados em dados coletados entre outubro de 2022 e setembro de 2024.

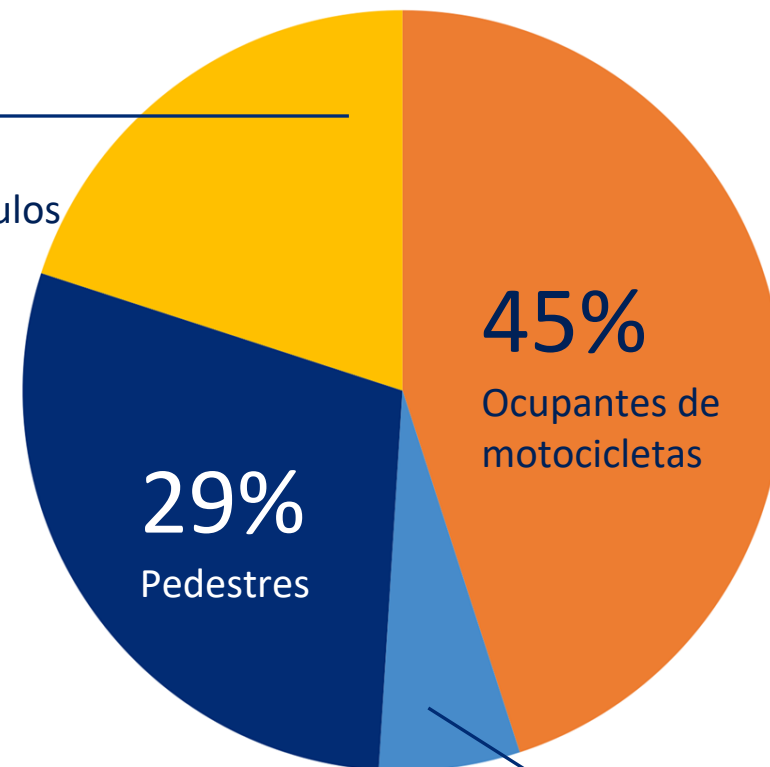
**Os dados sobre uso de capacete, cinto de segurança e cadeirinha infantil foram coletados em ciclos anteriores e já divulgados no Relatório de Resumo de Status de 2023. Esta apresentação traz apenas os dados atuais de velocidade.*

Mortes no Trânsito em Campinas



20%

Ocupantes de veículos de 4 ou + rodas



6%

Ciclistas



Os usuários vulneráveis das vias (motociclistas, pedestres e ciclistas) corresponderam a 80% das mortes no trânsito.

