

# **RECOMENDAÇÕES PARA A MELHORIA DA SEGURANÇA DOS PEÕES**

## **PROGRAMA IBERO- AMERICANO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA/OISEVI**

**Estas recomendações foram aprovadas na VIII Assembleia Geral do Observatório Ibero-americano de Segurança Rodoviária (OISEVI), que teve lugar em Madrid nos dias 6-8 de maio de 2019.**

## Conteúdo

RESUMO DAS RECOMENDAÇÕES.....	3
1. Antecedentes .....	4
2. Situação atual da sinistralidade .....	5
3. Recomendações para a melhoria da segurança dos peões .....	6
4. Outras recomendações .....	10
5. Referências.....	11

### RESUMO DAS RECOMENDAÇÕES

1 DISTRIBUIR O ESPAÇO PÚBLICO DE FORMA MAIS EQUITATIVA E ESTABELECEER UMA HIERARQUIA DO MESMO QUE CONFIRA PRIORIDADE AO PEÃO.....	7
2 DEFINIR UMA REDE BÁSICA DE ITINERÁRIOS PEDONAIS SEGUROS E PROMOVER ESPAÇOS DE EXCLUSIVIDADE PEDONAL.....	7
3 PACIFICAR O TRÂNSITO E ESTABELECEER LIMITES DE VELOCIDADE SEGUROS PARA OS PEÕES. ....	7
4 CONSTRUIR PASSEIOS COM UMA LARGURA SUFICIENTE PARA GARANTIR A DESLOCAÇÃO AUTÓNOMA E SEGURA DE TODAS AS PESSOAS.....	8
5 REGULAR A CIRCULAÇÃO E ESTACIONAMENTO DOS VEÍCULOS NOS ESPAÇOS DESTINADOS AOS PEÕES. ....	8
6 FACILITAR O CRUZAMENTO DAS RUAS POR PARTE DOS PEÕES. ....	8
7 GARANTIR UMA BOA VISIBILIDADE NAS PASSADEIRAS.....	9
8 MELHORIA DO DESENHO E CONFIGURAÇÃO DOS SEMÁFOROS. ....	9
9 REALIZAR CAMPANHAS DE EDUCAÇÃO, CONSCIENCIALIZAÇÃO E SENSIBILIZAÇÃO.....	9
10 ADEÇÃO À CARTA INTERNACIONAL DO CAMINHANTE. ....	10

### 1. Antecedentes

Ao longo da história, em todas as civilizações, as cidades e as aldeias foram sempre identificadas como os motores do seu desenvolvimento social e económico. Se algo consubstancia toda esta malha urbana é a existência do peão ou transeunte.

Uma característica comum a qualquer pessoa, seja qual for a sua origem ou país de residência, sexo, idade ou estrato social, é a sua condição de peão. Pese embora o anteriormente exposto, segundo a BID (2016) e a CEPAL (2017), existem padrões diferenciados de mobilidade de acordo com género no contexto latino-americano, em que as mulheres deslocam-se mais a pé e utilizam o transporte público de forma mais frequente do que os homens, que tendem a fazer uso do automóvel e da motorizada. Estes padrões também se verificam nas cidades espanholas, de acordo com a ATM (2018), a CRTM (2014) e a OMM (2019).

Embora os padrões de mobilidade a pé sejam desiguais conforme o género, é uma característica que afeta a sociedade no seu conjunto e não pode deixar de ser feito um tratamento e uma proteção adequada. A construção de cidades seguras, acessíveis, limpas e agradáveis, nas quais caminhar constitua uma atividade quotidiana e isenta de perigos não pode ser simplesmente um desiderato, mas sim um objetivo prioritário.

Das nossas grandes urbes até às nossas pequenas aldeias rurais, os nossos caminhantes, parafraseando António Machado, “farão o caminho a andar”. Às diversas autoridades públicas competentes corresponde garantir que esse caminho seja pacífico e seguro.

Conforme refere John Butcher, fundador da Walk21, “Andar é a primeira coisa que um bebé quer fazer e a última que um idoso quer deixar de fazer. Andar é tão natural como respirar”.

