

REFER



PARE ESCUTE OLHE

Livro Verde

SEGURANÇA EM PASSAGENS DE NÍVEL

CONSULTA PÚBLICA
ANÁLISE E CONCLUSÕES



A campanha “PARE ESCUTE OLHE” da REFER tem como objetivo central a sensibilização da sociedade para a problemática da sinistralidade nas passagens de nível, o envolvimento de outras entidades e a consciencialização dos utilizadores destes atravessamentos para a importância do cumprimento escrupuloso das regras de segurança.

CONSULTA PÚBLICA

ANÁLISE E CONCLUSÕES

1	Introdução	5
2	Considerações preliminares	7
3	Resultados da participação	8
3.1.	Caracterização geral	8
3.2.	Questionário aberto: apreciação das respostas	10
3.3.	Questionário de escolha múltipla: análise univariada	15
3.4.	Conclusões	26
4	Compromissos e recomendações	29



P.N
K 34 000

1 Introdução

No dia 25 de Junho de 2009, a REFER apresentou publicamente a campanha de sensibilização e segurança em passagens de nível “PARE ESCUTE OLHE”.

Um dos compromissos que então foi assumido publicamente visava a disponibilização de informação de forma sistemática e coerente, reforçando a comunicação pela regularidade, medida que a REFER concretizou, nomeadamente, através da criação de um sítio próprio www.refer.pt/passagensdenivel dedicado ao acompanhamento das diversas acções da campanha e onde é disponibilizada informação genérica, de enquadramento e dados estatísticos, e também através da publicação do “Livro Verde sobre Segurança em Passagens de Nível”.

A publicação do Livro Verde, ao qual estava associada uma Consulta Pública, teve como objectivo central a dinamização e o envolvimento das instituições e da sociedade civil, para ouvir as suas sugestões, comentários, propostas, opiniões e exemplos de boas práticas no que às passagens de nível diz respeito.

A edição impressa do Livro Verde foi profusamente difundida junto dos organismos públicos e privados com responsabilidades na segurança rodoviária, autarquias e governos civis, autoridades de segurança, meios de comunicação social, entre outros.

O seu conteúdo foi ainda disponibilizado em ficheiro electrónico no sítio da REFER e através da rede social *Facebook*.

A Consulta Pública foi divulgada no Portal do Cidadão e Portal da Empresa, através de anúncios na televisão e imprensa, na rede Multibanco, na rede interna de televisão presente nas principais estações ferroviárias e através da distribuição de folhetos informativos junto dos passageiros dos comboios Alfa Pendular e Intercidades da CP, e junto dos habitantes de freguesias onde existem passagens de nível particularmente problemáticas.

A participação na Consulta Pública pôde concretizar-se através de duas vias: respondendo directamente às 16 questões, de resposta aberta, enunciadas no Livro Verde, ou respondendo ao questionário de escolha múltipla, ambos passíveis de resposta *online*, sendo que, na primeira das vias, as resposta poderiam ser encaminhadas via postal ou por correio electrónico.

As organizações foram convidadas a indicar o nome e a natureza da entidade que representavam.

O processo de Consulta Pública decorreu entre 18 de Dezembro 2009 e 31 de Março de 2010.





2 Considerações preliminares

O “Livro Verde sobre Segurança em Passagens de Nível”, documento referencial à Consulta Pública, traçava um retrato da evolução nos últimos dez anos e fazia uma apresentação detalhada da realidade actual sobre a matéria.

De maneira a que fossem alcançados alguns dos objectivos preconizados com o lançamento da Consulta Pública

- }] Informar os cidadãos e as instituições sobre as acções desencadeadas pela REFER no que diz respeito às passagens de nível;
- }] Estabelecer uma via de relacionamento transparente e aberta, apelando a princípios de cidadania e permitindo a participação crítica e construtiva;
- }] Possibilitar a formulação de sugestões e novas medidas;

foi entendido que, para além de um questionário de resposta aberta – porventura menos mobilizador – deveria ser desenvolvido um questionário de escolha múltipla que permitisse estimular a resposta e incrementar o seu número.

Por sua vez, o recurso à Internet, viabilizando a possibilidade de resposta por esta via aos dois questionários, permitiu agilizar a forma de participação, tendo este sido o meio privilegiado, utilizado em mais de 99 por cento dos casos, para responder às questões colocadas.

O processo de Consulta Pública permitiu assim o acesso ilimitado e a participação generalizada de cidadãos e instituições.

Este relatório apresenta os resultados da participação, tendo sido adoptada, como metodologia de análise, relativamente aos questionários, a separação entre o questionário de resposta aberta e o de escolha múltipla.

No que diz respeito ao primeiro, foi feita uma apreciação das respostas por tema referencial, transcrevendo, em alguns casos, respostas que enquadrem o sentir da maioria relativamente ao tema em questão.

Quanto ao questionário de escolha múltipla, a apresentação das respostas obtidas foi feita através de uma análise univariada a cada uma das questões colocadas.



3 Resultados da participação

3.1 Caracterização geral

Relativamente às 16 questões de resposta aberta enunciadas no Livro Verde foram obtidas 22 respostas, destas apenas três por parte de entidades públicas: Governo Civil do Distrito do Porto; Autoridade Nacional de Protecção Civil e Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária.

No que diz respeito ao questionário de escolha múltipla foram obtidas 278 respostas válidas.

Neste questionário, para além das respostas à temática sob consulta, eram solicitadas três informações genéricas - sexo, intervalo de idade e concelho de residência - que enquadram o perfil do inquirido.

Das respostas obtidas, 59,6% correspondem ao sexo masculino e 32,9% ao sexo feminino.

O intervalo de idades entre os 31 e 50 anos foi o que mais respostas registou, com 39%, seguido do intervalo entre os 19 e 30 anos, com 34% de respostas. No intervalo entre os 19 e 50 anos obtiveram-se cerca de 73% do total de respostas.

