

Redução da Sinistralidade em Passagens de Nível Plano 2024-2030

Fotografia: ONÉSIMO COSTA



ATENÇÃO

NA AUSÊNCIA
DE INDICAÇÃO
NOS SINAIS
PARE, ESCUTE
E OLHE

Tel.: 211021514



ÍNDICE

SUMÁRIO EXECUTIVO

1 ENQUADRAMENTO

1.1 CLASSIFICAÇÃO E TIPOLOGIAS DE PASSAGENS DE NÍVEL

2 CONTEXTO INTERNACIONAL

3 ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA EM PASSAGENS DE NÍVEL

3.1 AÇÃO 2000 – 2023

3.1.1 Estratégia 2000

3.1.2 Estratégia 2004 – 2023

3.2 INVESTIMENTOS

4 PERSPETIVAS FUTURAS

4.1 CONTEXTO

4.2 PLANO 2024 – 2030

4.2.1 Supressão e Automatização

4.2.2 Sensibilização e Fiscalização

4.2.3 Metas

4.2.4 Monitorização



Arte de José Pinto Sousa

SUMÁRIO EXECUTIVO

Apesar da significativa diminuição do número de passagens de nível (PN), estas continuam a ser uma das componentes mais perturbadoras do sistema de exploração ferroviária, sendo também pontos de conflito que geram insegurança.

Embora, como resultado de uma estratégia iniciada em 2000, seja notória uma evolução positiva na sinistralidade em passagens de nível, com uma redução de 86% no número de acidentes nos últimos 24 anos, mais recentemente, tem-se vindo a registar uma estagnação, indicando uma maior resistência ao padrão de diminuição alcançado anteriormente.

Para esta estagnação terá contribuído, seguramente, um menor investimento associado à supressão e reclassificação de passagens de nível, o aumento da circulação rodoviária e ferroviária, bem como os comportamentos de risco, potenciados pelo uso generalizado de equipamentos eletrónicos que propiciam a distração do utilizador.

Face a este cenário, e tendo em mente os objetivos traçados pela IP de registar, em 2030, menos de dez acidentes em passagens de nível, que compara com os 22 verificados em 2023, foi elaborado Plano para o horizonte 2024-2030. Este Plano preconiza um conjunto de medidas que incluem a supressão e reclassificação de passagens de nível e a melhoria das suas condições de segurança, assim como a adoção de novas soluções tecnológicas de mitigação de risco, novas estratégias para deteção e sanção das infrações, e novas formas e meios de comunicar e sensibilizar os utilizadores.

Assim, no período, prevê-se a execução de 135 supressões de passagens de nível e 237 reclassificações, envolvendo um investimento superior a 316 milhões de euros. Complementarmente, atuar-se-á sobre a interface das passagens de nível de modo a dissuadir comportamentos de risco, sendo estas intervenções objeto de plano específico.

Estando os fatores comportamentais na origem dos acidentes, as campanhas de sensibilização são um instrumento fundamental para trabalhar atitudes e motivar mudanças positivas no comportamento, razão pela qual se reforçará esta dimensão, apostando numa abordagem continuada junto dos diferentes públicos-alvo.

As melhores práticas internacionais revelam que a eficácia das campanhas de sensibilização é maior quando acompanhada por ações de dissuasão e fiscalização, penalizando as pessoas que optam por comportar-se de forma insegura, negligente ou provocatória. Assim, a IP irá promover as ações necessárias para a implementação de sistemas tecnológicos de deteção de infrações, visando a sua sanção.

Assumindo que a sinistralidade em passagens de nível representa um problema que extravasa o domínio estritamente ferroviário e que acarreta, além dos custos sociais e prejuízos materiais, uma dimensão humana e social, importa mobilizar os demais agentes (autoridades nacionais e locais, forças de segurança, organizações de cidadãos, etc.) para estabelecer compromissos institucionais e de cooperação focados na segurança do sistema ferroviário e na promoção da mobilidade segura de todas as comunidades que ele serve.

Precisamos fazer mais, e precisamos fazê-lo de forma colaborativa!

1 ENQUADRAMENTO

Ainda que os novos investimentos não sejam compagináveis com a criação de novas passagens de nível, e que a consciência de que a passagem de nível segura é aquela que não existe, a sua presença na rede ferroviária nacional (RFN) tem origem num contexto bem diferente do atual, em que, quer a velocidade dos comboios, quer a pressão automóvel, era substancialmente diferente da dos dias de hoje.

As passagens de nível assumiram ao longo de anos um papel relevante na conexão de pessoas, comunidades, facilitando a mobilidade e atenuando distâncias. O forte crescimento do tráfego automóvel registado a partir da década de 1980, bem como a cada vez maior velocidade dos comboios, fizeram aumentar significativamente o risco do atravessamento nas passagens de nível, pelo que se tornou necessário criar um quadro institucional que visasse a redução do número destas e consequentemente mitigasse os riscos crescentes.

Este novo quadro institucional foi dado pelo Decreto-Lei nº 568/99 de 23 de dezembro, que aprova o Regulamento de Passagens de Nível (RPN) em vigor e que determina a proibição do estabelecimento de novas passagens de nível, a elaboração de planos de supressão das de maior risco, por parte dos gestores das infraestruturas ferroviária e rodoviária, e a instalação de equipamentos de proteção em função dos tráfegos rodoviário e ferroviário.

1.1 CLASSIFICAÇÃO E TIPOLOGIA DE PASSAGENS DE NÍVEL

De acordo com o RPN e atendendo às composições dos tráfegos ferroviário e rodoviário, e ainda às características das vias ferroviária e rodoviária, as passagens de nível públicas classificam-se em A, B, C, D e de peões.

As **passagens de nível do tipo A, B e C** são guarnecidas e dotadas de equipamentos de comando manual ou, em alternativa ao guarnecimento, equipadas com dispositivos de segurança de comando automático com as seguintes características:

Tipo A e B

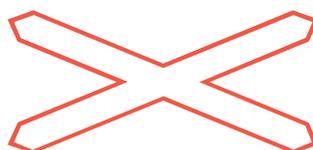
Barreiras ou meias barreiras de comando manual ou automático. As passagens de nível de comando automático estão ainda equipadas com sinalização luminosa que determina, quando ativada, a obrigação de parar. Complementarmente podem ser dotadas de sinalização sonora.