Destques

A proporção de condutores que excederam os limites de velocidade foi alta



Quase três em cada quatro motociclistas excederam 50 km/h



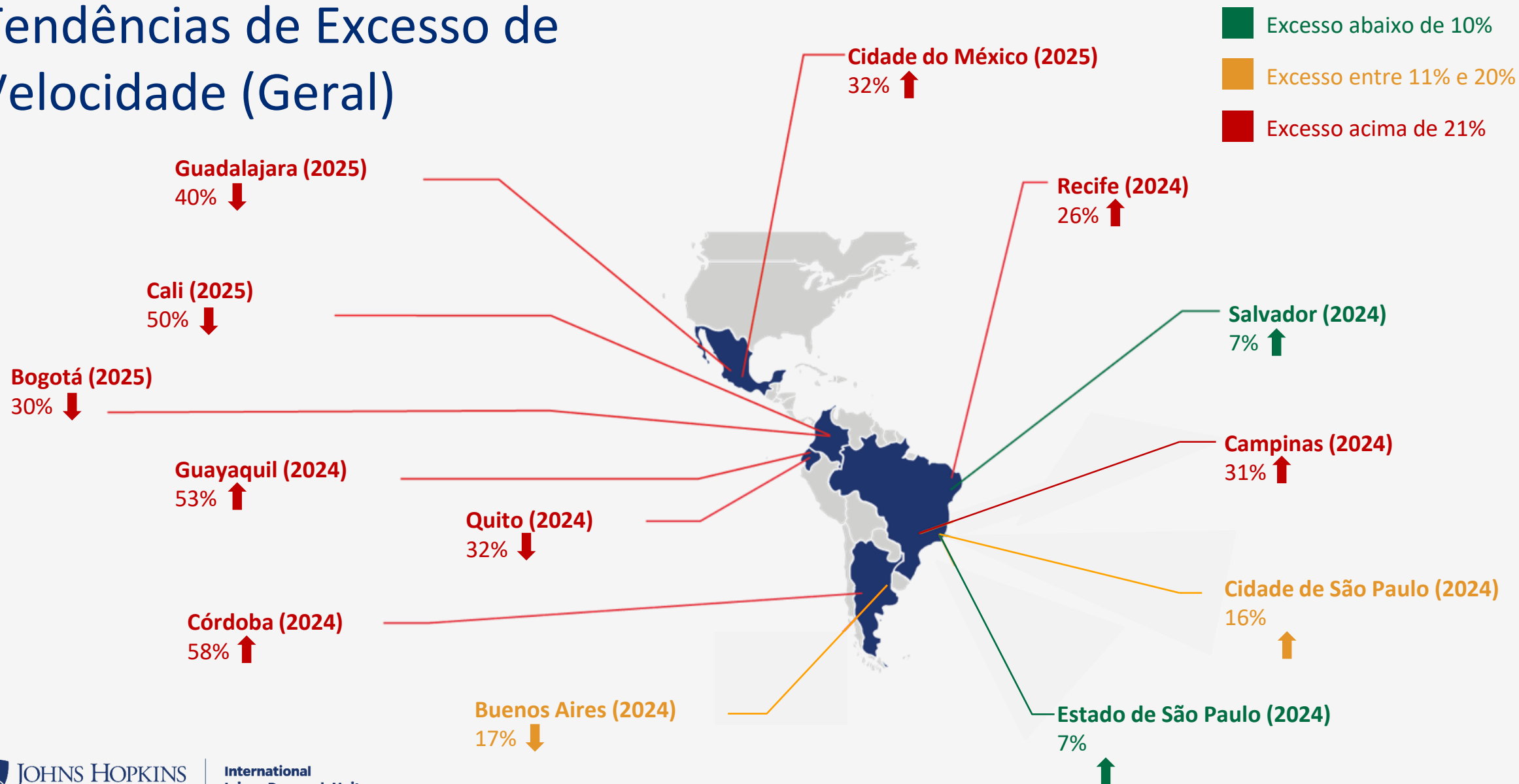
O percentual de excesso de velocidade foi maior entre os motociclistas



O excesso de velocidade foi maior nas vias arteriais, em comparação com as vias coletoras e locais



Tendências de Excesso de Velocidade (Geral)



Velocidade em Campinas



A proporção de veículos trafegando acima da velocidade permitida aumentou de 19% (out/22) para 31% (set/24).



O excesso de velocidade entre motociclistas (60%) foi mais que o dobro em relação a condutores de veículos leves (27%) e pesados (20%).



O excesso de velocidade foi maior nas vias arteriais (38%), em comparação com as vias coletoras (25%) e as vias locais (22%).