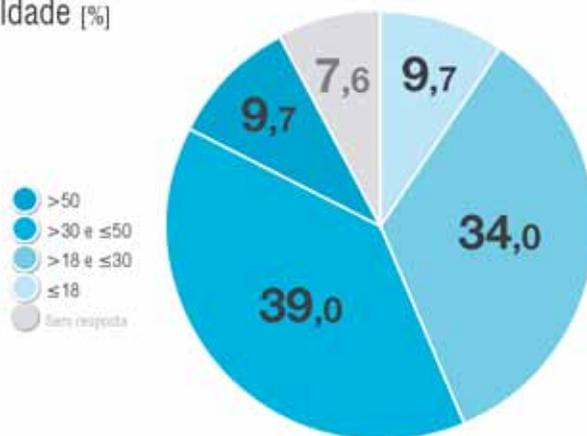
Embora para a caracterização do inquirido fosse solicitada a indicação do concelho de residência, essa informação foi posteriormente aglutinada por distrito. Dos dados obtidos ressalta uma maior participação nos grandes centros urbanos, destacando-se claramente o distrito de Lisboa onde foram obtidas 134 respostas, correspondendo a 48,2% do total. Por outro lado, na generalidade, existe uma associação entre o número de respostas obtidas e a maior ou menor presença de rede ferroviária e tipo de exploração comercial que lhe está associado.

Tendo em conta as respostas obtidas ao questionário de escolha múltipla, verifica-se que a maioria dos participantes são indivíduos que nunca ou raramente utilizam passagens de nível.

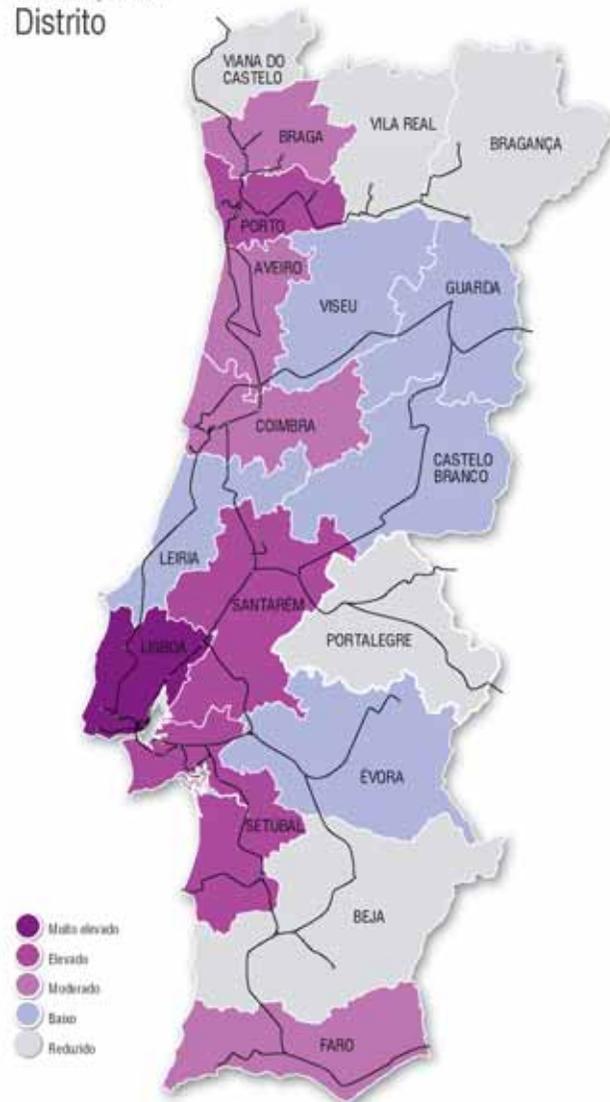
PARTICIPAÇÃO POR
Género [%]



PARTICIPAÇÃO POR
Idade [%]



PARTICIPAÇÃO POR
Distrito



3.2 Questionário aberto: apreciação das respostas

O questionário:

1. Que papel poderão assumir as escolas no âmbito da sensibilização e promoção de boas práticas em PN?
2. Como alertar e sensibilizar de forma mais adequada os jovens para o risco no atravessamento em PN?
3. Na formação de condutores deverá ser considerado um módulo específico sobre regras e boas práticas no atravessamento de PN?
4. Que medidas podem ser tomadas para alterar e dissuadir os comportamentos de risco?
5. Em que medida poderão os órgãos de comunicação social contribuir para complementar e difundir os comportamentos seguros e as boas práticas em PN?
6. Sobre que aspectos específicos deverão versar as campanhas de sensibilização e segurança para que a sua efectividade e abrangência sejam maiores?
7. Considera pertinente a inclusão de imagens explícitas/chocantes em campanhas de sensibilização e segurança em PN? Tornarão estas mais eficaz a mensagem?
8. Quais as entidades e organizações melhor colocadas para complementar o esforço do gestor da infra-estrutura? Em que medida?
9. Que papéis deverão assumir as autarquias no que diz respeito às acções de sensibilização e no investimento na eliminação de PN?

10. Como incentivar as empresas a participar activamente em parcerias com o gestor da infra-estrutura?
11. Em que medida poderão as universidades contribuir no desenvolvimento de projectos inovadores de reforço de segurança em PN?
12. Numa PN, que tipo de sinalização de alerta considera ser o mais eficaz? Por que razão? Que outra sinalização de reforço e alerta poderá ser introduzida?
13. Que soluções podem ser implementadas como maior contributo para a redução da sinistralidade?
14. Está disposto a percorrer uma distância superior para utilizar uma alternativa mais segura em detrimento de um atravessamento de nível? Que distância?
15. Deverá proceder-se à aplicação de coimas resultantes do visionamento de infracções praticadas em PN?
16. Deverá ser revisto o enquadramento punitivo e aumentado o valor das coimas a aplicar?