Tipo C

Sinalização luminosa constituída por focos de cor vermelha intermitente que determinam, quando ativados, a obrigação de parar e por um foco de cor branca lunar, intermitente ou fixa, significando autorização de passar.

As **passagens de nível do tipo D** são dotadas de sinal indicativo de passagem de nível sem guarda - "Cruz de Santo André", bem como de sinal "STOP", determinando a obrigatoriedade de parar.

As **passagens de nível de peões** são equipadas com placa com a indicação "Pare, Escute e Olhe" e, quando se justifique, com labirinto ou com sinalização luminosa ou sonora.



2 CONTEXTO INTERNACIONAL

A sinistralidade em passagens de nível é um problema que afeta todos os países independentemente da sua situação económica, nível de desenvolvimento ou localização geográfica.

Milhões de quase acidentes e mais de 6000 mortes ocorrem todos os anos no mundo nestes atravessamentos.

Na União Europeia, em média, 300 pessoas morrem por ano em resultado de acidentes em passagens de nível causando danos económicos estimados em mil milhões de euros¹. Destas mortes, 98% são atribuídas a erros deliberados ou não deliberados dos utilizadores, sejam condutores de veículos ou peões.

Os muitos avanços tecnológicos e o investimento aplicado na eliminação de passagens de nível trouxeram uma diminuição significativa no número de acidentes e vítimas; contudo, continuam a ser frequentes más práticas deliberadas e comportamentos de risco.

Tanto na Europa como no resto do mundo várias organizações continuam comprometidas com o objetivo de reduzir a sinistralidade em passagens de nível, procurando incentivar a partilha de boas práticas e avaliar e compreender melhor as questões de segurança nas mesmas.

Entre as iniciativas focadas na componente de sensibilização destaca-se a celebração do Dia Internacional para a Segurança em Passagens de Nível (ILCAD²) visando a consciencialização da sociedade para os riscos e a promoção de comportamentos seguros em passagens de nível. A iniciativa, assinalada desde 2009, é liderada pela União Internacional dos Caminhos de Ferro (UIC) e conta com o envolvimento e apoio da comunidade ferroviária mundial.



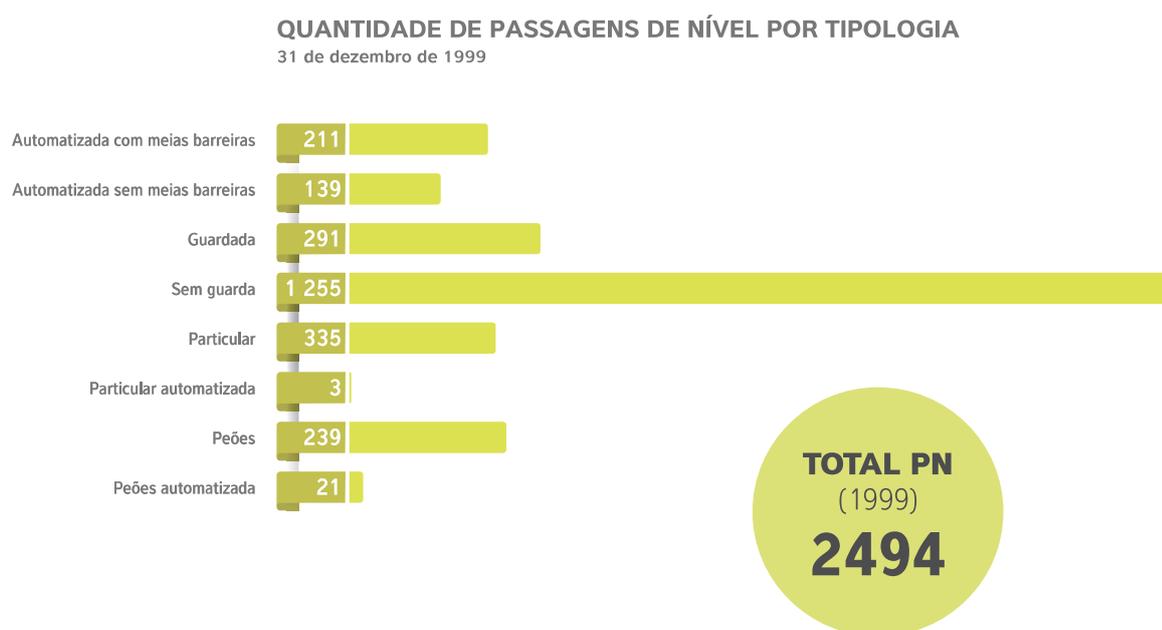
¹ Relatório da European Research Area sobre segurança e interoperabilidade ferroviária na UE - 2020

² International Level Crossing Awareness Day

3 ESTRATÉGIA NACIONAL DE SEGURANÇA EM PASSAGENS DE NÍVEL

À data em que é publicado o RPN (1999), na rede ferroviária portuguesa, então com 2794 km de linha ativa, existiam 2494 passagens de nível, a que correspondia uma densidade de 0,89 PN/km.

De acordo com a sua tipologia, em 31 de dezembro de 1999 as passagens de nível tinham a seguinte distribuição:



A realidade mostrava um elevado número de passagens de nível e de acidentes, sendo que três quartos não dispunham de qualquer sistema de proteção ativa.

Nesse mesmo ano foram registados 156 acidentes, 129 colisões e 27 colhidas, dos quais resultaram 38 vítimas mortais.

Com a publicação do RPN, são estabelecidas novas condições que vêm alterar, quer a prática, quer a abordagem ao problema.

Neste contexto e enquadramento foi definido um Plano de Supressão de Passagens de Nível que estabelecia como objetivo para o ano de 2006 uma densidade média de 0,5 PN/km, valor de referência ao nível europeu.

ACIDENTES
(1999)
156

3.1 AÇÃO (2000 – 2023)

3.1.1 Estratégia 2000

Tendo em conta os pressupostos definidos e as metas estabelecidas, o primeiro enfoque visou a diminuição do número de passagens de nível existentes.

Um vasto programa de supressão de passagens de nível permitiu que no final de 2004, em 2818 km de linha ativa, o número de passagens de nível reduzisse para 1476, a que correspondia uma densidade de 0,52 PN/km.

