



## JUSTIFICAÇÃO

Queremos com esse projeto demonstrar que andar a pé constitui um direito natural de todo cidadão. Além de ser a forma de transporte mais simples, funciona também como um exercício da liberdade, simbolizada pelo direito de ir e vir. Cabe ressaltar que esse direito somente pode ser exercido se houver infraestrutura para o atendimento das necessidades dos pedestres, tanto nas calçadas como nas travessias de rodovias, propiciando segurança e conforto.

Não é por outra razão que o Código de Trânsito Brasileiro estabeleceu o direito ao trânsito seguro para todos os cidadãos, sejam eles condutores ou passageiros, mas principalmente pedestres. Portanto compete a nós, como cidadãos, à sociedade civil organizada por meio de suas entidades, zelar para que se cumpra essa determinação legal.

**Anualmente mais de 10 mil pedestres são vítimas fatais de acidentes de trânsito.** Esses dados podem ser avaliados a partir da base de dados Datasus do Ministério da Saúde. Essa base apresenta os números de vítimas por categoria de usuário: 9.944 pedestres mortos em 2010. Porém, nesta base, aparece também um grupo de vítimas não identificadas. É um grupo importante, que representou, em 2010, 23,7% do total. Se distribuir proporcionalmente este grupo entre todas as demais categorias, a avaliação do número de pedestres mortos em acidentes de trânsito chega a 12,3 mil.

Avaliação do número de pedestres mortos em acidentes de trânsito						
	2006	2007	2008	2009	2010	Média
Total das vítimas de acidentes de transporte terrestre	36367	37407	38273	37594	42844	38497
Pedestres identificados	10147	9657	9474	8799	9944	9604
Vítimas não identificadas, a distribuir	8430	8760	8961	8548	10152	8970
Acréscimo correspondente	23,2%	23,4%	23,4%	22,7%	23,7%	23,3%
Acréscimo atribuído aos pedestres	2352	2261	2218	2001	2356	2238
Total "pedestres" ajustado	12499	11918	11692	10800	12300	11842

(Fonte: Datasus, 17/10/2012)

Localização dos acidentes com pedestres

**Os acidentes ao longo da via podem ser com pedestres andando ao longo da via, mas também e principalmente com pedestres atravessando as pistas.**

A gravidade do atropelamento aumenta rapidamente com a velocidade do veículo envolvido. Para o pedestre atropelado, o risco de morte gira em torno de 30% quando a velocidade é de 40 km/h, porém cresce até 85% se a velocidade de impacto for de 60 km/h. Aos oitenta por hora a morte é praticamente certa.

A velocidade do tráfego dificulta as travessias dos pedestres e aumenta o risco de acidentes.

Estes efeitos da velocidade levaram muitos países a reduzir drasticamente a velocidade autorizada nas zonas urbanas, descendo até 50 km/h e 30 km/h. O tratamento do tráfego foi reconsiderado em muitas cidades do mundo, surgindo um novo conceito de Traffic Calming, i.e. de moderação do tráfego.

**Que seja dentro das cidades ou nas estradas a percentagem de atropelamentos em relação ao tráfego de pedestres é muito mais elevada à noite, quando a visibilidade dos pedestres fica prejudicada.**

#### **Travessias urbanas**

**Grande parte dos acidentes rodoviários acontece nas travessias de zonas urbanas, ou seja, rodovias que cruzam cidades e bairros, com predominância de acidentes com pedestres. O volume de tráfego, a ausência de semáforos, a velocidade praticada fazem com que seja extremamente perigoso para um pedestre atravessar estradas.**

**As estradas que cruzam os municípios e seus bairros densamente populosos sofrem com a divisão de suas áreas, a estrada acaba dividindo o bairro no meio, criando uma dificuldade inclusive para o poder público municipal. Famílias são divididas, a segurança dos pedestres fica totalmente comprometida, à acessibilidade dos pedestres tem que ser respeitada, os serviços públicos em sua maioria das vezes tem dificuldade de atender os dois lados, ou seja, tem que haver um meio seguro para voltar a interligar o bairro e em nosso entendimento só com novos projetos e adaptação dos existentes criando as passagens subterrâneas pode acontecer.**