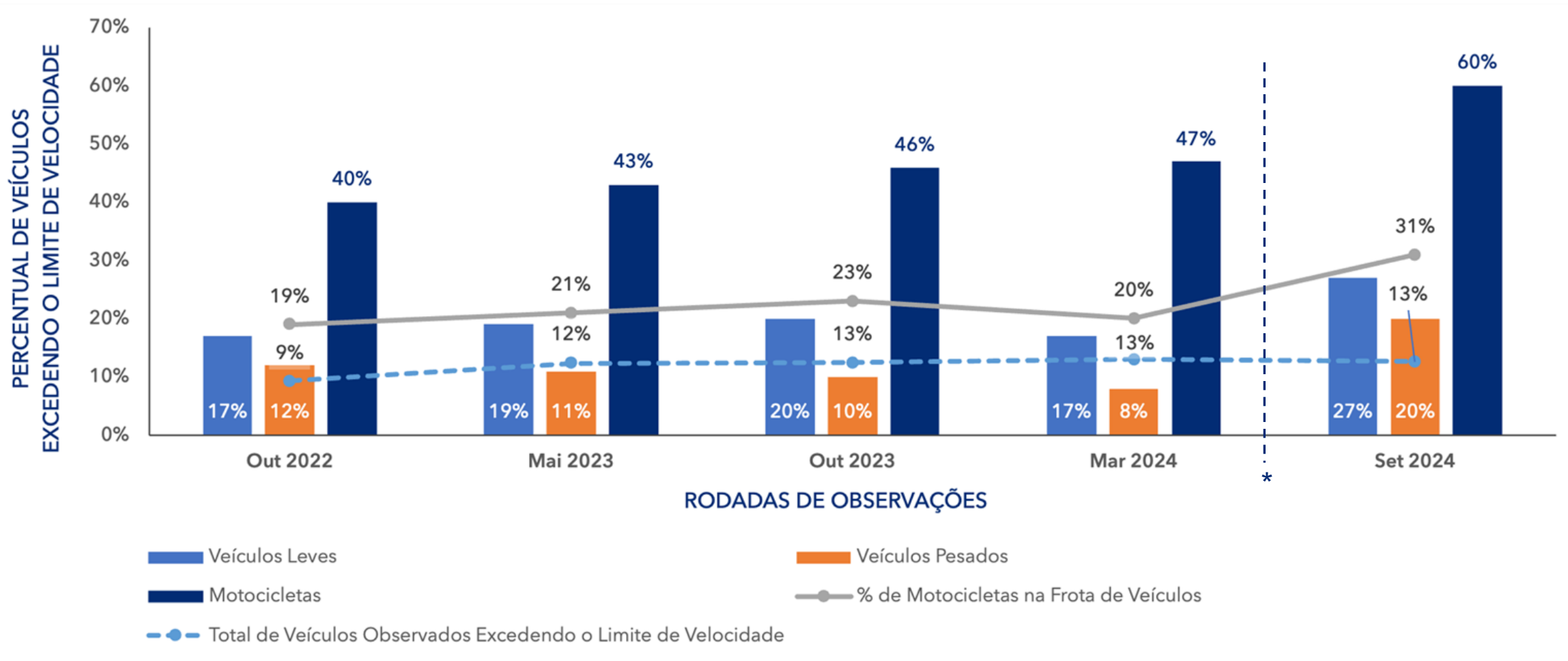


Considerando a recomendação global de limites máximos de velocidade em áreas urbanas (30km/h para vias locais e coletoras e 50km/h para vias arteriais), 77% dos condutores observados excederam os limites de velocidade recomendados.

