

PLANO MUNICIPAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA DE TORRES VEDRAS: DO PLANEAMENTO À EXECUÇÃO

Sérgio Morais

¹Câmara Municipal de Torres Vedras, Serviço Municipal de Proteção Civil, Av. 5 de Outubro, 2560-270, Torres Vedras, Portugal

email: sergiomorais@cm-tvedras.pt

<http://www.cm-tvedras.pt>

Sumário

No âmbito da adesão da Câmara Municipal de Torres Vedras à Carta Europeia de Segurança Rodoviária, o Município propôs-se a elaborar o Plano Municipal de Segurança Rodoviária.

O Plano Municipal de Segurança Rodoviária tem como principais objetivos analisar a evolução da sinistralidade rodoviária no concelho, caracterizar e associar a sinistralidade às vias rodoviárias existentes, identificar os locais de acumulação de acidentes, proceder à elaboração da carta de sinistralidade rodoviária dos acidentes com vítimas ocorridos no concelho, entre outros. Esta análise foi determinante para definir um conjunto de medidas, designadas por ações-chave.

As ações-chave são peças fundamentais de todo o Plano. Cada ação-chave identifica de forma clara o objetivo, forma de operacionalização e o responsável pela sua implementação.

Neste âmbito, foram desenvolvidas um total de 30 ações-chave, cuja avaliação da sua execução agora se apresenta.

Palavras-chave: segurança; prevenção; rodoviária; ações-chave; sinistralidade

1 INTRODUÇÃO

A sinistralidade rodoviária deve ser considerada, para além de um problema devido a comportamentos inadequados associados a falências do sistema de tráfego rodoviário e da sociedade civil, um grave problema de saúde pública, com as inerentes consequências sociais e económicas daí decorrentes (Plano Nacional de Prevenção Rodoviária, de Março de 2003) [1].

Ainda de acordo com o mesmo Plano, em Portugal morrem em média, por dia, em consequência de acidentes de viação, cerca de quatro pessoas e ficam feridas perto de cento e cinquenta e cinco, das quais 8,5% em estado grave.

Foi com base nesta premissa que Portugal atendeu especial atenção à problemática da sinistralidade rodoviária, promovendo um conjunto de políticas destinadas a combater este flagelo. Foi neste contexto que foi aprovado em 2003 o Plano Nacional de Segurança Rodoviária, com um objetivo muito claro, o de promover a redução da sinistralidade rodoviária em Portugal.

Já de acordo com as Grandes Opções do Plano para 2008 [2], o Governo estabeleceu, entre outros, que era necessário aprovar uma nova estratégia global de combate à sinistralidade rodoviária, tendo encetado um processo conducente à elaboração do referido documento.

Assim, através da *Resolução do Conselho de Ministros n.º 54/2009*, de 26 de Junho, foi aprovada a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015 [3].

O Município de Torres Vedras, igualmente ciente desta problemática, e da urgência da necessidade de tomada de medidas para combater a sinistralidade rodoviária no concelho, passou a destacar na sua agenda política

prioridades de atuação neste âmbito. Neste sentido, em 2008, o Município apresenta a sua candidatura de adesão à Carta Europeia de Segurança Rodoviária, através da qual se propôs a desenvolver um conjunto de atividades e ações com vista à mitigação deste flagelo, candidatura essa aprovada com sucesso.

Em 2012 é efetuado uma renovação deste compromisso Europeu e, foi nesta fase, que o Município se comprometeu a desenvolver e implementar uma estratégia clara e exequível de segurança rodoviária, designadamente através da elaboração e execução do Plano Municipal de Segurança Rodoviária de Torres Vedras, adiante designado por PMSR, no horizonte temporal 2012-2015.

Com a elaboração do PMSR foi possível analisar de uma forma precisa os vários indicadores referentes à sinistralidade rodoviária e retirar um conjunto de ilações sobre o padrão e forma de expressão deste fenómeno no concelho de Torres Vedras. A partir deste ponto, com base nessa informação, definiram-se vários objetivos e um conjunto de medidas, designadas de ações-chave, que identificam o conteúdo e forma de operacionalização destas em ordem à realização dos respetivos objetivos.

Adiante, são apresentados os principais objetivos gerais do Plano, metodologia adotada para a sua elaboração, bem como os objetivos operacionais e as respetivas ações-chave.