O peão tem o direito de viver num ambiente seguro e saudável, especialmente desenhado e pensado para si, que lhe permita deslocar-se e usufruir livremente dos espaços públicos, em condições que garantam adequadamente a sua segurança, saúde e bem-estar.

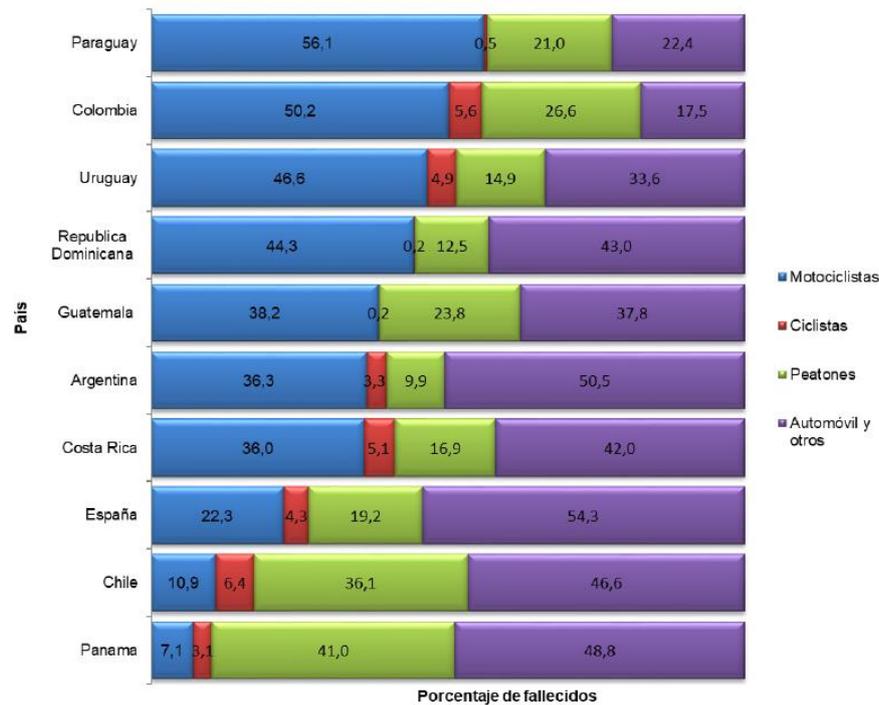
Os países ibero-americanos, assumindo como necessária a execução do princípio básico anteriormente citado, devem manifestar a sua vontade clara e expressa de colaborar, dentro das suas especificidades, e na medida das suas competências e responsabilidades, na adoção de todas as ações que contribuam para este ser efetivamente plasmado e implementado.

Em concreto, deveria ser fomentada a realização das ações enumeradas no número 3, tendentes à melhoria e salvaguarda da segurança e dos direitos do peão.