Apreciação das respostas:

A leitura das respostas obtidas permite concluir que existe um consenso generalizado relativamente à pertinência da inclusão da temática da segurança ferroviária no âmbito da **formação de crianças e jovens** em contexto escolar, bem como no âmbito da formação de condutores.

A escola é mesmo apontada como um local privilegiado para a disseminação de mensagens de segurança – *“Não existe outra forma tão eficaz de chegar a tantos futuros adultos num curto espaço de tempo”*. Para além disso, as crianças e os jovens são encarados como grandes promotores de divulgação dessas mensagens junto dos adultos com os quais vivem ou convivem.



Para que a mensagem seja eficaz junto deste público específico, a larga maioria menciona a importância da associação das mensagens à realidade percebida, e que dê conta das consequências reais, tendo sido apontados os filmes publicitários e as apresentações em escolas como os instrumentos mais adequados.

O investimento em **campanhas de sensibilização, prevenção e formação** é entendido como o melhor contributo para alterar e dissuadir os comportamentos de risco – *“Os comportamentos de risco evitam-se com uma boa prevenção que passa pelo ensino da população usando exemplos reais de tragédias”*.

No que diz respeito à comunicação e eficácia da mensagem é assumida, por uma larga maioria, como oportuna, a **inclusão de imagens chocantes**, defendendo em muitos casos que *“Só assim se poderá tomar consciência do verdadeiro risco a que se expõem”*, tornando, por outro lado, mais efectivas as campanhas, sem esquecer que estas deverão estar associadas às rotinas e comportamentos do dia-a-dia, às más práticas mais frequentes e suas consequências.

De um modo geral, é dada grande relevância ao papel que os **órgãos de comunicação social** podem desempenhar neste domínio, nomeadamente, pela sua abrangência – *“Os órgãos de comunicação social assumem em todo e qualquer assunto uma posição de mais-valia e importância. Assim sendo seria um ótimo meio para se chegar a todo o tipo de público-alvo fazendo uso da publicidade, programas e até mesmo concursos”*.

Para além dos órgãos de comunicação social, as outras entidades e/ou organizações que são identificadas como as melhor colocadas para complementar o esforço da REFER são as **câmaras municipais e juntas de freguesia** – *“O poder autárquico e designadamente as freguesias tendo em conta a sua relação de proximidade com a população e a sua importância específica nos meios rurais, devem ser parte interessada nesta matéria”*. São ainda recorrentemente mencionadas as forças policiais e os operadores ferroviários.

Catalizar as empresas e universidades para esta matéria é apontada como uma tarefa difícil.

No que diz respeito às **empresas** e à forma como estas podem ser incentivadas a participar, a concessão de incentivos ou benefícios fiscais é aquela que, regra geral, é apontada como a única capaz de despertar o interesse para um possível envolvimento.

Já no que diz respeito ao papel das **universidades**, é frequentemente enunciado que estas podem contribuir de forma relevante na pesquisa e investigação de soluções técnicas e aplicação de materiais inovadores, no desenvolvimento de métodos para reforçar a segurança ou, de uma forma mais prática e alargada, *“fomentando junto dos alunos a busca de soluções técnicas ou outras para as passagens de nível”*.

Às autarquias é atribuído um papel de co-responsabilidade e de co-investimento – *“As autarquias têm um papel muito importante, quer no controlo de eventuais necessidades nas passagens de nível, quer na divulgação da prevenção. É de reforçar a articulação com esta instituição.”*

Quanto às medidas mais eficazes e definitivas para reduzir a sinistralidade, a **eliminação das passagens de nível** surge como aquela que trará melhores resultados. Porém, são apontadas como medidas positivas a **instalação de barreiras ou obstáculos**, especificamente, aquelas que impedem totalmente o atravessamento rodoviário, e a inclusão de **sinalização sonora e luminosa** perceptível – *“Sinalização forte, severa, por luz ou som e de preferência antecipá-la o mais possível para que o condutor possa ter ou ganhar a consciência de que irá passar uma passagem de nível”*.

Como medida adicional para garantir uma maior segurança são ainda frequentemente mencionadas como positivas a instalação de **bandas cromáticas** no pavimento – *“deveria ser ponderada a adopção de sinalética horizontal, sendo que nesse caso, teria que se verificar um esforço conjugado com os municípios tendo em vista a melhoria das pavimentações”* – e a instalação de **painéis de aviso** de perigo prévio à passagem de nível. Em menor número, é ainda referida como pertinente a instalação de **câmaras de vigilância** – *“a instalação de videovigilância poderá constituir uma medida de dissuasão de maus comportamentos e de infracções por parte dos utilizadores das passagens de nível”*.

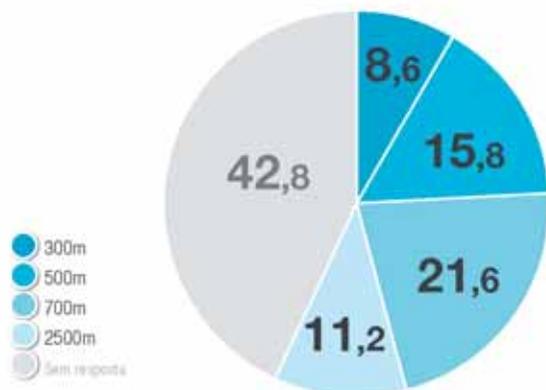
É de salientar que a aceitação da supressão de passagens de nível é bem acolhida por uma larga maioria dos que responderam ao questionário, manifestando disponibilidade para utilizarem as alternativas criadas – *“Pressupondo que as alternativas ao atravessamento de nível são passagens superiores ou inferiores, estou disposto a caminhar, pedalar ou guiar mais 10 minutos para usar essa alternativa”*.

No que se refere ao **enquadramento punitivo**, a quase totalidade das respostas dá conta de um grande desconhecimento do mesmo, da sua aplicação e de resultados práticos pouco visíveis.