Refira-se que com o presente artigo pretende-se apresentar de forma genérica o PMSR, assim como a identificação e a taxa de execução das ações-chave, relegando para um segundo período de análise a avaliação quantitativa dos objetivos inicialmente propostos para o ano de 2015 (informação não disponível à data de elaboração do presente artigo).

2 OBJETIVOS GERAIS

Pretende-se com a elaboração do PMSR identificar um conjunto de necessidades e garantir as condições necessárias de resposta às mesmas, assegurando o devido contributo para um objetivo local de desígnio nacional: a redução da sinistralidade rodoviária.

Deste modo são objetivos gerais do PMSR:

- (i) Analisar a evolução da sinistralidade rodoviária no concelho;
- (ii) Caracterizar e associar a sinistralidade às vias rodoviárias existentes;
- (iii) Identificar os locais de acumulação de acidentes;
- (iv) Diagnosticar e caracterizar os grupos e fatores de risco;
- (v) Proceder à elaboração da carta de sinistralidade rodoviária dos acidentes com vítimas ocorridos no concelho.

Esta análise será determinante para definir um conjunto de objetivos quantitativos, estratégicos e operacionais, e, conseqüentemente, um conjunto de ações-chave que irão permitir a concretização dos objetivos propostos.

3 METODOLOGIA

Poder-se-á dizer que o PMSR encontra-se estruturado em 4 partes, podendo estas ser classificadas da seguinte forma:

- (i) Uma primeira parte em que é efetuado um enquadramento legal e um diagnóstico da sinistralidade rodoviária no âmbito nacional;
- (ii) Outra parte, em que são analisados todos os indicadores da sinistralidade rodoviária registada no concelho de Torres Vedras, designadamente no período 2001-2011, 2009-2011 e em 2011;
- (iii) Uma terceira parte em que são definidos os objetivos operacionais do Plano, e concebidas as ações-chave que determinam a forma de operacionalização desses mesmos objetivos;

- (iv) Por último, a definição de um orçamento para a execução das ações-chave, assim como a forma de monitorização da implementação das mesmas.

Em suma, e considerando uma descrição mais pragmática desta ferramenta, após o devido enquadramento, análise dos indicadores da sinistralidade e consequentes conclusões, foi definido um conjunto de objetivos operacionais, adaptados à realidade local, devidamente enquadrados nas 10 áreas de atuação definidas no âmbito do Guia para a elaboração de Planos Municipais de Segurança Rodoviária [4], conforme se evidenciam no quadro seguinte:

Quadro 1 - Áreas de atuação e objetivos operacionais.

ÁREA DE ATUAÇÃO (Conforme Guia para elaboração de PMSR)	OBJETIVO OPERACIONAL (Adaptados à realidade local)
I. Educação cívica, escolar e profissional	1.1. Realização de ações de sensibilização
II. Ensino e exames de condução	2.1. Ensino nas escolas de condução
III. Comportamento de condutores	3.1. Responsabilização dos utilizadores dos meios de transporte
	3.2. Promoção de alternativas à condução
	3.3. Aumento da segurança dos peões e automobilistas junto das passadeiras
IV. Segurança de veículos	4.1. Promoção de segurança para o veículo
V. Fiscalização de condutores e veículos	5.1. Promoção de ações de fiscalização
VI. Melhoria da infraestrutura	6.1. Melhoria da sinalização de trânsito
	6.2. Melhoria da iluminação pública
	6.3. Requalificação do pavimento das vias rodoviárias
	6.4. Promoção de medidas redutoras de velocidade
	6.5. Promoção de rede de ciclovias e disponibilização de equipamentos associados
	6.6. Regularização do estacionamento na cidade
VII. Melhoria do socorro e apoio às vítimas	7.1. Formação da população local
VIII. Estudos sobre segurança rodoviária e sua análise	8.1. Estudo da rede viária
	8.2. Formação de técnicos especializados
	8.3. Georreferenciação da sinistralidade rodoviária
IX. Cooperação e coordenação entre entidades	9.1. Monitorização do PMSR
X. Comunicação	10.1. Promoção de mobilidade sustentável
	10.2. Divulgação das práticas de segurança rodoviária

Os objetivos operacionais são complementados por um conjunto de ações-chave que operacionalizam esses mesmos objetivos. Ao todo, tendo por base as respetivas áreas de atuação e os devidos objetivos operacionais, foram definidas 30 ações-chave, as quais se identificam no quadro seguinte:

Quadro 2 - Ações-chave definidas no âmbito do PMSR.

AÇÃO-CHAVE
1.1.1. Sessões de sensibilização nas escolas
1.1.2. Sessões de reciclagem sobre o código da estrada
1.1.3. Campanhas de segurança rodoviária
2.1.1. Educação dos futuros condutores
3.1.1. Distribuição de panfletos para os condutores de automóveis com regras de comportamento para a circulação conjunta com ciclistas
3.1.2. Realização de sessões de esclarecimento para crianças e jovens sobre regras de comportamento enquanto ciclistas
3.2.1. Acompanhamento de crianças no percurso casa-escola e escola-casa: pedibus
3.2.2. Partilha de viaturas – carpooling
3.3.1. Projeto ISA (Idosos saudáveis e ativos) prevenção rodoviária
4.1.1. Incentivo à aquisição de kit de emergência para o veículo
4.1.2. Incentivo à aquisição e utilização da ficha de segurança no veículo
5.1.1. Fiscalização de estacionamento à superfície na cidade de Torres Vedras
6.1.1. Identificação de locais com défice de sinalização
6.1.2. Manutenção e renovação da sinalização
6.2.1. Identificação de locais com défice de iluminação
6.2.2. Intervenção nos locais com défice de iluminação
6.3.1. Identificação dos troços das vias com pavimentos degradados
6.3.2. Manutenção e renovação dos pavimentos
6.4.1. Colocação de bandas redutoras de velocidade e passadeiras sobrelevadas
6.5.1. Construção sequencial de tramos da rede de ciclovias urbanas
6.5.2. Disponibilização de equipamentos associados à rede de ciclovias urbanas
6.6.1. Reorganização de bolsas de estacionamento
7.1.1. Formação sobre a intervenção perante um acidente rodoviário
8.1.1. Identificação dos volumes de tráfego
8.2.1. Formação sobre segurança rodoviária
8.3.1. Elaboração da carta de sinistralidade rodoviária
9.1.1. Constituição de um observatório municipal de segurança rodoviária
10.1.1. Dinamização da semana europeia da mobilidade (SEM) e do dia europeu sem carros (DESC)
10.2.1. Divulgação do PMSR, informações e atividades realizadas
10.2.3. Elaboração e divulgação de um manual de boas práticas

Cada ação-chave é identificada por uma ficha que contém uma definição clara da mesma e uma descrição, um objetivo, uma calendarização, um orçamento, a identificação do responsável pela sua implementação e a identificação dos serviços da Autarquia e/ou das Entidades que nelas intervêm.

Na imagem seguinte apresenta-se o modelo adotado para a estruturação destas ações.


	PLANO MUNICIPAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA Anexo 2 - Ações-chave	DEZEMBRO 2012
		VERSÃO 1.0
1.1.3. CAMPANHAS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA		
ÁREA DE ATUAÇÃO:	1. EDUCAÇÃO CÍVICA, ESCOLAR E PROFISSIONAL	
OBJETIVO ESTRATÉGICO:	COOPERAÇÃO	
OBJETIVO OPERACIONAL:	1.1. REALIZAÇÃO DE AÇÕES DE SENSIBILIZAÇÃO	
AÇÃO-CHAVE:	1.1.3. CAMPANHAS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA	
OBJETIVO:	Sensibilizar a população jovem/adulta junto dos estabelecimentos de diversão nocturna e/ou de grandes eventos para os perigos da condução sob o efeito de álcool e excesso de velocidade.	
Destinatários:	População jovem/adulta.	
Descrição:	Abordagem do público-alvo nos espaços de diversão nocturna/grandes eventos, distribuição de material de promoção, mostragem de vídeos sobre sinistralidade rodoviária e realização de ações de fiscalização rodoviárias.	
Tarefas/indicadores de cumprimento:	<ul style="list-style-type: none"> • Aquisição de materiais de promoção; • Calendarização das actividades; • Realização das actividades propostas. 	
Execução:	No mínimo uma campanha de segurança rodoviária a realizar anualmente no período 2012 - 2015.	
Orçamento:	3.000,00 € (750 €/ano)	
Gestor Ação-chave:	Sérgio Morais	
Entidades intervenientes:	CMTV: SMPC, GNR, PSP, BVTV.	

Figura 1 - Exemplo da ficha de uma ação-chave.

Cada ação-chave possui um gestor, o qual é responsável por acompanhar e executar a realização da ação conforme os indicadores de cumprimento definidos, assim como de acordo com os critérios financeiros e temporais estipulados.

Após término do período de vigência do Plano (2012-2015), importa proceder a uma análise da taxa de execução das ações-chave, cujos resultados se apresentam no ponto seguinte.

4 RESULTADOS

A implementação do PMSR resume-se pela taxa de implementação e execução das ações-chave. A avaliação destas foi considerada de acordo com 3 parâmetros, a saber:

- (i) Por iniciar – atividades que não chegaram a ser iniciadas, não tendo sido executada qualquer ação ou atividade tendente à sua implementação;
- (ii) Iniciada – atividades iniciadas, com a execução de alguns trabalhos e ou procedimentos, não tendo sido no entanto executadas todas as atividades inicialmente propostas. Poder-se-á dizer que são ações-chave parcialmente concluídas;
- (iii) Concluída – atividades iniciadas, cujos indicadores de cumprimento foram totalmente executados, dando-se por concluída a implementação da ação-chave e alcançado o objetivo proposto.

Neste sentido, concluído o período de implementação do PMSR, procedeu-se à avaliação da taxa de execução das 30 ações-chave, concluindo-se:

- (i) Das 30 ações-chave propostas, 3 ficaram por iniciar, não se tendo atingido o objetivo proposto;
- (ii) 10 ações-chave foram iniciadas e parcialmente executadas, não se tendo concluído a totalidade das atividades propostas. Os objetivos propostos foram parcialmente alcançados;
- (iii) 17 ações-chave foram totalmente implementadas, tendo-se atingido na íntegra os objetivos propostos.

No gráfico seguinte evidencia-se a taxa de execução das ações-chave.

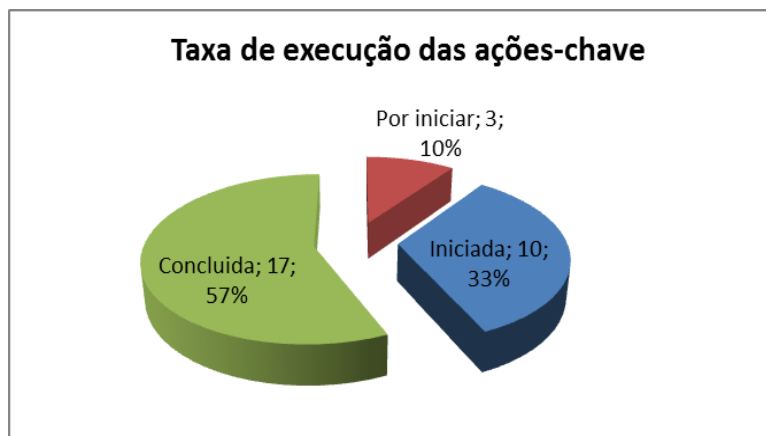


Figura 2 - Taxa de execução das ações-chave do PMSR.

Como exemplo da execução dos indicadores de cumprimento, apresenta-se adiante os resultados obtidos de algumas de ações-chave totalmente concluídas e implementadas.

AÇÃO-CHAVE	RESULTADOS
1.1.2. Sessões de reciclagem sobre o código da estrada	7 sessões realizadas 481 pessoas envolvidas
1.1.3. Campanhas de segurança rodoviária	13 campanhas realizadas 14.736 pessoas envolvidas
3.2.1. Acompanhamento de crianças no percurso casa-escola e escola-casa: pedibus	37 alunos inscritos em 2014/2015 2 escolas 3 percursos 57 alunos inscritos em 2015/2016 3 escolas 5 percursos
3.3.1. Projeto ISA prevenção rodoviária	3 Ruas 3 pessoas 3h/dia/cada
5.1.1. Fiscalização de estacionamento à superfície na cidade de Torres Vedras	9 Fiscais 10 zonas de estacionamento 100 Parquímetros 25 bloqueadores Aquisição de software, hardware e formação
6.3.2. Manutenção e renovação dos pavimentos	2012: 23 km intervencionados 2013: 12 km intervencionados 2015: 25 km intervencionados

Tabela 1 - Exemplo de algumas ações-chave executadas e resultados obtidos.

Analisando em concreto a informação disponível sobre a sinistralidade rodoviária ocorrida no concelho de Torres Vedras, evidencia-se nos gráficos seguintes a média dos indicadores da sinistralidade rodoviária no período 2009-2011 (período de análise que deu origem à definição dos objetivos do PMSR), bem como a média dos mesmos indicadores no período 2012-2014. O Plano teve a sua vigência no período 2012-2015, no entanto à data da elaboração do presente artigo os dados do ano de 2015 ainda não se encontravam disponíveis).

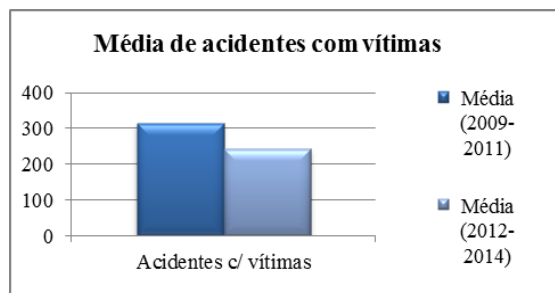


Figura 3 - Média de acidentes com vítimas.



Figura 4 - Média de vítimas mortais.

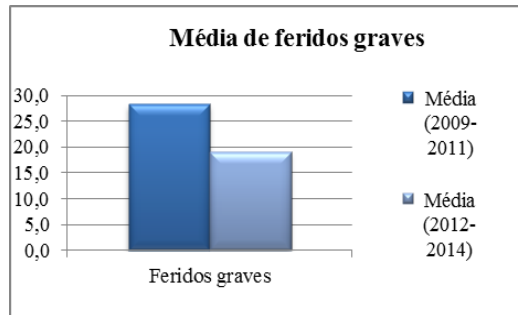


Figura 5 - Média de feridos graves.

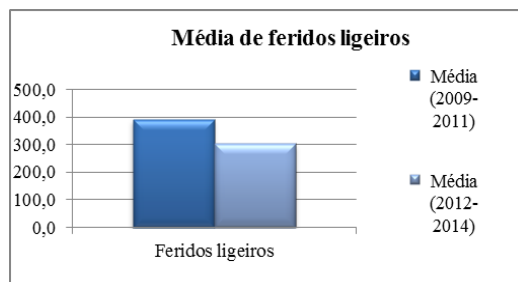


Figura 6 - Média de feridos ligeiros.



Figura 7 - Média do total de vítimas.

5 CONCLUSÕES

Após avaliação da taxa de execução das ações-chave, conclui-se que 57 % destas foram totalmente executadas, sendo que apenas 10 % ficaram por iniciar. 33% das ações foram iniciadas e parcialmente concluídas. Neste contexto é possível afirmar que 90 % das ações chave inicialmente propostas foram totalmente ou parcialmente executadas.

Por outro lado, considerando a média dos indicadores da sinistralidade rodoviária registada no concelho de Torres Vedras no período 2009-2011, e após análise dos mesmos indicadores no período 2012-2014, verifica-se que todos os indicadores sofreram uma redução, à exceção das vítimas mortais.

Tal como referido na introdução, aguarda-se a disponibilização por parte da ANSR dos dados da sinistralidade rodoviária do ano de 2015, para que se possa efetivamente proceder a uma análise e avaliação quantitativa dos objetivos inicialmente propostos para este período.

Contudo, analisando os dados anteriormente apresentados, designadamente a elevada taxa de execução das ações-chave e a redução dos indicadores da sinistralidade rodoviária durante o período de vigência do Plano, conclui-se que a implementação do PMSR foi, de uma forma global, efetuada com êxito, ficando apenas pendente a avaliação quantitativa dos objetivos inicialmente propostos.

6 AGRADECIMENTOS

Cumpré agradecer a todos os representantes dos serviços da Câmara Municipal e demais entidades intervenientes, que através dos seus contributos possibilitaram a elaboração, execução e avaliação do PMSR.

À Isabel Neno, técnica estagiária no Serviço Municipal de Proteção Civil aquando da fase de elaboração do Plano, cuja dedicação e empenho possibilitaram reunir e tratar toda a informação necessária à elaboração do PMSR.

Ao Sr. Presidente da Câmara Municipal de Torres Vedras, à data Vereador com o Pelouro da Mobilidade e Trânsito, Carlos Bernardes, pela aposta na política de prevenção e segurança rodoviária.

7 REFERÊNCIAS

1. Ministério da Administração Interna, *Plano Nacional de Segurança Rodoviária*, março, 2003.
2. LEI N.º 31/2007. D.R n.º 154, Série I de 2007-08-10 - Grandes Opções do Plano.
3. RESOLUÇÃO DO CONSELHO DE MINISTROS n.º 54/2009. D.R. n.º 122, Série I 2009-06-26 - Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária
4. AUTORIDADE NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA (2009). *Guia para a elaboração de Planos Municipais de Segurança Rodoviária*. Lisboa: ANSR.