Distribuição EDOC/2020/59889
Saída/2020/29937
Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

Ex.mo Senhor Presidente Rui Ribeiro,

No seguimento da solicitação que nos foi dirigida, serve a presente comunicação para responder ao pedido de contributos efetuados por essa Autoridade Nacional no âmbito da elaboração do Plano Estratégico de Segurança Rodoviária 2021-2030 – VisãoZero2030 que irá ser desenvolvido em alinhamento com a segunda década de ação das Nações Unidas para segurança rodoviária (2021-2030), com a Declaração de Estocolmo sobre segurança nas estradas (aprovada em Fevereiro 2020 na 3ª Conferência Ministerial Global sobre Segurança nas Estradas) e com a política de segurança rodoviária da Comissão Europeia 2021-2030.

Neste sentido a VisãoZero2030, que se destina a estabelecer uma visão de longo prazo da política de segurança rodoviária em Portugal e a determinar as metas e os objetivos estratégicos e operacionais correspondentes que serão implementados por meio de planos de ação bienais, procura nesta fase, em que serão definidas as linhas orientadoras da nova estratégia, recolher contributos ao nível de objetivos estratégicos e operacionais relacionados com os cinco pilares do sistema seguro: Gestão da Segurança Rodoviária, Utilizadores Mais Seguros, Infraestrutura Mais Segura, Veículos Mais Seguros e Melhorar a Assistência e o Apoio às vítimas.

Com efeito e considerando que a elaboração do presente documento visa substituir o atual Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária - PENSE 2020, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 85/2017, de 19 de Junho, julga-se que a reflexão em torno de novos objetivos estratégicos e operacionais deveria passar por uma avaliação prévia do Plano de Ação que faz parte integrante do PENSE 2020, designadamente no que respeita às ações e medidas preconizadas para a concretização dos objetos que estão na base da atual política de segurança rodoviária.

No que respeita ao processo de desenvolvimento da VisãoZero 2030, importa referir a necessidade de, em fases subsequentes, se definirem fontes de financiamento que proporcionem a implementação da generalidade das medidas que virão a ser identificadas, no sentido de darem forma aos novos objetivos estratégicos e operacionais.

Ainda em contextos subsequentes de elaboração do presente documento considera-se importante o desenvolvimento de documentos de apoio técnico (NORMAS TECNICAS) para definição das tipologias de arruamentos urbanos numa perspetiva de hierarquização da estrutura viária e para que as vias possam apresentar maior legibilidade inteligível (seja uma Via rápida urbana, Distribuidora, Distribuidora Local, Rua Comercial, Rua Residencial ou Impasse de Bairro), ou seja, que sejam intuitivamente distintas as vias de suporte à multimobilidade" das de "atravessamento ", por forma a permitir a distinção de velocidades.

No que respeita ao crescente número de vítimas graves por atropelamento em passadeiras, considera-se pertinente a possibilidade de aprofundar a sua abordagem NORMATIVA, quer ao nível dos critérios para a sua devida localização, quer ao nível da definição dos materiais e tipologias a adotar, tendo em conta também as questões da iluminação, de prazos para manutenção e para limpeza, etc.

Relativamente ao tipo de pavimentos normalmente preconizados para as zonas 30, ou seja vias de coexistência de tráfego motorizado e pedonal em calçada de cubos de granito 11x11 (redutor de velocidade), este mostra-se pouco compatível com a segurança rodoviária pelo facto de aumentar as distâncias de travagem e despistes quando o pavimento está molhado. Neste sentido importa recomendar alternativas e pavimentos a utilizar nessas situações, julgando-se de utilidade a criação de um programa (nacional) de substituição desse pavimento nas passadeiras que ainda mantêm esse material.

Considera-se importante que o município tenha acesso aos dados de sinistralidade da ANSR com indicação dos acidentes localizados em planta ou com referências se localização por GPS e caracterização de sinistralidade e grau de ferimentos, para assim se poder estabelecer os pontos críticos de maior sinistralidade no território municipal e consequentemente poder intervir mais rapidamente, procedendo às correções necessárias nas zonas de maior ocorrência de acidentes graves.

Naturalmente que este tipo de aposta requer uma redução das velocidades do tráfego automóvel, através da aplicação de métodos de redução de velocidade, que envolvem três dos cinco pilares do citado Sistema Seguro referido pela ANSR, como sejam: lombas trapezoidais que podem tomar forma de passagem de peões; chicanes com alterações de traçado nos arruamentos através de sinuosidades e estreitamentos das vias; introdução de elementos arbóreos para redução da largura da faixa de rodagem; aumento da largura dos passeios para redução da largura da faixa de rodagem; alteração das características do pavimento; criação de zonas de parqueamento lateral e restrições ao estacionamento ilegal; regra do “efeito portão” nos locais de transição das zonas periféricas com os núcleos urbanos de elevada densidade, tendo em vista dar ao condutor automóvel a noção de uma zona de transição.

Com os meus cumprimentos,

Hugo Martins
Presidente da Câmara Municipal