

REDUÇÃO DE VÍTIMAS DO TRÂNSITO

15a Reunião do CMTT

29/10/2015

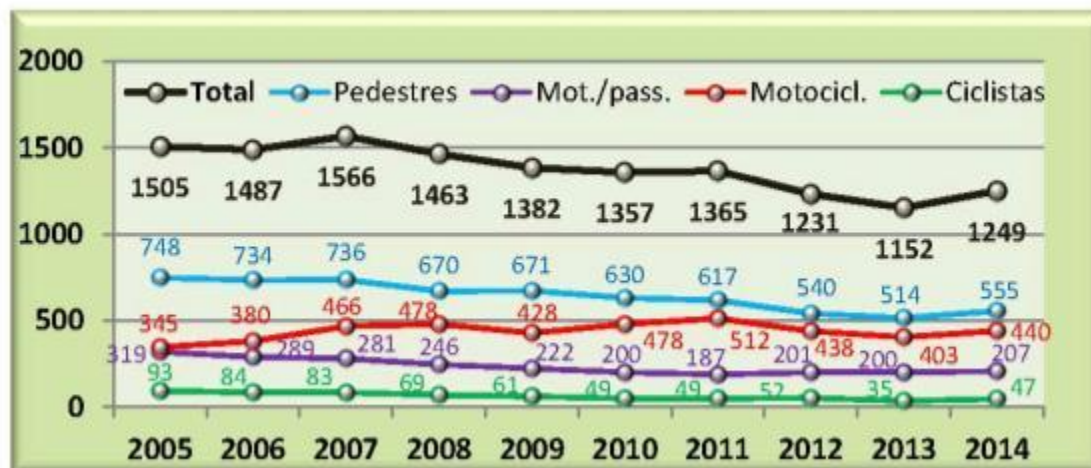


Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo

NÚMEROS E VÍTIMAS

Reduzir o número de mortes no trânsito é importante, mas temos que ter como objetivo ZERAR as mortes, e entender qualquer morte é **inaceitável**.

- As pessoas que caminham, que deveriam ter prioridade no trânsito, não a recebem e representam a maioria das vítimas
- **Crianças:** 40% das mortes por causas externas são ocorrências de trânsito
- **Idosos:** 1,5 vezes mais mortos por 100 mil habitantes do que a média geral



Mortes no trânsito de São Paulo.
Relatório Acidentes de Trânsito Fatais,
CET 2014

O QUE TEM SIDO FEITO?

1. **Diminuição das velocidades**
2. **Faixas de pedestres diagonais**
3. **Faixas exclusivas para pedestres**
4. **Lombofaixas e extensão de esquinas**
5. **Intensificação da fiscalização de excesso de velocidade**
6. **Entre outros programas pontuais**

O QUE PRECISA SER FEITO?

É preciso inverter o atual paradigma da engenharia de tráfego!

Trânsito não é só fluxo veicular

Trânsito é “a utilização das vias por **pessoas**, veículos e animais, isolados ou em grupos”

CTB Art. 1º

Vias não são apenas a superfície por onde transitam veículos

Compreendem “a pista, **a calçada**, o acostamento, ilha e canteiro central”.

CTB Anexo I



COMO FAZER?

Ampliar o escopo da engenharia de tráfego

- Entender e servir o fluxos de **peçoas**, dentro e fora de veículos
- Maior integração entre intervenções viárias, infraestruturas e órgãos públicos
- Geometria das vias, incluindo a pista e a calçada, voltada para a segurança de todos os usuários
- Pacificação do tráfego, bom relacionamento entre diversos atores e priorização dos mais vulneráveis: pedestres e ciclistas
- Priorização e entendimento da lógica de quem se desloca a pé: linha do desejo da caminhada e da travessia
- **Enfim: incluir o sistema de mobilidade a pé na equação do tráfego**

LINHA DE DESEJO

- Identificação de percursos a pé preferenciais (não precisam coincidir com o traçado das vias)
- Segurança e priorização de passagem nestes caminhos
- Considerar o caminho mais lógico, rápido, intuitivo e seguro para quem anda

