



**INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA
INTERNA**

Atividade policial e a implementação da visão zero em Lisboa
Estudo Exploratório

Jéssica Mateus Ramos

Dissertação de Mestrado em Ciências Policiais
Área de especialização em Criminologia e Investigação Criminal

Orientação Científica:
Professor Doutor Nuno Caetano Lopes de Barros Poiares
Arquiteto Pedro Homem de Gouveia

Outubro de 2019

Dissertação de Mestrado apresentada no Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna como exigência para a obtenção do grau de mestre em Ciências Policiais, área de especialização Criminologia e Investigação Criminal

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos professores do Instituto Superior de Ciências Polícias e Segurança Interna pelos conhecimentos transmitidos ao longo de todo o curso de mestrado que permitiram a elaboração desta dissertação, em especial ao Professor Doutor Nuno Caetano Lopes de Barros Poiães não só pela orientação, mas também pela atenção, disponibilidade e confiança concedidas ao longo desta investigação.

À Equipa do Plano de Acessibilidade Pedonal da Câmara Municipal de Lisboa o meu sincero agradecimento pela calorosa receção, pela ajuda e pelos conselhos sábios concedidos aquando a realização do estágio curricular. Em especial ao Arquiteto Pedro Homem de Gouveia pela sua orientação, pela paciência, pela motivação e energia incansáveis, que sem dúvida foram essenciais, não só para a elaboração da dissertação, mas também para a crescente paixão pelo tema de investigação.

Ao longo da vida existem pessoas que deixam um pouco de si em nós e que nos auxiliam a crescer e a moldar. Existem ainda, aquelas que nos acompanham, motivam e amam e que nos tornam pessoas melhores.

Aos colegas, que se tornaram amigos, Conceição Diogo, Maria Filipe, Maria de Almeida, Rui Pedroso e Rui Reis, agradeço a atenção, o exemplo, as palavras de confiança e o apoio ao longo de todo o curso, mas principalmente, pela motivação, palavras sinceras e de ânimo para o término desta dissertação. Agradeço ainda todos os bons momentos de convívio e amizade que irão permanecer para a vida.

Por fim, tenho de agradecer à minha família por serem a pedra basilar da pessoa que sou atualmente, pelo apoio incondicional e pela compreensão. Ao meu Pai, que apesar de não estar entre nós, é para mim um exemplo e para sempre o meu melhor amigo. Aos meus Avós que vi partir durante a elaboração desta investigação pelo apoio, mesmo quando não compreendiam o porquê, mas que queriam a minha felicidade.

Nada seria sem estas pessoas na minha vida.

RESUMO

Com o desenvolvimento das sociedades muitas têm sido as alterações no quotidiano dos seus cidadãos. O desenvolvimento do automóvel veio trazer uma maior comodidade no modo de deslocação das pessoas com menor tempo para a realização de um percurso. No entanto, veio também criar novos riscos como a sinistralidade rodoviária, a quarta principal causa de morte ou de incapacidade em Portugal (DGS, 2010). Deste modo, torna-se imperioso a criação de estratégias para um convívio harmonioso entre veículos e pessoas.

A nível mundial, os peões representam cerca de um quarto das mortes anuais na estrada, pelo que torna o tema sobre sinistralidade rodoviária e Segurança Rodoviária atual e pertinente.

Em Portugal, em 2017, houve 5.661 atropelamentos e 92 mortes consequências da sinistralidade rodoviária. Em Lisboa ocorrem em média 750 atropelamentos por ano e cerca de 23 mortes anualmente causadas pela sinistralidade rodoviária, por isso, de modo a obter-se uma cidade mais segura e mais acessível para todos, a Câmara Municipal de Lisboa está a preparar um plano municipal de segurança rodoviária. Este plano irá basear-se no Conceito de Visão Zero. Neste conceito, a responsabilidade pela segurança é partilhada entre aqueles que a projetam, constroem, utilizam o sistema de transporte rodoviário e aqueles que prestam apoio pós-sinistro rodoviário.

A Polícia de Segurança Pública (Divisão de Trânsito) e a Polícia Municipal são dos principais intervenientes em situação de sinistro rodoviário e atropelamento pelo que o estudo da sua intervenção é de elevada relevância, dado o número elevado de sinistros anteriormente apontados, para a implementação do Sistema Seguro.

De forma, para estudar-se a intervenção da Polícia de Segurança Pública (Divisão de Trânsito) e da Polícia Municipal neste tipo de sinistros, recorrer-se-á ao método de investigação misto, através de revisão da literatura e realização de inquéritos por questionário, a membros da Polícia de Segurança Pública (Divisão de Trânsito) e Polícia Municipal da cidade de Lisboa, culminando na análise dos dados. A obtenção dos dados e acesso aos intervenientes é realizado através de um estágio curricular na Equipa de Projeto do Plano de Acessibilidade Pedonal da Câmara Municipal de Lisboa.

O inquérito por questionário foi preenchido por 111 indivíduos (49 membros da Polícia Municipal de Lisboa e 62 membros da Polícia de Segurança Pública - Divisão de Trânsito).

A análise dos dados permitiu entender que a necessidade de mudança é crucial para a implementação e sucesso da Visão Zero, e esta necessidade deve começar por aqueles que são responsáveis pela Segurança Rodoviária, o que implica as forças policiais da cidade de Lisboa.

A maior parte dos inquiridos, apesar de considerar o n.º de atropelamentos em Lisboa muito elevado (72%), não considera que será possível, a médio prazo, reduzir para zero o número de mortes e vítimas graves provocadas pela sinistralidade rodoviária (69%). Apontam como fatores que dificultam a diminuição desses números a falta de civismo por parte dos condutores, a falta de civismo por parte dos peões e a falta de civismo por parte dos ciclistas, sendo estes os principais problemas da segurança rodoviária em Lisboa.

Verificou-se que os inquiridos consideram ter um papel muito importante (67%) ou importante (27%), devendo estes fiscalizar o trânsito, participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária e formular estratégias locais com a comunidade. Entende-se, igualmente, que os inquiridos consideram necessário a Educação para a Segurança Rodoviária, atualizar políticas de Segurança Rodoviária e construir passeios onde eles não existem.

De um modo geral, de acordo com os resultados obtidos, os inquiridos identificam-se com uma abordagem centrada no comportamento, ou seja, o problema da Segurança Rodoviária está em fatores humanos em que o responsável pelo problema é o utilizador da via, independentemente do seu papel, e que estes mesmos utilizadores não estão direcionados para a necessidade de segurança no sistema rodoviário: falta de civismo.

Como a abordagem Visão Zero é baseada na responsabilidade dos projetistas dos sistemas de criar e gerenciar um sistema seguro, é importante que a educação também se estenda a eles.

