



DTSR



MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA

POLÍCIA DE SEGURANÇA PÚBLICA

DIRECÇÃO NACIONAL

Unidade Orgânica de Operações e Segurança

Departamento de Operações

Assunto: Plano Estratégico de Segurança Rodoviária 2021- 2030 *VisãoZero*

1. Pedido contributos

I. INTRODUÇÃO

A Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, cuja missão integra o planeamento e coordenação a nível nacional de apoio à política do Governo em matéria de segurança rodoviária está a desenvolver o Plano Estratégico de Segurança Rodoviária 2021-2030 – “VisãoZero2030”.

Neste contexto veio solicitar os contributos da PSP, nomeadamente ao nível de objetivos estratégicos e operacionais relacionados com cinco pilares: i) Gestão da Segurança Rodoviária, ii) Utilizadores Mais Seguros, iii) Infraestrutura Mais Segura, iv) Veículos Mais Seguros e v) Melhorar a Assistência e o apoio às vítimas, em alinhamento com a segunda década de ação das Nações Unidas, com a Declaração de Estocolmo, com a política de segurança rodoviária da Comissão Europeia 2021-2030 e com o Sistema Seguro.

II. CONTEXTUALIZAÇÃO

A circulação rodoviária encontra-se associada ao desenvolvimento económico e social das sociedades atuais, no entanto, e à medida que a circulação rodoviária assumiu um papel cada vez mais preponderante na nossa vida, verificou-se um aumento da sinistralidade rodoviária. Atualmente a sinistralidade rodoviária assume-se como um dos grandes problemas de saúde mundial, representando uma das principais causas de morte dos jovens e um impacto económico e social elevado.

De acordo com a declaração expressa após a 3.^a conferência Ministerial sobre Segurança Rodoviária, realizada em Estocolmo, em finais de fevereiro de 2020, os acidentes de trânsito são a principal causa de morte de pessoas entre os 5 e 29 anos em todo o Mundo. Mais referem que, atualmente os acidentes de trânsito matam mais de 1.3 milhões de pessoas todos os anos, prevendo que, entre 2020 e 2030 os acidentes façam até 500 milhões de vítimas.

Ainda de acordo com a declaração de Estocolmo, o caminho a seguir para reduzir em 50% o total de mortos resultantes de acidentes na estrada e atingir zero mortes em 2050, passa pela necessidade de uma abordagem integrada à segurança rodoviária, aplicando o designado “sistema seguro” para atingir a visão zero.

O ponto de partida para esta abordagem é o reconhecimento de que é possível evitar a sinistralidade rodoviária grave, desde que sejam aplicadas estratégias eficazes na sua prevenção, o que, desde logo, implica o desenvolvimento de uma verdadeira cultura de segurança rodoviária, uma mudança de mentalidades sobre a ocorrência dos acidentes de viação, o envolvimento sério e duradouro por todos aqueles que têm responsabilidade no sistema rodoviário e que as políticas de segurança rodoviária sejam adequadas à realidade, mas acima de tudo que sejam efetivas e eficientes.

III. PROPOSTAS/CONTRIBUTOS

Tendo por base os cinco pilares:

1. Gestão da Segurança Rodoviária;
2. Utilizadores Mais Seguros;
3. Infraestrutura mais Segura;
4. Veículos Mais Seguros e,
5. Melhorar a Assistência e o Apoio às Vítimas

Cumpre prestar os seguintes contributos:

1. GESTÃO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA

1.1. Desmaterialização das contraordenações rodoviárias

A fiscalização rodoviária só pode assumir o seu papel na verificação do cumprimento dos normativos legais e consequentemente contribuir para a redução da sinistralidade rodoviária, caso se verifique uma verdadeira desmaterialização das contraordenações rodoviárias.

Para o efeito, deve ser realizado um investimento em *softwares* e equipamentos que permitam o registo célere de contraordenações e que apresentem uma portabilidade elevada, garantindo que todos os autos diretos e indiretos sejam registados informaticamente, estabelecendo-se as ligações necessárias para que haja uma efetiva troca de informações entre as diversas entidades administrativas envolvidas na segurança rodoviária, conducente a veicular toda a informação relevante às entidades fiscalizadoras no local e momento em que esta é necessária, bem como resolução dos diversos problemas informáticos que o SCoT apresenta, nomeadamente no que concerne à assinatura das notificações de contraordenação e de sincronização com o SIGA. Deve,

ainda, proceder-se à Simplificação do regime de notificações por via postal de forma a minorar as tentativas dilatórias de condicionar a normal evolução do processo de contraordenação, em particular nas situações em que o titular do documento de identificação é pessoa coletiva.