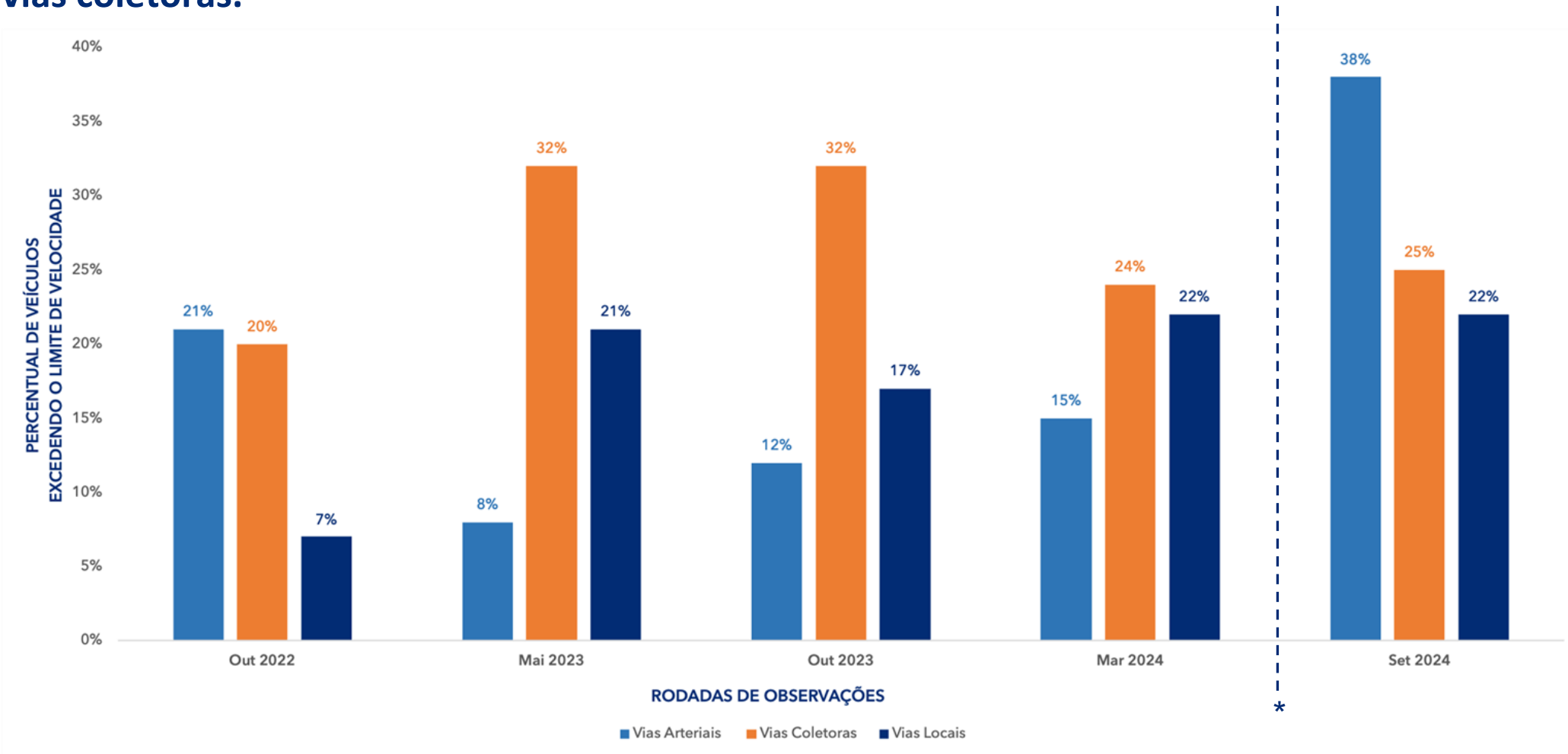


Quase todos os veículos (97%) excederam a recomendação global de 30km/h em vias locais e coletoras.

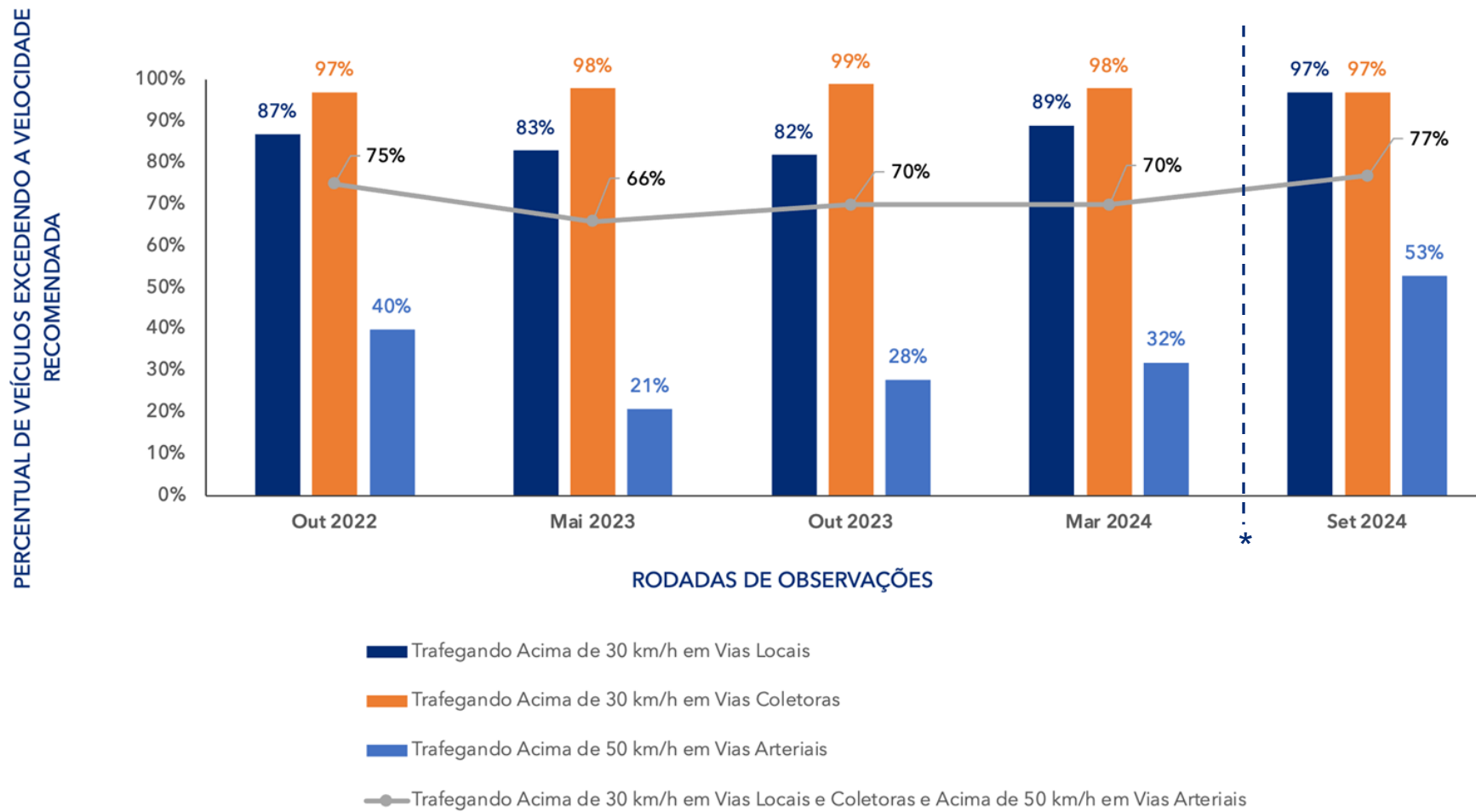
O excesso de velocidade é maior entre os motociclistas.