Contudo, a aplicação de coimas é mencionada como uma das medidas eficazes para combater e dissuadir os comportamentos de risco, concordando a grande maioria que é razoável a aplicação de coimas em resultado do visionamento das infracções praticadas em passagens de nível – *“Tem que ser feita publicidade às coimas e às situações em que elas são aplicadas primeiramente, e depois há que anunciar as coimas verdadeiramente aplicadas, tudo isto para dissuadir os transgressores”*.



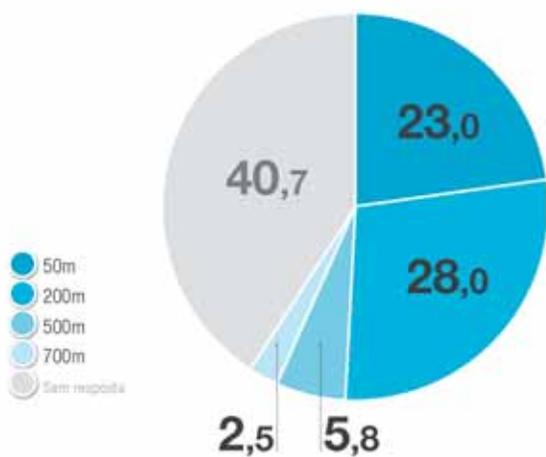




2.1

Que distância considera razoável percorrer em automóvel para utilizar um atravessamento desnivelado em detrimento de uma passagem de nível?

Dos 60,8% que na pergunta anterior optaram pelo sim, considerando a utilização de automóvel, 21,6% acham razoável percorrer a distância de 700m para efectuar o atravessamento da linha-férrea utilizando uma alternativa desnivelada.



2.2

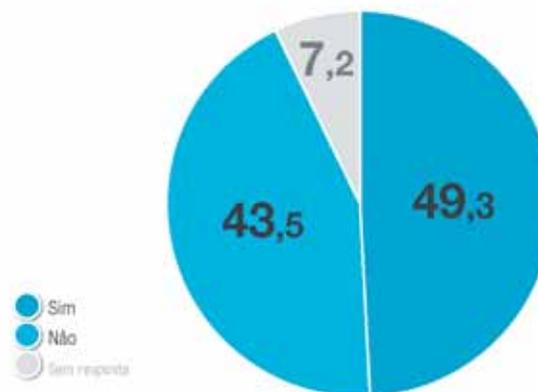
Que distância considera razoável percorrer a pé para utilizar um atravessamento desnivelado em detrimento de uma passagem de nível?

Já no caso da distância a percorrer a pé, das alternativas apresentadas, a que merece mais respostas é a dos 200m, sendo que 23% consideram mesmo que a distância razoável não deve ultrapassar os 50m.

3.3 Questionário de escolha múltipla: análise univariada

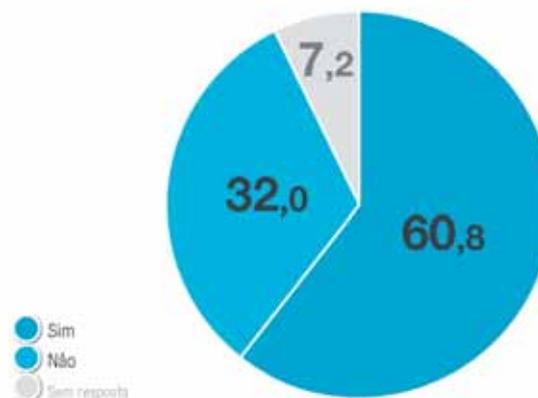
1 Tem conhecimento de algum programa de acção em passagens de nível tendo em vista a redução da sinistralidade?

As repostas sim e não estão praticamente divididas, com 49,3% a dar conta de que têm conhecimento desses programas contra 43,5% que afirmam desconhecê-los.



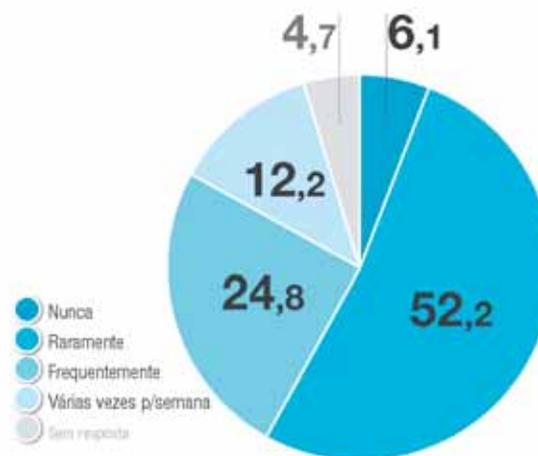
2 Na sua opinião as passagens de nível devem ser eliminadas ainda que para isso os utilizadores tenham que efectuar um trajecto/percurso mais longo?

Da análise ao gráfico resulta clara a opção pelo sim, com 60,8% das respostas, contra 32% de repostas negativas.



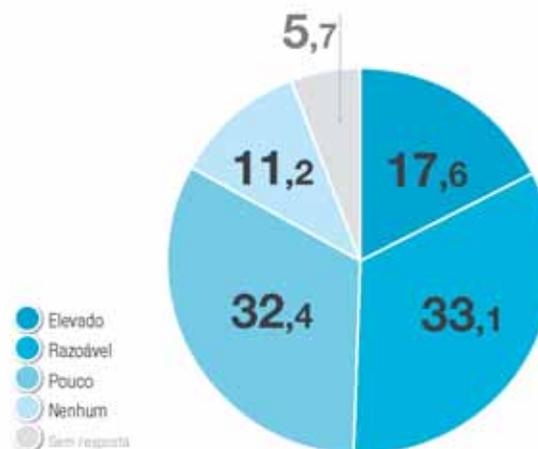
3 Com que frequência efectua atravessamentos em passagens de nível?

