

AUTORIDADE NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Contributos para o Plano Estratégico de Segurança Rodoviária 2021-2030 – VisãoZero2030

O combate sistematizado à insegurança rodoviária, através de políticas públicas, teve início em 1990. Neste percurso, foram desenvolvidos três modelos de programa: o Plano Integrado de Segurança Rodoviária (PISER), de 1998 a 2000; o Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR), de 2003 a 2010; e a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR), prevista para os anos de 2008 a 2015, objeto de uma revisão intercalar em 2013-2015, e cuja implementação se prolongou pelo ano de 2016.

A evolução da sinistralidade em Portugal foi globalmente positiva e alcançou uma diminuição bastante superior à inscrita na ENSR, tendo ultrapassado a meta quantitativa prevista para o final do seu período de vigência:

- Meta da ENSR para o final de 2015 - 62 mortos por milhão de habitantes;
- Valor alcançado no final de 2015 - 60 mortos por milhão de habitantes.

A meta qualitativa, de colocar Portugal entre os 10 países da União Europeia com melhor desempenho, medido pelo indicador «mortos por milhão e habitantes», não foi atingida, entre outros motivos, por se ter verificado, em alguns países, desempenhos superiores às projeções elaboradas para efeitos da ENSR. No final de 2015, Portugal situava-se em 16.º lugar entre os 28 estados-membros da União Europeia.

Com o desígnio de tornar a segurança rodoviária uma prioridade para todos os portugueses, as políticas públicas de segurança rodoviária necessitam de estar suportadas em estratégias eficazes e eficientes que envolvam e motivem a sociedade, tendo por desígnio garantir maior segurança para os utilizadores, tornar as infraestruturas e os veículos mais seguros, assim como melhorar a assistência e o apoio às vítimas.

Tendo em vista alcançar um sistema humanizado de transporte rodoviário, desenvolveu-se o Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária - PENSE 2020, enquanto elemento agregador da vontade coletiva, estando dirigido à prossecução de cinco objetivos estratégicos: melhorar a gestão da segurança rodoviária, tornar os utilizadores mais seguros, tornar as infraestruturas mais seguras, promover maior segurança dos veículos e melhorar a assistência e o apoio às vítimas. (Resolução do Conselho de Ministros n.º 85/2017)

O desenvolvimento dos territórios também se encontra, nos dias que correm, diretamente relacionado com o grau de maturidade das suas condições de mobilidade, tendo estas, logicamente, que acompanhar as mudanças e o crescimento desses mesmos territórios, o que resulta numa complexificação crescente ao longo dos anos.

Também no setor da mobilidade e transportes se assistiu a uma mudança de paradigma, já que o resultado de uma política direcionada para a utilização do transporte individual motorizado, gerou um *boom* de procura desse modo de transporte, criando-se um ciclo vicioso no qual a mobilidade de pessoas e bens saiu claramente a perder.

A proliferação de congestionamentos viários, o efeito negativo mais visível do aumento exponencial do número de veículos automóveis nos aglomerados urbanos, o aumento da poluição sonora, visual e atmosférica, a falta de acessibilidade universal, desigualdades sociais, a insegurança rodoviária, entre outras, surgem como consequências nefastas da generalização do automóvel. Surge, assim, um paradoxo, já que, apesar do pressuposto da obtenção de um aumento da mobilidade e democratização da mesma, obteve-se precisamente o resultado contrário.

Importa referenciar o elevado número de acidentes com vítimas ocorrido dentro das localidades e que, em 2018, ascendia a mais de 75% do total de acidentes com vítimas verificados em Portugal.

Por outro lado, é relevante referir, no que concerne ao modo pedonal, o peso que os atropelamentos de peões apresentam nesta contabilização, correspondendo a cerca de 15% do total de acidentes com vítimas, assim como o total de peões vítimas dentro das localidades que, em 2018, ascendeu aos 89%.

Na resolução destas questões referentes à segurança rodoviária, não se pode ignorar o papel das autarquias e o seu envolvimento num problema que lhes diz respeito diretamente e para o qual continua a não existir uma resposta eficaz, através da elaboração, aprovação e execução, em número significativo, de Planos Municipais de Segurança Rodoviária (PMSR).