Por outro lado, deve ser reforçado o investimento em meios tecnológicos de controlo rodoviários automáticos no interior das localidades, nomeadamente adquirindo os seguintes sistemas/equipamentos:

- Câmaras de filmar que registam além de excessos de velocidade, situações de condutores que não respeitem o sinal vermelho ou que realizem manobras proibidas;
- Sistemas de controlo da velocidade média;
- Sistemas de leitura automática de matrículas com ligação à base dados das contraordenações, inspeção, seguro de responsabilidade civil, bem como de veículos furtados ou para apreender.

1.2. Celeridade na Tramitação Processual das Contraordenações Rodoviárias

A celeridade e a certeza na aplicação efetiva da punição são um dos fatores mais relevantes no condicionamento do comportamento dos condutores. Qualquer suspensão ou atraso na aplicação da sanção enfraquece o poder dissuasor da mesma e cria o sentimento generalizado de impunidade.

Não obstante, além da necessária celeridade processual, o sentimento de impunidade generaliza-se quando existe a convicção que o sistema contraordenacional não tem instrumentos eficientes para proceder à aplicação da respetiva sanção, a maioria das vezes por falta de capacidade do sistema.

Verifica-se que atualmente existe uma carga “burocrática” que permite a generalização das manobras dilatórias, em sede de defesa que, em última instância, juntamente com uma desmaterialização ineficaz contribuem para a prescrição de grande parte de processos contraordenacionais, unicamente por se ter ultrapassado os prazos para decorrer o referido procedimento.

Deste modo, urge reformular os procedimentos em vigor referentes à defesa dos arguidos, incluindo a impugnação judicial, que se apresenta como um processo moroso.

Uma das medidas a considerar é a aplicação imediata das sanções acessórias decorrido um prazo de 30 dias, decorrido o prazo de apresentação de defesa, sem que esta tenha sido exercida.

1.3. Aperfeiçoamento da legislação/Alterações legislativas

No sentido da melhoria da gestão rodoviária, tendo por base as principais causas da sinistralidade rodoviária urge estabelecer alterações legislativas ao nível normativo rodoviário, tendo em consideração os seguintes aspetos:

- a. Dualidade de critérios na aplicação das normas jurídicas, entre a Lei penal e a legislação contraordenacional, no qual as sanções criminais acabam muitas das vezes por serem suspensas ou menos penalizadoras do que as contraordenações rodoviárias;
- b. Dificuldades permanentes na notificação via postal dos infratores;
- c. Dificuldades processuais nas apreensões de títulos de condução ou conhecimento atempado sobre se um título de condução se encontra apreendido, dado que a apreensão pode ser resultante de uma decisão judicial ou administrativa e o sistema SCoT não transmite essa informação ao utilizador;

1.3.1. No que respeita a alterações legislativas que consideramos necessárias para uma melhor regulamentação, tendo em consideração a segurança rodoviária, destacam-se as seguintes:

- a. **Artigo 4.ºCE - Ordens das autoridades** – *“1 - O utente deve obedecer às ordens legítimas das autoridades com competência para regular e fiscalizar o trânsito, ou dos seus agentes, desde que devidamente identificados como tal. 2 - Quem infringir o disposto no número anterior é sancionado com coima de (euro) 120 a (euro) 600, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal, sem prejuízo do disposto no número seguinte.”* Esta infração deveria ter uma sanção acessória de inibição de conduzir 1 a 12 meses – grave e uma sanção pecuniária de 250 a 1250 euros.

As ordens dadas por uma autoridade policial com competência para fiscalização e regularização de trânsito, nos termos o art.º 7 CE – Hierarquia de Prescrições, sobrepõem-se a todas as regras e sinais de trânsito, não nos parece adequado que esta infração não tenha uma sanção acessória e tenha um valor pecuniário relativamente baixo.

- b. **Art.º 27.º do C.E.** - Limites gerais de velocidade, no qual propomos que os excessos dos limites máximos de velocidade, dentro das localidades, passagem a ser consideração graves, se excederem os 10 km/h ou muito graves se excederem os 30 km/h.