Palavras-chave: Peão, Transporte Individual, Sinistralidade Rodoviária, Equipa de Projeto do Plano de Acessibilidade Pedonal, Visão Zero, Polícia Segurança Pública – Divisão de Trânsito, Polícia Municipal, Atividade Policial.

ABSTRACT

With the development of societies many have been changes in the daily lives of its citizens. The development of the automobile came to bring greater convenience in the mode of travel of people with less time for the accomplishment of a route. However, it also created new risks such as road fatalities, the fourth leading cause of death or incapacity in Portugal. In this way, it is imperative to create strategies for harmonious living between vehicles and people.

Worldwide, pedestrians make up about a quarter of the annual deaths on the road, making the theme of road accidents and Road Safety current and relevant.

Globally, pedestrians account for about a quarter of annual deaths on the road, so it makes the topic of road accidents and current and relevant road safety.

In Portugal, in 2017, there were 5,661 fatalities and 92 run over consequences of road accidents. In Lisbon, an average of 750 road accidents occur per year and around 23 deaths annually caused by road accidents, so in order to obtain a safer and more accessible city for all, the Lisbon Municipal Council is preparing a municipal plan road safety. This plan will be based on the Zero Vision Concept. In this concept, the responsibility for safety is shared between those who design, build, use the road transport system and those who provide road post-accident support.

The Public Security Police (Traffic Division) and the Municipal Police are the main actors involved in road accident and road accidents, so the study of their intervention is highly relevant given the high number of accidents previously mentioned, for the implementation of the Secure System.

Thus, in order to study the intervention of the Public Security Police (Traffic Division) and the Municipal Police in this type of accident, the method of mixed investigation will be used, through a literature review and questionnaires , to members of the Police of Public Security (Traffic Division) and Municipal Police of the city of Lisbon, culminating in the analysis of the data. The data collection and access to the participants is carried out through a curricular trainee in the Project Team of the Pedestrian Accessibility Plan of the Lisbon City Hall.

The questionnaire survey was completed by 111 individuals (49 members of the Lisbon Municipal Police and 62 members of the Public Security Police - Traffic Division).

Data analysis has made it possible to understand that the need for change is crucial for the implementation and success of Zero Vision, and this need must begin with those who are responsible for Road Safety, which implies the police forces of the city of Lisbon.

Most of the respondents, despite considering the very high number of fatalities in Lisbon (72%), do not consider that it will be possible in the medium term to reduce to zero the number of deaths and serious casualties caused by road fatalities (69 %). They point to factors that make it harder to reduce these figures: the lack of civism on the part of the drivers, the lack of citizenship on the part of the pedestrians and the lack of civism on the part of the cyclists, being these the main problems of the road safety in Lisbon.

It was verified that the respondents considered to have a very important (67%) or important (27%) role, they should oversee the transit, participate in the definition of a Municipal Road Safety Plan and formulate local strategies with the community. It is also understood that respondents consider Education for Road Safety to be necessary, to update Road Safety policies and to construct rides where they do not exist.

In general, according to the results obtained, the respondents identify themselves with a behavioral approach, that is, the Road Safety problem is in human factors in which the user of the problem is the user of the road regardless of the their role, and that these same users are not targeted to the need for safety in the road system: lack of civility.

Because the Vision Zero approach is based on the system designers' responsibility to create and manage a secure system, it is important that education also extends to them.

Keywords: Pedestrian, Individual Transportation, Road Casualties, Pedestrian Accessibility Plan Project Team, Zero Vision, Public Security Police - Traffic Police, Municipal Police, Police Activity.

ÍNDICE

| | |
|-------------------------------------------------------------|----|
| AGRADECIMENTOS | 2 |
| RESUMO | 3 |
| ABSTRACT | 5 |
| LISTA DE TABELAS | 9 |
| LISTA DE SIGLAS E ACRÓNIMOS | 10 |
| INTRODUÇÃO..... | 11 |
| CAPÍTULO I - ENQUADRAMENTO TEÓRICO..... | 14 |
| Introdução | 14 |
| 1. Peões | 14 |
| 2. Transporte individual - Automóvel..... | 19 |
| 3. Sinistralidade Rodoviária..... | 25 |
| 4. Plano de Acessibilidade Pedonal | 26 |
| 5. Sistema Seguro: Visão Zero | 28 |
| 5.1. Princípios e Descrição do Sistema Seguro | 30 |
| 5.1.1. Práticas e Ferramentas do Sistema Seguro..... | 35 |
| 5.1.2. O Início da Implementação de um Sistema Seguro | 40 |
| 6. Estado da Arte..... | 44 |
| CAPÍTULO II – MÉTODO..... | 48 |
| Introdução | 48 |
| 1. Tipo de pesquisa | 49 |
| 2. Instrumentos de recolha de dados..... | 49 |
| 2.1. Pesquisa documental | 49 |
| 2.2. Questionário | 50 |
| 2.2.1. Tipos de questionário | 53 |
| 3. Definição de objetivos | 54 |

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 4. Seleção e caracterização da amostra | 56 |
| 5. Análise dos dados | 58 |
| CAPÍTULO III – Análise e Discussão dos Resultados | 60 |
| Introdução | 60 |
| 1. Resultados..... | 60 |
| 2. Discussão de Resultados..... | 62 |
| CONSIDERAÇÕES FINAIS | 67 |
| REFERÊNCIAS | 70 |
| Bibliografia | 70 |
| Legislação | 76 |
| APÊNDICES | 77 |
| APÊNDICE 1 | |
| Autorização de realização do inquérito por questionário na Polícia Municipal | 78 |
| APÊNDICE 2..... | |
| Inquérito sobre Segurança Rodoviária em Lisboa - Opiniões e Experiências Policiais . | |
| | 80 |
| APÊNDICE 3..... | |
| Respostas dos questionários..... | 88 |

LISTA DE TABELAS

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabela 1- Comparação entre a abordagem tradicional de segurança rodoviária e o sistema seguro (Visão Zero) | 30 |
| Tabela 2- Velocidade de impacto segura para diferentes situações | 35 |
| Tabela 3- Quantidade total de tempo na Divisão de Trânsito | 60 |

LISTA DE SIGLAS E ACRÓNIMOS

ANSR- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

CML- Câmara Municipal de Lisboa

EPPAP- Equipa de Projeto do Plano de Acessibilidade Pedonal

ETSC - *European Transport Safety Council*

GNR - Guarda Nacional Republicana

IMT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, IP

INE- Instituto Nacional de Estatística

ITF- *International Transport Forum*

PM- Polícia Municipal

PSP- Polícia de Segurança Pública

PSP - DT- Polícia de Segurança Pública - Divisão de Trânsito

WHO- *World Health Organization*

WRI- *World Resources Institute*

INTRODUÇÃO

Lisboa, a capital Portuguesa, conta com milhares de residentes e outros milhares a entrarem na cidade diariamente para o cumprimento dos seus deveres civis e sociais, ou apenas em turismo, levando a que exista uma rede de tráfego muito extensa (Ribeiro, 2010). Tudo isto implica um grande número de veículos em circulação, a sua acomodação, sinalização vertical, passeios estreitos, estacionamento abusivo, etc. Deste modo, tornou-se imperativo a promoção de medidas facilitadoras para a utilização segura de todos os utilizadores das vias públicas.

