



MEDIDAS PRIORITÁRIAS PARA PROTEÇÃO DO PEDESTRE

PREMISSAS

Entende-se como pedestre o cidadão a pé, mesmo que necessite de ajuda ou apoio de outros pedestres, incluindo cadeiras de roda, andadores e outros artefatos que não prejudiquem o caminhar com conforto e segurança a ser assegurado a todos pedestres.

A sociedade é composta de grupos de pedestres com necessidades distintas a serem atendidas visando a garantir-lhes mobilidade a pé com segurança e conforto; uma pessoa durante sua vida, devido à inexorável passagem do tempo e a fatos adversos, pode ter necessidades especiais semelhantes a de outros cidadãos nascidos com mobilidade reduzida, cujas dificuldades, também, podem ser superadas ou amenizadas com o progresso científico.

Em suma, todos nós já tivemos necessidades especiais a serem atendidas, ou poderemos tê-las, esporádica ou permanentemente. O essencial, portanto, é garantir a acessibilidade segura e confortável de qualquer cidadão a bens e serviços que lhe são necessários, bem como atender a seu desejo de simplesmente andar no espaço público, tenha ele mobilidade reduzida ou não.

A política de trânsito e transporte que atender às necessidades de mobilidade e acessibilidade dos mais frágeis garante automaticamente o atendimento de todos, gerando um clima de igualdade e de mútuo respeito dos indivíduos entre si como seres humanos sociais que somos.

Andar a pé com conforto e segurança é um direito natural que o Estado, sem nenhuma distinção entre classes ou grupos, deve assegurar a seus cidadãos. Pode-se afirmar que a qualidade do espaço público oferecido à circulação do pedestre não só representa o respeito ao direito de ir e vir, como também demonstra o estágio de desenvolvimento social, econômico, cultural e ambiental do País.



DIRETRIZES PARA O TRÂNSITO

0. Fiscalizar com rigor e eficiência o respeito às leis do trânsito, primordialmente da dupla, cuja transgressão pelo motorista atrai o espectro da morte e do sofrimento: a prática de velocidades elevadas e o uso do álcool e substâncias psicoativas; este último também caracterizado pelo pedestre bêbado e cambaleante nas vias públicas;

1. Estabelecer limite de velocidade de 50- 60 km/h nas vias arteriais urbanas e suburbanas, bem como nos trechos de rodovias que penetram ou atravessam a cidade e devem ser considerados como vias arteriais;

2. Garantir características estruturais, geométricas e de sinalização adequadas para as vias públicas arteriais de forma a permitir velocidade máxima de 50-60 km/h, sem prejuízo da segurança do trânsito em geral e do pedestre, em particular, tanto ao longo das vias, como principalmente nas travessias;

3. Afastar do trânsito com todo o rigor da Lei e dos Regulamentos em vigor, motorista sob efeito de álcool ou de substância psicoativa, bem como de pedestre embriagado;

4. Providenciar para que crianças desacompanhadas com menos de 9-10 anos de idade sejam afastadas de rodovias e de vias arteriais, bem como de outras vias com trânsito intenso, recolhendo-as a suas residências ou a instituições de proteção ao menor;

5. Construir refúgios de proteção de pedestre nos pontos de travessia de vias arteriais e coletoras com mão nos dois sentidos e sem canteiro central;



6. Estimular pedestres e ciclistas a utilizarem material retro-refletivo no vestuário como elemento fundamental para sua segurança de circulação e de travessia de vias à noite;
7. Adotar medidas de acalmção do trânsito (traffic calming) em áreas com vias destinadas somente ao trânsito local, limitando-lhe a velocidade a 30-40 km/h para estimular a socialização no espaço público de moradores de vizinhança, em especial idosos e crianças a pé ou de bicicleta;
8. Priorizar o pedestre no sistema de iluminação pública, alumando intensamente as faixas de pedestres e os pontos de transporte coletivo, bem como rever o atual sistema, de modo a garantir claridade privilegiada nas calçadas, **exigindo, inclusive, se for necessário, que imóveis em frente a calçadas obscuras mantenham iluminação adequada para o pedestre;**
9. Planejar a instalação de novas escolas públicas de ensino fundamental, bem como programar a mudança de antigas, de maneira a afastá-las das vias arteriais de trânsito intenso, barulhento e com ar poluído e aproximá-las das residências dos estudantes, instalando-as em locais tranquilos, de preferência próximas a praças e áreas de fácil acesso não-motorizado;
10. Assegurar conforto e segurança ao pedestre e ao ciclista nos pontos e estações de transporte coletivo e nos trajetos que lhes dão acesso;
11. **Proceder a avaliação de conflitos entre pedestres e veículos automotores para identificar, preventivamente, os pontos críticos em que haja mais probabilidade de ocorrerem acidentes, visando à adoção de medidas preventivas que evitem futuros atropelamentos;**
12. Implementar programas de mudança de comportamento de motoristas e pedestres associados à efetiva fiscalização, visando a assegurar o uso e o respeito às faixas de pedestres, tanto nos cruzamentos, como fora deles;



- 13.** Incluir no Código de Trânsito Brasileiro procedimento relativo a infrações cometidas por pedestres, punindo os ainda não habilitados a dirigir com a postergação da obtenção da licença de motorista, os que já a possuem, acrescentando pontos negativos e aos inimputáveis (idosos, doentes, crianças) levando a responsabilidade para o chefe de sua família;
- 14.** Garantir que o tempo destinado ao pedestre para a travessia da via seja adequado a seu ritmo normal de andar, utilizando métodos modernos de eletrônica e sinalização de fácil compreensão que evite o atual desconforto, bem como o risco assumido pelo pedestre ao correr por necessidade ou não;
- 15.** Evitar que em vias muito largas a travessia seja interrompida sem antes ter alertado o pedestre sobre a necessidade de fazê-la em duas etapas, ou, então obrigando o pedestre a se deslocar no canteiro central para acessar o segundo trecho da travessia que o obrigará a uma nova espera;
- 16.** Eliminar conflitos gerados pela própria legislação ou por projetos dela decorrentes implantados que ao invés de diminuir, aumentam o risco do pedestre, destacando-se, por exemplo, instalação de faixa de pedestre em locais inadequados ou que levem à incerteza de preferências entre o motorista e o pedestre, como por exemplo: faixa de pedestre nos cruzamentos sem foco de pedestre associado ao semáforo; faixa de pedestre isolada sem estar associada a foco de pedestre, deixando ao arbítrio do pedestre testar se o motorista vai respeitá-la, ou não; pior ainda, faixa de pedestre associada a botão de acionamento de luz vermelha para o veículo que não funciona, ou fecha o sinal depois do pedestre ter encontrado brecha no trânsito para atravessar, tornando-se inútil.
- 17.** Estabelecer junto aos órgãos de trânsito municipais sistema de orientação de pedestres nos pontos de travessia mais importantes, e incorporar essa atividade no rol de penas alternativas de prestação de serviços à comunidade aos infratores de trânsito, incluindo o próprio pedestre, depois de receber treinamento específico para esse mister;



18. Institucionalizar nos órgãos de trânsito municipal procedimentos que lhes assegurem participação na análise e expedição de alvarás de construção, de reforma e de funcionamento de empreendimentos que gerem trânsito incompatível com a segurança do pedestre e exigir, se for o caso, instalações especiais que eliminem os riscos do pedestre, sem comprometer seu conforto, como passarelas, elevadores, faixas de pedestres e sua iluminação;

CALÇADAS E CAMINHOS DE PEDESTRES

Nota introdutória

O Código de Trânsito Brasileiro permite a circulação de pedestres e bicicletas nos acostamentos e estabelece regras para que seu risco se reduza. O falecido engenheiro Gilberto Lehfeld,, cuja vida foi em grande parte dedicada à segurança no trânsito, provou que é possível, sim, construírem-se caminhos de baixo custo ao longo de nossas rodovias saindo da faixa de alto risco que são os acostamentos previstos para atender emergências do trânsito de veículos e não para o trânsito de não-motorizados. Ele conseguiu que se construísse via de baixo custo ao longo de trecho da Rodovia do Trabalhador, atraindo pedestres e ciclistas.

19. Estabelecer um programa de construção de vias de baixo custo ao longo de trechos perigosos para a circulação de pedestres e ciclistas nas estradas e rodovias existentes e nos projetos de construção de estradas dos municípios, de rodovias estaduais e federais, assim como nas concessões de rodovias ao setor privado;

20. Considerar e registrar, também, como vítima de trânsito o pedestre ferido em quedas e tropeços causados pelo mau estado da infraestrutura destinada a sua circulação no espaço público, como calçadas, passarelas, passagens subterrâneas, canteiro central, refúgios, acostamentos e passagens sinalizadas junto a obras, assim como no cruzamento em nível de rodovias, avenidas e ruas;



- 21.** Exigir que se respeitem as normas municipais relativas a inclinações, larguras e pisos apropriados para o trânsito seguro e livre de pedestres durante a construção e reforma de calçadas, e mais rigor e eficácia na fiscalização por meio de parceria com as associações de moradores que poderá atuar no interesse de todos ao melhorar as calçadas locais;
- 22.** Definir geograficamente com o apoio de Escolas de Arquitetura e Urbanismo e de Engenharia de Trânsito e Transportes a estrutura de vias arteriais de maneira a possibilitar a identificação clara e indiscutível das vias não-arteriais em que a velocidade máxima seria de 30-40 km hora de maneira a estabelecer de maneira mais clara os limites dos bairros bem como das unidades de vizinhança que o constituem;
- 23.** Rever as normas de posição e tamanho de letras e números em placas e nas paredes de edifícios destinados a informar e orientar o cidadão no espaço público, facilitando-lhe a acessibilidade, seja ele pedestre ou ciclista, mas também motorista ou passageiro transitando em veículo privado ou de transporte público;
- 24.** Buscar solução urgente para a circulação de pedestres em vias públicas íngremes cujas calçadas não lhe oferecem o mínimo de conforto e segurança, particularmente para idosos e pessoas com pouca mobilidade;
- 25.** Eliminar, definitivamente, guia rebaixada ao longo de toda a frente de residência, edifício ou loja para acesso de veículos ao imóvel, como nos postos de gasolina, ou ainda para estacioná-los em frente dos imóveis em área de pequeno comércio, onde muitos deles invadem a calçada;
- 26.** Corrigir e eliminar as inclinações laterais da calçada acima de 2-3% a fim de não gerar rampas e degraus que prejudiquem o equilíbrio do pedestre, criando riscos de queda e esforços prejudiciais à sua coluna vertebral ao ter de andar com um pé mais alto que o outro;

27. Fiscalizar o uso de portões e portas de acesso a imóveis que causam desconforto ao pedestre quando invadem a calçada e em seu movimento de abrir e fechar podem ferir o pedestre desatento, especialmente pelos painéis metálicos quando giram horizontalmente em sentido proibido;

28. Proibir o rebaixamento da faixa de acesso de veículos a Hospitais, Hotéis, Centros Comerciais e Edifícios Comerciais, mantendo-se a calçada em seu nível natural, com tipo de piso diferente ou colorido que indique passagem de veículo permitida na calçada, porém, dando preferência ao pedestre;

29. Sinalizar a entrada e saída de veículos frequentes em estacionamentos, centros comerciais e edifícios, mantendo porém intervalos curtos de impedimento da circulação de pedestres mesmo que seja necessário formar filas de esperas para deixar o fluxo de pedestres livres nas calçadas ou evitá-las com a construção de outras saídas para automóveis;

30. Exigir o uso de **pisca-alerta para estacionar o veículo em qualquer rua da cidade ainda não sinalizada com o sistema de zona azul, ou de proibição de estacionamento**, a fim de facilitar o acesso a edifícios, a residências e a lojas do comércio local e evitar, também, a invasão de carros sem garagem que gestionam os espaços junto às calçadas;

31. Alugar vagas para estacionamento noturno em locais sem comércio ou outras atividades que necessitem de acesso à noite e proibindo todo e qualquer veículo de permanecer estacionado na rua de noite sem registro de aluguel de vaga feito em nome de seu proprietário, e com isso dificultando crimes e assaltos motorizados no período noturno;

32. Plantar e manter árvores que protejam os pedestres de sol forte ao longo de todas as vias públicas, plantando-as inclusive na própria rua próximas às sarjetas em vias não arteriais de largura excessiva para o trânsito local;



33. Desenvolver, por meio de concurso público, projetos de pontos de ônibus que garantam a proteção do pedestre do sol escaldante, da chuva e do vento, bem como condições de comunicação e alarme, sem olvidar de sistema de informação sobre os destinos atendidos pelas linhas de ônibus;

34. Fiscalizar o cumprimento de uso do solo no que se refere a reservas de áreas verdes em propriedades particulares, envolvendo residências individuais, condomínios, estacionamentos e comércio, em geral, e estimular o uso de painéis de vidro transparente ao invés de muros para separar a área particular do espaço público, sempre que possível;

35. Estimular atividades sociais e de interesse público patrocinados por associações de bairro, descentralizando-lhes, também, projetos e programas que exijam participação direta dos moradores na sua execução, como melhoria de calçadas e de sua iluminação, áreas verdes e plantação de árvores, e, principalmente, na cooperação visando à segurança local, após definição de suas áreas geográficas de atuação e garantia de seu afastamento de disputas político-partidárias ou de caráter sectário;

COMPORTAMENTO DO PEDESTRE NO TRÂNSITO

36. Desenvolver programas de treinamento no trânsito para crianças e pré-adolescentes visando criar hábitos e atitudes defensivas no andar a pé, comportando-se e fazendo opções no próprio trânsito sob a condução e orientação de professor de educação física treinado para esse mister de como se comportar corretamente na condição de pedestre;

37. Implantar no penúltimo ano da Fase 1 do Ensino Fundamental um programa – **“DE OLHO NA CALÇADA”**- de identificação de buracos e impedimentos nas calçadas com descrições e fotos para montagem de relatório dos alunos sobre o mau estado das calçadas em trechos de uso frequente deles para ser levado à área responsável pela fiscalização da Prefeitura Municipal pelo grupo e seu instrutor;

38. Aferir, periodicamente, os resultados obtidos nesse treinamento em diferentes locais da cidade e considerar os erros associados aos riscos inversamente proporcionais às notas recebidas, ou seja, quanto maior o risco, menor a nota, deixando claro que essa matéria e suas notas se integrarão às das demais matérias consideradas para registrar o aproveitamento do aluno.

PROGRAMA DE CIÊNCIA APLICADA NO TRÂNSITO

39. Revelar e discutir as regras de trânsito e sua sinalização, com os alunos da Fase 2 do ensino fundamental, envolvendo todos os meios e modos de deslocamento rodoviário motorizado e não-motorizados, incluindo as calçadas com suas características construtivas, de conservação e de uso, e sistema de fiscalização, estabelecidos pelo município;

40. Transmitir conhecimento técnico-científico sobre riscos de acidentes no trânsito e suas consequências, sobre os sistemas de segurança e de resgates implantados, telefones de emergência, incluindo características dos veículos automotores, da infraestrutura rodoviária e sobre os equipamentos eletro-eletrônicos de fiscalização e de sinalização que interagem no trânsito, distribuindo os assuntos pela grade de matérias científicas adotadas na Fase 2 do ensino fundamental (matemática e estatística, física, biologia, química, ..) e, dando exemplos com aplicações práticas relativas ao trânsito, complementada por palestras de especialistas quando necessárias.

PROGRAMA DE FISCALIZAÇÃO COM EDUCAÇÃO

41. Organizar e operar um programa de voluntariado de alunos do ensino médio - **“DE OLHO NO TRÂNSITO”** – visando identificar falhas e infrações que prejudicam o trânsito seguro e confortável do cidadão por meio de registro escrito e fotográfico nos locais em que eles normalmente transitam;

42. Auxiliar pedestres nas travessias que necessitem de alguma ajuda no trânsito, principalmente idosos, crianças, cadeirantes e demais cidadãos com dificuldades físicas, mentais ou analfabetos por meio de um programa de voluntariado de alunos de ensino médio – **PEDESTRE SOLIDÁRIO;**

PESQUISA CIENTÍFICA SOBRE ACIDENTES

44. Definir um programa de pesquisa sobre os fatores principais envolvidos em acidentes de trânsito, com prioridade aos causadores de vítimas fatais, por meio de projetos a serem **executados por universidades com notório desempenho em áreas científicas**, premiando e divulgando os melhores trabalhos que constituirão a base dos programas de redução de acidentes e mortes no trânsito;

45. Identificar a unidade universitária com melhor desempenho científico na realização de pesquisa sobre os principais fatores presentes em acidentes de trânsito e apoiá-la como centro de referência nacional para avaliação técnica de efeitos de medidas de regulamentação de trânsito e do planejamento público destinados a reduzir acidentes;

46. Estabelecer programa de registro de acidentes de trânsito sem vítimas visando adotar melhorias na infraestrutura e sinalização, dando prioridade aos locais de maior gravidade e número de ocorrências havidas:

47. Estabelecer um programa de prevenção de atropelamentos e quedas de pedestre, tendo em vista que sua ocorrência torna-o, necessariamente, vítima, mesmo que seja devido a ferimentos leves; para isso, existe metodologia desenvolvida na Suécia de conhecimento da Companhia de Engenharia de Tráfego CET,SP, que utiliza levantamento e análise de dados e imagens sobre incidentes de trânsito, normalmente em pontos importantes de travessia de pedestres. **Ressalte-se que os atropelamentos causam danos sérios e aumentam a probabilidade de morte ou de ferimentos irreversíveis em velocidades acima de 50-60 km/h, muitas vezes praticadas em vias arteriais;**

48. Pesquisar e adotar sistemas modernos de amostragem que aumentem a melhoria substancial no atual sistema de fiscalização que, sem ela, todas as medidas e recomendações aqui feitas caem no vazio gerado por uma desobediência civil de fato, ainda que não organizada, que assola nossas cidades;

49. Considerar a possibilidade de descentralização da regulamentação prevista no Novo Código de Trânsito em estudo, principalmente em relação a valores de multas de infrações relacionadas ao veículo parado, tendo em vista as disparidades socioeconômicas entre as diferentes regiões de nosso país e, especialmente, pelo fato de sua importância para a segurança ou fluidez do trânsito varia com o tamanho da cidade e nesta, até mesmo entre regiões, bairros, avenidas e ruas;

50. Integrar trânsito e transporte de passageiros e de mercadorias com o planejamento de uso e ocupação do solo cuja dissociação gera problemas cuja solução em nossas cidades exigem recursos monumentais que deveriam ser da responsabilidade do usuário das vias públicas;

51. Realizar estudos e pesquisas sobre os custos da infraestrutura rodoviária, incluído neles a via pública e todas obras e serviços complementares, com o objetivo de distribuí-los entre veículos usuários particulares e gerar recursos para sua expansão de maneira a atender o crescimento da demanda do trânsito sem onerar o orçamento público.

Nota:

As vias públicas e as obras e serviços complementares destinados ao trânsito rodoviário seguro e confortável constituem um dos mais importantes e dispendiosos serviços públicos oferecidos à circulação de veículos de passageiros e de mercadorias, bem como de pedestres e ciclistas, particularmente na rede urbana e suburbana de vias públicas, nelas incluídas, obviamente, as calçadas. O sistema de distribuição dos custos entre os usuários, conhecido como “user charges”, no passado, restringia-se a rodovias e baseava-se no peso e no número de eixos do veículo e no consumo de combustível, sendo o cálculo da quilometragem percorrida estimada por meio de amostragem. Tratava-se de sistema rudimentar e inflexível que desprezava variáveis fundamentais como congestionamento e poluição.



Foram poucas cidades no mundo que implantaram a cobrança de pedágio para a circulação de veículos nelas. Seu sucesso tem sido pouco expressivo dados os elevados custos de implantação e operação. O nosso País não tem acompanhado o desenvolvimento de novas técnicas de cálculo de custos e métodos de sua correta cobrança dos diferentes usuários. **No custo de serviços prestados deverão ser considerados a construção, manutenção e recuperação periódica do pavimento das vias e das obras acessórias, como também os custos da operação do trânsito, envolvendo sua sinalização, fiscalização, resgates de veículos e cargas, e de passageiros feridos e mortos em acidentes, além do controle geral do sistema para garantir a segurança e o conforto dos usuários.** Necessita-se, portanto, de pesquisas sobre formas de se medirem distâncias percorridas pelos veículos, bem como de pesos e volumes, que compõem basicamente os fatores principais de geração de custos incidentes no uso da infraestrutura, no caso de centros urbanos. O uso do GPS terá condições de aferir entre milhões de veículos a distância percorrida individualmente, em diferentes percursos utilizados por eles? Essa seria uma das perguntas fundamentais a ser respondida junto com o custo desse sistema, se viável..

Apesar de sua importância, estamos longe de ter um medidor de custos incorridos “fora do veículo” como existem hoje para consumo de energia elétrica, de água e de gás, ou até mesmo de uso do telefone. **Não obstante, é necessário que tenhamos um sistema de tarifação de trânsito de veículos automotores, ainda que simplificado no início, caso contrário nosso País não conseguirá níveis de eficiência no sistema produtivo, tal a importância dos transportes em nosso País; a sua ausência está gerando distorções profundas de difícil correção no futuro. No setor rodoviário o setor público arca com os custos de infraestrutura e demais serviços complementares acima citados, sobrecarregando seu orçamento e afastando investimentos privados na exploração desses serviços. Enquanto isso, o setor privado assume os custos de produção de veículos, vendendo-os com lucro sem que haja infraestrutura e serviços complementares que assegurem sua circulação em nossas vias públicas.**

O estágio de nosso desenvolvimento e necessidades sociais urgentes não geram superávit suficiente para financiar a construção e manutenção de vias públicas e das obras e serviços complementares destinados ao trânsito seguro e eficiente de veículos e pedestres. Necessitamos com urgência de um arcabouço jurídico-institucional e econômico-financeiro-administrativo que permita a sua concessão ao setor privado para que ele financie e seja remunerado por tarifa de circulação rodoviária paga pelos usuários. É esse o desafio a ser enfrentado com conhecimento e competência para se reduzir a tensão e insegurança no trânsito em que todos nós estamos presentes.



Por último, e não menos importante:

1. Nós todos somos pedestres. E, cada vez mais, continuamos idosos ativos; portanto, estamos motoristas, relativamente menos tempo.
2. Nós todos somos responsáveis pela melhoria da segurança do trânsito e pela diminuição das mortes e ferimentos, especialmente daqueles com sequelas permanentes;
3. Não podemos tergiversar, tampouco admitir manifestações superficiais e improvisadas de se encarar um trânsito assassino cuja cara poderá um dia ser a nossa;
4. Nós, brasileiros, a começar por mim, somos seres sociais, mas cuja consciência nos tira do anonimato, pois somos indivíduos racionais e dotados de livre arbítrio; e, como tais, precisamos respeitar as regras e leis científicas da física, da química, da medicina, da psicologia, da biologia, da matemática, e de outros ramos científicos que nos garantem avanços tecnológicos extraordinários, em veículos automotores, usando energia menos poluente, na infraestrutura, sinalização, fiscalização e comunicação, e, até mesmo, em mudanças de nossas atitudes e comportamento, todos contribuindo para uma mobilidade cada vez mais segura e mais confortável e, acima de tudo, sustentável. Chega de achismo, improvisação e demagogia.

Não! a velocidades elevadas! Não! a motoristas e pedestres alcoolizados e drogados! Sim! à vida saudável! Sim! à mobilidade sustentável! Sim! à mobilidade e acessibilidade universais. Sim! a regras de trânsito bem estruturadas, implantadas e operadas.

São Paulo, Setembro de 2016