Adicionalmente à elaboração dos PMSR, os municípios são ainda responsáveis pelas estratégias, planos e programas de mobilidade, executando, ao nível municipal, políticas públicas de mobilidade que integram modos suaves de transporte (o andar a pé, de bicicleta ou as micromobilidades), programas de promoção da acessibilidade pedonal nos arruamentos e atravessamentos (rebaixamento de passeios, remoção de obstáculos do passeio e nas vias, colocação e sobre-elevação de passeadeiras e atravessamentos seguros, entre outros), programas de mobilidade elétrica, entre outros.

Neste particular, importa destacar os *Sustainable Urban Mobility Plans* (SUMP) pela importância crescente que lhes tem sido atribuída ao nível da Comissão Europeia, mas também pela maioria dos estados-membros que definiram este documento estratégico de planeamento da mobilidade urbana sustentável enquanto instrumento de realização obrigatória, e, não raras vezes, uma exigência para a obtenção de financiamento tendente à concretização de ações de mobilidade.

Considerando o exposto e um foco maioritário nas intervenções em espaço urbano, vimos prestar os seguintes contributos para o Plano Estratégico de Segurança Rodoviária 2021-2030 – VisãoZero2030:

1. Promover uma **transição gradual do Código da Estrada para Código da Rua** (*Code de la Rue* na Bélgica e França ou *Straatcode* na Holanda), onde se destaque a via pública não somente enquanto espaço dedicado à função de tráfego e circulação mas antes um espaço de fruição e convivência, incorporando todos os utilizadores, com especial relevância aos mais vulneráveis, permitindo-lhes que se possam movimentar em segurança, independentemente da sua idade ou capacidade física.
2. Incluir, no decurso da medida anterior, o **conceito de Zona 30**, enquanto zonas de circulação especialmente condicionadas e destinadas, primeiramente, para peões, onde a velocidade máxima de circulação de veículos está fixada em 30 km/h. Nestas zonas os peões devem poder atravessar a via fora dos locais sinalizados devendo, contudo, certificar-se de que o podem fazer sem risco ou impedimento indevidos, não sendo necessário implementar, nas mesmas, passagens para peões formalizadas.
3. Rever, ainda no âmbito da medida 1, o **conceito de utilizador vulnerável**, definindo-se uma hierarquia em benefício do peão, e efetuando-se a associação direta do conceito aos diversos casos de partilha dos espaços, nomeadamente às zonas de coexistência e às pistas obrigatórias para peões e velocípedes.
4. Incentivar a **elaboração de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS)** que promovam os modos sustentáveis de deslocação, em conformidade com o Guião da Comissão Europeia (*SUMP Guidelines*) e as estratégias nacionais e europeias existentes em matéria de mobilidade, alterações climáticas e neutralidade carbónica, que possibilitem uma visão holística sobre o território, sem deixar de perder o seu foco essencial na melhoria da qualidade de vida urbana, da saúde pública e da segurança dos cidadãos.
5. Legislar no sentido da **obrigatoriedade da elaboração de Planos Municipais de Segurança Rodoviária**, com atualização e monitorização regular e considerando

sempre a informação de todas as tipologias de acidentes, sejam com vítimas ou sem vítimas, por forma a eliminar a totalidade dos pontos de atrito existentes no espaço público.

6. Incentivar a inclusão, nos instrumentos legais associados ao planeamento do território, da obrigatoriedade de **realização de Planos de Mobilidade de Empresas e Grandes Polos Geradores de Deslocações** por forma a encontrar soluções que minimizem a utilização do automóvel e as necessidades de estacionamento nestes locais. A uma redução da utilização do automóvel poder-se-á associar, de forma direta, a redução do tráfego nas cidades e vilas com benefícios não somente para a descarbonização, mas também para a redução da sinistralidade rodoviária.
7. Estabelecer o **urbanismo de proximidade enquanto elemento fundamental dos instrumentos de planeamento territorial**. O urbanismo de proximidade assume-se como um dos pilares centrais no garante da mobilidade sustentável, promovendo um desenho urbano humanizado, menos propenso a fenómenos de sinistralidade rodoviária, desenvolvido em função das pessoas e não do veículo motorizado, devendo, os decisores locais, apostar em medidas que garantam cidades compactas e com usos do solo mistos.