Esta alteração pretende potenciar a conformidade das velocidades

praticadas à legislação vigente, tendo em consideração que as sanções acessórias de inibição de conduzir têm efeito dissuasor, muito superior a qualquer aumento das sanções pecuniárias.

Acresce referir que de acordo com a OMS (2018) e tendo como referência a velocidade máxima permitida, diminuir a velocidade em 5% traduz-se na redução de 30% em ser interveniente num acidente de viação com consequências graves.

c. Art.º 41.º CE - Ultrapassagens proibidas, as ultrapassagens realizadas antes e nas passagens assinaladas para a travessia de peões e velocípedes passe a ser sancionado como contraordenação muito grave.

d. Art.º 49.º do C.E. – considerando a paragem ou o estacionamento a menos de 5 metros da travessia de peões ou velocípedes, tal paragem ou estacionamento em passeio impedindo por completo a passagem de peões, como contraordenação grave;

Esta alteração pretende potenciar a conformidade dos condutores relativamente a estacionamentos em passeios, que muitas vezes obrigam os utilizadores vulneráveis, a utilizar a faixa de rodagem, com os perigos daí subsequentes em termos da segurança rodoviária.

Importa, salientar que esta medida, deve ter em conta as recomendações da União Europeia, para a implementação de medidas e soluções que promovam cidades mais seguras para os diversos utentes da via, sendo que, no que concerne ao estacionamento de viaturas, deve ser condicionado por forma a não colocar em causa o triangulo de visibilidade do condutor e impedir o estacionamento antes das passagens assinaladas para a travessia de peões.

e. Art.º 78.º-A do C.E. - **Zonas de coexistência**, no qual na alínea c) *Os condutores não devem comprometer a segurança ou a comodidade dos demais utentes da via pública, devendo parar se necessário*; esta alínea é punida com sanção pecuniária (coima leve), pelo que propomos que passe a ser sancionada com coima grave.

f. Artigo 61.º - Condições de utilização das luzes, deveria prever-se a obrigatoriedade de utilização das luzes de cruzamento durante o dia nas vias

sem separadores físicos de trânsito, para todos os veículos.

g. Alteração ao Art.º 82.º do C.E. - Utilização de dispositivos de segurança, todas as infrações respeitantes a dispositivos de segurança, nomeadamente cintos de segurança e capacetes deveria ser sancionadas como contraordenações graves.

Todos os estudos científicos, comprovam a elevada proteção e eficiência dos sistemas de retenção e de proteção da cabeça em caso de acidente, sendo que a sua utilização não pode ser encarada como um problema da esfera individual de cada um, mas como uma questão que afeta a segurança de todos os cidadãos.

h. Alteração Art.º 103.º do C.E. - Cuidados a observar pelos condutores, na cedência de passagem a peões. A violação dos n.ºs 1 e 2 do presente artigo são sancionados como contraordenações graves, pelo que propomos que passem a ser consideradas como muito graves.

No n.º 3 do presente artigo, a mudança de direção, fora de localidade, não reduzindo a velocidade (ou não parando sendo necessário) para deixar passar o peão (ou o velocípede) que estava a atravessar a faixa de rodagem na via em que vai entrar; e a mudança de direção, fora de localidade, sem que o condutor de velocípede (ou de velocípede c/ motor ou de trotineta c/ motor ou de dispositivo de circulação c/ motor elétrico, autoequilibrado e automotor, ou de outro meio de circulação análogo c/ motor) reduza a velocidade (ou pare se necessário) para deixar passar o peão (ou o velocípede) que estava a atravessar a faixa de rodagem na via em que vai entrar, são sancionadas como contraordenações leves, pelo que propomos que passem a ser consideradas como contraordenações graves.

Aproximadamente 50% de todos os atropelamentos que ocorrem nas localidades têm lugar em zonas de atravessamento de peões e com as consequências mais gravosas na integridade dos mesmos.