Em paralelo, foram também reclassificadas cerca de 300 passagens de nível, aumentando-se o seu grau de proteção.

PN SUPRIMIDAS
(2000 - 2004)
1045

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Supressões	-	114	188	256	282	205
Reclassificações	-	38	37	69	55	96
Total de PN (31 dez.)	2 494	2 386	2 202	1 947	1 737	1 476

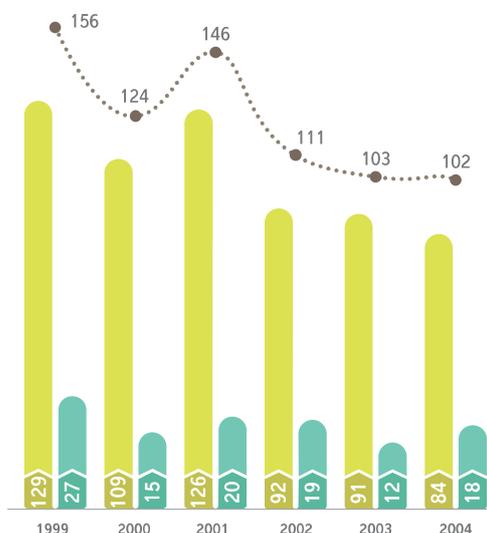
→ **0,52**
PN/km

Não obstante todo o trabalho desenvolvido e ações implementadas, verificou-se que a redução da sinistralidade estava aquém do que seria expectável, impondo uma redefinição de estratégia. Em 2004 inicia-se atuação sobre as passagens de nível de maior risco.

ACIDENTES EM PASSAGENS DE NÍVEL POR TIPOLOGIA DE ACIDENTE

1999 - 2004

- Colisões
- Colhidas
- Total de acidentes



3.1.2 Estratégia 2004 - 2023

O foco passou a incidir na redução da sinistralidade, tendo, em 2005, sido fixada como meta para o ano de 2009, um decréscimo de 50% no número de acidentes face ao registado em 2004.

Em 2006, no âmbito das “Orientações Estratégicas para o Sector Ferroviário – Horizonte 2015” foi definida nova meta de redução do número de acidentes em 60% face aos 72 registados em 2005.

Neste enquadramento foi também iniciado um processo negocial com os gestores das vias rodoviárias, numa ótica de agregação de esforços e compromisso, tendo em vista o estabelecimento de parcerias materializadas através de protocolos.

Como resultado, entre 2005 e 2008, foram estabelecidos 28 protocolos, envolvendo a intervenção em 175 passagens de nível.

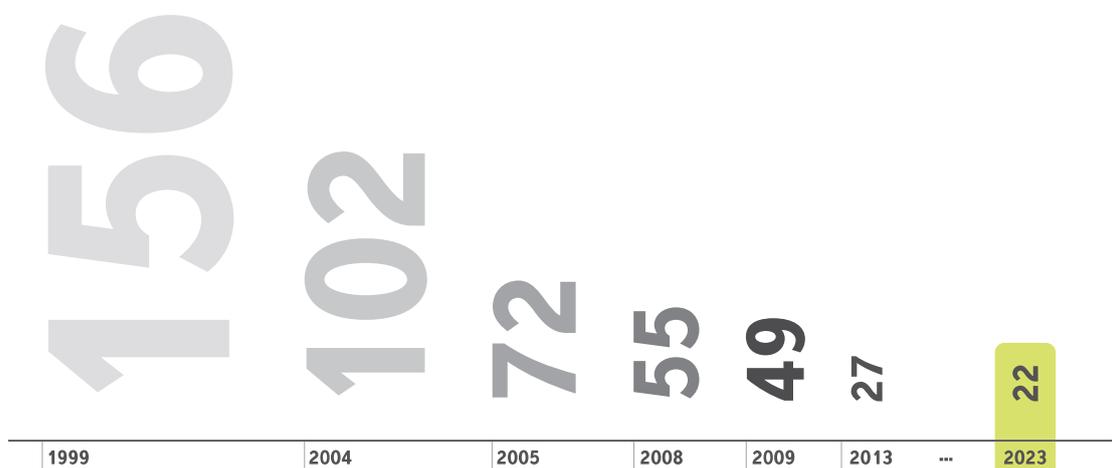
Por outro lado, uma abordagem baseada na análise de risco permitiu, no período, planejar e desenvolver ações sobre as de maior risco, destacando-se as seguintes medidas:

- Dotar de meias barreiras as passagens de nível automáticas que dispunham apenas de sinalização luminosa e sonora;
- Implementar sinalização ferroviária determinando o uso do “silvo” das locomotivas à aproximação de passagens de nível sem guarda;
- Remover obstáculos no “triângulo de visibilidade” de modo a aumentar o tempo de avistamento do comboio nas passagens de nível sem guarda;
- Implementar ações de mitigação de outros fatores de risco;
- Incrementar a automatização de passagens de nível;
- Introduzir o número verde em passagens de nível automáticas.

No final de 2009, e em resultado do Plano de Supressão e das medidas enunciadas, das 1191 PN existentes, cerca de 40% dispunham de proteção ativa, tendo sido registados nesse ano 49 acidentes com 17 vítimas mortais.

No ano de 2014, no contexto do Plano de Investimentos foi fixada a meta de menos de 17 acidentes em PN para 2020, sendo posteriormente recalendarizada para 2023 em linha com o Ferrovia 2020.

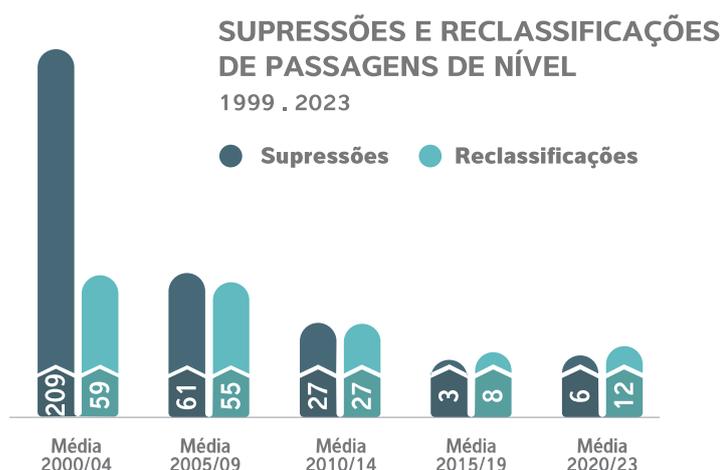
Em 2023, registaram-se 22 acidentes dos quais resultaram oito vítimas mortais.