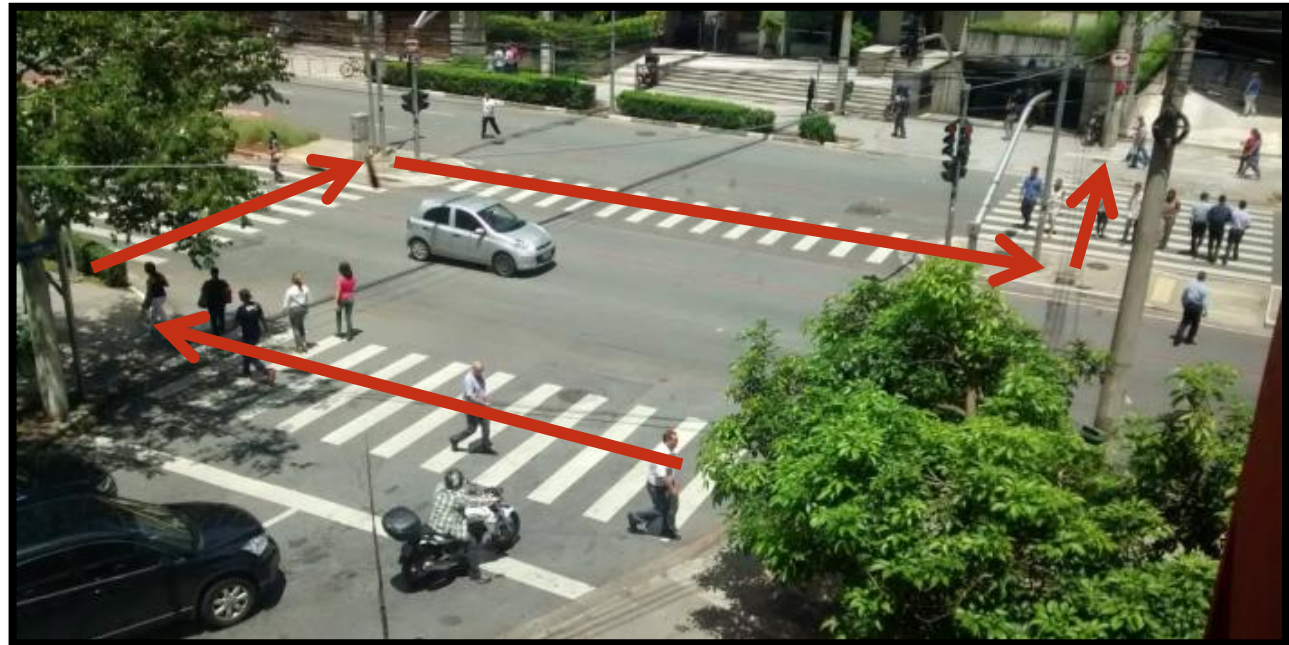
Exemplo de **linha de desejo**. A infraestrutura desvia o caminho natural de quem anda e ainda adiciona escadas.



TRAVESSIAS – UM EXEMPLO SIMBÓLICO

- São parte do caminho e continuação da calçada: a cada 100 m em média é necessário realizar uma travessia
- Locais onde se alternam os direitos de passagem entre o tráfego veicular e o tráfego a pé
- Contrato de tempo semafórico: priorizar o pedestre na divisão de uso do espaço e do tempo da via

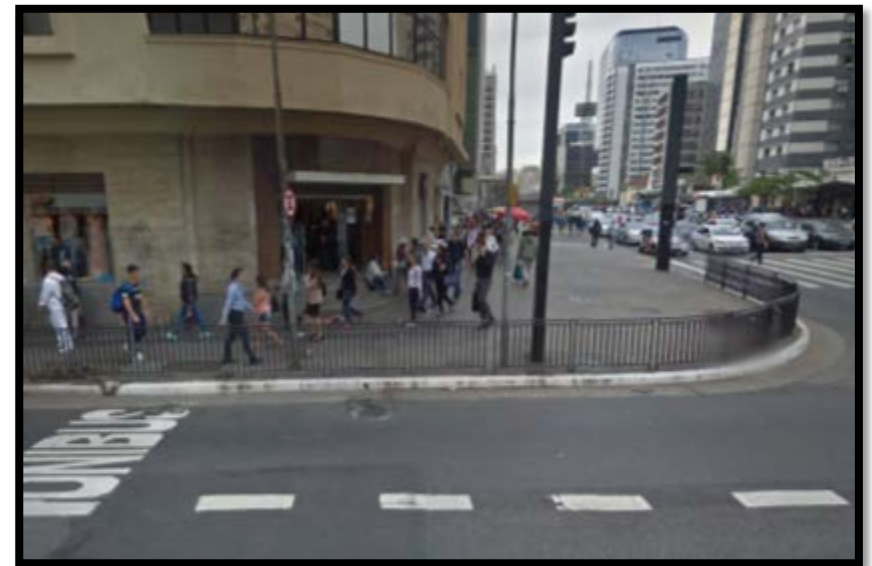
As faixas de pedestre em zigue-zague (foto) mostram como a infraestrutura não é pensada para o pedestre e sim para o carro. Quem caminha é obrigado a aumentar seu trajeto de modo que o fluxo de veículos não seja atrapalhado.