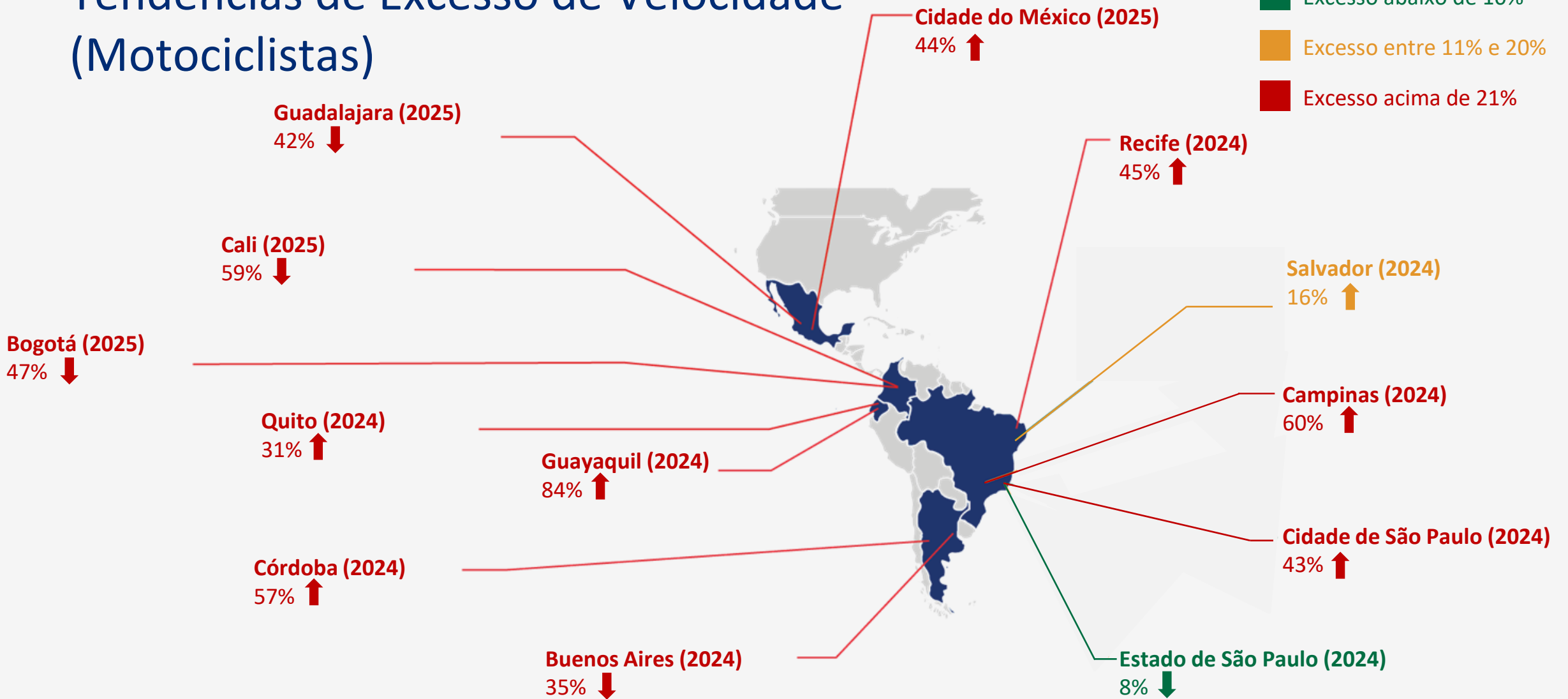
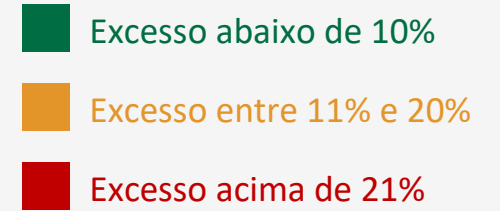
Os índices de excesso de velocidade tem se mantido elevados de forma consistente nas vias coletoras.