A rede rodoviária deve assegurar ao peão o direito de transitar sem risco de atropelamento. “A nível mundial, os peões representam cerca de um quarto das mortes que anualmente ocorrem na estrada. Devido à falta de atenção às necessidades dos peões (...) têm um risco acrescido de morte, lesão e incapacidade” (WHO, 2013, p. 29), tornando o estudo de atropelamentos de interesse major na sociedade atual, uma vez que todos nós somos peões.

Cada vez mais somos peões e condutores, pelo que a probabilidade de sermos envolvidos em eventos adversos rodoviários aumenta (Simões, 2014). Decorrente disto, o atropelamento resulta do conflito entre um veículo e um peão (Pedroso, 2015), envolvendo, assim, dois atores: o condutor e a vítima, levando a que cada um tenha a sua versão dos factos, de acordo com a sua perceção dos mesmos. No entanto, devido ao desenvolvimento tecnológico e de métodos de investigação científica é possível realizar uma perícia minuciosa do local e reconstruir o evento. Esta perícia é realizada no intuito de encontrar a “responsabilidade” e conseqüentemente a “culpa”. Isto conduz a abordagem “para um plano moral, que é incompatível com a objetividade” (Gouveia et al., 2013a, p. 56).

Segundo Alves e Ramos (2010, p. 55), os peões “sentem ser tratados como utilizadores de segunda classe da via pública” quer seja pela diferença de forças e poder relativamente aos veículos pelo espaço público e infraestruturas de tráfego; pelas desvantagens de comunicação com outros utilizadores da via pública, com os condutores, por exemplo no momento de realizar a passagem na via; por atividades ao nível estrutural, uma vez que as pessoas que queiram utilizar os seus veículos veem as suas necessidades cumpridas em desvantagem dos outros; e pelas diferenças na consciência pública: os *media* focam-se nos carros e no tráfego rodoviário, outros

modos de deslocação são pouco mencionados, ou são mencionados como obstáculos para o tráfego rodoviário.

Tendo em conta a evolução da visão sobre a Segurança Rodoviária, ou seja a descrição de um estado a que se aspira chegar no futuro, com base numa teoria sobre como os diferentes elementos do sistema de trânsito interagem ou deviam interagir, torna-se impreterível a realização de um novo plano Municipal de Segurança Rodoviária, baseado nas evidências mais recentes.

Deste modo, o conceito de Sistema Seguro - Visão Zero ganha ênfase, face aos resultados apresentados nos países onde está implementado. Neste conceito, é necessário que a responsabilidade em segurança rodoviária seja partilhada pelos utilizadores das estradas, os autores do sistema, autoridades rodoviárias, etc. Sendo, assim, é importante conhecer as opiniões e experiências relativas à Segurança Rodoviária da Polícia de Segurança Pública - Divisão de Trânsito (PSP – DT) e a Polícia Municipal (PM), uma vez que estes têm o papel crucial de contribuir ativamente para a mudança, através da assimilação e aplicação, na sua atividade, dos novos princípios.

Enquanto, a PSP tem como função garantir a segurança interna, defender a legalidade democrática e garantir os direitos dos cidadãos¹, a PM é o serviço da Câmara Municipal de Lisboa (CML) que tem por missão principal fiscalizar o cumprimento dos regulamentos municipais e a aplicação das normas legais, constituída por elementos policiais (oficiais, chefes e agentes da PSP, requisitados e pagos pela CML) e por elementos não policiais (técnicos superiores, fiscais, assistentes administrativos e assistentes operacionais).

Deste modo, a intervenção da PSP, tal como a da PM, na Segurança Rodoviária, é de interesse público não só para fazer cumprir os direitos, liberdades e garantias dos cidadãos, mas também pela sua segurança rodoviária.

É aqui que o presente estudo assume pertinência. Urge que se reflita sobre as perdas humanas no trânsito, salvaguardando o direito de peões e condutores, rumo à melhoria dos sistemas de segurança. O aumento exponencial dos veículos motorizados e das fatalidades a si associadas, levou à necessidade de desenvolver estratégias de forma a diminuir ou anular para zero o número de mortos nas estradas.

¹ Lei n.º53/2007, artigo 1º, alínea 2.

Assente numa metodologia de carácter misto, foram preenchidos 111 questionários por membros da PSP-DT e PM, que revelaram o sentimento de urgência na atualização de políticas de Segurança Rodoviária e o interesse dos inquiridos em integrarem e implementarem um novo Plano Municipal de Segurança Rodoviária.

Para um melhor entendimento e leitura deste documento, encontra-se ordenado em três capítulos. No primeiro capítulo, enquadramento teórico, aborda-se o conceito de peões, o automóvel enquanto transporte individual e a sua evolução histórica. Ainda neste primeiro capítulo aborda-se a sinistralidade rodoviária, o plano de acessibilidade pedonal e a sua realidade em Lisboa, e culmina-se com uma análise detalhada ao Sistema Seguro: Visão Zero.

No segundo capítulo, metodologia, aborda-se o tipo de pesquisa que é feito, definem-se os objetivos, faz-se a caracterização da amostra e refere-se como é feita a análise dos dados.

No último capítulo, apresenta-se os resultados e faz-se a sua análise e discussão.

Culmina-se o trabalho com as considerações finais, as fontes utilizadas e os anexos.

CAPÍTULO I - ENQUADRAMENTO TEÓRICO

Introdução

É nosso intento, neste primeiro capítulo, fazer uma breve alusão aos conceitos essenciais do estudo de forma “controlada para assegurar que nenhuma categoria importante é deixada de fora”, por assim dizer de modo objetivo e equilibrado o seu enquadramento teórico (Elton, 1967, p. 92, cit. por Bell, 1993, p. 107).

1. Peões

Um peão é uma pessoa que caminha por, pelo menos, parte da sua viagem. Além da forma comum de caminhar, um peão pode utilizar várias modificações ou ajudas à caminhada, como cadeiras de rodas, *scooters* motorizados, *skates*, canadianas, patins, entre outros. A pessoa pode ainda transportar itens de quantidades e formas variadas. Uma pessoa é considerada peão ao correr, caminhar ou ao estar sentado na calçada (WHO, 2013).

Atualmente, podemos assistir a mudanças positivas relativamente ao ato de caminhar. As grandes cidades começam a recuperar espaços próprios para os peões, de forma a promover a caminhada e o próprio domínio público. No entanto, apesar de assistirmos a estas mudanças, podemos também testemunhar a continuação de políticas orientadas para os carros, não só a nível nacional como internacional (Alves & Ramos, 2010).