TRAVESSIAS

INFRAESTRUTURA E SINALIZAÇÃO

- **Alças de pontes:** geometria que estimula o motorista a não reduzir a velocidade nem parar para alguém atravessar
- A solução atual é não sinalizar nem reduzir a velocidade, apenas inibir a travessia na linha de desejo
- **Gradis de “proteção”:** cerceamento da mobilidade sob pretexto de segurança. Obriga a pessoa a ampliar seu trajeto para contornar o gradil
- Inversão da lógica: cercear pessoas ao invés de remover a insegurança

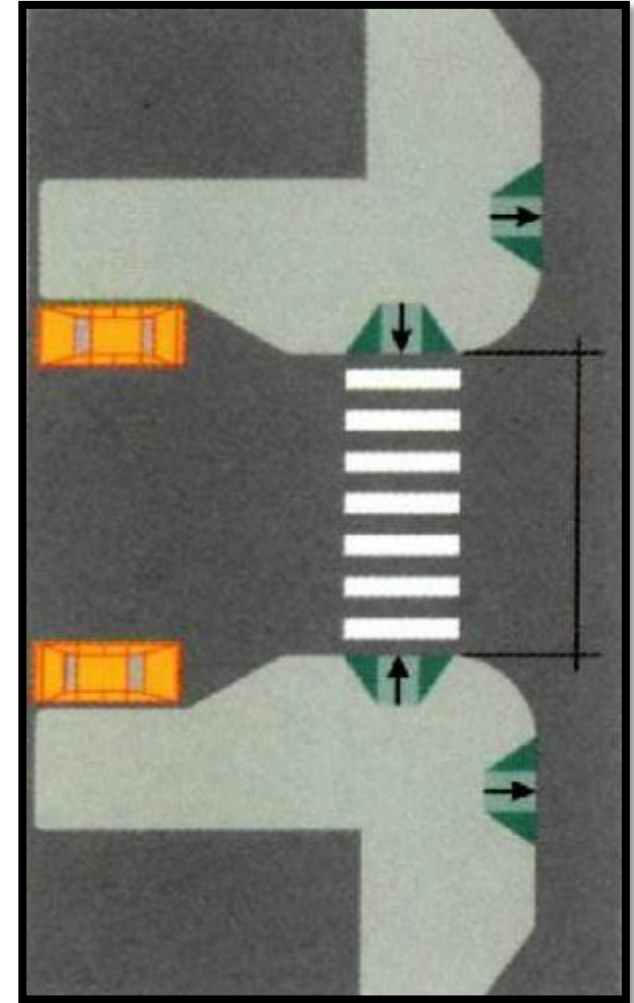


TRAVESSIAS GEOMETRIA VIÁRIA

Boas práticas:

Avanço de calçada nas esquinas

- Diminui a velocidade dos veículos
- Encurta o espaço de travessia
- Aumenta o espaço de espera para atravessar
- Mais segurança para quem está dirigindo e para quem está andando
- Podem receber urbanização: bancos, jardins ou totens informativos para pedestres



TRAVESSIAS PREFERÊNCIA NA CONVERSÃO

Direito pouco conhecido e respeitado

Durante a manobra de mudança de direção, o condutor deverá ceder passagem aos pedestres e ciclistas, aos veículos que transitem em sentido contrário pela pista da via da qual vai sair...

CTB Art. 38

- Cultura do “Esperar de passar carro.” já está incutida na população por costume do não cumprimento desta regra;
- Campanha pela preferência na conversão.



TRAVESSIAS

JOGO DOS 5 ERROS



- 1- Linha de retenção dos carros é colocada após a conversão, de modo que o carro não precisa parar antes de virar, induzindo ao desrespeito ao pedestre na conversão
- 2- Não há faixa de pedestre para cruzar a avenida neste local, apenas do outro lado, obrigando o pedestre a fazer um caminho mais longo, cruzar três ruas, ou se arriscar para fazer o caminho mais curto e natural
- 3- Terra batida no canteiro central indica que os pedestres fazem a travessia ali, pois há alta demanda de viagem devido à estação de trem do outro lado
- 4- A calçada foi alargada no lado oposto ao da faixa de travessia remanescente;
- 5- Rebaixamento da calçada para acessibilidade onde não há faixa de pedestre mostra desencontro entre as infraestruturas implantadas.

TRAVESSIAS

TEMPO SEMAFÓRICO

TEMPO PARA ATRAVESSAR

5 segundos de verde + 10 de piscante

Essa é a realidade encontrada em inúmeros semáforos com foco para pedestre.

Apesar de “suficiente” na teoria, desconsidera as necessidades de conforto e tranquilidade e despreza os fluxos de pessoas.



