

## VisãoZero2030: a velocidade excessiva nas áreas urbanas e a vulnerabilidade dos não automobilistas

Pese embora os progressos realizados nas últimas décadas, os números associados à sinistralidade rodoviária em Portugal continuam a ser incomportáveis do ponto de vista social, sendo que a estratégia VisãoZero2030 tem o potencial de contribuir decisivamente para limitar tais impactos perniciosos. No entanto a VisãoZero2030 apenas terá sucesso se aceitarmos que o automóvel não pode continuar a ter primazia absoluta sobre o sistema de transportes.

O facto do nosso sistema de transportes, e em grande medida das nossas cidades, ser desenhado para o automóvel potencia inúmeros conflitos, pondo especialmente em risco os utilizadores mais vulneráveis das estradas: os peões e os ciclistas. Tal é claramente evidente nas estatísticas de sinistralidade rodoviária em Portugal: em 2018, segundo os dados da ANSR, 24% de todas as vítimas mortais foram peões ou ciclistas (ANSR, 2018). Mais grave, a maior parte desses acidentes fatais ocorreram em ruas de provimento local. Em 2018 77,5% dos atropelamentos com peões vítimas mortais dentro de localidades aconteceram em arruamentos. Se a esse facto juntarmos que 77,4% de todos os acidentes com vítimas mortais em 2018 aconteceram dentro de localidades, podemos constatar que temos um claro problema nas nossas áreas urbanas, muito devido às velocidades excessivas dos automóveis. Nestas situações, a existência de passadeiras por si só não é suficiente para minimizar a sinistralidade. A uma velocidade de 50 km/h um veículo percorre mais 5 metros a cada segundo comparativamente a outro que circule a 30 km/h, necessitando de cerca do dobro da distância necessária para se imobilizar completamente. Esta distância poupada poderia, em muitos dos casos, ser suficiente para evitar o embate.

De facto, Portugal encontra-se entre os países com mais vítimas mortais em acidentes de tráfego em estradas urbanas da UE (Figura 1) (European Transport Safety Council, 2019). As leis da física não deixam margem para dúvidas: quanto maior a velocidade num acidente, maior é a probabilidade de vítimas mortais. A relação entre velocidade e a severidade de lesões é particularmente crítica para os utilizadores vulneráveis. Por exemplo, num atropelamento com um veículo a viajar a 30 km/h estima-se que o peão terá uma probabilidade de sobrevivência de 90%, mas esta probabilidade cai para menos de 50% para velocidades de 50 km/h, sendo que num impacto a 80 km/h a probabilidade de sobrevivência é praticamente nula (WHO, 2004).

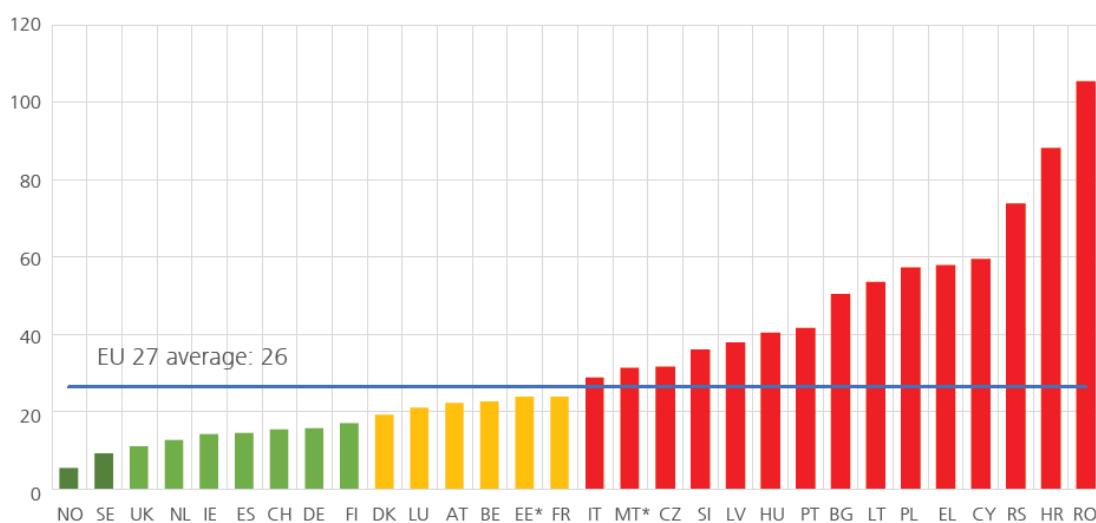


Figura 1 – Número médio de vítimas mortais em acidentes de tráfego em estradas urbanas por milhão de habitantes entre 2015 e 2017 (European Transport Safety Council, 2019).