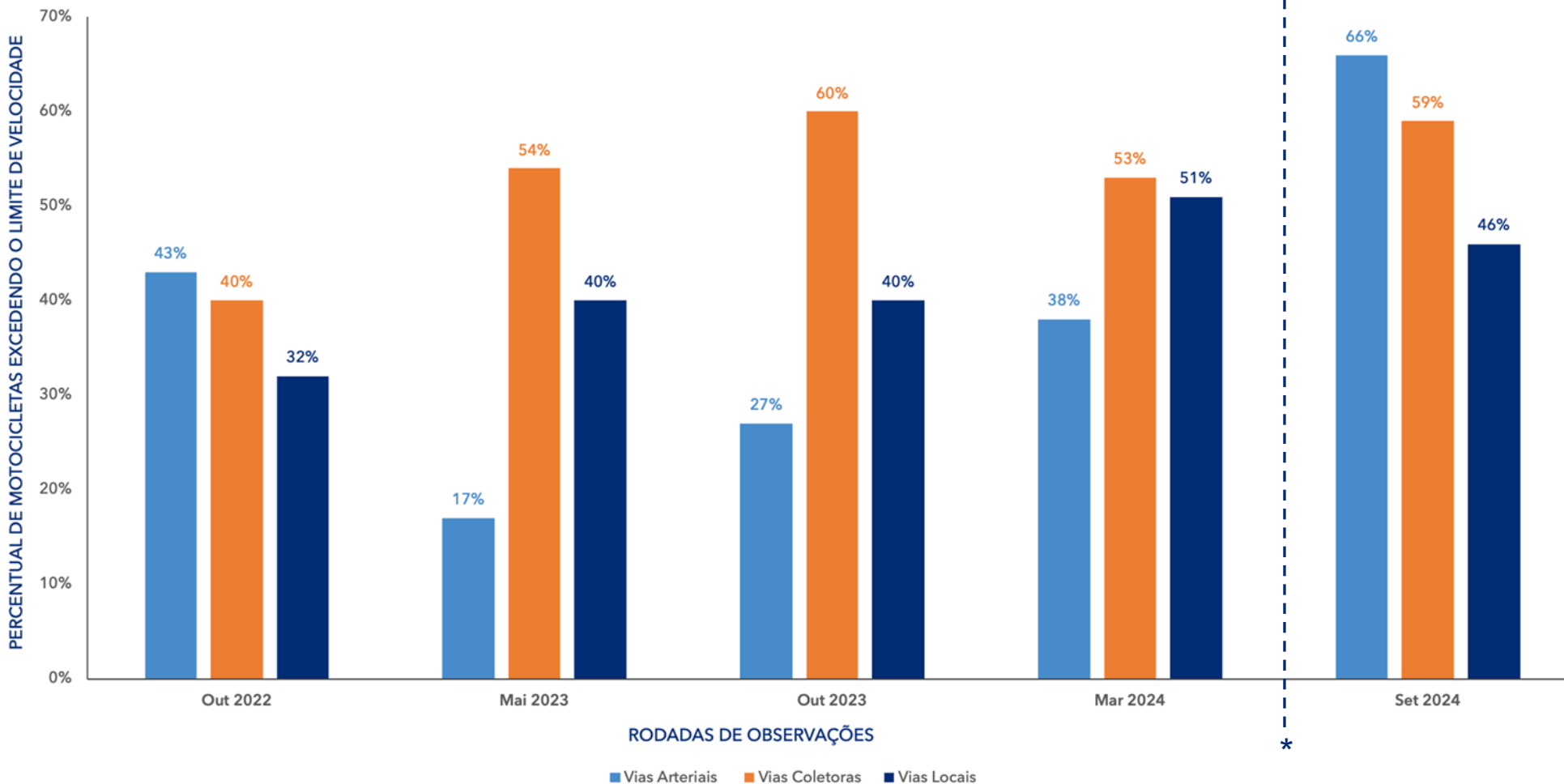
A porcentagem de veículos observados trafegando acima das recomendações globais foi muito alta.