“Desafio da Travessia”

(evento realizado pela Cidadeapé em 22/09/15)

TRAVESSIAS

TEMPO SEMAFÓRICO

TEMPO DE ESPERA PARA ATRAVESSAR

Avenida Paulista X Rua Maria Figueiredo

35 segundos de foco vermelho quando os veículos estão vindo da Maria Figueiredo
+ 1 minuto e 37 segundos de foco vermelho quando os veículos estão vindo da Paulista e fazendo a conversão na Maria Figueiredo
= 2 minutos e 12 segundos de tempo de espera para poder atravessar

10 segundos de foco verde para o pedestre
+ 5 segundos de foco vermelho intermitente
= 15 segundos total de travessia

44 pedestres atravessaram no vermelho.

14 pedestres e 1 ciclista atravessaram no verde.

Apenas 5 pedestres aguardaram o sinal verde para atravessar.

Segundo o [Código de Trânsito Brasileiro](#) (art. 38) o pedestres tem a prioridade na conversão, o condutor do veículo devendo lhe ceder a passagem. A MENOS QUE haja sinalização semafórica dizendo o contrário (art. 70), o que é o caso aqui.

O órgão de trânsito optou deliberadamente por retirar a prioridade do pedestre, diminuindo seu direito de passagem.



TRAVESSIAS TEMPO SEMAFÓRICO

Vídeo da travessia Paulista X Maria Figueiredo



<https://youtu.be/Y6igl-Ru3xs>

TRAVESSIAS

SINALIZAÇÃO PARA QUEM?

- Até na calçada sinal adverte para a pessoa que está andando tomar cuidado com o carro saindo da garagem.
- No espaço destinado ao pedestre, deveria haver aviso para o condutor tomar cuidado com as pessoas.
- Indício da cultura voltada para a prioridade do carro sobre as pessoas.
- Inversão da responsabilidade e da prioridade.
- Contraria o CTB (art. 36) que institui que os veículos que saem dos lotes têm que dar passagem aos pedestres que circulam nas calçadas



CONCLUSÃO

1. Apesar do CBT e do Plano Nacional de Mobilidade Urbana priorizarem o pedestre, essa prioridade não ocorre na infraestrutura e sinalização urbanas.
2. O meio técnico ainda não tem entendimento de que andar a pé é uma forma de mobilidade e como tal ocorre como um sistema em rede conectada.
3. A infraestrutura não é concebida para quem anda a pé, e o pedestre é cobrado a respeitar sinalizações e geometrias que contradizem a lógica da mobilidade a pé.
4. **A solução é diminuir os riscos ou cercear a mobilidade a pé?**

SEGURANÇA NO TRÂNSITO E MOBILIDADE URBANA

Para garantir segurança é preciso repensar a mobilidade urbana em sua totalidade, sobretudo:

- as pessoas que andam
- o sistema de mobilidade a pé

Além de ser o modo mais utilizado, o modo a pé é o mais vulnerável e o modo central da intermodalidade

Uma cidade boa para quem anda é uma cidade boa e segura para todos.



PROPOSTAS PARA MELHORAR A MOBILIDADE URBANA E A SEGURANÇA NO TRÂNSITO

A MUDANÇA DE PARADIGMA COMEÇA COM MUDANÇAS NOS ÓRGÃOS RESPONSÁVEIS PELO TRÂNSITO.

- **Criação da Câmara Temática da Mobilidade a Pé**

FEITO

Espaço para discutir a mobilidade a pé entre o poder público e a sociedade civil.

- **Redefinição da SMT como Secretaria de Mobilidade Urbana**

Para contemplar todos os modos de deslocamento e priorizar os mais vulneráveis

- **Criação de superintendência voltada para a mobilidade a pé na CET**

Para planejar a mobilidade urbana com amplo escopo e com visão para as necessidades e aos direitos de quem anda a pé

- **Criação de grupo executivo de trabalho intersecretarial**

Envolvendo, além da SMT, as secretarias das Subprefeituras, Obras e Saúde, entre outras, além de órgãos estaduais como Metrô, CPMT, EMTU.

- **Realização de Pesquisa sobre a Mobilidade a Pé**

Fornecer subsídios para planejar infraestrutura, sinalização e rede de mobilidade



FONTES

Desafio da Travessia

www.cidadeape.org/2015/10/07/desafio-da-travessia-na-semana-da-mobilidade-2015

Todo dia atravesso; todo dia me arrisco: o caso do acesso à ponte cidade universitária

www.cidadeape.org/2015/10/24/todo-dia-atravesso-todo-dia-me-arrisco-o-caso-do-acesso-a-ponte-cidade-universitaria

Quanto tempo para poder atravessar uma rua?

www.cidadeape.org/2015/10/05/quantos-tempo-para-poder-atravesar-uma-rua

O estrago causado pelo insaciável Gênio do Buraco (Pé de Igualdade)

www.mobilize.org.br/blogs/pe-de-igualdade/uncategorized/o-estrago-feito-pelo-insaciavel-genio-do-buraco

Obrigado!



Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo

www.cidadeape.org

contato@cidadeape.org