## 2. Situação atual da sinistralidade

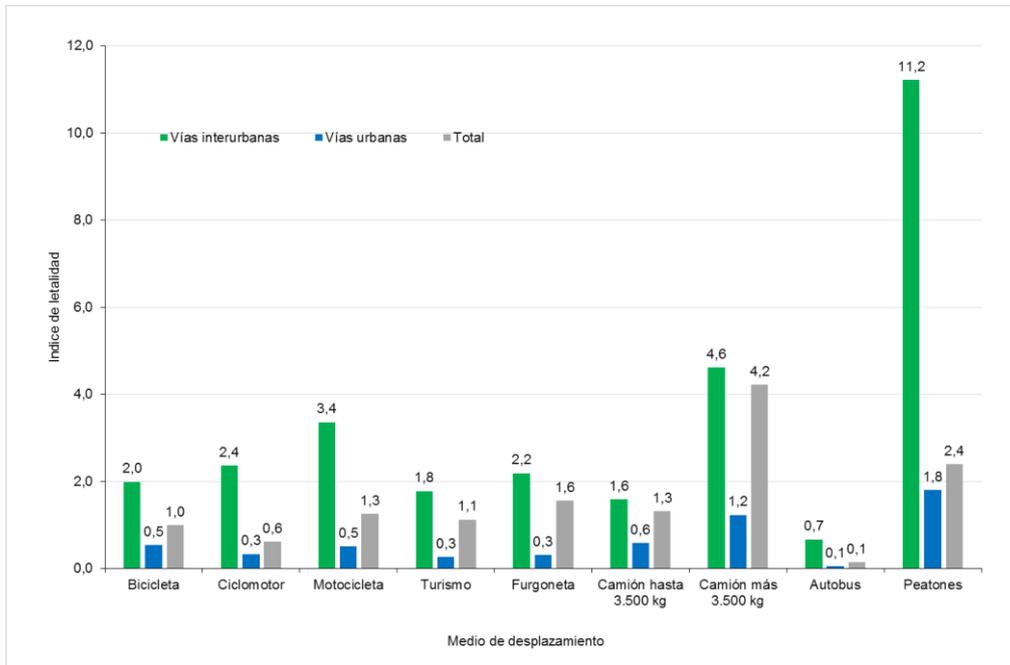
Atualmente, mais de 110.000 pessoas falecem anualmente nos países Ibero-americanos em acidentes de viação (OMS, 2018). Estima-se que, no conjunto da região, os peões constituem mais de 20% dos falecidos, embora esta percentagem supere os 40% em países como o Panamá (OISEVI, 2019).

FIGURA 1 PERCENTAGEM DE FALECIDOS EM ACIDENTES DE VIAÇÃO POR TIPO DE UTILIZADOR DE ACORDO COM O PAÍS EM 2017 (OISEVI, 2019)



Os peões constituem, juntamente com os ciclistas e os motoristas, o grupo dos denominados utilizadores vulneráveis. Em caso de envolvimento num acidente, estes utilizadores têm uma maior probabilidade de sofrer lesões mortais ou graves. De acordo com os dados estatísticos disponíveis, o índice de letalidade, definido como o número de falecidos por cada 100 vítimas, é superior nos caso dos peões do que em qualquer outro grupo de utilizadores. Dentro das cidades, este índice é, no caso dos peões, seis vezes superior ao dos passageiros dos automóveis.

FIGURA 2 ÍNDICE DE LETALIDADE, DEFINIDO COMO O NÚMERO DE FALECIDOS POR CADA 100 VÍTIMAS. ESPANHA, 2017 (DGT, 2018)



À natural vulnerabilidade dos peões vem somar-se o facto de que um elevado número dos mesmos são pessoas idosas, que habitualmente fazem um menor uso do automóvel e um maior número de deslocações a pé ou em transporte coletivo.

### 3. Recomendações para a melhoria da segurança dos peões

Com o objeto de melhorar e salvaguardar a segurança e os direitos do peão, insta-se os países ibero-americanos a adotar as recomendações enumeradas em seguida:

### 1 DISTRIBUIR O ESPAÇO PÚBLICO DE FORMA MAIS EQUITATIVA E ESTABELECEER UMA HIERARQUIA DO MESMO QUE CONFIRA PRIORIDADE AO PEÃO

Deve distribuir-se o espaço público urbano de forma mais equitativa por entre todos os meios de transporte, melhorando o desenho das ruas e a sua sinalização para garantir a convivência entre os mesmos. Os planos de mobilidade sustentável e segurança rodoviária devem partir de uma hierarquia do espaço que confira prioridade aos meios de deslocação mais sustentáveis, em particular os peões.

### 2 DEFINIR UMA REDE BÁSICA DE ITINERÁRIOS PEDONAIS SEGUROS E PROMOVER ESPAÇOS DE EXCLUSIVIDADE PEDONAL

Deve ser definida uma rede básica de itinerários pedonais confortáveis, aliciantes e seguros que permita ligar os pontos de geração e atração de viagens a pé, sem voltas nem esperar desnecessárias. É especialmente importante a ligação pedonal com as estações e paragens de transporte público, bem como com os centros de trabalho, educacionais, comerciais, de lazer ou culturais, tendo em consideração que a distância máxima aceitável a pé até uma paragem de transporte público é de 300-500m (ITF, 2012). A criação de uma rede básica de itinerários pedonais deve estudar a possibilidade de tornar os espaços públicos centrais ou representativos dos municípios ou restringir o acesso rodoviário a não residentes mais pedonais, criando espaços de encontro de vizinhos e visitantes. Por seu turno, esta rede deve contar com a manutenção adequada da sua infraestrutura, incluindo os pontos de cruzamento com tráfego rodoviário.