Todos somos peões. Andar é básico e um modo comum de transporte em todas as sociedades do mundo. Todas as viagens começam e acabam a andar. Caminhar poderá ser o único meio de deslocação nalgumas viagens, quer seja um longo passeio ou um curto a uma loja. Noutros tipos de viagens, uma pessoa pode caminhar numa ou mais porções da viagem, por exemplo, deslocar-se para e de paragens de autocarros ou entre si (WHO, 2013).

O ato de andar traz benefícios para a saúde e para o ambiente (Presotto et al., 2016) por exemplo, o aumento da atividade física pode reduzir o risco de doenças

cardiovasculares, obesidade, diabetes, hipertensão, depressão e *stress* (Araújo & Araújo, 2000).

Tendo em consideração o dramático aumento de automóveis e a frequência da sua utilização no mundo - tal como da negligência geral pelas necessidades dos peões na via pública - os peões estão suscetíveis a um maior número de sinistros. Assim, o peão é portador de características específicas, que o distingue dos restantes utilizadores da estrada e, que precisam de ser consideradas e compreendidas quando se equaciona a sua segurança e mobilidade em ambiente rodoviário (Gouveia et al., 2013a). Segundo o *European Transport Safety Council* (ETSC) (2003), destacam-se as seguintes características:

- **Vulnerabilidade:** em caso de acidente, mesmo a velocidades relativamente baixas, os peões sofrem traumatismos graves, principalmente porque a sua única proteção são as suas roupas. A velocidade tem um papel determinante na severidade destes ferimentos. Se a velocidade de colisão exceder os 45km/h a probabilidade de um peão sobreviver é inferior a 50%. Se a velocidade de colisão é inferior a 30km/h existe mais de 90% de probabilidade das pessoas sobreviverem. A gestão da velocidade, portanto, é um elemento chave num sistema de tráfego seguro para os utilizadores vulneráveis da via.
- **Flexibilidade:** os peões são muito flexíveis no seu comportamento o que, sendo uma das suas principais vantagens, pode constituir, face aos restantes utilizadores, um problema. Um condutor nunca pode ter a certeza de onde ou quando aparece um peão.
- **Instabilidade:** um peão pode tropeçar facilmente por causa de uma superfície irregular e sofrer traumatismos graves, o que se torna um problema acrescido quando está misturado com o trânsito motorizado.
- **Invisibilidade:** os peões podem ser difíceis de ver, uma vez que são pequenos quando comparados com um carro e podem ser facilmente escondidos por um. À noite o problema agrava-se.
- **Diferentes capacidades:** um peão pode ser uma criança sem experiência ou uma pessoa com mobilidade condicionada.
- **Consciência do esforço:** quando um veículo tem de fazer um desvio gasta mais combustível, mas não existe esforço extra para o seu condutor. Já os peões têm

de utilizar os seus músculos, o que os motiva a escolher caminhos mais fáceis e mais diretos.

- Afastamento: muitas vezes os peões (mas também os condutores) estão focados noutras coisas, como ver as montras ou conversar com amigos. Isto, juntamente com o facto do ambiente rodoviário ser, regra geral, concebido para os carros cria um estado de afastamento face ao que se passa à sua volta.

Deste modo, qualquer pessoa pode ser peão, não sendo necessário ter carta para o realizar, o que leva a que seja imprescindível a defesa dos direitos dos peões, pela sua universalidade (todos somos peões, mas nem todos são condutores) e fragilidade (o corpo humano é frágil ao contrário do automóvel), uma vez que todos temos o direito de andar sem o risco de sermos atropelados (Sistema Seguro).

No último século, caminhar tem-se tornado um modo de deslocação esquecido. Os peões são agora menos visíveis nas ruas do que os automóveis.

A qualidade é algo subjetivo, uma vez que é algo relativo ao individual, social, objetivos políticos e expectativas (Pereira, Teixeira & Santos, 2012). Para os peões, a qualidade, é definida pelo grau em que as suas necessidades, habilidades e oportunidades são tratadas pelo sistema. Estas necessidades, habilidades e oportunidades diferem de pessoa para pessoa e de situação para situação. Além disso, expectativas e objetivos subjetivos alteram-se ao longo do tempo. Por isso, a visão de que “um tamanho serve para todos” não é a resposta adequada à situação (Alves & Ramos, 2010, p.100).

A qualidade dos serviços está relacionada com a natureza e características dos mesmos, como o ambiente físico, meios de transporte, sistema social, etc. (Silva, 2015). É necessário ter em consideração, não só os peões, como os próprios residentes. Ou seja, é necessário manter os espaços públicos acessíveis de tal modo que as crianças possam brincar, os comerciantes possam manter os seus negócios, as pessoas possam aguardar pelo autocarro ou outro meio de transporte, ou mesmo para que as pessoas se possam encontrar.

É necessário as sociedades desenvolverem a qualidade para todos os peões de modo a que estes se sintam seguros na sua jornada, tal como para os condutores se aperceberem que não vale a pena a utilização do seu transporte individual para percorrer alguns metros (Teixeira, 2014).

Segundo Van Hagen (2006, cit. por Alves & Ramos, 2010, p.106) “no que diz respeito às necessidades de qualidade dos peões, alguns níveis de qualidade também podem ser distinguidos”, os mais básicos são a saúde, mobilidade e segurança. Se estas condições não são satisfeitas o sistema não funcionará adequadamente, pelo que a caminhada será desencorajada.

Um maior nível de qualidade pode ser alcançado se se proporcionar satisfação (atendendo a que são conceitos distintos, mas podem estar relacionados) relativamente ao conforto e atratividade, tendo em conta que as suas contrapartes, desconforto e não atratividade são insatisfações. A existência de pessoas satisfeitas geralmente oferece recompensas ou compensação para uma autoridade urbana ou rodoviária. O espaço urbano de alta qualidade pode ajudar a atrair novos cidadãos ou investidores (Alves & Ramos, 2010).

No entanto, o desenvolvimento de políticas de satisfação das necessidades dos peões, e conseqüentemente da qualidade, estão longe de serem políticas maduras. Para dar resposta à qualidade, especialistas (Seabra & Marcelino, 2011; Seabra, 2014) apontam que:

- a mudança começa sempre com um *insight*. Se a parte interessada não tem conhecimento de um (potencial) problema, ela não fará nada para melhorar a situação.
- As políticas informais sempre precedem as políticas formais. Antes de alguém realmente começar a escrever uma nota de política, geralmente já houve alguma atenção ao problema em questão e as medidas tomadas em outros contextos de políticas.
- Existe um processo cíclico e intermitente. Há sempre margem para melhorias, mesmo depois das medidas terem sido tomadas e os resultados avaliados.
- Mais importante ainda, não existe uma solução universal. Na maioria das vezes, a estrutura do plano de políticas é derivada de regras formais (planeamento), mas o sucesso num determinado contexto não garante o sucesso noutros contextos.