#### **Novas vias**

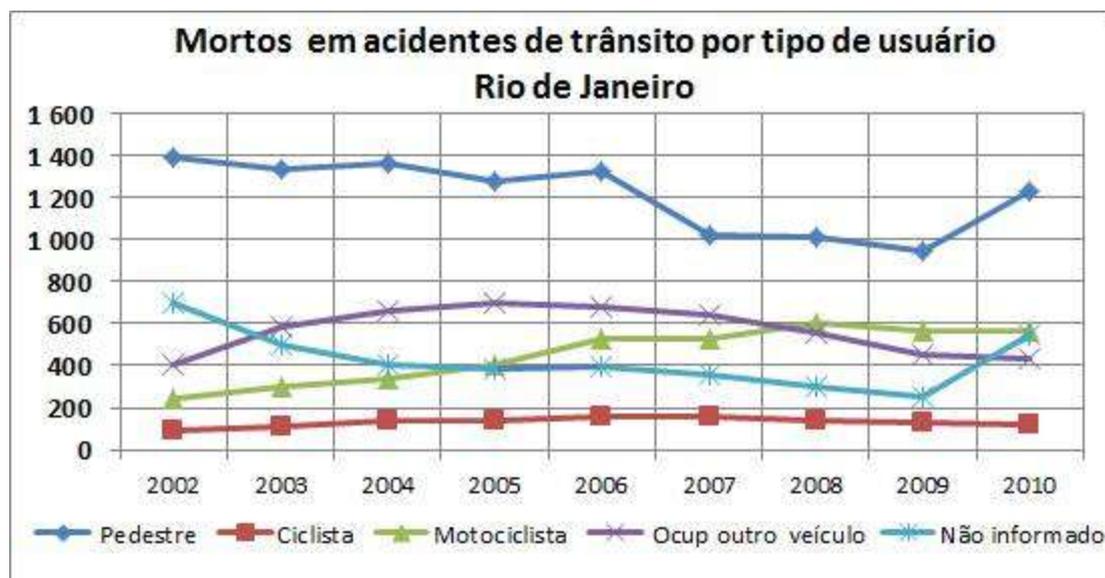
Muitos fatores de risco de acidentes ligados à infraestrutura têm a sua origem na evolução das zonas vizinhas: ocupação da faixa lindeira, abertura de novos

acessos, urbanização. Aos poucos acumulam-se problemas de dificuldade crescente necessitando uma redução drástica da velocidade autorizada. A rodovia não atende mais aos critérios de ligação de longa distância, em termos de capacidade e de tempo de percurso.

A época dos anos 60 deu luz à maioria das rodovias em uso atualmente. Uma nova geração de rodovias se faz necessária para atender a demanda de crescimento econômico do país, a exemplo do que já foi feito em certas regiões. Deverão ser “autoestradas”, ou “vias rápidas”, de maior capacidade e com características que permitam melhorar consideravelmente a segurança.

Rio de Janeiro, mortos em acidentes de trânsito, de 2002 a 2010.

Detalhe por tipo de usuário



Este gráfico apresenta a repartição dos mortos em função do seu modo de transporte: pedestres / ciclistas / motociclistas / ocupantes de automóveis, caminhões, ônibus, agrupados aqui sob o título “ocupante de outro veículo” / e outros, principalmente aqueles cujo meio de transporte não foi registrado, designados aqui como “não informado”. Esta última categoria representa entre 11% e 25% do total, dependendo do ano. O mínimo aconteceu em 2009. É naquele ano que as categorias de usuários são melhor representadas nas estatísticas.

Em 2009, os pedestres representaram 40% dos mortos, os motociclistas 24%, os ocupantes de outros veículos 19% e os ciclistas 6%.

Verificando as estatísticas, podemos observar a importância e a necessidade de criação de novas regras para execução de novas obras em rodovias como também modificações nas existentes.

Outro fato preocupante são os atropelamentos de animais vertebrados no Brasil. Conforme estudos, a cada minuto, 28 animais são atropelados nas estradas brasileiras. Carros, motos e caminhões retiram a vida de 14,7 milhões de bichos por ano (40,8 mil a cada dia), de acordo com estimativas de especialistas. É um massacre que, muitas vezes, sequer é percebido pela maioria dos motoristas. Como a quantidade de rodovias monitoradas no país é reduzida, a estimativa é que essas estatísticas estejam subestimadas. Nos Estados Unidos — onde o controle é bem mais rigoroso — os números são cerca de 25 vezes maiores: 365 milhões de animais mortos por ano (um milhão por dia).

Nos Estados Unidos e em alguns países da Europa, a arquitetura de boa parte das novas estradas já prevêem áreas de passagens para animais. Em alguns casos, as zoopassagens se misturam com a floresta ao redor. A bióloga Sandra Jacobson, que trabalha na agência florestal americana (USDA Forest Service), afirma que estes caminhos para bichos muitas vezes são as únicas maneiras de reduzir a mortalidade de algumas espécies nas proximidades das rodovias.

Conforme a bióloga Sandra Jacobson, que trabalha na agência florestal americana (USDA Forest Service), dois impactos são os maiores problemas das rodovias. O maior deles é a barreira aos animais selvagens, que não podem se mover livremente pelas estradas. Os bichos como as pessoas, precisam buscar alimentos, parceiros e abrigo. O segundo maior impacto é a mortalidade causada pela colisão dos animais com os veículos. Como se observa este problema ocorre em todo o mundo e pode causar sério declínio em algumas populações de animais por isso a importância das travessias subterrâneas.

Pelas razões expostas contamos com o apoio dos ilustres Colegas Parlamentares para a aprovação da presente proposição.

Sala das Sessões, em \_\_\_\_\_ de 2012.

FERNANDO JORDÃO  
Deputado Federal – PMDB/RJ