A definição desta rede básica de itinerários pedonais seguros deve ser efetuada dentro de um plano urbano de mobilidade sustentável e segurança rodoviária, que fomente o uso do transporte público e dos meios ativos de deslocação de forma segura. Nesse sentido, os inquéritos de mobilidade são uma ferramenta básica para conhecer e monitorizar a distribuição modal e a contribuição da mobilidade a pé nos municípios, e um ponto de partida para a elaboração do plano.

### 3 PACIFICAR O TRÂNSITO E ESTABELECEER LIMITES DE VELOCIDADE SEGUROS PARA OS PEÕES.

A influência da velocidade de circulação dos automóveis sobre a segurança dos peões está amplamente demonstrada. De acordo com estudos internacionais (ITF, 2018), o risco de morte de um peão deve ser multiplicado por cinco quando a velocidade de atropelamento passa de 30 a 50 km/h. As recomendações internacionais baseadas no foco de *sistema seguro* (ITF, 2018) recomendam um limite de velocidade de 30 km/h em ruas com elevada convivência entre utilizadores vulneráveis e automóveis. Nas ruas sem passeio, onde todos os utilizadores partilham a mesma plataforma, o limite de velocidade deveria ser ainda inferior.

A pacificação do trânsito é especialmente importante em zonas residenciais e comerciais e nas proximidades de centros educacionais e de saúde. Para esse efeito, é recomendável a aplicação de técnicas que permitam acalmar o trânsito para reduzir a velocidade das viaturas e adequara mesma ao limite da velocidade da via.

Para além disso, é necessário estabelecer os mecanismos de controlo necessários para garantir o cumprimento dos limites de velocidade seguros estabelecidos.

#### 4 CONSTRUIR PASSEIOS COM UMA LARGURA SUFICIENTE PARA GARANTIR A DESLOCAÇÃO AUTÓNOMA E SEGURA DE TODAS AS PESSOAS

Deve garantir-se que os itinerários pedonais disponham de uma largura útil suficiente e livre de obstáculos, de forma a que seja possível a utilização não discriminatória e o trânsito de forma autónoma e continuada de todas as pessoas, independentemente das suas características e condições (pessoas com incapacidade, maiores, crianças, etc.).

À margem das dimensões mínimas dos passeios, a qualidade dos itinerários pedonais atinge-se com dimensões mais generosas, com capacidade para acolher mobiliário urbano e arborizado e, além disso, contar com um certo equilíbrio entre as dimensões de passeio e a calçada.

#### 5 REGULAR A CIRCULAÇÃO E ESTACIONAMENTO DOS VEÍCULOS NOS ESPAÇOS DESTINADOS AOS PEÕES.

Os passeios são, muitas vezes, cenário de conflitos entre os peões e os veículos que circulam ou realizam manobras de estacionamento nos mesmos. Para evitar estes conflitos, deve regulamentar-se a utilização dos passeios por diferentes utilizadores, restringindo a circulação de veículos de todo o tipo e dando prioridade ao estacionamento na estrada de todos os meios de transporte (incluindo as bicicletas, os trotinetes, outros meios de mobilidade pessoal e os seus sistemas de concessão). Nesse sentido, além da regulamentação, é necessário estabelecer os mecanismos de controlo necessários para garantir o seu cumprimento.

#### 6 FACILITAR O CRUZAMENTO DAS RUAS POR PARTE DOS PEÕES.

Uma proporção importante dos atropelamentos verifica-se fora das passadeiras. O motivo de muitos destes acidentes não está tanto numa conduta incorreta por parte dos peões como na configuração de muitas ruas, que obriga a andar grandes distâncias entre passadeiras.