Decorrente disto, Hudson (2001) propôs um modelo de maturidade para a cultura de segurança, aqui analisado como estando relacionado com as políticas de qualidade para peões, onde são distinguidos cinco categorias, desde o patológico ao generativo.

Em que no Patológico a organização preocupa-se menos com a qualidade dos peões do que ser processado por má prática. Neste nível de maturidade a organização não tem interesse no que outros, como os *media*, pensam sobre a atitude da mesma e não sente a necessidade de informação ou gestão de informação.

No nível Reativo a organização procura por soluções para os problemas identificados pelos cidadãos ou pelos *media* assim que eles surjam. Os administradores prestam atenção à importância do problema, mas não formulam metas. Neste nível de maturação a organização é sensível a sinais externos de que algo está errado e transmite esses sinais, mas nenhuma ação é tomada para adquirir conhecimento adicional.

No modo Calculador a organização possui sistemas para gerir riscos, que são apoiados por administradores e políticos. No entanto, o sistema é aplicado mecanicamente. O pessoal e a administração seguem os procedimentos e as instruções, mas não acreditam necessariamente que esses procedimentos e instrumentos são criticamente importantes para os seus empregos ou para a sua realização. O pessoal e a administração concentram-se em envolver as partes interessadas e tentam levá-las a assumir a responsabilidade e a ajudar a resolver o problema. O pessoal e a administração asseguram-se de que sejam educados e informados sobre a situação atual e métodos comuns para enfrentar os problemas que surgem. A organização é sensível ao *benchmarking* de qualquer tipo. Existem recursos adequados disponíveis para intervenções acessíveis e económicas a curto e médio prazo. A eficiência a longo prazo não é tomada em conta. A avaliação da intervenção só é realizada quando há alguma falha. Estas organizações são difíceis de se mover, porque estão confortáveis com as suas realizações, mesmo sabendo que a melhoria é possível.

No sistema Pró-ativo a organização possui sistemas em vigor, incluindo procedimentos, recursos, meios técnicos e funcionários, para gerir riscos, apoiados vigorosamente por administradores e políticos. Nesta fase, a atenção ainda está focada em problemas e potenciais problemas, onde um problema é apenas um problema se o observador perceber que é um problema. Os objetivos e estratégias de qualidade dos peões são estabelecidos num plano político. Os funcionários e os administradores começam a adquirir crenças de que a qualidade dos peões é realmente válida e está interessada em obter números. As empresas concentram-se na cooperação entre organizações em integrar diversas equipas. Os funcionários e os administradores são bem informados e formados sobre o tema e são motivados para encontrar opções de melhoria. O objetivo é aprender e lidar com o problema através do estudo do estado da arte. Os resultados dos estudos são aplicados. Existem recursos apropriados para a avaliação do programa de intervenção que é rentável a curto, médio e longo prazo. A robustez das políticas é uma consideração séria e a administração e a manutenção estão

totalmente integrados no programa de políticas. Os resultados do programa de políticas são monitorizados e avaliados de forma regular. A comunicação com o mundo exterior vem naturalmente e não se restringe aos sucessos.

No último nível, temos o Generativo em que existe uma ansiedade crónica quanto aos défices de qualidade. Nesta fase, o objetivo não é tanto resolver ou prevenir problemas (percebidos), mas melhorar a qualidade do meio ambiente dos peões para que eles se sintam mais à vontade e possam caminhar livremente, de forma a trazer prosperidade para a comunidade. O pensamento de qualidade está totalmente integrado em tudo o que a organização faz. O sistema de valores associado à qualidade dos peões é totalmente interiorizado sob a forma de crenças. Consequentemente, as atividades da organização são direcionadas para a melhoria contínua da qualidade dos peões. Para isso, iniciam ou realizam pesquisas e desenvolvimento científicos. Novas ideias são bem-vindas. Existe uma tendência a ter uma perspetiva cada vez mais ampla.

Espera-se que a abordagem sistemática (generativa) faça uma grande diferença na qualidade de vida dos cidadãos como peões. Em contraste com uma abordagem orientada para a segurança, os benefícios de uma abordagem sistemática da qualidade dos peões ainda não são óbvios para os principais interessados. Uma das razões pode dever-se ao facto de os principais interessados não terem conhecimento da existência de novas abordagens que podem ser utilizadas. A segunda razão baseia-se no facto de pensarem que já sabem o que fazer acerca de sinistros rodoviários e que não necessitam de novas abordagens. A terceira razão é o facto de estes pensarem que uma abordagem sistemática é demasiado complicada e difícil de implementar.

Deste modo, torna-se possível entender que uma política de qualidade dos peões permite uma abordagem que cobre todas as opções e impede uma abordagem unilateral, oferece uma melhor resposta monetária, e melhora a imagem dos peões, através da aquisição de uma abordagem "profissional" ao invés de uma abordagem intuitiva, que muitas vezes é associada a problemas "menores" (Alves & Ramos, 2010).

2. Transporte individual - Automóvel

Nos últimos dois séculos, devido às novas tecnologias, com a luz elétrica e o automóvel, o dia-a-dia das sociedades alterou-se profundamente. A vida, o seu ritmo, as noções de tempo e de espaço vão mudando completamente naquilo que Le Goff (1992)

denominou como “revolução invisível”, invisível pelo facto de estas tecnologias entrarem de uma maneira subtil e impositiva no quotidiano, de tal modo que parecem indispensáveis.

O ato de acender a luz é hoje um simples carregar no botão que ilumina o ambiente. “O longo processo de iluminar o ambiente, iniciado com o fogo, ficou reduzido a um simples ato não distinguível do próprio entrar no ambiente” (Schor, 1999, p. 170). O mesmo acontece com o automóvel. “Para muitas pessoas, imaginar o mundo sem esta máquina é impossível. Trata-se já de uma necessidade social. Tal como no caso da luz elétrica, a utilização do automóvel vai levando ao esquecimento das formas anteriores de locomoção. Por isso, podemos chamar de invisível o processo que revoluciona os atos e desencadeia inúmeros efeitos sucessivos, pelo facto de que o ato mais simples esconde um funcionamento mais complexo. É neste processo que o sonho (da simplificação da vida) e o desejo (de consumo) tornam-se uma necessidade” (Schor, 1999, p. 107).

O automóvel tornou-se, assim, algo natural e orgânico levando ao seu crescimento, no entanto este começa a ser vivido como um problema, gerando desconforto e mal-estar e deixa de ser invisível para se tornar visível.

O uso do automóvel como meio de transporte não é questionado, o seu uso individual, como máquina é um desenvolvimento desencadeado pela necessidade social de locomoção. O problema revela-se no contexto urbano pela escassez de estruturas para o seu total funcionamento (Neves, 2010).