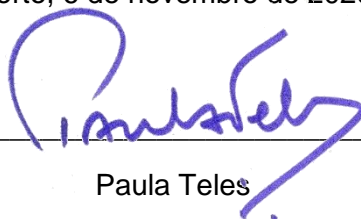
Neste sentido, a implementação de medidas corretivas deverá incidir sobre a revisão do planeamento urbano vigente, por forma a fomentar a proliferação de comércio e serviços de proximidade e minimizar a necessidade de utilização do transporte individual motorizado, através de um conjunto articulado de ações globais.

8. Promover a **revisão do Regulamento de Sinalização do Trânsito (RST)**, incorporando mais exaustivamente as matérias afetas ao modo ciclável, nomeadamente no que concerne à sinalização vertical e horizontal. Na última revisão do RST perdeu-se a oportunidade de, entre outros:
 - introduzir as *bikeboxes* e o seu conceito, incentivando, nos casos regulados por sinalização semafórica, que o sinal de verde para o ciclista seja antecipado em relação ao do automobilista;
 - introduzir as caixas protegidas de viragem à esquerda para ciclistas;
 - introduzir a simbologia de partilha de via com o automóvel (*sharrow*) e as suas consequências para os utilizadores;
 - reduzir a poluição visual em meio urbano, prevendo-se a possibilidade de inserção da sinalização destinada ao ciclista, habitualmente vertical, enquanto marcação horizontal no pavimento, mantendo-se com validade legal;
 - incorporar a simbologia de marcação de sentidos de circulação da bicicleta no pavimento;

- introduzir ou rever sinalização vertical e as respetivas regras/conceitos (quando aplicável), nomeadamente:
 - o sinal que obriga o ciclista a desmontar da bicicleta;
 - o sinal de via sem saída exceto para velocípedes e/ou peões;
 - o sinal informativo de início e fim de pista reservada a velocípedes;
 - o sinal informativo de duplo sentido ciclável;
 - o sinal de permissão de circulação de bicicletas em contra-fluxo;
 - a sinalização (e regra) que possibilite, aos velocípedes, a passagem de sinal luminoso vermelho na sua viragem à direita e ao seguir em frente, devendo, contudo, ceder a passagem aos peões e outros veículos em circulação. Prever a sinalização adequada quando não for possível a sua aplicação.
- 9. Alterar a **velocidade máxima de circulação dentro das localidades de 50km/h para 30km/h**, com o devido acompanhamento de medidas físicas de acalmia de tráfego, devido ao número elevado de atropelamentos e de acidentes aqui ocorridos, potenciando-se, desta forma, uma redução da sinistralidade e da gravidade dos acidentes, mas também a redução da emissão de gases poluentes e da poluição sonora, e, em oposição, incrementando-se as possibilidades várias de humanização dos territórios.
- 10. Considerar o **agravamento das sanções**, eventualmente a criminalização (tal como ocorre com a condução em estado de embriaguez com uma TAS igual ou superior a 1,2 g/l) e o **reforço da fiscalização para a circulação em excesso de velocidade** na medida em que as estatísticas evidenciam que uma percentagem elevadíssima de acidentes ocorre com bom tempo, em pleno dia, em vias com boas condições de conservação e, naturalmente, em velocidade excessiva.
- 11. Definir a obrigatoriedade de **planos de ação para a manutenção da sinalização vertical e horizontal** que permitam reduzir o elevado número de situações anómalas nomeadamente no que concerne à sua colocação, visibilidade e retro-refletividade.
- 12. Proceder à criação de um **manual para apoio ao projeto de vias cicláveis**, que defina claramente as regras para a criação e dimensionamento de ciclovias, de atravessamentos cicláveis, de sinalização em rotundas, entroncamentos e cruzamentos (com especial relevância para a uniformização da coloração das vias com especial ênfase para os pontos de conflito entre modos), orientando os projetistas e, simultaneamente, uniformizando as características, (inclusive as de segurança de todos os utilizadores da via pública) das vias cicláveis a nível nacional.

13. Reforçar a importância do rigoroso e eficaz **desenho dos atravessamentos pedonais através da criação de um manual específico de apoio** ao dimensionamento e localização dos atravessamentos pedonais e demais normas de segurança associadas ao peão no espaço público urbano, nomeadamente o seu correto posicionamento na via pública, a utilização de pavimentos podotáteis de acordo com a norma portuguesa em vigor e dimensionamentos de acordo com o Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de agosto, incentivando também a sua aplicação.

Porto, 6 de novembro de 2020



Paula Teles