Para resolver este problema é recomendável dotar as ruas de passadeiras com suficiente frequência, localizando-os nos pontos que permitam minimizar as distâncias necessárias para fazer o cruzamento. Desta forma será facilitado o trânsito pedonal e a sua segurança, e será respeitado o percurso natural dos peões.

No que respeita à largura do cruzamento, não é recomendável que sejam feitos trajetos pedonais na estrada superiores a 8-10 metros, para que o peão não seja obrigado a atravessar mais de duas ou três faixas de circulação de uma vez (Sanz Alduán, A., 2016). O estreitamento da via a atravessar pode ser alcançado aumentando o passeio para a zona da estrada ou também estabelecendo refúgios intermédios (ITF, 2012; Sanz Alduán, A., 2016).

Para que a rede básica de itinerários pedonais tenha a máxima continuidade possível nos pontos de cruzamento com o tráfico rodoviário, é recomendável elevar a passeadeira até ao nível do passeio, facilitando a travessia de peões e obrigando os veículos a superar uma ligeira rampa ou elevação para continuar o seu percurso.

### 7 GARANTIR UMA BOA VISIBILIDADE NAS PASSEDEIRAS.

Deve garantir uma boa visibilidade nas passeadeiras, garantindo que junto dos pontos de cruzamento não exista vegetação, mobiliário urbano, veículos estacionados, contentores de resíduos ou qualquer outro elemento que possa ser um obstáculo ao cruzamento ou reduzir a visibilidade do peão, independentemente das suas características e condições. Nos casos em que não exista semáforo, deve evitar-se o estacionamento a uma distância suficiente das passeadeiras.

### 8 MELHORIA DO DESENHO E CONFIGURAÇÃO DOS SEMÁFOROS.

De forma a garantir um cruzamento confortável e seguro por parte de todos os peões nas passeadeiras com semáforo, independentemente das suas características, é recomendável:

- Regular adequadamente o tempo dos semáforos, para que as pessoas idosas ou com mobilidade reduzida possam atravessá-los sem dificuldades.
- Situar preferencialmente os semáforos em frente das passeadeiras, para evitar que os veículos invadam os mesmos e, desta forma, facilitar o cruzamento e reduzir o risco de atropelamento. Se isto não for possível, situar a linha de paragem dos veículos a uma distância superior a um metro da passeadeira.

### 9 REALIZAR CAMPANHAS DE EDUCAÇÃO, CONSCIENCIALIZAÇÃO E SENSIBILIZAÇÃO.

Estas campanhas devem ser orientadas tanto para os próprios peões como para os restantes utilizadores das vias. Os seus conteúdos devem concentrar-se na necessidade de uma convivência adequada, a vulnerabilidade do peão e as principais condutas de risco verificados nos diversos tipos de utilizadores.

No âmbito escolar, deve integrar-se a educação em segurança rodoviária no curriculum formativo e na formação completa no desenvolvimento de todas as fases educativas, não apenas a nível de conhecimentos, mas também na aquisição de hábitos e atitudes que fomentem uma conduta rodoviária adequada.

Devem também ser levadas a cabo campanhas de vigilância e controlo de comportamentos contrários à norma por parte dos condutores de veículos, em particular excessos de velocidade, uso de telemóvel e consumo de álcool e outras drogas.

### 10 ADESÃO À CARTA INTERNACIONAL DO CAMINHANTE.

A Carta Internacional do Caminhante (Walk 21, 2006), lançada em Melbourne em 2006, constitui uma iniciativa que surgiu das conferências internacionais organizadas pela associação Walk 21. Desde esse momento, tem-se transformado numa referência internacional em matéria de mobilidade, segurança rodoviária e cultura do caminhante. Até ao momento, conta com mais de 5.000 assinaturas, incluindo a de 500 Presidentes de Municípios.

É recomendável a adesão à carta por parte dos governos, estados, províncias e municipalidades dos países ibero-americanos

#### 4. Outras recomendações

Para além das anteriores recomendações, diretamente relacionadas com a melhoria da segurança rodoviária nas deslocações a pé, é recomendada a realização de inquéritos de mobilidade periodicamente, com o objetivo de conhecer e monitorizar a distribuição modal nos municípios. Desta forma poderá ser conhecida a contribuição das deslocações a pé relativamente à totalidade das deslocações.