“O automóvel é uma propriedade privada, individual e móvel. É, sem dúvida, o produto perfeito para uma socialização individualizada, pois “liberta” o indivíduo dos constrangimentos sociais do transporte coletivo, tais como de respeitar horários e conviver com outros indivíduos e, ao mesmo tempo, mostra-o, pelo automóvel, como diferente” (Schor, 1999, p. 110).

É bastante frequente percorrermos dezenas de quilómetros para atender aos nossos compromissos de trabalho ou mesmo de lazer, diariamente. No entanto, a deslocação de automóvel comporta diversos riscos. Estes riscos têm vindo a aumentar, seja pela própria evolução tecnológica dos automóveis, como pela incapacidade das vias em comportar o fluxo ou mesmo a própria evolução, levando a vários sinistros rodoviários, que culminam em feridos graves, ou mesmo, mortes. Consequências, essas, que se tem

vindo a aperceber que podem ser evitáveis, tal como será abordado nos capítulos seguintes.

A realização de uma retrospectiva histórica é importante para compreender as novas condições de mobilidade dos peões, tal como antecipar e possivelmente guiar a mudanças futuras.

Desde o início da utilização do automóvel que o papel e lugar do peão nas estradas e tráfego varia, especialmente nas áreas urbanas. As mudanças refletem a evolução das sociedades, em especial as novas práticas de mobilidade como o transporte individual e as suas políticas e utilização (Alves & Ramos, 2010).

No passado, as estradas eram realizadas a pensar no peão, no entanto devido ao surgimento de carroças e carruagens, estas começaram a ser progressivamente convertidas para a passagem destes meios.

Acidentes entre condutores ou veículos puxados por animais e peões eram frequentes e podiam ser graves, os engarrafamentos urbanos são pela primeira vez descritos em manuscritos do século XVII (Albuquerque & Machado, 2014). Ter um cavalo ou uma carruagem pessoal era um símbolo de estatuto social elevado conferindo-lhe prioridade relativamente aos restantes utilizadores: peões.

Segundo Muhlrاد (2010, cit. por Alves & Ramos, 2010) a introdução do automóvel foi cuidadosa ao início. Por exemplo, em França a velocidade máxima permitida por lei era de 5km/h ou velocidade de caminhada. O acesso à motorização pela grande maioria ocorreu após a Segunda Guerra Mundial com a introdução de carros mais baratos. Os limites de velocidade máximos foram aumentando gradualmente até finalmente desaparecerem (em França o limite de velocidade a 60km/h só foi reintroduzida nas áreas urbanas em 1954) (Carvalho, 2011). A posse de um automóvel tornou-se um símbolo de estatuto social, tal como, a posse de um cavalo ou carruagem em séculos anteriores (Blumberg, 1974), na medida em que os direitos dos peões não eram reconhecidos.

De tal modo que, os códigos da estrada, de vários países, em 1950, limitavam seriamente os movimentos dos peões, forçando-os a andar na estrada sem segurança, existindo apenas um número discreto de lugares onde eram autorizados a atravessar. Os peões tornaram-se por lei “obstáculos em movimento” para os automóveis e fonte de distúrbio para o tráfego automóvel. Além disso, eram os responsáveis pela sua própria segurança (Movahed, Azad & Zakeri, 2012).

As novas prioridades atribuídas aos automóveis e as provisões dos Códigos da Estrada refletiram-se no desenvolvimento das infraestruturas rodoviárias (Sousa, Fernandes & Galiau, 2009). Em 1960 e 1970, os esforços realizados pelos responsáveis e engenheiros do setor rodoviário focalizaram-se em adaptar as rodovias ao crescimento automóvel nas áreas rurais e urbanas. Tal foi realizado não só através da construção de rodovias e vias rápidas mas também no alargamento das estradas já existentes, reduzindo a largura dos passeios existentes. Esta prática foi suportada pela ideia geral de que os peões eram uma futura “espécie extinta” e os automóveis um sinal de modernidade e um caminho para um futuro melhor. Aliás, o alargamento das estradas existentes nas zonas urbanas conduziram à destruição de estruturas e áreas históricas (Belo, 2016), bem como a redução das atividades locais que geralmente eram realizadas em espaços públicos e a deterioração das condições de vida social e ambiental.

Como resultado do desenvolvimento de infraestruturas e progresso tecnológico no *design* de veículos, a velocidade de tráfego aumentou, pelo que andar ao longo da estrada ou atravessá-la tornou-se incrivelmente difícil e perigoso para os peões. O número de mortes e feridos graves por atropelamento aumentou drasticamente, principalmente entre crianças e idosos, contribuindo para a diminuição da caminhada como principal meio de transporte (OECD, 1990). A adaptação das infraestruturas às necessidades e desejos dos condutores confirmaram a hierarquia social entre estes e os peões, o que encorajou um comportamento perigoso por parte dos condutores e negligenciou o que restava dos direitos dos peões.

Foram os urbanistas, profissionais relacionadas com o estudo, regulação, controlo e planeamento da cidade, quem se começaram a preocupar com os problemas dos peões, especialmente aqueles que envolviam crianças a brincar na zona urbana. As primeiras diretrizes de promoção da segurança do peão e liberdade de movimento na sua área envolvente foram realizadas pela Universidade de Göteborg, na Suécia e publicadas pela Administração de Estradas da Suécia em 1968 (SCAFT, 1968). Nestas diretrizes, os princípios de *design* para a rede rodoviária das áreas residenciais visavam eliminar o trânsito e reduzir a velocidade de circulação, a fim de proporcionar espaços públicos seguros para que as crianças caminhassem e brincassem. A mobilidade dos peões foi reforçada pela adição de passadeiras onde eram necessárias para facilitar e encurtar as viagens a pé (Alves & Ramos, 2010).

Em consideração com os novos desenvolvimentos, determinadas áreas residenciais, em partes antigas de algumas cidades europeias, foram construídas de acordo com um formato em grade quadrada que permitia a circulação de elevado tráfego e encorajava a altas velocidades. O que levou a uma necessidade de mudança na década de 70, por exemplo na Dinamarca e Grã-Bretanha. As mudanças incluíram uma série de encerramentos físicos de estradas cuidadosamente localizados na grade para criar *cul-de-sacs* (ruas sem saída) e eliminar o tráfego redirecionando-o para um anel de ruas circundantes (Duarte, 2010).