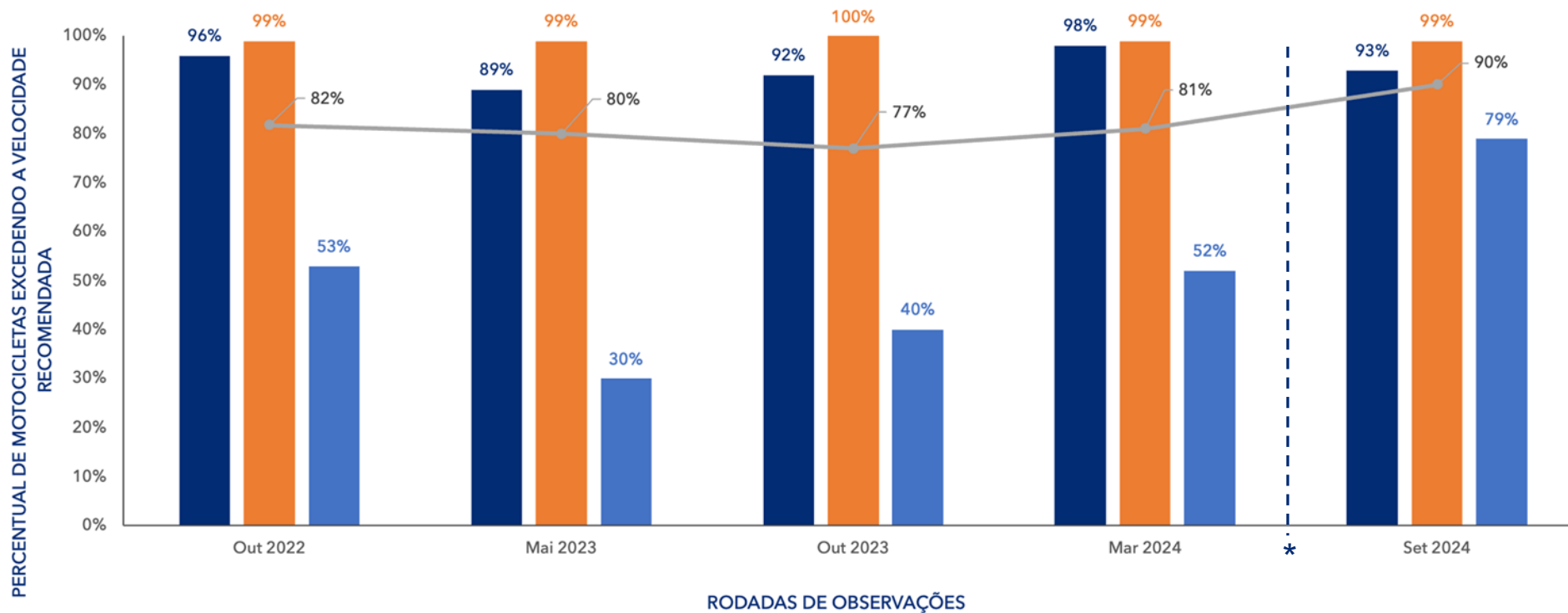
Tendências de Excesso de Velocidade (Motociclistas)



Os índices de excesso de velocidade por motociclistas tem se mantido elevados de forma consistente nas vias coletoras.

