

O ciclista Philip Steffen, 30, utiliza a bicicleta diariamente e já foi atropelado cinco vezes Gabriel Cabral/Folhapress

Via segura

Municípios reduzem acidentes no trânsito com redesenho urbano

Medidas priorizam pedestres e ciclistas, com calçadas mais largas e menos espaço para carros

Jeferson Batista

SÃO PAULO O programador Philip Steffen, 30, pedalava na avenida Eliseu de Almeida, na zona oeste, rumo ao trabalho, no centro de São Paulo, quando foi atropelado por um carro. Desde que começou a usar a bicicleta diariamente, há 12 anos, Steffen já passou por cinco experiências como essa, ganhou hematomas e uma indenização de um processo contra um motorista.

Em 2014, a ciclovia chegou à avenida. "Era um dos trechos em que eu ficava mais tenso. Hoje tenho mais segurança."

Ciclovia é um entre os diversos modelos de redesenho urbano que estão sendo adotados por municípios para diminuir os acidentes e respeitar mais ciclistas e pedestres.

Outras ações, como criação de faixa de pedestre elevada, avanço de calçada sobre a pista, diminuição da área usada pelo carro para fazer curva, também estão sendo testadas.

Cidades do interior do estado de São Paulo reduziram o número de vítimas fatais com ações de mudanças no sistema viário e de conscientização de motoristas, ciclistas e pedestres, baseadas nas diretrizes do Movimento Paulista de Segurança no Trânsito.

"É possível fazer intervenções cirúrgicas que resolvem o problema. Algumas ações tiveram custo zero para o estado", afirma Silvia Lisboa, coordenadora do Movimento.

Exemplos de bons resultados, os municípios de Jacareí, Botucatu e Birigui conseguiram reduzir, no ano passado, em 48%, 35% e 14%, respectivamente, o número de vítimas fatais em acidentes de trânsito, segundo informações do Infosiga, banco de dados que reúne informações de acidentes, do Movimento Paulista.

"Troca de placas, pintura de vias e o aumento do tempo do semáforo foram medidas que levaram à queda dos acidentes", diz Rodrigo Fumis, secretário-adjunto de Transporte de Botucatu.

Em Jacareí, foram criados bolsões exclusivos para motociclistas nos semáforos e rota de carga pesada, redu-

Novas ruas

Confira estratégias adotadas por algumas cidades que reduziram o número de acidentes

Blitz itinerante

Ao implementar uma blitz que circula em diversas áreas, dificulta o mapeamento desses pontos por motoristas

Sinalização adequada

Instalar placas maiores e em locais mais visíveis durante a noite

Faixa em diagonal

Ao invés de cruzar duas ruas para chegar ao lado oposto, o pedestre reduz o risco de atropelamento fazendo uma travessia em diagonal, além de diminuir o tempo de passagem em até 30 segundos

Sinalização no chão

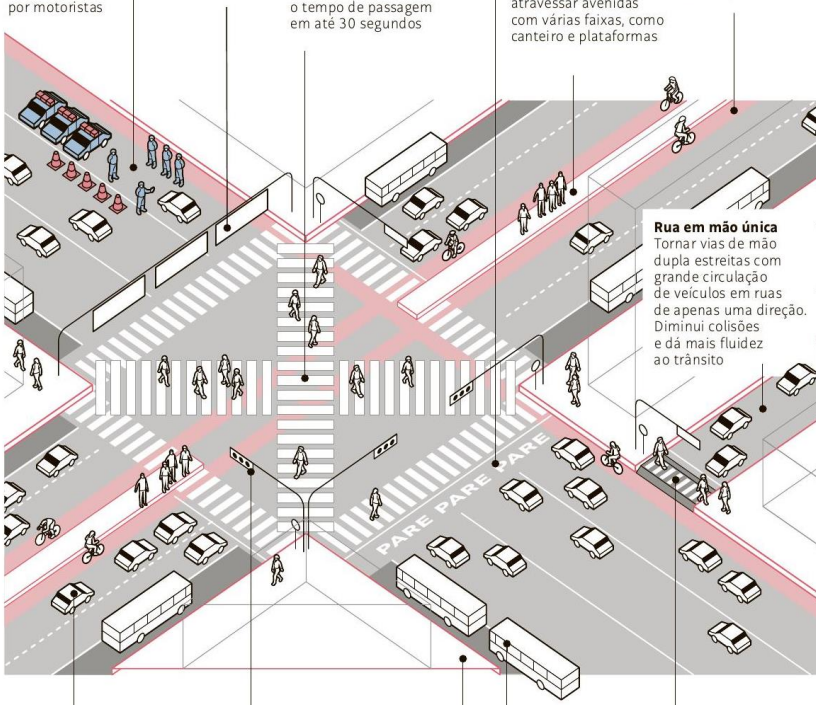
Instituir o sinal PARE nos cruzamentos mais movimentados

Ilhas de refúgio

Espaços de descanso para o pedestre atravessar avenidas com várias faixas, como canteiro e plataformas

Rede cicloviária

Aumentar o número de ciclovias e ciclofaixas dá mais segurança para quem prefere usar a bicicleta como meio de transporte



Rua em mão única

Tornar vias de mão dupla estreitas com grande circulação de veículos em ruas de apenas uma direção. Diminui colisões e dá mais fluidez ao trânsito

Redução da velocidade

Diminuir a velocidade das vias reduz o número de acidentes graves. A Organização Mundial da Saúde recomenda até 50 km/h em vias urbanas

Tempo maior do semáforo

Com o aumento do tempo, o pedestre consegue cruzar a rua com mais tranquilidade

Calçadas mais largas

Em áreas de grande circulação de pedestres, calçadas maiores e padronizadas trazem mais segurança

Corredor exclusivo para ônibus

Reduz acidentes entre ônibus e veículos menores, além de incentivar mais pessoas a utilizarem o transporte público

Faixa elevada para pedestre

A implementação desse pavimento elevado obriga o carro a diminuir a velocidade. É mais seguro para o pedestre

Fontes: Movimento Paulista de Segurança no Trânsito e Iniciativa Bloomberg

“Era um dos trechos em que eu ficava mais tenso [a avenida Eliseu de Almeida, na zona oeste]. Hoje, com a ciclovia, tenho mais segurança”

Philip Steffen, 30, programador

zindo em 40% os caminhões que circulavam pelo centro.

Em Birigui, após a mudança de uma rua de mão dupla para mão única, o número de acidentes na via caiu de 11 ocorrências, do segundo semestre de 2016 até o primeiro de 2017, para 1 do segundo semestre de 2017 até hoje.

Muitas dessas ações são inspiradas na estratégia mundial batizada de Visão Zero, que surgiu na Suécia e tem como princípios a ideia de que todo acidente grave e com morte pode ser evitado e que as pessoas invariavelmente cometerão erros, mas a cidade deve estar preparada para isso.

A cidade de São Paulo é uma das primeiras do país a implantar faixa de pedestre diagonal e área de trânsito calmo (com limite de velocidade mais baixo, calçada mais larga e menos espaço para carro).

"A faixa em diagonal na São João é uma das pioneiras. Com ela, o pedestre faz o caminho mais direto", diz Hannah Machado, coordenadora de desenho urbano da Iniciativa Bloomberg em São Paulo, programa mundial que usa o conceito de Visão Zero em seu plano de incentivo à segurança.

A cidade tem 13 áreas de trânsito calmo. No próximo semestre, São Miguel Paulista, na zona leste, vai receber um novo espaço acalmado. "A ideia é criar uma área comum para ciclistas, motoristas e pedestres. O modelo já é muito utilizado na Europa", afirma Carlos Alberto Bandeira Guimarães, professor de engenharia civil da Unicap.

Outra capital que tem experiências com o Visão Zero é Fortaleza, que fez ciclovias, ampliou corredores de ônibus e, neste ano, está alterando a velocidade máxima de avenidas para 50 km por hora.