## 5. Referências

ATM (2018). *Encuesta de Movilidad en Día Laborable*. Autoritat del Transport Metropolità (ATM) de Barcelona, Municipio de Barcelona, a Área Metropolitana de Barcelona (AMB) e a Asociación de municipios para la Movilidad y el Transporte Urbano (AMTU). Consultável em: [https://observatori.atm.cat/enquestes-de-mobilitat/Enquestes\\_ambit\\_ATM/EMEF/2018/Informe\\_publicacio\\_EMEF\\_2018.pdf](https://observatori.atm.cat/enquestes-de-mobilitat/Enquestes_ambit_ATM/EMEF/2018/Informe_publicacio_EMEF_2018.pdf) [20/08/2019].

BID (2016). *El porqué de las relaciones entre género y transporte*. Banco Interamericano de Desenvolvimento. Consultável em: <https://publications.iadb.org/es/publicacion/17068/el-porque-de-la-relacion-entre-genero-y-transporte> [20/08/2019].

CEPAL (2017). *La transversalización del enfoque de género en las políticas públicas frente al cambio climático en América Latina*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe, Santiago de Chile. Consultável em: [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/41101/1/S1700115\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/41101/1/S1700115_es.pdf) [20/08/2019].

CRTM (2014). *Encuesta Sintética de Movilidad en la Comunidad de Madrid de 2014*. Consórcio Regional de Transportes de Madrid. Consultável em: [https://www.crtm.es/media/519661/esm\\_2014.pdf](https://www.crtm.es/media/519661/esm_2014.pdf) [20/08/2019].

DGT (2018). *Las principales cifras de la Siniestralidad Vial*. Dirección General de Tráfico. Consultável em: <http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/principales-cifras-siniestralidad/Las-principales-cifras-2017-ampliado.pdf> [03/05/2019].

ITF (2012). *Pedestrian Safety, Urban Space and Health*. OECD Publishing. Consultável em: <http://dx.doi.org/10.1787/9789282103654-en> [03/05/2019].

ITF (2018). *Speed and Crash Risk*. OECD Publishing. Consultável em: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/speed-crash-risk.pdf> [03/05/2019].

OISEVI (2019). IX Relatório Ibero-americano de Segurança Rodoviária. VIII Assembleia Geral do Observatório Ibero-americano de Segurança Rodoviária, Maio 2019. Madrid. Consultável em: [https://cdn.website-editor.net/033107b0de764af58e3c8cecc21eae50/files/uploaded/02\\_Osevi\\_Teresita\\_Guzman.pdf](https://cdn.website-editor.net/033107b0de764af58e3c8cecc21eae50/files/uploaded/02_Osevi_Teresita_Guzman.pdf) [19/08/2019].

OMM (2019). *Informe del Observatorio de Movilidad Metropolitana, 2017*. Ministerio para la Transición Ecológica. Consultável em: [http://www.observatoriomovilidad.es/images/stories/05\\_informes/informe\\_omm\\_2017\\_web\\_2.pdf](http://www.observatoriomovilidad.es/images/stories/05_informes/informe_omm_2017_web_2.pdf) [20/08/2019].

OMS (2018). *Global status report on road safety 2018*. Organização Mundial da Saúde. Consultável em: <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/276462/9789241565684-eng.pdf?ua=1> [03/05/2019].

Sanz Alduán, Alfonso (2016). *Manual de movilidad peatonal. Caminar en la ciudad*. Ibergarceta Publicaciones, S.L.

Walk 21 (2006). *Carta Internacional del Caminar*. Consultável em:  
[https://docs.wixstatic.com/ugd/b7e520\\_a1c5e632f1fe4eddbf4c0d5642da644a.pdf](https://docs.wixstatic.com/ugd/b7e520_a1c5e632f1fe4eddbf4c0d5642da644a.pdf)  
[03/05/2019].