i. Artigo 121-A do CE - Atribuição de pontos, deveria prever-se a possibilidade de perda de pontos aos condutores reincidentes e responsáveis pela ocorrência de acidentes de viação graves

j. Art.º 135.º do C.E. - Responsabilidade pelas infrações. No n.º 7 deste artigo, nomeadamente na sua al. b), propomos a seguinte alteração: b) Os pais ou

tutores que conheçam a inabilidade ou a imprudência dos seus filhos menores ou dos seus tutelados e não obstem, podendo, a que eles pratiquem a condução, assim como por qualquer infração que respeite às condições de admissão do veículo ao trânsito nas vias públicas, quando o veículo seja propriedade dos seus filhos menores ou dos seus tutelados;

k. Art.º 145.º do C.E. - Contraordenações graves, no exercício da condução, devem considerar-se como graves as seguintes contraordenações: utilização do passeio por veículo sem que o acesso deste a prédio o exija; a não sinalização, com a necessária antecedência, da intenção de reduzir a velocidade ou de parar, ou de estacionar, ou de mudar de direção ou de via de trânsito, ou de iniciar ultrapassagem ou de inverter o sentido de marcha; diminuição súbita de velocidade do veículo, sem que exista perigo iminente e sem prévia certificação que não causa perigo para os outros utentes da via.

l. Art.º 146.º do CE - Contraordenações muito graves, no exercício da condução, deve igualmente considerar-se muito graves o trânsito de veículos em sentido oposto ao legalmente estabelecido;

m. Artigo 171.º nº5 do CE - Identificação do arguido. Quando o agente da autoridade não puder identificar o autor da contraordenação e verificar que o titular do documento de identificação é pessoa coletiva, deve esta ser notificada para, no prazo de 15 dias úteis, proceder à identificação do condutor (...) sob pena de o processo correr contra ela, nos termos do n.º 2. A nossa proposta passaria por propor, no caso da pessoa coletiva não proceder à identificação do condutor, aplicar-se uma coima específica de pelo menos de 250 euros a 1250 euros, em detrimento da aplicação do art.º 4 CE.

Recorrentemente um elevado número de pessoas coletivas, principalmente perante infrações graves ou muito graves, alegam desconhecer o condutor do veículo no momento da infração, preferindo que o ANCO seja elaborado em nome da empresa (o que implica não existir inibição de conduzir para o condutor, somente apreensão do veículo), a identificar qualquer condutor. Noutra medida, frequentemente pessoas coletivas e/ou singulares apresentam identificações de condutores estrangeiros, de forma dificultar a notificação e levar à prescrição da contraordenação.

n. Art.º 150.º do C.E. - Obrigação de seguro - Neste artigo, o trânsito de motociclo ou de automóvel, sem seguro de responsabilidade civil obrigatório, é sancionado com coima de 500 a 2500 euros, enquanto o trânsito dos outros veículos é sancionado com a coima de 250 a 1250 euros, pelo que propomos que estas sanções passem a ser de 700 a 3500 euros e de 300 a 1500 euros, respetivamente.

o. Art.º 170.º CE – Auto de notícia, propõe-se regulamentar a possibilidade de utilização das imagens de videovigilância (CCTV), a cargo das FS, como meio de prova nos termos do artigo 170.º CE.

- d. Para além das alterações mencionadas, seria importante avaliar da pertinência de, nas vias reservadas a automóveis impetrantes aos grandes centros urbanos, sempre que seja possível, permitir a utilização das bermas para a circulação dos motociclos, de forma a mitigar a circulação entre os automóveis;
- e. Consideramos, igualmente pertinente, a implementação de regulamentos municipais que definam zonas de circulação e de estacionamento dos velocípedes e prever a obrigatoriedade de registo dos velocípedes, em particular os velocípedes com motor, e a exigência, dos condutores não titulares de qualquer habilitação para conduzir, de frequentarem uma formação sobre as regras de circulação na via pública, com atribuição de título de condução.

1.4. Desenvolvimento de uma base de dados atualizada e fidedigna

Uma base de dados atualizada sobre as características dos acidentes de viação é um pré-requisito crucial para a tomada de medidas que contribuam para aumentar a proteção das pessoas. Para que tal seja possível é importante a recolha e análise exaustivas dos dados referentes à sinistralidade rodoviária com o objetivo de conceber estratégias de segurança eficazes, objetivos alcançáveis e determinar prioridades de intervenção bem direcionadas e eficazes.

Salvar vidas e reduzir os ferimentos depende do conhecimento das causas e das condições que caracterizam os acidentes, pelo que somente será possível encontrar uma solução quando o problema está identificado. Com base nesse raciocínio a investigação dos acidentes de viação realizada pelas Forças de Segurança assume uma importância extrema para se conhecer as causas da sinistralidade rodoviária grave.

1.5. Mais e Melhor fiscalização

Com o intuito de melhorar e tornar mais eficiente a fiscalização e assim contribuir para a consciencialização dos utentes da via para a necessidade do cumprimento das regras e sinais de trânsito, para além do investimento a efetuar pelas FS, na qualificação dos meios humanos, torna-se imprescindível alocar verbas para o desenvolvimento das medidas que venham a constar do Plano Estratégico de Segurança Rodoviária 2021-2030 – VisãoZero2030, em especial para a aquisição de equipamento de fiscalização.

2. UTILIZADORES MAIS SEGUROS

2.1. Uso seguro da estrada

O princípio do uso seguro da estrada é fundamental na prevenção e atenuação do número de vítimas mortais e de lesões graves, devendo para isso basear-se na formação específica aquando a emissão de títulos de condução e de ações de sensibilização, suportadas por sistemas eficazes do cumprimento das regras de circulação, encorajando que a estrada seja usada por todos de uma forma responsável e segura.

Como ênfase dessa mentalidade existe a filosofia de uma responsabilidade partilhada por todas as entidades, instituições ou associações que possam contribuir para um ambiente rodoviário mais seguro

A educação rodoviária assume uma importância muito elevada na promoção de um ambiente seguro, através do encorajando e sensibilização procura-se que os condutores adotem uma condução segura e incentiva-se todos os utentes a cumprirem as regras rodoviárias existentes.

Assim, a interação com a população é muito importante considerando a sua capacidade de influenciar a forma como as pessoas devem utilizar o meio rodoviário nas suas deslocações. Essa partilha de conhecimentos e consciencialização de comportamentos junto da população permite ambicionar que as pessoas adquiram uma cultura de segurança rodoviária, fundamental para a interiorização da importância das medidas de segurança que contribuem para proteger o ser humano no ambiente rodoviário.

Por outro lado, atendendo à livre circulação no espaço europeu, reforça-se a importância de alargar ao atual regime de intercâmbio transfronteiriço de informações relacionadas com a prática de infrações rodoviárias num Estado membro da União Europeia às restantes tipologias de infrações rodoviárias, bem como que as decisões de inibição de conduzir e de perda de pontos sejam reconhecidas nos diferentes Estados-

Membros.

2.2. Formação para a cidadania rodoviária

Neste particular a formação e sensibilização da segurança rodoviária deve fazer parte do referencial para todos os alunos do ensino básico e secundário, do ensino público e do privado, no sentido de formar e educar para uma segurança rodoviária coletiva.

A escola enquanto espaço privilegiado pelo seu carácter eminentemente pedagógico, pela capacidade de articulação entre a teoria e a prática aliada à diversidade de vivências e experiências que proporciona desempenha um papel fundamental no desenvolvimento de uma cultura de segurança rodoviária, impondo-se Introdução da educação rodoviária nos currículos de forma a desenvolver nas crianças as seguintes competências:

- Identificar, conhecer e adotar comportamentos ajustados com as regras de circulação nas vias, passeios ou atravessamentos dentro e fora das passagens assinaladas para a travessia de peões;
- Identificar, conhecer e adotar comportamentos seguros, enquanto peões, passageiro e futuros condutores;
- Identificar e analisar criticamente comportamentos inadequados à segurança rodoviária e adotar ele próprio atitudes e comportamentos sociais adequados.

Importa referir que a educação rodoviária não se esgota nas escolas, antes deve envolver os diversos setores/serviços da sociedade em geral e públicos em especial, designadamente serviços de saúde, proteção civil, segurança pública, autarquias, órgãos de comunicação social entre outros, para que em convergência de esforços desenvolvam ações neste domínio.

3. INFRAESTRUTURA MAIS SEGURA

Ao longo das últimas décadas, as entidades gestoras das vias têm apostado em infraestruturas rodoviárias para dar resposta ao aumento exponencial do número de veículos e sua mobilidade, em detrimento dos restantes utilizadores, designadamente os utilizadores mais vulneráveis (peões e ciclistas);

Assiste-se, hoje, à tentativa de se potenciar as vias urbanas como espaços de utilização comum decorrente da necessidade de se proteger os utilizadores vulneráveis, dando primazia aos espaços rodoviários para os peões e velocípedes, por vezes prejudicando a mobilidade dos veículos automóveis.

No entanto verifica-se que existe, ainda, margem para melhorar as infraestruturas e assim prevenir os acidentes rodoviários ou pelo menos atenuar as suas consequências

físicas e materiais, sendo importante implementar programas de avaliação rodoviária, sustentados na cartografia sistemática dos riscos e da classificação da segurança. Por outro lado, importa salientar as potencialidades dos avanços tecnológicos, nomeadamente a conectividade das infraestruturas com os veículos indo ao encontro do conceito de "*SMART ROAD*", que terá particular incidência nas vias da rede rodoviária nacional.