A adaptação das cidades ao aumento de tráfego rodoviário levou à destruição de zonas históricas, tal como ao aumento do ruído e da poluição, o que provocou o desencorajamento das pessoas em habitarem ou passearem no centro das cidades (Belo, 2016). A fim de prevenir o desaparecimento do centro das cidades, tentou-se reconstruir zonas pedonais seguras e confortáveis. Os princípios herdados das diretrizes da SCAFT começaram a ser aplicados nos centros urbanos nos anos 70, desta vez com duplo objetivo: eliminar o tráfego e reduzir o acesso à cidade por transportes individuais (SCAFT, 1968). Para alcançar o objetivo, múltiplas alterações foram aplicadas no sistema rodoviário, como a redução no número de veículos nos pontos de entrada no centro da cidade, ruas sem saída e sistema unidirecional de forma a tornar impossível o tráfego, estreitamento das estradas para reduzir as velocidades e proporcionar mais espaço para os peões e restrições de estacionamento (Alves & Ramos, 2010). A limitação de entrada de veículos teria de ser colmatada pelo desenvolvimento de novas ofertas de meios de transporte público.

O conceito de separação completa entre peões e veículos para tornar a caminhada mais confortável e segura apareceu nos centros das cidades antigas, onde o reencaminhamento do tráfego rodoviário o tornou possível (Ribeiro, 2010). No entanto, a completa separação dos meios de transporte motorizado e não-motorizado teria que ser muito bem projetada para efetivamente eliminar conflitos entre peões e veículos, e logo se percebeu que seria uma medida demasiado dispendiosa. A separação comporta outras desvantagens, por exemplo, como o complicar a operação das linhas de autocarros e tornar as rotas de acesso difíceis de ler para os visitantes (Alves & Ramos, 2010). A ideia oposta de “tráfego misto” foi planeada como uma solução, em que as ruas seriam projetadas de tal modo que permitissem a circulação de peões e veículos a uma baixa velocidade. Estas primeiras ruas de “tráfego misto” permaneceram pequenas

em tamanho, tornando-se pouco contributivo para o caminhar como meio de transporte. No entanto, permitiu a elevação do estatuto dos peões nas antigas áreas urbanas onde as medidas de separação de transportes eram impossíveis de implementar (Vieira, 2008).

Os especialistas de segurança rodoviária de 1970, inícios de 1980, foram treinados a procurar soluções que perturbassem o menos possível o tráfico rodoviário, tornando-se difícil aceitar, para fornecer essas soluções, que fosse necessário realizar mudanças importantes no tráfico. Um grande avanço foi realizado quando a experiência de campo finalmente deixou claro que os peões não podiam simplesmente ser afastados dos carros, uma vez que não cumpriam as medidas que restringiam os seus movimentos ou que exigiam muito esforço físico adicional. Deste modo, a convivência segura entre veículos e peões teria de ser organizada, tal como o controlo da velocidade em zonas urbanas (Alves & Ramos, 2010).

A implementação destes programas enfatizou a necessidade de uma abordagem sistemática do controlo da velocidade nas áreas urbanas. A fim de definir um limite seguro de velocidade máxima aceitável para cada ligação entre ruas e redesenhar as mesmas, tiveram de classificar as estradas urbanas de acordo com o seu tráfego e outras funções, com particular atenção à presença de peões e outros utilizadores vulneráveis (Gil, 2009).

Posteriormente, o aquecimento global e o impacto ambiental dos transportes motorizados trouxeram novas preocupações a nível político, em que mais do que a segurança rodoviária ou problemas de mobilidade, justifica fortemente as medidas para reduzir o tráfico automóvel (Barczak & Duarte, 2012).

A segurança dos peões aumentou significativamente ao longo dos anos na maioria dos países da Europa através do controlo da velocidade e redução do tráfego automóvel nas áreas urbanas (Carneiro et al., 2013). A imagem do peão na sociedade melhorou, através de alterações nos transportes e ambiente rodoviário, mas também pela consciencialização de que caminhar é saudável para o meio ambiente e para a própria pessoa. Atualmente, caminhar já não é visto como um modo de transporte de menor estatuto social. De facto, tornou-se mais elegante não possuir carro em zonas de grande concentração populacional (Gomes, 2009).

Porém, nas periferias das cidades as rodovias mantêm o seu foco nos veículos e não na segurança e mobilidade dos peões. Uma vez que as distâncias a pé são consideravelmente maiores do que no centro da cidade, e a rede de transportes públicos

é deficitária para as necessidades das pessoas, a utilização de automóvel torna-se o modo mais rápido e eficaz.

As políticas de redução de veículos², nas cidades, têm vindo a mostrar algumas desvantagens no impacto dos movimentos dos peões. O primeiro problema está no aumento do tráfego de motociclos e o aumento da sinistralidade com peões, uma vez que estes meios são escolhidos pelos seus utilizadores pela possibilidade de fugir ao trânsito, o que pode colocar em perigo os peões que podem não os ver quando atravessam a estrada. O segundo problema está no planeamento de vias para bicicletas em detrimento das vias para peões. O ciclismo pode receber prioridade face à caminhada pelos responsáveis e urbanistas uma vez que as longas distâncias podem ser colmatadas e o ciclismo pode contribuir para uma melhor variedade de propostas de viagem. Porém, todos somos peões em algum momento do dia enquanto nem todas as pessoas são ciclistas.

3. Sinistralidade Rodoviária

Os veículos rodoviários, segundo Silva (1996, p. 47), são “todos os veículos com rodas aptos e destinados a circular habitual ou eventualmente nas rodovias e, cuja condução e circulação estão conseqüentemente sujeitos à disciplina estradal”.

Os automóveis no conjunto das suas peças constituintes tornam-se objetos com centenas de quilogramas que protegem o seu condutor, conferindo-lhe força e velocidade. No entanto, estas mesmas vantagens podem revelar-se prejudiciais. Uma vez que,

“a circulação rodoviária é uma atividade a que está associada um elevado nível de risco de acidentes, o qual depende sobretudo do nível de precaução adotado pelos utilizadores das vias rodoviárias. Os seres humanos nunca podem estar totalmente seguros dos resultados das suas decisões, pois a todas está associado um nível de risco, pelo que será impossível, no âmbito da circulação rodoviária, afastar totalmente o risco de acidentes e das suas conseqüências” (Donário, 2007, p.20).

² Dois exemplos, recentes, destas políticas são: (i) Em 2017, na conferência das Nações Unidas sobre o clima, na Alemanha, a Comissão Europeia aproveitou para propor uma redução das emissões de dióxido de carbono na União Europeia de, pelo menos, 40% até 2030; (ii) Em 2018, foi anunciado que as vendas de novos veículos a gasóleo e gasolina terão de acabar nos próximos 15 anos para que se cumpram metas ambientais, segundo um estudo da Federação Europeia de Transportes e Ambiente.

Segundo o Instituto Nacional de Estatística (INE) (1998, p. 25) um acidente (sinistro) “é um acontecimento fortuito, súbito e anormal que ocorre como consequência da circulação rodoviária, quer o veículo se encontre ou não em movimento”, este acidente rodoviário, ou sinistro rodoviário, segundo a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR, 2009, p.3), ocorre na via pública, envolvendo pelo menos um veículo, do conhecimento das entidades fiscalizadoras (Guarda Nacional Republicana – GNR – e Polícia de Segurança Pública - PSP) pode resultar em vítimas e/ou danos materiais.

