



O IECT- Instituto de Ética e Comportamento no Trânsito, filiado a ONU(Organização das Nações Unidas).

FATORES QUE CONTRIBUEM COM O ACIDENTE

FACTORS CONTRIBUTING TO THE ACCIDENT

NOVEMBRO 2016

NOVEMBER 2016

Sede administrativa . AV: Penha de França nº 582(Altos) Bairro: Penha CEP: 03.606-000 São Paulo – SP /  
Escritório à Rua:Luis Bento Damiani, 27 sala 02 – Guarulhos – São Paulo - Email: [presidente@iect.org.br](mailto:presidente@iect.org.br) /  
Email: [contato@iect.org.br](mailto:contato@iect.org.br) / Site: <http://www.roadsafetyngos.org/profile.php?aid=192>



O IECT- Instituto de Ética e Comportamento no Trânsito, filiado a ONU(Organização das Nações Unidas).

**FATORES QUE CONTRIBUEM COM O ACIDENTE** Dentre os principais fatores que contribuem para a ocorrência dos acidentes, pode-se citar os seguintes.

**Os condutores** - a segurança de tráfego se baseia na suposição de que os usuários do sistema devam respeitar a legislação de trânsito. Nesse sentido, há alguns aspectos-chaves para os motoristas: velocidade, condução sóbria, uso do cinto de segurança e outros dispositivos de segurança. Seguindo as regras nestes aspectos citados, cada condutor pode ajudar na redução do risco. Então, é importante que os condutores saibam as regras, as aceitem e as obedeam. Mas, até mesmo os mais obedientes à lei, os mais experientes e mesmo os mais bem intencionados condutores podem cometer erros. Isto deve ser levado, então, em consideração quando se projeta um sistema de tráfego.

**Os veículos** - a inviolabilidade e a segurança dos veículos particulares melhoraram consideravelmente nos últimos 20 anos com o advento dos air bags, freios ABS, etc., e a tendência é de continuar nesta direção. No entanto, as pessoas não podem confiar que o sistema de proteção dos veículos funcione em todos os tipos de colisões. Muitos acidentes ocorrem em velocidades que tornam impossível ao próprio veículo absorver as enormes forças às quais seus ocupantes estão sujeitos. São estas forças que conduzem o homem à morte ou a uma lesão grave, mesmo quando o limite de velocidade tenha sido observado e os ocupantes estavam portando o cinto de segurança.

**A via e seu entorno** - os mais sérios danos físicos ocorrem quando o impacto do veículo é frontal ou lateral, ou quando o veículo colide com objetos rígidos, tais como árvores, postes ou outros objetos localizados no acostamento ou passeios. Tais colisões resultam, freqüentemente, em perda de vida ou em lesão séria, até mesmo em velocidades legais. As vias e as áreas lindeiras a elas devem ser projetadas para prevenir essas colisões, que provocam os piores danos, de forma que a força de um impacto possa ser absorvida pelo veículo e seus sistemas de proteção. Os recursos devem ser investidos em diversas medidas, tais como: guard rails (barreiras) para evitar que os veículos sejam atirados para fora da rodovia (em um barranco, p. ex.) ou projetados na pista contrária, impedindo a colisão frontal com outro veículo; na remoção de objetos rígidos nos acostamentos (postes, árvores, estrutura sustentadoras de pórticos e placas, etc.); cabos de aço separando pistas; e redesenhos de interseções.

Sede administrativa . AV: Penha de França nº 582(Altos) Bairro: Penha CEP: 03.606-000 São Paulo – SP /  
Escritório à Rua:Luis Bento Damiani, 27 sala 02 – Guarulhos – São Paulo - Email: [presidente@iect.org.br](mailto:presidente@iect.org.br) /  
Email: [contato@iect.org.br](mailto:contato@iect.org.br) / Site: <http://www.roadssafetyngos.org/profile.php?aid=192>



O IECT- Instituto de Ética e Comportamento no Trânsito, filiado a ONU(Organização das Nações Unidas).

**A velocidade** - de acordo com a filosofia de segurança inerente à Visão Zero, a velocidade é um fator que pode ser regulamentado para compensar as negligências de segurança nos ambientes viário e dos veículos. Não há nenhum fator mais impactante na segurança viária do que a velocidade (Archer et al., 2008). A cada uma dessas negligências está vinculada uma queda de mobilidade. Este princípio implica em projetar o sistema para determinados usos, considerando margens de erro no comportamento humano, além de falhas.

Por exemplo, controlar a velocidade para a qual o sistema foi projetado é extremamente importante para a segurança, desde que o limite de velocidade seja controlado pela quantidade de energia transferida em uma colisão.

Dos acidentes fatais ocorridos entre 1998 e 1999, na Suécia, segundo pesquisa do Swedish National Road Administration, órgão gestor local, dois terços desses acidentes estavam relacionados com os fatores projeto da via e limite de velocidade (SNRA, s.d.).

Nem todos os erros dos participantes do tráfego podem ser eliminados. Os acidentes ainda poderão ocorrer como resultado do desvio de comportamento; as consequências podem e devem ser efetivamente reduzidas pela aplicação de operação de resgate oficial e esforços médicos.

As simples medidas aqui mencionadas necessitam de suporte abrangente no sentido de intensificar o efeito dos esforços de segurança no trânsito. As chamadas medidas básicas são necessárias, para isso dispõem de fundamentação para a implementação de medidas individuais. Os recursos financeiros e acordos básicos necessários para os esforços de segurança são de fundamental importância (Huguenin, 2002).

Autor: FERRAZ, RAIA Jr. e BEZERRA (2008):