3.1. MOBILIDADE URBANA

As localidades atuais, em particular os centros urbanos, apresentam um conjunto diversificado de formas de mobilidade, que permitem uma circulação muito mais rápida.

As intervenções na via devem condicionar o comportamento do condutor para que, mesmo que ocorra um acidente de viação, as consequências não sejam críticas ao ponto de provocar a morte ou ferimentos graves nos intervenientes.

Também o estacionamento de viaturas deve ser condicionado de forma a não obrigar o peão a usar a faixa de rodagem e a não colocar em causa o triângulo de visibilidade do condutor e impedindo-se o estacionamento antes das passagens assinaladas para a travessia de peões. O condicionamento poderá ser realizado através do alargamento do passeio e com a colocação de guarda-corpos, material que acaba por ter uma dupla missão: impede o estacionamento sobre o passeio e garante que os peões efetuam o atravessamento na passadeira.

Neste sentido, existem inúmeras medidas urbanísticas dentro das localidades, as quais consideramos que poderão reduzir a sinistralidade rodoviária e limitar as suas consequências.

Visando a segurança dos peões e condutores, importa promover:

3.1.1. A requalificação dos espaços públicos urbanos, em particular no que se refere ao sistema de percursos pedonais, tornando-os mais seguros, confortáveis, inclusivos e apelativos;

3.1.2. Intervenções nas travessias de peões, nomeadamente:

3.1.2.1. Observar/estudar os fluxos dos peões e ajustar a colocação das passagens destinadas a passagem de peões (passadeiras), a esses fluxos, ainda que transversalmente à faixa de rodagem em detrimento de passadeiras perpendiculares à via;

3.1.2.2. Incentivar a construção de passadeiras sobrelevadas e devidamente assinaladas e iluminadas, com limitadores de velocidade de advertência de passagem de peões e demarcação no solo de sistema

luminoso;

3.1.2.3. Aumento de distância da linha de paragem de veículos relativamente às passagens assinaladas para a travessia de peões;

3.1.2.4. Colocação de piso mais aderente e/ou bandas redutoras de velocidade, acompanhadas por bandas cromáticas antes das passadeiras;

3.1.3. Reformular os espaços destinados às cargas e descargas, instalação de ecopontos, MUPIS, à tomada e largada de passageiros, paragens de transportes públicos;

3.1.4. Promover a expansão de pistas especiais dedicadas aos velocípedes;

3.1.5. Promover a utilização de “barreiras de segurança” que separem a circulação pedonal da rodoviária, em especial junto a escolas, hospitais e zonas pedonais;

3.1.6. Marcação e reforço na preservação das marcas rodoviárias nas faixas de rodagem.

3.1.7. Garantir que a área adjacente à faixa de rodagem permaneça livre de obstáculos;

3.1.8. Construção de passagens desniveladas em locais onde as intersecções de trânsito geram grande afluência de trânsito;

3.1.9. Implementação de medidas que efetivamente reduzam a velocidade média dos veículos;

3.1.10. Utilizadores vulneráveis – criação de melhorias das condições de circulação dos utilizadores designados como vulneráveis;

3.1.11. Obrigatoriedade dos locais de circulação, ciclovias e passeios, terem regras comuns de implementação pensados de raiz e não implementados como “remendos”, de modo a que os utilizadores possam circular efetivamente em segurança e fisicamente separados dos veículos;

3.1.12. Separação física dos passeios e ciclovias existentes, que permita a visualização de ambas as partes, mas que impeça a colisão em caso de despiste ou saída da faixa de rodagem/ciclovia por distração ou inaptidão de um dos condutores.

3.1.13. Faixas de rodagem - limitação das extensões e larguras das vias de trânsito, de modo a que não se assemelhem a vias rápidas ou autoestradas e permitam uma acalmia do tráfego:

3.1.14. Limitação das extensões das vias, através da colocação de rotundas ou cruzamentos com regulação semaforica, de modo a evitar cruzamento de veículos e conseqüente limitação de velocidades;

- 3.1.15.** Limitação do número de vias de trânsito, de modo a que haja uma limitação das velocidades atingidas, através da colocação de vias reservadas ao trânsito de velocípedes e veículos análogos, passeios, áreas ajardinadas, canteiros de flores, etc, tudo o que permita uma maior coabitação entre veículos automóveis e os utilizadores designados como vulneráveis.
- 3.1.16.** À semelhança de muitas cidades europeias com problemas análogos, criação de mais áreas/artérias pedonais, de modo a desincentivar ou impedir a circulação automóvel em algumas áreas, em especial nos locais de maior interesse turístico e de circulação de pessoas.
- 3.1.17.** Medidas de incentivo do uso do transporte público e de meios de circulação não motorizados., em detrimento do transporte pessoal.

Justifica-se, ainda, uma maior envolvência das autoridades municipais que, possuindo um conhecimento mais profundo da realidade local, poderão de um modo preciso e técnico agilizar na eliminação de pontos negros, aperfeiçoar a educação estradal e a educação técnica e cívica.

3.2. Pontos Negros

A identificação dos Pontos Negros¹, e a realização de inspeções técnicas ocorre, normalmente, nas vias da rede rodoviária nacional, não se conseguindo apurar facilmente a existência de Pontos Negros no interior das localidades, uma vez que não é aplicável o sistema quilométrico no interior das localidades.

Esta grave situação manteve-se inalterável com o PENSE 2020, mais especificamente com a implementação do Plano Nacional de Fiscalização, verificando-se por parte da ANSR a definição de um conjunto de locais preferenciais de fiscalização tendo em conta a sinistralidade rodoviária registada.

Pelo exposto, propõe-se:

- 3.2.1.** Implementação de *software*² que permita efetuar uma **análise qualitativa** dos acidentes rodoviários ocorridos em todo o território nacional, tendo por base a sua classificação (acidentes com mortos, feridos ou só com danos) e as suas coordenadas georreferenciadas, permitindo assim verificar a existência ou não de pontos negros no interior das localidades.

¹ Pontos Negro - Lanço de estrada com o máximo de 200 metros de extensão, no qual se registou, pelo menos, 5 acidentes com vítimas, no ano em análise, e cuja soma de indicadores de gravidade é superior a 20.

² Este *software* ao realizar uma correlação qualitativa dos dados, nomeadamente identificando os pontos negros e horários com maior sinistralidade, permitirá priorizar as diferentes zonas de acumulação de acidentes e assim melhorar a influência das ações de fiscalização/visibilidade policial na redução da sinistralidade rodoviária.

- 3.2.2.** Colocação de sistemas de videovigilância nos pontos negros que permita um controlo da circulação rodoviária, em tempo real, bem como deteção de infrações rodoviárias.

3.3. Planos Municipais de Segurança Rodoviária e Sinalética

Na vertente das infraestruturas rodoviárias, realça-se a importância da implementação dos Planos Municipais de Segurança Rodoviária, conforme constava no ponto 5 do PENSE 2020, e definição de um conjunto de medidas concretas na melhoria da segurança rodoviária.

Para o efeito, afigurasse-nos pertinente a criação de uma Comissão Interinstitucional Municipal, à semelhança da Comissão Interministerial, responsável pela articulação entre os diversos atores em matéria de segurança rodoviária. Esta Comissão interviria localmente na identificação dos problemas e na sua resolução, nomeadamente através da aprovação do Plano Municipal de Segurança Rodoviária, após parecer do Conselho Municipal de Segurança, e, caso se justifique, promover o desenvolvimento de um Contrato Local de Segurança Rodoviária nas localidades que apresentem índices de sinistralidade significativos.

De prever ainda, a criação de um Observatório Municipal de Segurança Rodoviária, envolvendo a comunidade científica, para acompanhar a evolução e causas da sinistralidade rodoviária.

Consideramos, ainda, relevante a exigência de parecer das Forças de Segurança nos projetos/planos urbanísticos, à semelhança da Proteção Civil, nomeadamente no Plano de Mobilidade, Plano Diretor Municipal, etc.

Salienta-se, ainda, a importância de que as localidades, em particular os grandes centros urbanos, adotem cada vez mais o conceito das *Smart Cities*, implementando sistemas inteligentes de gestão da circulação rodoviária, em parceria com as Forças de Segurança (FS), nomeadamente através da introdução de equipamentos tecnológicos e de métodos de observação inteligente, em tempo real, que contribuem para transmitir informação aos utentes da via e uma intervenção mais célere por parte dos gestores das vias e das FS.

Outra medida a ser obrigatoriamente implementada é a realização das inspeções técnicas aos pontos negros existentes no interior das localidades, para retificação ou alteração das infraestruturas existentes, devendo as Forças de Segurança (FS) participar nas referidas inspeções, atendendo às suas atribuições de fiscalização e de ordenamento da circulação rodoviária, conjugado com o conhecimento acumulado do registo e investigação das causas dos acidentes.

Por outro lado, considerando que a função da sinalização é regular o trânsito, indicando aos utentes da via a forma correta e segura como deve ser utilizada, a mesma, deve ser respeitável, ser compreensível e credível, devendo fornecer todas as informações quando são necessárias. Acontece que, amiudadamente, se verifica colocação errada da sinalética ou mesmo a utilização de sinais não previstos no Regulamento de Sinalização e Trânsito e, por conseguinte, para além de não terem suporte legal, não cumprem a sua função.

Assim, as FS devem ser reconhecidas legalmente como órgãos consultivos no ordenamento e sinalização do trânsito, em especial no interior das localidades, e cujo parecer assuma caráter obrigatório.

Deveria, ainda, prever-se penalizações para o incumprimento, por parte das entidades gestoras das vias, das recomendações de intervenção decorrentes das Inspeções Técnicas aos pontos negros determinadas pelas autoridades competentes.

4. VEÍCULOS MAIS SEGUROS

O mercado automóvel ao longo dos anos tem sofrido alterações reveladoras do esforço de aumentar a segurança passiva (cintos de segurança, airbags, etc) e a segurança ativa (sensores, sistemas de travagem automático, etc) dos veículos comercializados.

Assim, e atendendo ao princípio de que os mecanismos de segurança passivos e ativos assumem um papel cada vez mais relevante na prevenção de acidentes, ou na atenuação das consequências dos mesmos, realçamos a importância dos novos veículos passarem a estar equipados com o sistema designado por *eCall*, sistemas que informam automaticamente os serviços de emergência quando há um acidente, e propõe-se ainda a adoção de mecanismos de incentivo à aquisição destes equipamentos para os veículos já matriculados e o alargamento da sua utilização aos veículos motorizados de 2 ou 3 rodas.

Por outro lado, atendendo aos avanços na automatização e conexão dos veículos, reforça-se a necessidade de regulamentação que tenha em conta os riscos associados da partilha do mesmo espaço destes veículos com os veículos “tradicionais” e restantes utentes da via.

Considerando ainda que, no âmbito do setor dos transportes e de acordo com o European Transport Safety Council (ETSC), a fadiga é causa de cerca de 20% dos acidentes envolvendo veículos comerciais a nível da UE, sendo que os subfactores como o sono, cansaço e o stress quotidianos potenciam a ocorrência de acidentes, considerando, ainda, que fruto de pressões laborais e sociais (por parte de empregadores, de clientes e de colegas), promovem-se atitudes irrefletidas face à

condução e ao controlo dos tempos de condução, o cumprimento dos tempos máximos de condução e dos tempos de repouso mínimo obrigatórios tem uma importância fulcral na segurança rodoviária, ainda que atuando na prevenção de riscos, apresentando-se inquestionável a necessidade de se prever a obrigatoriedade de instalação e uso nos veículos ligeiros de mercadorias, para os transportes nacionais, de um aparelho de controlo – Tacógrafo. Situação prevista no artigo 3.º do Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho de 4 de fevereiro de 2014, relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários.

Deve prever-se, igualmente, a instalação de um Detetor de fadiga, um recurso de segurança ativa já presente em alguns veículos e que sejam equipados de igual forma com o sistema de deteção de álcool “*Driver Alcohol Detection System for Safety*” (DADSS).

5. MELHORAR A ASSISTÊNCIA E O APOIO ÀS VÍTIMAS

Neste particular, considerando que a redução do tempo entre o acidente e a chegada de serviços médicos de emergência assume-se fundamental para a redução do número de vítimas mortais nos acidentes rodoviários, reitera-se a importância na implementação do sistema *eCall* para uma resposta rápida e integrada dos meios de socorro.

No entanto, a par do rápido acionamento, é essencial que a deslocação dos meios de socorro para o local e o transporte das vítimas seja célere mas segura, para tal deve-se regulamentar e implementar a formação de condução em marcha de emergência em cenário real para os tripulantes dos veículos de socorro, conforme já se encontrava previsto na medida A13.55. do PENSE 2020