Quando indagados sobre a frequência com que utilizam as passagens de nível, verifica-se que a grande maioria das repostas ao questionário, 58,3%, foi dada por indivíduos que nunca ou raramente as utilizam, e apenas 12,2% usam estes atravessamentos várias vezes por semana.



4 Como classificaria o conhecimento que detém sobre as regras e legislação que regulam a utilização das passagens de nível?

As repostas a esta questão evidenciam uma distribuição equilibrada relativamente ao nível do conhecimento detido. De salientar que 11,2% afirmam não ter nenhum conhecimento das regras. Em compensação, 17,6% afirmam possuir um elevado conhecimento.



5

Que razões considera estarem na origem da maioria dos acidentes em passagens de nível?

	Quase Sempre	Frequentemente	Raramente	Sem Resposta
5.1 Falta de visibilidade	17,6	46,4	24,8	11,2
5.2 Falha na sinalização	10,8	27,0	46,8	15,4
5.3 Distracção do utilizador	48,2	32,7	10,8	8,3
5.4 Desrespeito pela sinalização	53,9	33,1	5,4	7,6
5.5 Desconhecimento das regras	21,2	30,6	36,3	11,9
5.6 Imprudência do utilizador	50,4	35,6	7,6	6,4
5.7 Excesso de velocidade do comboio	3,6	10,1	65,8	20,5
5.8 Excesso de velocidade do veículo	12,6	33,5	36,0	17,9
5.9 Rotina	33,5	36,7	11,5	18,3

Quando analisadas as respostas obtidas, verifica-se que as principais razões apontadas como estando na origem dos acidentes são o desrespeito pela sinalização, com 53%, seguido de perto pela imprudência e distracção do utilizador, com 50,4% e 48,2%, respectivamente.

No que toca às características intrínsecas às passagens de nível, como sendo a visibilidade e a sinalização, é de salientar que 46,4% das respostas consideram que a falta de visibilidade é uma das razões que frequentemente está na origem dos acidentes, mas, já no que diz respeito às falhas de sinalização, a relação inverte-se, e 46,8% afirmam que raramente este elemento origina os acidentes.

É de referir ainda que 65,8% dos inquiridos não consideram a velocidade do comboio como um factor propiciador dos acidentes. Já no que diz respeito à velocidade dos veículos rodoviários, 33,5% consideram que o excesso de velocidade está frequentemente na origem dos acidentes em passagens de nível.

6

Classifique as acções que considera mais eficazes no combate à redução da sinistralidade em passagens de nível?

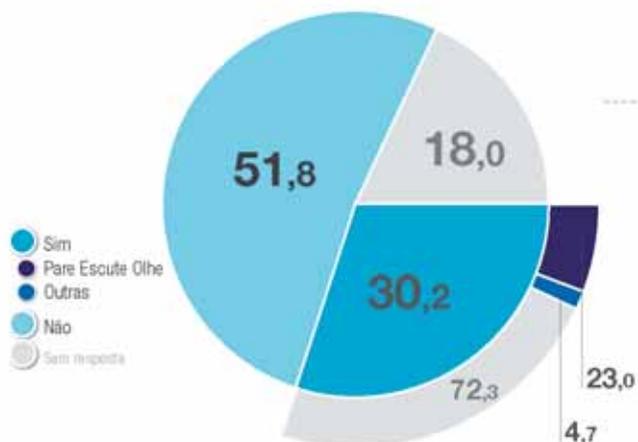
	Determinante	Muito Eficaz	Pouco Eficaz	Irrelevante	Sem Resposta
6.1 Eliminação de passagens de nível	55,4	19,4	7,2	8,3	9,7
6.2 Campanhas de sensibilização	20,1	37,1	29,5	4,0	9,3
6.3 Instalação de câmaras de vigilância	14,7	19,4	33,1	21,9	10,9
6.4 Formação educacional	29,9	34,9	21,2	4,3	9,7
6.5 Automatização de passagens de nível	25,5	41,4	16,9	5,0	11,2
6.6 Melhoramento da interface rodo-ferroviária	34,2	36,7	11,2	4,0	13,9
6.7 Outras	8,6	5,8	2,5	3,6	79,5

Quando convidados a referenciar as medidas mais eficazes no combate à sinistralidade, as respostas revelam alguns aspectos interessantes.

Uma larga maioria (74,8%) considera que a eliminação de passagens de nível é determinante ou muito eficaz no combate à sinistralidade. Do mesmo modo, a sua automatização é encarada como um dos factores que mais poderá contribuir para esse efeito, com 66,9% das respostas a considerarem-na determinante ou muito eficaz. Um outro factor que merece destaque em termos de eficácia é a introdução de melhoramentos na interface rodo-ferroviária, apontado por quase 71% como determinante ou muito eficaz.

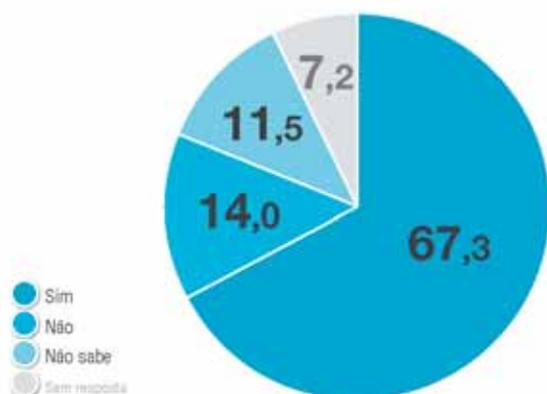
Já no que toca às campanhas de sensibilização e formação, a apreciação da sua eficácia é mais ténue, ainda que mais de 50% as considerem determinantes ou muito eficazes.

Quanto à instalação de câmaras de vigilância, 55% dos inquiridos consideram que esta é uma medida pouco eficaz ou mesmo irrelevante no combate à sinistralidade.