3.2 INVESTIMENTOS

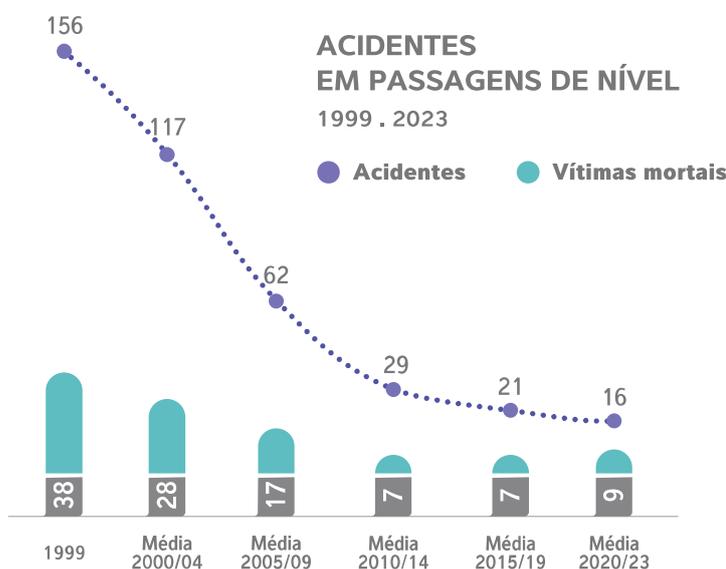
Entre 2000 e 2023, a ação continuada na supressão de passagens de nível permitiu reduzir em 67% o número das mesmas (de 2494 para 810), através da construção de passagens desniveladas e/ou caminhos de ligação.

No mesmo período foram reclassificadas 794 PN, com as de proteção ativa a evoluir de 26% para 59%.



O investimento global na supressão e reclassificação de passagens de nível foi, no período, de cerca de 400 milhões de euros.

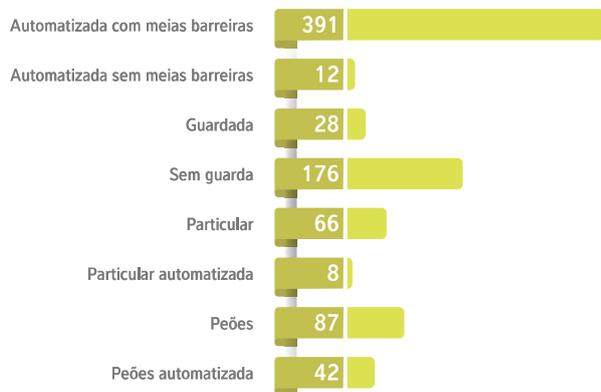
Em resultado, entre 1999 e 2023 registou-se uma diminuição de 86% no número de acidentes (de 156 para 22) e de 79% no número de vítimas mortais (de 38 para 8).



No final de 2023 existiam 810 passagens de nível no universo das linhas com exploração ferroviária, correspondendo a 0,32 PN/km.



QUANTIDADE DE PASSAGENS DE NÍVEL POR CATEGORIA 31 de dezembro de 2023



4 PERSPECTIVAS FUTURAS

4.1 CONTEXTO

Apesar da redução significativa de passagens de nível e do reforço nas condições de segurança das que subsistem, verifica-se, nos últimos anos, uma resistência ao decréscimo da sinistralidade. Esta resistência resulta, em parte, do abrandamento dos investimentos em ações de supressão e reclassificação.

AÇÕES DE SUPRESSÃO E RECLASSIFICAÇÃO

	Média 2000-2004	Média 2005-2009	Média 2010-2014	Média 2015-2019	Média 2020-2023
Supressões	209	61	27	3	6
Reclassificações	59	55	27	8	12

Por outro lado, os investimentos em curso na ferrovia, ao nível da eletrificação da rede e no aumento das velocidades de circulação, o incremento do número de comboios, assim como o crescimento urbanístico na envolvente do caminho-de-ferro e o forte aumento do tráfego rodoviário, ampliam o risco. Este risco é ainda potenciado por novos fatores comportamentais que contribuem para a distração do utilizador, exigindo-se, conseqüentemente, um reforço da atuação na segurança do atravessamento da via-férrea, em diversas dimensões.

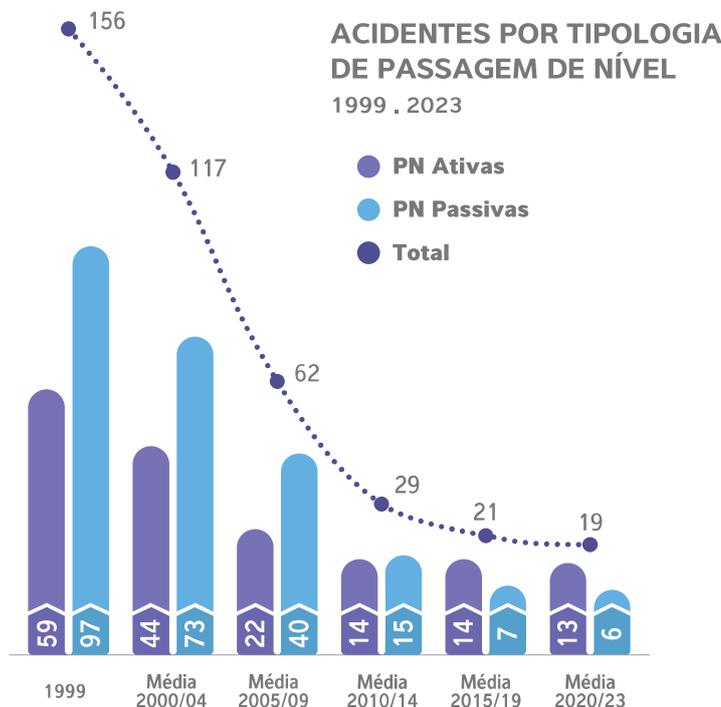
É neste contexto que o Programa Nacional de Investimentos - PNI 2030 identifica o constrangimento em "Segurança e Sinistralidade" que o Eixo Estratégico do Setor dos Transportes e Mobilidade – Ferrovia, deverá resolver. O objetivo a alcançar passará por reduzir o número de colhidas e colisões de modo a alinhar os indicadores nacionais com os da média europeia (0,54 vs 0,3 mortes equivalentes (FWI)¹ por milhão de comboios.km, valores registados entre 2011 e 2015).

Em 2023, registaram-se 22 acidentes, dos quais resultaram oito vítimas mortais.

A maioria dos acidentes estão a ocorrer em passagens de nível com proteção ativa, o que evidencia a desvalorização do risco.



¹ (FWI) Fatalities and Weighted Injuries = Número de mortos + Números de feridos graves/10 + Número de feridos ligeiros/200.



Apesar dos resultados alcançados importa dar novo impulso de atuação de modo a percorrer o caminho que visa alcançar zero mortos nas passagens de nível - único número aceitável.

4.2 PLANO 2024-2030

O encerramento das passagens de nível é a única forma de erradicar totalmente o risco, mesmo que isso signifique afetar a mobilidade das comunidades que servem. Contudo, é necessário adotar essa medida em benefício da segurança. No entanto, não é possível nem praticável suprimir todas as passagens de nível, seja pelas restrições financeiras, razoabilidade de intervenção ou pela ausência de solução viável.

Para as passagens de nível que permanecem abertas importa maximizar a redução do risco, com vista a diminuir o número de acidentes e quase acidentes.

Por outro lado, há que ter em conta que:

- As passagens de nível de maior risco se situam em zonas fortemente urbanizadas, tornando mais complexas e onerosas as soluções de supressão;
- O stress, os equipamentos de distração como os *smartphones*, auriculares, etc. e a expansão urbana são novos fatores sociais de risco;
- O aumento crescente dos tráfegos rodoviário e ferroviário potenciam o risco;
- O incremento da utilização do veículo individual como as bicicletas ou trotinetas acarreta novos riscos.

Para reduzir o número de acidentes para menos de 10 em 2030, a IP definiu estratégia de atuação suportada em quatro dimensões:

Supressão de passagens de nível, desde que tal seja técnica e economicamente viável, pois é a única forma de eliminar o risco;

Automatização de passagens de nível, assegurando que as que subsistem são dotadas de proteção ativa, criando ainda condições físicas na interface para mitigar o risco resultante de comportamentos ilícitos;

Sensibilização dos utilizadores para o risco que resulta do não respeito pelas regras de segurança – comportamentos ilícitos;

Fiscalização, como forma de levar os utilizadores a adotarem comportamentos seguros.



Nestes termos, e para o sucesso da estratégia importa que sejam garantidos os seguintes requisitos:

- Rever o quadro legal em vigor para permitir a instalação de radares/ sistemas de vídeo para deteção e sanção de infrações em passagens de nível;
- Assegurar as dotações financeiras necessárias;
- Dispor de equipas dedicadas que assegurem uma abordagem holística à gestão de riscos;
- Estabelecer parcerias com os gestores das redes rodoviárias para o desenvolvimento das ações de supressão e melhoria das condições nas zonas de aproximação da passagem de nível;
- Promover a investigação e desenvolvimento de novas soluções tecnológicas, em cooperação com as universidades e as empresas;
- Aumentar a cooperação com as entidades responsáveis pela gestão do território, tendo em vista a mitigação do risco na envolvente do caminho-de-ferro;
- Envolver as comunidades vizinhas do caminho-de-ferro, as associações, as instituições de ensino e outros nas ações de formação e sensibilização para os comportamentos seguros no atravessamento da via-férrea.

4.2.1 Supressão e Automatização

A supressão de passagens de nível, com a construção de acessibilidades desniveladas é a única forma de garantir o atravessamento seguro da via-férrea, pelo que, em função do risco, será a solução a privilegiar, sempre que se revele técnica e economicamente viável.

As linhas atuais da rede *core* RTE-T, em que se espera o incremento significativo de tráfego, nomeadamente de mercadorias, devem, tendencialmente, ter zero passagens de nível.

Não obstante, as ações de supressão podem ter impacto significativo na mobilidade das populações locais, pelo que a estabilização de soluções com os municípios gestores do território é um processo complexo e demorado. Nesta medida tratar de forma integrada todas as passagens de nível de um município tem-se revelado a metodologia adequada.

Contudo, conforme já referido, quando a supressão da passagem de nível não se revelar técnica ou economicamente viável deve ser assegurada a sua automatização, permitindo que o utilizador esteja informado sobre a aproximação do comboio.

Complementarmente, será ainda necessário atuar sobre a interface das passagens de nível de modo a dificultar/dissuadir comportamentos de risco, implementando medidas mitigadoras que:

- (i) dificultem o contornamento das meias barreiras;
- (ii) obriguem à redução da velocidade na aproximação das passagens de nível;
- (iii) sinalizem a zona de proibição de paragem.

Estas e outras medidas deverão vir a ser objeto de plano específico em função dos riscos identificados em cada passagem de nível, sendo expectável que, de forma sistematizada, se faça a sua implementação a partir de 2026.

Assim, para a integração das passagens de nível no Plano 2024-2030, consideram-se os seguintes pressupostos por tipo de ação:

I. SUPRESSÃO

- As que se incluam em troços a modernizar, com velocidade de projeto superior a 140 km/h – art.º 6º do Regulamento de Passagens de Nível, anexo ao Decreto-Lei 568/99 de 23 de dezembro.
- Aquelas que pela sua perigosidade se integrem nas condições definidas pelo art.º 2º do Decreto-Lei 568/99 de 23 de dezembro.
- As que disponham das condições definidas pelo art.º 4º do Regulamento de Passagens de Nível, anexo ao Decreto-Lei 568/99 de 23 de dezembro.
- As incluídas em linhas de ligação às fronteiras.
- Aquelas que tenham solução acordada com entidade gestora do território, o município.

II. AUTOMATIZAÇÃO

- As que se incluem em troços a modernizar, mas cuja supressão não se revela viável.
- As que se encontrem enquadradas pelos números 1, 2, 3 e 4 do art.º 9º do Regulamento de Passagens de Nível, anexo ao Decreto-Lei 568/99 de 23 de dezembro.
- As passagens de nível do tipo D ou de peões que sejam consideradas de particular perigosidade, mas cuja supressão não seja viável.

Deste modo, o **PLANO PARA O PERÍODO 2024-2030** contempla:

- O tratamento integral de todas as passagens de nível públicas incluídas em Projeto de Modernização, com a supressão sempre que tal se revele necessário/viável, ou a sua reclassificação, designadamente através de automatização.

Estão nesta situação as passagens de nível das linhas abaixo indicadas:

LINHA	SUPRESSÕES	RECLASSIFICAÇÕES	INVESTIMENTO (M€)
ALENTEJO (Poceirão - Bombel; Casa Branca - Beja)	22	-	32,86
ALFARELOS	2	1	2,07
ALGARVE (Tunes - Lagos)	2	16	10,73
ALGARVE (Tunes - Vila Real de Sto António)	-	12	1,2
BEIRA ALTA	7	4	9,57
DOURO (Caíde - Régua)	4	17	8,47
ÉVORA	5	-	2,00
LEIXÕES e SÃO GEMIL	3	2	7,42
LOURIÇAL	-	2	0,30
LOUSÃ (Sistema de Mobilidade do Mondego)	1	-	-
MINHO (Contumil - Ermesinde)	4	1	9,08
NORTE (Alverca - Castanheira; Alfarelos - Pampilhosa; Ovar - Gaia)	27	2	75,00
OESTE	15	15	17,07
SINES e PETROGAL - ASFALTOS	3	14	6,68
SUL	1	-	1,88
VENDAS NOVAS	7	10	7,81
XABREGAS	1	1	0,99
Total	105	97	193,13

- Nas restantes linhas ou troços está definida atuação autónoma em função da perigosidade das passagens de nível e da maturidade do processo, destacando-se as seguintes intervenções:

- Supressão de 13 passagens de nível na Linha do Minho, concelho de Barcelos, a que acrescem duas que o município irá desenvolver, mas não incluídas no presente Plano. Estas supressões dão continuidade a um programa faseado e de tratamento integrado por município numa das linhas de mais elevado índice de sinistralidade.

Com a supressão das passagens de nível no concelho de Barcelos e com as quatro supressões incluídas

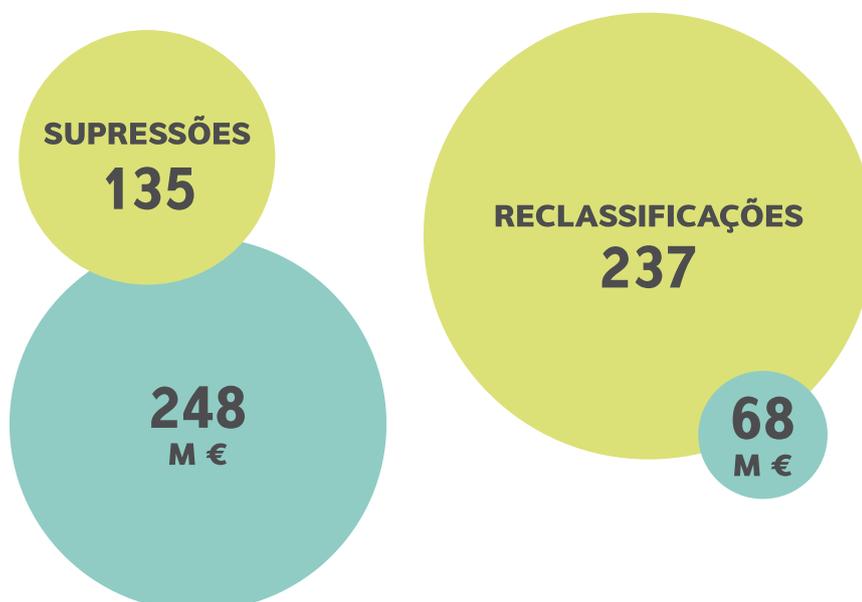
no Projeto de Quadruplicação do troço Contumil - Ermesinde, assegurar-se-á um troço com cerca de 95 km sem atravessamentos rodoviários de nível à via-férrea, entre a Estação de Porto - São Bento e o limite norte do concelho de Viana do Castelo - garantia de segurança nos troços da Linha do Minho com maior número de circulações ferroviárias, e densidade populacional do território atravessado.

- Supressão de dez passagens de nível na Linha do Norte, nos concelhos de Cartaxo, Santarém e Coimbra, não integradas em troços objetos de modernização no período, assegurando-se assim que, até 2030, serão suprimidas todas as passagens de nível rodoviárias da Linha do Norte, linha que pelas suas características (via múltipla, velocidades elevadas e quantidade de comboios) tem aquelas que, globalmente, apresentam maior perigosidade.
- Automatização de 132 passagens de nível, das quais 70 na Linha do Vouga.

LINHA	SUPRESSÕES	RECLASSIFICAÇÕES	INVESTIMENTO (M€)
ALENTEJO	1	3	2,43
BEIRA BAIXA (Abrantes - Guarda)	2	4	3,81
BEIRA BAIXA (Entroncamento - Abrantes)	-	5	1,28
DOURO	1	8	1,15
FUNCHEIRA	-	1	0,30
LESTE	2	21	6,84
MINHO	10	3	31,63
NEVES CORVO	-	14	2,16
NORTE	12	1	58,63
OESTE	1	-	1,50
SUL	1	5	1,37
TOMAR	-	4	0,90
VOUGA (Espinho - Sernada)	-	54	7,95
VOUGA (Sernada - Aveiro)	-	17	2,55
Total	30	140	122,50

Do desenvolvimento do Plano, resultará um investimento de 316 milhões de euros, a preços de 2023 (excluindo projeto, expropriações e fiscalização), compreendendo 135 supressões e 237 reclassificações, das quais 218 serão novas automatizações.

A concretização destas ações decorrerá de forma faseada estando previstas 65 supressões e 82 reclassificações, para o período 2024-2027, com um investimento estimado de 119 milhões de euros. No período 2028-2030 estão previstas 70 supressões e 155 reclassificações, com um investimento associado de 197 milhões de euros.



4.2.2 Sensibilização e Fiscalização

Promover a consciencialização sobre os riscos é uma componente crítica na melhoria da segurança nas passagens de nível e, na verdade, em todos os contextos, quer seja ferroviário ou rodoviário.

Assim como existe uma preocupação permanente para garantir as condições de segurança nas passagens de nível, também é essencial a consciência por parte dos utilizadores que os comportamentos que adotam relativamente ao atravessamento da via-férrea são determinantes para evitar os acidentes.

Fazer com que as pessoas se comportem de forma segura nas passagens de nível depende destas saberem como se comportar e decidirem fazê-lo e, por isso é importante formar as comunidades, capacitando-as com conhecimento sobre o funcionamento do sistema e dos riscos.

A promoção de ações concretas de sensibilização e formação orientadas para públicos-alvo específicos - quer sejam os que mantêm com as passagens de nível uma relação direta (peões ou automobilistas), ou aqueles que pela sua condição são mais vulneráveis (crianças, jovens, idosos ou pessoas com mobilidade reduzida, ou incapacidades visuais e auditivas, ...) - assume um papel determinante e, mesmo podendo não ter resultados imediatos, serão, sempre, o motor de alterações comportamentais presentes e futuras.

Não podendo ignorar que diferentes circunstâncias, contextos e motivações, bem como tendências de riscos ou tendências sazonais, introduzem grande diversidade nas abordagens possíveis, o objetivo central terá sempre que:

- Consciencializar e alertar para os riscos.
- Promover a adoção de comportamentos seguros.
- Consolidar junto das populações os benefícios que decorrem da utilização dos atravessamentos seguros ao invés do caminho mais curto.
- Dinamizar e envolver todas as instituições e a sociedade civil.

Neste quadro de princípios, a IP apostará em iniciativas de âmbito nacional, e, simultaneamente, em ações locais focadas em públicos-alvo ou passagens de nível onde o risco potencial de acidente requer uma conjugação de esforços orientados para problemas concretos, tendo presente diferentes vertentes e abordagens.

Educar

Em cooperação com outros parceiros irão ser privilegiadas iniciativas direcionadas para crianças e jovens, em contexto escolar, para que estejam mais esclarecidas e logo mais protegidas.

Com esta medida procuram-se incentivar e reforçar princípios de cidadania e uma maior consciência dos riscos, na expectativa de que estes não só se projetem nos seus comportamentos futuros, mas também influenciem os comportamentos de pais e educadores.

Informar

A IP compromete-se a disponibilizar informação de forma sistemática e coerente e a reforçar a comunicação pela regularidade, nomeadamente, através de área específica dedicada à Mobilidade Segura no seu Sítio na Internet:

<https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/mobilidade-segura>

Sensibilizar

Através de diferentes meios e suportes, e tirando partido das diferentes plataformas de redes sociais, serão efetuadas, em calendários diferenciados, campanhas de comunicação orientadas para a promoção da segurança.

Envolver

Através da identificação de parceiros estratégicos locais mobilizadores da comunidade, e privilegiando fórmulas de contacto direto procurar-se-á reforçar as relações de proximidade e confiança.

Valorizar a participação ativa e fomentá-la é uma ambição a perseguir, nomeadamente junto das entidades mais bem colocadas no terreno – autarquias, forças de segurança e organizações da sociedade civil.

As campanhas de sensibilização têm como objetivo trabalhar as atitudes, diminuindo comportamentos de risco.

As melhores práticas internacionais revelam que a sua eficácia será maior se acompanhada por ações de dissuasão e fiscalização, penalizando as pessoas que optarem por se comportar de forma insegura, negligente ou provocatória.

FISCALIZAÇÃO

A elevada sinistralidade em passagens de nível dotadas de proteção ativa tem levado os gestores das redes ferroviárias europeias a apostar nas campanhas de sensibilização. Apesar da sua relevância, as mesmas têm-se revelado insuficientes, **sendo necessárias novas abordagens.**

A influência da existência de câmaras de vídeo; da presença policial e de campanhas educativas sobre os comportamentos de travessia ilegal de peões e ciclistas foi investigada na Croácia por Starčević, Barišić & Pilko (2016).

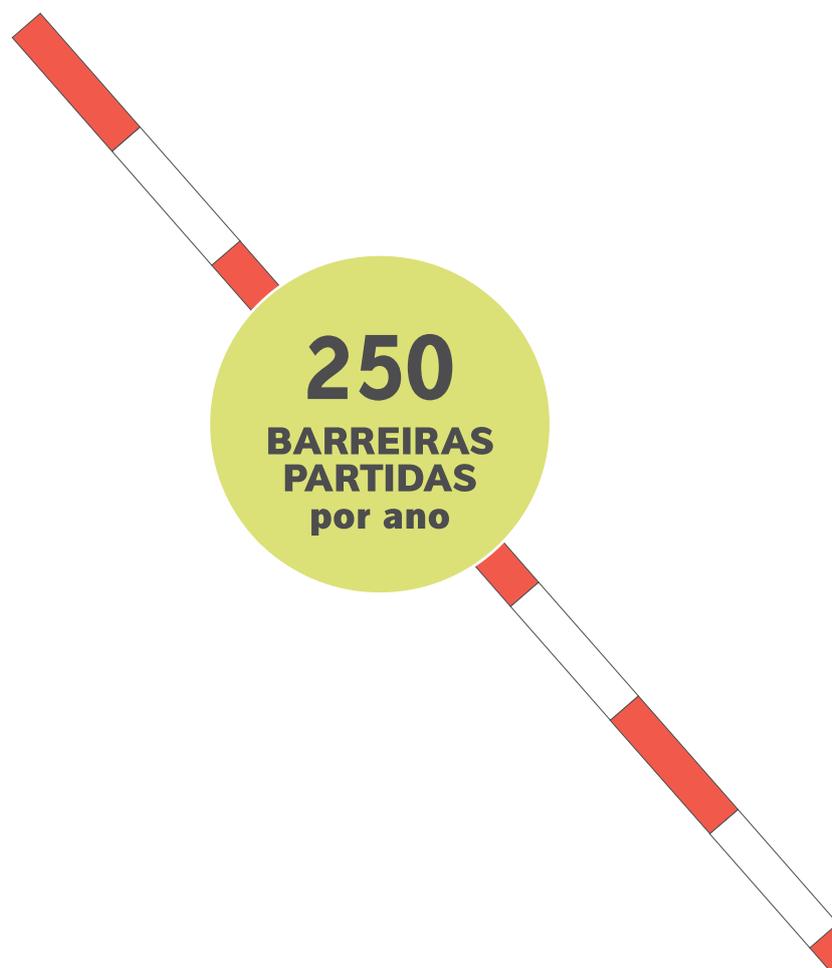
Concluiu-se que a combinação de multa por incumprimento da sinalização e a presença de polícia nas passagens de nível eliminou quase totalmente a travessia ilegal, não sendo, contudo, viável dispor de agente da polícia em cada passagem de nível.

A investigação também mostrou resultados promissores na combinação de medidas educativas (distribuição de folhetos sobre os perigos) e observação por câmaras (visíveis). A conjugação destas duas medidas reduziu o número de travessias ilegais em quase 60%.

A instalação de câmaras em passagens de nível dotadas de proteção ativa, como medida dissuasora dos comportamentos de risco (travessias ilegais), está a ser usada por redes congéneres, nomeadamente, no Reino Unido, França, Países Baixos e Bélgica, permitindo às forças de segurança a aplicação de coimas pela prática de atos que atentam contra a segurança, com resultados positivos na redução da sinistralidade.

Em Portugal, nos últimos cinco anos, 68% dos acidentes, ocorreram em passagens de nível dotadas de proteção ativa, por incumprimento da sinalização apresentada, resultando em mais de 30 vítimas mortais. A cada ano, cerca de 250 barreiras são partidas por desrespeito pela sinalização apresentada, podendo considerar-se como quase acidente.

Assim, no pressuposto que a salvaguarda da segurança e da vida das pessoas é valor maior, que deveremos preservar, a IP irá promover as ações necessárias à implementação desta quarta dimensão do Plano, a qual permitirá dissuadir e sancionar, através das forças de segurança, os atos indevidos no atravessamento das passagens de nível, em linha com o que de melhor se faz nas redes de referência europeias.



4.2.3 Metas

EXECUÇÃO

As ações de supressão e automatização inscritas em Plano permitirão a seguinte evolução nas passagens de nível da rede:

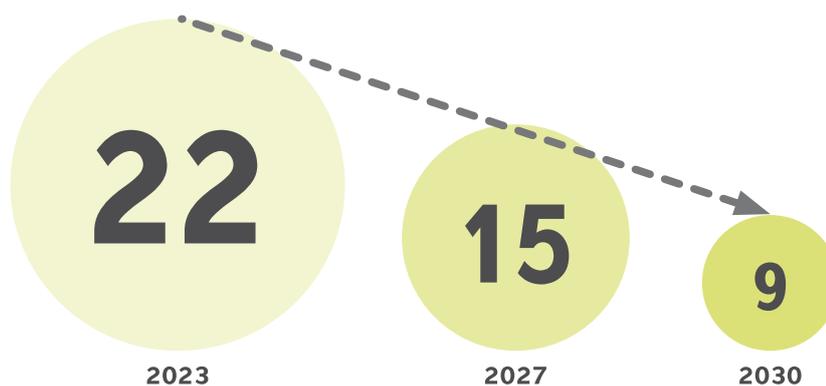
	2023		2027		2030	
	Qt	%	Qt	%	Qt	%
PN com Proteção Ativa	481	59	511	69	585	87
PN sem Proteção Ativa	329	41	228	31	90	13
Total	810	-	739	-	675	-



SINISTRALIDADE

Todas as ações do Plano, nas quatro dimensões, terão contribuído relevante para o alcançar da meta definida – menos de dez acidentes em 2030.

Com suporte em matriz de risco que, com base na expertise IP sobre a matéria, pondera o histórico de acidentes por tipologia de passagem de nível com a evolução previsível destas ao longo do período, bem como com as ações complementares a desenvolver para dissuasão de comportamentos de risco e as ações de sensibilização foi estimada a evolução previsível da sinistralidade para o período 2024-2030.



4.2.4 Monitorização

Trimestralmente será feita a monitorização da execução do Plano, nas suas diversas dimensões e da evolução da sinistralidade.

Os eventuais desvios à execução do Plano e às metas intercalares de sinistralidade serão objeto de análise com vista à introdução de medidas que visem a recuperação de atrasos, ou a introdução de medidas complementares que permitam alcançar menos de dez acidentes em 2030.



**MENOS
DE DEZ
acidentes
em 2030**



PROPRIEDADE

Infraestruturas de Portugal, SA



CONTEÚDOS

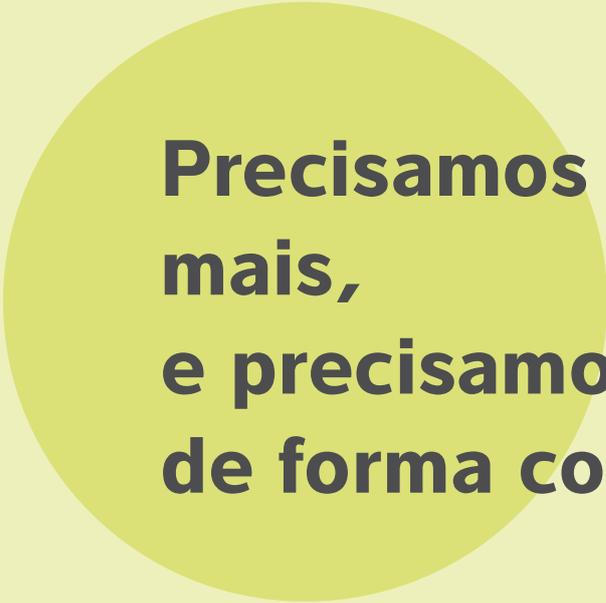
Estrutura de Missão para a Redução da Sinistralidade

2024 Agosto



DESENHO GRÁFICO

Comunicação e Imagem



**Precisamos fazer
mais,
e precisamos fazê-lo
de forma colaborativa!**



PARE ESCUTE OLHE