Como tal, a VisãoZero2030 deve prestar particular atenção às velocidades praticadas dentro das localidades, através da combinação de uma fiscalização mais musculada, implementação de medidas de "acalmia de tráfego"<sup>1</sup> e campanhas de educação rodoviária focadas na sensibilização para os utilizadores mais vulneráveis. Por exemplo, a implementação de câmaras automáticas que detetem e multem automaticamente os condutores que ultrapassem semáforos no vermelho é uma medida amplamente utilizada em países como a Holanda, Dinamarca, Alemanha e Reino Unido, todos eles com taxas de vítimas mortais em acidentes de tráfego em estradas urbanas muito inferiores a Portugal (Figura 1). Destaca-se particularmente a implementação de medidas que visem a redução da velocidade rodoviária nas ruas de hierarquia inferior onde não é suposto existir tráfego de atravessamento (particularmente nas ruas residenciais), como a conversão das ruas de “provimento local” em ruas de coexistência<sup>2</sup> ou zonas 30. De facto, esta é uma estratégia há muito seguida pelos países Nórdicos. Por exemplo, 75% de todas as ruas de provimento local na Holanda apresentam limites de velocidade iguais ou inferiores a 30 km/h, com muitas dessas ruas a encontrarem-se intervencionadas com medidas de “acalmia de tráfego” (Buehler and Pucher, 2020). O consenso esmagador da literatura científica, como atesta um recente artigo explorando o porquê que as taxas de acidentes mortais nos EUA serem muito superiores às taxas registadas na Holanda, Dinamarca e Alemanha, refere que medidas de acalmia de tráfego levam a uma redução nas taxas de acidentes, particularmente no número e gravidade de lesões envolvendo peões e ciclistas (Buehler and Pucher, 2020). Mais, a maior redução na taxa de lesões está associada a crianças que se deslocam a pé, de bicicleta ou que brincam nos seus bairros (Buehler and Pucher, 2020).

A estratégia de redução de velocidades excessivas nas localidades vai ao encontro do segundo objetivo que a VisãoZero2030 deve considerar: utilizadores mais seguros. Como descrito acima e demonstrado nas estatísticas de sinistralidade em Portugal, os utilizadores vulneráveis tais como peões e ciclistas pagam um preço particularmente elevado pelo excesso de velocidade verificado nas nossas estradas. Desta forma, a VisãoZero2030 deve conter objetivos e metas específicas para a redução da sinistralidade associada a estes utilizadores.

Um maior enfoque nos utilizadores vulneráveis aliado a uma redução das velocidades excessivas nas nossas cidades não só tornará a VisãoZero2030 executável, mas também potenciará diversas sinergias. O que a literatura nos diz é que a principal barreira para uma maior utilização dos modos pedonal e principalmente do ciclável é a falta de segurança no espaço público fruto das velocidades e tráfego rodoviário excessivo (Pucher and Buehler, 2008; Fishman, Washington and Haworth, 2012; Buehler and Pucher, 2020). Desta forma, ao tornarmos a utilização dos modos não motorizados mais segura no nosso país, estaremos a potenciar e fomentar o seu uso, o qual terá ganhos consideráveis ao nível ambiental e da saúde (Rabl and de Nazelle, 2012), contribuindo significativamente para a melhoria da qualidade de vida dos portugueses.

---

<sup>1</sup> Alterações físicas do espaço urbano que visam a redução da intensidade e velocidade do tráfego através, nomeadamente, da redução da largura da via de circulação e diminuição dos raios de curvatura, descontinuidade no alinhamento do eixo rodoviário, sobrelevação dos atravessamentos pedonais, etc.

<sup>2</sup> Ruas que dão primazia ao peão e à bicicleta, com possibilidade de função secundária simultânea, com limite velocidade de 20 km/h.

## Referências

ANSR (2018) 'Relatório Anual da Sinistralidade Rodoviária 2018'.

Buehler, R. and Pucher, J. (2020) 'The growing gap in pedestrian and cyclist fatality rates between the United States and the United Kingdom, Germany, Denmark, and the Netherlands, 1990–2018', *Transport Reviews*. Taylor & Francis, 0(0), pp. 1–25. doi: 10.1080/01441647.2020.1823521.

European Transport Safety Council (2019) *SAFER ROADS, SAFER CITIES: HOW TO IMPROVE URBAN ROAD SAFETY IN THE EU*.

Fishman, E., Washington, S. and Haworth, N. (2012) 'Barriers and facilitators to public bicycle scheme use: A qualitative approach', *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. Elsevier Ltd, 15(6), pp. 686–698. doi: 10.1016/j.trf.2012.08.002.

Pucher, J. and Buehler, R. (2008) 'Making cycling irresistible: Lessons from the Netherlands, Denmark and Germany', *Transport Reviews*, 28(4), pp. 495–528. doi: 10.1080/01441640701806612.

Rabl, A. and de Nazelle, A. (2012) 'Benefits of shift from car to active transport', *Transport Policy*. Elsevier, 19(1), pp. 121–131. doi: 10.1016/j.tranpol.2011.09.008.

WHO (2004) *Road safety - Speed*.