7 Tem presente alguma campanha de sensibilização e segurança sobre as passagens de nível?

As respostas a esta questão denotam um mais ou menos evidente desconhecimento das acções de sensibilização que, sobre esta matéria, têm vindo a ser desencadeadas, já que mais de 51% não conseguem referenciar qualquer campanha. Dos 30,2% que afirmaram conhecer alguma campanha, a mais referenciada foi a “PARE ESCUTE OLHE”.



8 Nas campanhas de sensibilização e segurança considera que a presença de imagens chocantes tornam mais eficaz a mensagem?

Tendo em conta as respostas obtidas resulta claro que uma larga maioria (67,3%) considera pertinente a inclusão de imagens chocantes com vista à maior eficácia da mensagem.

9

Classifique a eficácia as seguintes medidas de reforço de segurança em passagens de nível.

	Muito Eficaz	Pouco Eficaz	Nada Eficaz	Sem Resposta
9.1 Sinal Stop	22,3	48,6	20,1	9,0
9.2 Sinalização luminosa	60,8	29,1	3,2	6,9
9.3 Sinalização sonora	64,7	24,8	2,9	7,6
9.4 Barreiras	82,7	9,4	1,8	6,1
9.5 Videovigilância	28,8	41,7	20,1	9,4
9.6 Instalação de radares	37,1	36,3	12,6	14,0
9.7 Presença de guarda de passagem de nível	66,5	20,1	5,0	8,4
9.8 Presença de policiamento	64,7	19,8	3,2	12,3

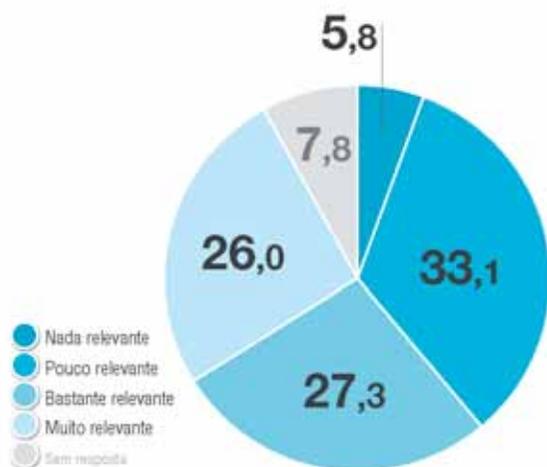
Convidados a classificar o nível da eficácia das medidas de reforço de segurança em passagens de nível, aquela que é apresentada como mais eficaz são as barreiras, com 82,7%.

A presença de guardas de passagem de nível e policiamento merece igualmente destaque, tendo sido consideradas medidas muito eficazes por cerca de 65% dos inquiridos.

Também a sinalização luminosa e sonora é entendida como uma medida que contribui de forma muito eficaz para o reforço de segurança.

A videovigilância e os radares são apontados como menos eficazes. No que diz respeito à videovigilância, 61,8% consideram-na mesmo uma medida pouco ou nada eficaz. Mais distribuída é a apreciação à eficácia dos radares, ainda que quase 49% os considerem pouco ou nada eficazes.

A presença do sinal STOP não parece ter grande impacto, já que 68,7% consideram-no pouco ou nada eficaz.



10

Em que medida considera que a aplicação de multas aos transgressores contribuirá para a diminuição de comportamentos de risco e desrespeito pela sinalização em passagens de nível?

Esta questão, embora merecendo uma apreciação positiva, com 53,3% a considerarem que a aplicação de multas contribui de forma relevante ou muito relevante para a diminuição dos comportamentos de risco e desrespeito pela sinalização, também dá conta de que 38,9% não lhe reconhecem grandes méritos ou efeitos.

11

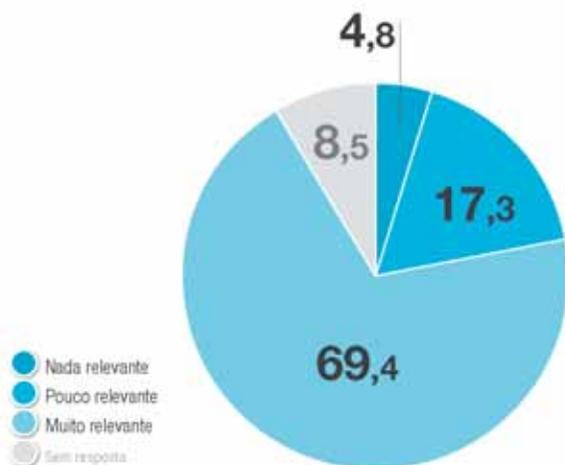
Existem vários agentes/instituições/empresas que podem actuar ao nível da segurança em passagens de nível. Classifique em termos de importância o papel de cada um.

	Muito Importante	Importante	Pouco Importante	Nada importante	Sem Resposta
11.1 REFER – Rede Ferroviária Nacional	78,8	10,1	1,4	0,4	9,3
11.2 Autarquias	42,1	37,4	7,2	2,2	11,1
11.3 ANSR - Autoridade Nacional de Seg. Rodoviária	40,6	32,0	12,6	2,5	12,3
11.4 Autoridades policiais	32,4	35,6	18,7	2,5	10,8
11.5 Operadores de transporte ferroviário	30,2	37,4	16,5	4,7	11,2
11.6 EP - Estradas de Portugal	30,6	36,3	15,5	6,1	11,5
11.7 Assoc. cívicas e org. de promoção da segurança	23,4	36,3	21,9	6,1	12,3
11.8 Instituições de ensino	38,5	34,9	11,5	4,7	10,4
11.9 Escolas de condução	39,2	34,2	11,2	4,0	11,4
11.10 Governo	33,1	26,6	19,1	7,6	13,6
11.11 Órgãos de comunicação social	47,5	27,0	11,5	3,2	10,8
11.12 Outros	7,2	5,0	4,0	2,9	80,9

Perante esta pergunta, apenas a REFER se destaca claramente – 78,8% dos inquiridos consideram que o seu papel é muito importante. A todas as outras instituições ou organismos é reconhecido um papel mais ou menos importante e capaz de contribuir e actuar ao nível da segurança em passagens de nível. Digna de nota é a importância que é dada aos órgãos de comunicação social, com 47,5% dos inquiridos a atribuírem-lhe um papel muito importante.

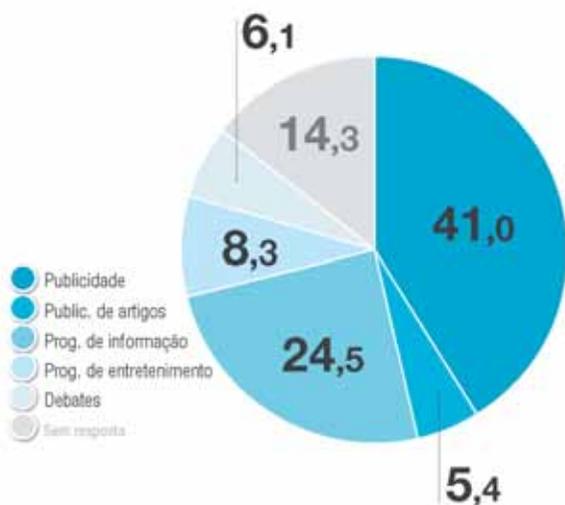
As autarquias e a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária seguem-se em termos de relevância, com mais de 40% a considerarem-nas muito importantes.

No que diz respeito às associações cívicas e organizações de promoção da segurança, 28% reconhecem-lhes pouca ou nenhuma importância.



12 Considerando os órgãos de comunicação social, como classifica a sua relevância para a promoção da segurança em passagens de nível.

Quando individualizados os órgãos de comunicação social, mais de 69% das respostas atribuem-lhe um papel muito relevante na promoção da segurança em passagens de nível.



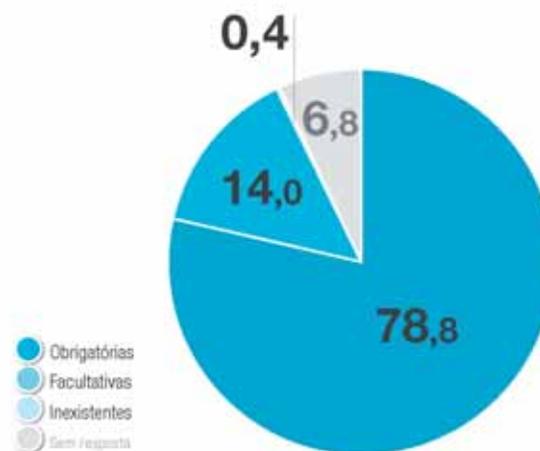
12.1 Através de que instrumentos considera ser mais eficaz a veiculação das mensagens de segurança?

A inserção de publicidade é destacada enquanto instrumento mais eficaz quando se procuram veicular mensagens de segurança. Para o mesmo objectivo, 24% dos inquiridos reconhecem mérito aos programas de informação.

13

Considera que a inclusão nos currículos escolares de temáticas cívicas e comportamentais enquanto peão e futuro condutor, deveriam ser obrigatórias, facultativas ou inexistentes?

Indiscutível parece ser a resposta a esta questão, perante a qual 78,8% dos inquiridos defendem que as temáticas cívicas e comportamentais enquanto peão e futuro condutor deveriam ser obrigatórias nos currículos escolares.



3.4 Conclusões

A **supressão de passagens de nível** é apontada como a melhor medida tendo em vista a eliminação do risco, estando os utilizadores dispostos a efectuar um percurso mais longo de maneira a garantir o atravessamento seguro.

Porém, esta disponibilidade é manifestamente diferente se considerada a utilização de automóvel ou se o percurso for efectuado a pé, situação em que a distância desejável a percorrer é a mínima possível.

A **instalação de barreiras** é considerada como a medida mais eficaz quando se procura o reforço de segurança, mas, se tivermos em conta as razões que estão na origem da maioria dos acidentes – desrespeito pela sinalização e imprudência – esta medida por si só poderá não garantir a ausência de sinistralidade em passagens de nível.

Já a colocação de **câmaras de vigilância, radares e a aplicação de multas** - medidas aplicadas com sucesso noutros países – não registam grande adesão enquanto factores dissuasores das transgressões.

Por seu lado, a presença do factor humano, quer seja através de **guardas de passagem de nível**, quer seja por **policimento**, são consideradas muito eficazes.

Embora as **campanhas de sensibilização e segurança** e a **formação educacional** sejam reconhecidas como meios importantes no combate à sinistralidade em passagens de nível, a apreciação à sua eficácia divide opiniões.

De todo o modo, o elevado número de acidentes que se continuam a registar em passagens de nível com protecção activa justifica por si só que não se descure o investimento em acções de sensibilização, formação e promoção de comportamentos seguros.

O ainda considerável desconhecimento da existência destas campanhas pode estar relacionado com uma deficiente apreensão da mensagem por parte do receptor ou a utilização de canais menos adequados para o efeito.

A **presença de imagens chocantes** neste tipo de campanhas é vista como positiva quando se pretende dotar a mensagem de maior eficácia.

Na verdade, e apesar dos esforços efectuados pela REFER tendo em vista a redução da sinistralidade em passagens de nível, seja através de campanhas de sensibilização, de **acções de mitigação do risco** ou de supressão de passagens de nível, ainda existe algum desconhecimento destas medidas enquanto acções tendentes ao incremento dos níveis de segurança em passagens de nível e redução da sinistralidade.

O conhecimento das **regras e legislação** que regula a utilização destes atravessamentos está aquém do desejável, havendo um consenso generalizado de que esta temática deverá ser introduzida nos currículos escolares.

A REFER é vista como a entidade melhor colocada para actuar nesta área, onde também é reconhecido um papel relevante aos **órgãos de comunicação social** e às **autarquias**.

Aliás, o papel dos **órgãos de comunicação social**, no que às passagens de nível diz respeito, e tendo em conta as respostas obtidas, parece ir muito além do meramente informativo, já que a sua influência e capacidade de actuar ao nível da sensibilização é reconhecida por uma larga maioria.

Empresas, instituições e organismos públicos com responsabilidades ao nível da promoção e fiscalização da segurança rodoviária são também apontados como agentes importantes no que toca à segurança em passagens de nível.

No entanto, não se pode deixar de assinalar a fraca participação deste tipo de entidades públicas na consulta tendo em conta o número – superior a 300 – de instituições e organismos convidados a participar na mesma.

Finalmente, às **associações cívicas** é atribuído um papel pouco relevante – e, na realidade, este tipo de entidades mostrou um alheamento total em relação à consulta pública – contrariamente àquilo que sucede em muitos países, sobretudo do norte da Europa, onde a temática da segurança, quer nas vias rodoviárias quer ferroviárias, tem vindo a ser assumida por associações de cidadãos.





4 Compromissos e recomendações

Compromissos

A REFER, no cumprimento das suas obrigações, e tal como tem vindo a fazer, dará continuidade ao seu **Plano de Supressão e Reclassificação de Passagens de Nível** e à campanha **“PARE ESCUTE OLHE”**.

As conclusões da Consulta Pública sobre o “Livro Verde para a Segurança em Passagens de Nível” serão naturalmente aprofundadas e devidamente consideradas na execução das acções em preparação, quer no plano quer na campanha*.

A actuação da REFER nesta matéria assentará nos seguintes compromissos gerais:

- ∫ Dar continuidade ao programa de supressão e reclassificação de passagens de nível;
- ∫ Definir as prioridades de intervenção com base numa estratégia de avaliação dos factores de risco identificados para cada tipo de passagem de nível;
- ∫ Prosseguir com as acções de mitigação do risco nas passagens de nível, nomeadamente, naquelas que não dispõem de meios de protecção activa;
- ∫ Incentivar a investigação e a partilha do conhecimento em busca de novas e melhores soluções que contrariem a sinistralidade em passagens de nível;
- ∫ Prolongar a campanha “PARE ESCUTE OLHE” pelo menos até Junho de 2011, introduzindo-lhe novas abordagens e componentes, em linha com as sugestões recolhidas na Consulta Pública;
- ∫ Reforçar a colaboração e o estabelecimento de parcerias com as principais entidades com potencial de intervenção na redução da sinistralidade nas passagens de nível, em linha com as recomendações feitas nas respostas à Consulta Pública, nomeadamente:
 - Operadores de transporte ferroviário
 - Gestores da infra-estrutura rodoviária
 - Autarquias locais
 - Empresas
 - Forças de segurança
 - Instituições de ensino
 - Órgãos de comunicação social
 - Associações cívicas

* Para informação mais detalhada consultar o sítio www.refer.pt/passagensdenivel

Recomendações

As conclusões da Consulta Pública permitem identificar um universo vasto de entidades que, em complemento da acção da REFER, podem ter um papel relevante para melhorar a segurança nas passagens de nível. De facto, tendo em conta que estamos perante um problema que extravasa o âmbito ferroviário, e que nunca serão excessivos os esforços que se possam fazer para o minorar, importa convocar para esta matéria todas as entidades com potencial de intervenção no combate à sinistralidade nesses atravessamentos.

A REFER compromete-se a intensificar os seus esforços de mobilização e de criação de **novas parcerias** junto dessas entidades, nomeadamente:

-] Reforçar a sensibilização junto dos operadores ferroviários de modo a que seja cumprida a sinalização instalada e que impõe o uso de silvo à aproximação das passagens de nível sem sistemas de protecção activa;
-] Instar junto dos gestores da infra-estrutura rodoviária para a necessidade destes garantirem as devidas condições de segurança na interface rodoviária das passagens de nível;
-] Estreitar e reforçar a relação institucional com as autarquias de modo a que estas possam cooperar activamente na identificação dos riscos, na resolução dos mesmos e na busca de soluções para minorar a sinistralidade nos atravessamentos de nível, e também na acção permanente de sensibilização e pedagogia para evitar os comportamentos de risco;
-] Impulsionar projectos de cooperação técnica e inovação com empresas e instituições de ensino;
-] Desencadear os contactos institucionais junto das forças de segurança com vista à sua sensibilização para a premência de actuação punitiva das infracções nas passagens de nível e para o reforço da divulgação pública do enquadramento legal de suporte à aplicação de coimas;
-] Envolver a comunidade escolar em acções de formação e de sensibilização, visando alertar este público vulnerável para os riscos associados ao desrespeito pela sinalização em passagens de nível e dotá-los de conhecimentos básicos sobre regras de utilização e boas práticas, na expectativa de que estes princípios se projectem nos seus comportamentos futuros e influenciem os comportamentos de pais e educadores;
-] Sensibilizar e cativar os media para a problemática da segurança em passagens de nível, tirando partido da sua enorme abrangência, capacidade mobilizadora e educativa;
-] Interpelar as organizações da sociedade civil com vista a reforçar a acção local de sensibilização para a segurança em passagens de nível.



Ficha Técnica

Propriedade | Rede Ferroviária Nacional REFER *EPE*

Editores | REFER

Direcção de Comunicação e Imagem

Direcção Geral de Planeamento e Estratégia

Direcção de Gestão de Atravessamentos e Passagens de Nível

Design | Produção | REFER | Direcção de Comunicação e Imagem

Fotografia de Capa | PN na Linha do Douro . Mirão | Arquivo REFER

Fotografias | Arquivo REFER

Tiragem | 300 exemplares

www.refer.pt

www.refer.pt/passagensdenivel

Junho de 2010