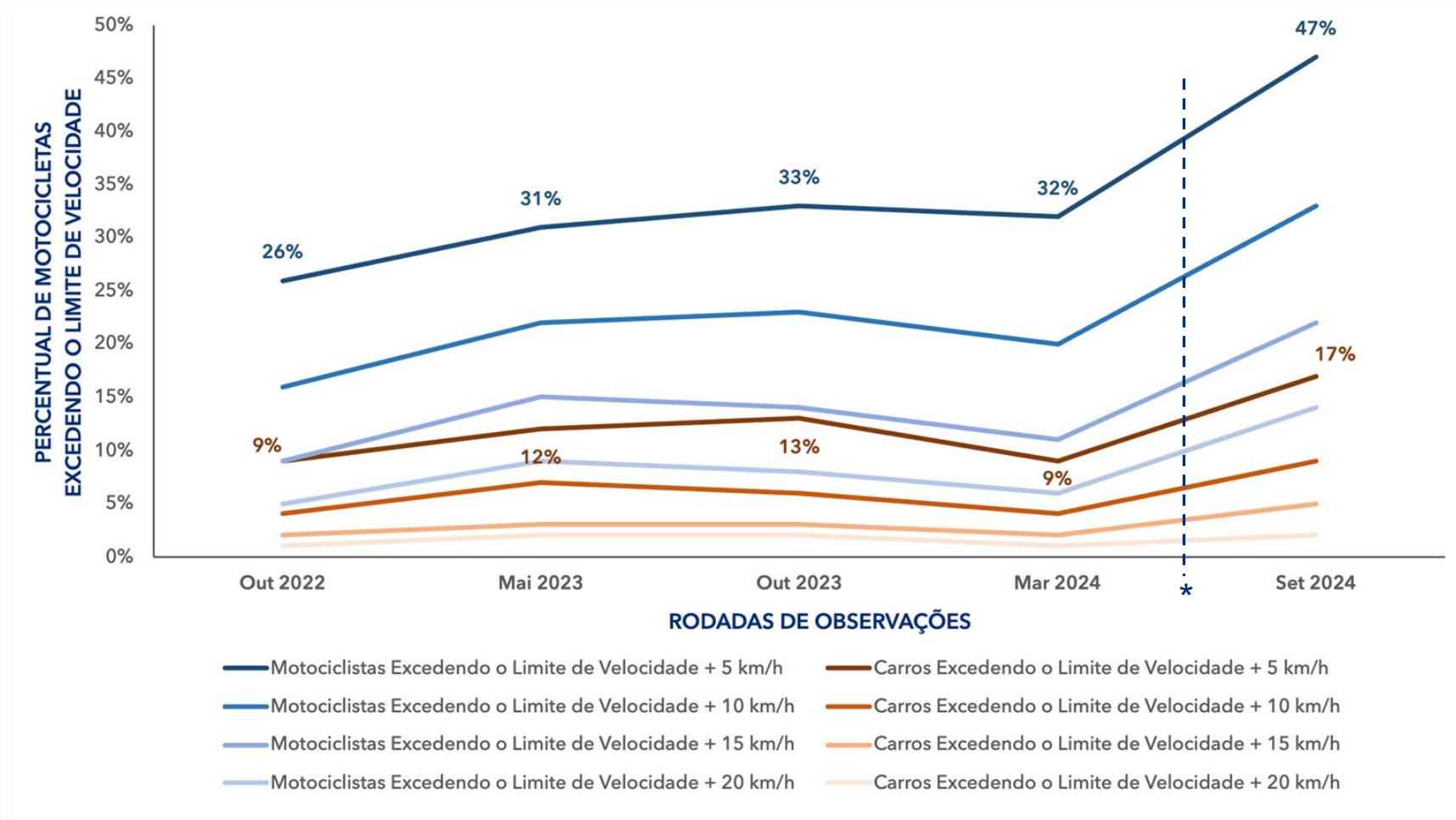


A porcentagem de motociclistas observados trafegando acima das recomendações globais foi muito alta.



- Motociclistas Acima de 30 km/h em Vias Locais
- Motociclistas Acima de 30 km/h em Vias Coletoras
- Motociclistas Acima de 50 km/h em Vias Arteriais
- Motociclistas Acima de 30 km/h em Vias Locais e Coletoras e Acima de 50 km/h em Vias Arteriais

Motociclistas apresentaram uma porcentagem notavelmente alta de excesso de velocidade



Recomendações

Agentes Municipais de Trânsito e Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas (Emdec)

Intensificar a fiscalização para:

- **Respeito aos limites de velocidade, principalmente entre motociclistas e em vias arteriais e coletoras.**

Secretaria de Transportes e Prefeitura de Campinas

- Implementar campanhas de mídia de massa em coordenação com esforços de fiscalização, focando nos perigos da velocidade;
- Desenvolver um plano de gestão de velocidade em Campinas para promover o estabelecimento de velocidades seguras (de acordo com as recomendações da Organização Mundial da Saúde) e a padronização de limites de velocidade em vias com características semelhantes.
 - Adotar e implementar limite máximo de 50km/h em áreas urbanas e limite máximo de velocidade de 30km/h para vias onde exista uma elevada interação entre o tráfego de veículos motorizados e o de pedestres e ciclistas, de acordo com as recomendações da Organização Mundial da Saúde.
 - Ampliar a implementação de medidas de redução de velocidade por meio de intervenções de Ruas Completas e Urbanismo Tático, correções geométricas e de sinalização nos principais pontos críticos e expansão da infraestrutura cicloviária.

Obrigada!



RELATÓRIO
ELABORADO
POR:

