

POLÍTICA NACIONAL DE TRÂNSITO

INTRODUÇÃO

A Associação Brasileira de Pedestres – **ABRASPE** apresenta aqui sua sugestão para revisão do texto original de Política Nacional de Trânsito apresentado pelo Departamento Nacional de Trânsito em www.denatran.gov.br no que se refere a seus Objetivos e Diretrizes.

OBJETIVOS

I - Compatibilizar as diferentes necessidades de trânsito, decorrentes do transporte de passageiros e de mercadorias, com a disponibilidade de espaço público para circulação, na seguinte ordem de prioridades: primeiro, pedestres, transporte público e serviços sociais; segundo, transporte de mercadorias conforme regulamentos específicos; e, por último, o trânsito de automóveis particulares, com internalização crescente dos custos gerados pela sua circulação;

II- Priorizar a preservação da vida, por meio de ações que reduzam o número de mortos e a gravidade dos ferimentos causados por acidentes de trânsito;

III - Promover a educação e exercer a fiscalização de trânsito de forma a desenvolver em cada cidadão, e em toda a comunidade, princípios, valores, conhecimentos, habilidades e atitudes favoráveis à convivência civilizada no trânsito;

IV- Assegurar efetividade na participação da sociedade organizada em movimentos em prol da segurança no trânsito, na execução da Política Nacional de Trânsito.

DIRETRIZES

1. Salvar a vida e preservar a integridade dos acidentados no trânsito

Desenvolver estudos e pesquisas, em colaboração com órgãos públicos e entidades privadas, visando à definição de regras e de critérios para que se instalem sistemas de socorro e resgate bem articulados com serviços hospitalares de emergência, de forma a minimizar os efeitos dos acidentes sobre as vítimas;

2. Prevenir a ocorrência de acidentes de trânsito graves

Intensificar a fiscalização de infrações que ameacem a vida ou possam produzir seqüelas permanentes nos sobreviventes envolvidos em acidentes, tais como: excesso de velocidade; dirigir sob efeito de excesso de álcool, ou de uso de drogas; avanço de sinal vermelho; não uso de cintos de segurança; uso de motocicletas sem capacete; desrespeito ao pedestre, entre outros; estabelecer as bases legais necessárias à imposição de penalidades severas nas infrações relativas ao abuso de álcool e drogas que ponham em risco a direção segura;

Definir índices máximos toleráveis de mortes e ferimentos graves por veic.km a serem utilizados na avaliação de segurança de vias urbanas e interurbanas; estabelecer limites básicos de velocidade a serem respeitados nas cidades e nas rodovias, incluindo ruas e estradas não pavimentadas, determinando às autoridades de operação do trânsito a obrigatoriedade de apresentar justificativa com base nesses índices para a adoção de limites de velocidade superiores aos básicos; reduzir os limites básicos de velocidade nas vias, ou trechos de vias, em que os índices forem superiores aos considerados toleráveis, sinalizando-as devidamente;

Identificar e corrigir erros de projetos das vias e da sinalização de trânsito que possam causar acidentes graves;

Avaliar sistematicamente o desempenho dos equipamentos de controle e de operação do trânsito, particularmente os de velocidade e de avanço de sinal vermelho;

3. Adotar medidas para que somente pessoas qualificadas e responsáveis obtenham e mantenham a Carteira Nacional de Habilitação para dirigir;

Desenvolver critérios de avaliação dos diferentes estágios do sistema de treinamento de motoristas, de sua habilitação e permissão de dirigir, até a emissão da Carteira Nacional de Habilitação, bem como supervisionar com rigor o processo de suspensão e cassação desse direito, de maneira que os responsáveis pela não aplicação correta das regras e testes estabelecidos sejam punidos exemplarmente;

4. Dar prioridade ao transporte não-motorizado, gerando espaços nas vias públicas para a ampliação de calçadas e circulação de bicicletas;

Desenvolver um Manual de Engenharia de Trânsito de Pedestres, com base no Manual de Segurança do Pedestre (publicado pelo DENATRAN, em 1.979), definindo critérios e proporcionando dados, informações e orientações que permitam aos órgãos executivos municipais criar e operar uma rede estrutural de trânsito de pedestres; desenvolver em colaboração com entidades municipais políticas e critérios que assegurem acessibilidade universal aos pedestres na referida rede estrutural;

Estudar e propor critérios de integração da rede de transporte público às redes de transporte não-motorizado; estabelecer regras que desestimulem o estacionamento de veículos automotores nas vias públicas; realizar estudos e propor critérios para a utilização dos espaços liberados do estacionamento de veículos automotores para ampliação de calçadas e circulação de bicicletas; estimular as políticas que reduzam a mobilidade motorizada sem prejudicar a acessibilidade.

5. Desenvolver e implantar um sistema de coleta de dados sobre acidentes de trânsito que permita a pesquisa sobre suas causas e conseqüências

Desenvolver um sistema de dados e informações sobre acidentes de trânsito que possa ser implantado por etapas, dando prioridade aos acidentes causadores de mortes e ferimentos graves; contratar junto a entidades de pesquisas a identificação de suas causas e conseqüências; desenvolver e implantar sistema de análise de conflitos, particularmente nas travessias de pedestres, com o objetivo de se buscarem soluções antes que os atropelamentos aconteçam; no caso de mortes e ferimentos graves identificar com detalhes as condições da via, do veículo e do condutor; buscar aproximação com a União Européia a fim de participar do processo de uniformização de políticas de trânsito que terá lugar com a integração recente de países do leste europeu; buscar o apoio de entidades internacionais e estrangeiras para essas atividades.

6. Retirar da circulação veículos automotores que não estejam em condições de transitar com segurança

Definir claramente que o proprietário é responsável pela contínua manutenção de seu veículo de maneira a preservar as condições de segurança originais e que, independentemente das exigências legais relativas à inspeção veicular obrigatória periódica, ele pode ser retirado de circulação em qualquer época; dar prioridade aos sistemas de frenagem (incluindo rodas e pneus) e de luzes; assegurar que haja fiscalização contínua sobre as condições dos veículos, especialmente nos locais em que são permitidas velocidades acima de 60 km/h.

7. Desenvolver e implantar um sistema de educação do trânsito ajustado aos diferentes grupos a que se destine;

Examinar, em estreita colaboração com entidades e profissionais qualificados no assunto, os sistemas de educação de trânsito no exterior que produziram bons resultados e propor melhorias nos adotados em nosso País;

Dar especial atenção aos instrumentos e métodos adotados nas diferentes fases do desenvolvimento infantil; desenvolver e aplicar instrumentos de aferição de resultados atingidos pelos programas de educação; elaborar programas específicos de reeducação para motoristas infratores acoplado a sua conscientização sobre as conseqüências para si e para terceiros de atos irresponsáveis no trânsito;

Promover campanhas permanentes de prevenção de acidentes, dando ênfase ao pedestre e utilizando todos os meios de comunicação; aferir periodicamente os resultados práticos obtidos a fim de melhorar a eficácia e eficiência dessas campanhas.

8. Avaliar e reestruturar o sistema de financiamento da operação e fiscalização do trânsito de maneira a assegurar recursos compatíveis com as necessidades e garantir sua sustentabilidade no longo prazo

Analisar em profundidade os custos e eficácia das diferentes atividades desenvolvidas pelos órgãos de trânsito de maneira a eliminar serviços não prioritários; desenvolver estudos e pesquisas em colaboração com órgãos públicos responsáveis pelos sistemas de transporte rodoviário urbano e interurbano sobre como distribuir corretamente os custos de infra-estrutura rodoviária, bem como de operação e fiscalização do trânsito, entre as diferentes

categorias de usuários (automóveis, caminhões, ônibus, etc.); avaliar a incidência de impostos e taxas sobre essas mesmas categorias e verificar eventuais distorções no sistema de encargos aos usuários; analisar os critérios de distribuição dos recursos arrecadados pelo poder público do sistema de transporte rodoviário entre as entidades responsáveis pela infra-estrutura e pela operação e fiscalização do trânsito e propor alterações que corrijam eventuais distorções; avaliar a experiência estrangeira na adoção de “pedágio urbano” com vistas à redução do congestionamento nas grandes cidades e examinar a viabilidade de sua adoção no Brasil;

9. Explorar ao máximo os efeitos sinérgicos da ação coordenada, da colaboração e da participação dos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito

Explorar ao máximo as experiências e visões diferenciadas que as entidades governamentais e não-governamentais têm sobre a questão do trânsito visando a atingir com eficiência os objetivos prioritários da Política Nacional de Trânsito; desenvolver instrumentos gerenciais que assegurem a ação coordenada dos diferentes órgãos e entidades que constituem o Sistema Nacional de Trânsito; assegurar o máximo de transparência às discussões e medidas adotadas visando à implementação do Código de Trânsito Brasileiro e da Política Nacional de Trânsito

10. Estudar e estruturar relações de autoridade e responsabilidade entre as entidades que estabelecem e implementam as políticas de desenvolvimento urbano, de transportes e de trânsito;

Estimular o debate e a pesquisa sobre os efeitos interativos das políticas urbanas sobre a operação do sistema viário; avaliar os custos do impacto de pólos geradores de trânsito sobre as necessidades de infra-estrutura e sinalização com vistas a transferir-lhes os custos; avaliar do ponto de vista do trânsito diferentes modelos de urbanização com o objetivo de reduzir a mobilidade motorizada sem reduzir a acessibilidade; cooperar com entidades de preservação do meio ambiente e da qualidade de vida a fim de incorporar seus objetivos na política nacional de trânsito.

São Paulo, 14 de Junho de 2.004