No entanto, é necessário ter em conta os diversos fatores determinantes dos sinistros rodoviários, para além do humano, temos o veículo, o ambiente físico (as infraestruturas: vias, pavimentos e zonas complementares), o ambiente cultural, bem como os económicos, como o nível de rendimento e o desemprego. De entre estes fatores, os relacionados com o comportamento humano são os mais decisivos quanto à produção do risco da sinistralidade (Donário, 2007).

Aquando da ocorrência de um sinistro rodoviário este traz consigo danos materiais e morais, mas também danos à vida, podendo causar ferimento ou morte do condutor, passageiros ou peões (Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres [IMT], s/d). Estes acidentes podem ocorrer por colisão (frontal, lateral, traseira ou em cadeia) entre veículos, despiste, atropelamento de peões, entre outros.

4. Plano de Acessibilidade Pedonal

O Plano de Acessibilidade Pedonal tem como missão definir a melhor estratégia para a Câmara Municipal de Lisboa promover a acessibilidade na cidade. Para tal, o Plano faz um diagnóstico global da situação e define as orientações e as ações consideradas as mais adequadas, em função do seu impacto estratégico e da sua viabilidade (Gouveia et al., 2013b, p. 9).

Através da execução do Plano, a CML pretende atingir, no quadro das suas competências, três objetivos: “prevenir a criação de novas barreiras, promover a adaptação progressiva dos espaços e edifícios já existentes, mobilizar a comunidade para a criação de uma cidade para todos” (Gouveia et al., 2013b, p. 9).

O Plano tem cinco áreas operacionais: via pública, equipamentos municipais, articulação com a rede de transporte público, fiscalização de particulares e desafios transversais (Gouveia et al., 2013b, p. 9).

Na área operacional da via pública são trabalhados e desenvolvidos projetos no âmbito de atropelamentos, grandes barreiras à circulação pedonal, passagens de peões, passeios, ocupação de passeios por obstáculos, conflitos com a rede ciclável, estacionamento e toponímia (Gouveia et al., 2013a, p. 14).

Tal como já fora abordado anteriormente, “caminhar é o meio mais elementar de deslocação, de integração social e de vivência do espaço urbano. Com maior ou menor facilidade para andar, todos somos peões” (Gouveia et al., 2013a, p. 15). Todavia, é um meio que tem vindo a ser alvo de esquecimento aquando do planeamento contemporâneo, em que o peão foi relegado como “utilizador de segunda categoria nas ruas” (Gouveia et al., 2013a, p.15). No entanto, é algo que tem vindo a mudar pelo benefício do andar a pé para a saúde individual e pública, mas também ao nível da comunidade como meio de coesão social e equidade.

Andar a pé torna a cidade mais segura, os peões na rua povoam a cidade de olhares, olhares que sustentam a vigilância natural dos espaços públicos, que por sua vez fomenta a segurança, e não menos importante, a perceção de segurança. Isto porque um espaço considerado inseguro afasta utilizadores, o que o torna um local propício para a prática de alguns tipos de crime, pelo que existe uma relação entre a perceção de segurança e a segurança efetiva. É esta segurança que vai condicionar a decisão de andar a pé e a escolha dos percursos (Gouveia et al., 2013a, p. 17).

No entanto, ao decidir percorrer determinado trajeto, o peão não pondera apenas a proximidade física, mas também na atratividade do ambiente construído ao longo de um percurso.

“O peão desloca-se a uma velocidade relativamente menor do que o ciclista ou o condutor, e isso fá-lo aperceber-se de um grande número de características dos ambientes que atravessa, nos passeios que pisa, nas passadeiras que atravessa, nos edifícios que contorna, no ar que respira, nas pessoas com quem se cruza e com quem interage, e por aí adiante” (Gouveia et al., 2013a, p.18).

Delimitando a janela temporal em sete anos, entre 2010 e 2017, tem-se, segundo Gouveia et al. (2013a), que ocorreram mais de cinco mil atropelamentos (cerca de

5.243), o que representa uma média anual de 749 atropelamentos e uma média diária de 2. Relativamente a colisões e despistes, temos que em sete anos ocorreram cerca de 14.500 ocorrências (cerca de 14.423). No total, a sinistralidade rodoviária em Lisboa causou 705 feridos graves e vitimizou cerca de 102 pessoas no imediato, no total de 158 ao fim de 30 dias após o sinistro, cerca de 23 mortes anualmente.

Na cidade de Lisboa a média do número de atropelamentos tem-se vindo a manter desde 2010 até 2017, no entanto o número de colisões e despistes têm na sua generalidade aumentado gradualmente.

Torna-se, assim, de extrema importância obter-se uma cidade mais segura e mais acessível para todos, motivo pelo qual a Câmara Municipal de Lisboa iniciou trabalhos para elaborar e preparar um plano municipal de segurança rodoviária. Este plano irá basear-se no Conceito da Visão Zero, abordado seguidamente.

5. Sistema Seguro: Visão Zero

A Suécia e a Holanda foram os países pioneiros na implementação da abordagem Visão Zero. A Visão Zero na Suécia foi adotada em 1997 onde se declarou que o *design* do sistema de transporte, função e uso devem ser alinhados de modo a que não ocorra nenhuma morte ou ferimento grave. Esta imperativa, combinada com o reconhecimento de que os direitos e responsabilidades na estrada são recíprocos aos utilizadores e administradores, tornaram-se a pedra basilar da Suécia para a aplicação de um sistema seguro (*International Transport Forum [ITF], 2016*).

Este conceito reconhece que nenhum ser humano deve morrer ou ficar gravemente ferido devido à sinistralidade rodoviária, centrando-se numa segurança rodoviária em que as estradas, as ruas e os veículos devem ser muito mais adaptados à capacidade humana e à segurança. A responsabilidade pela segurança é compartilhada entre aqueles que a projetam e aqueles que utilizam o sistema de transporte rodoviário (*Trafikverket, 2012*).

Reduzir drasticamente a sinistralidade rodoviária e os ferimentos graves, numa escala global, necessita mais do que a implementação das medidas de segurança rodoviária tradicional. É necessária uma mudança de paradigma na forma como o problema de segurança rodoviária é visto, bem como as estratégias utilizadas para abordá-lo. Esta mudança de paradigma envolve a mudança das políticas de segurança

rodoviária tradicional para uma visão integrada em que o tráfego rodoviário se torna um “Sistema Seguro” (ITF, 2016).

Cerca de 30% dos acidentes graves são causados por comportamentos de risco e violações deliberadas, enquanto a maioria resulta de simples erros de percepção ou julgamento. A abordagem para uma estrada segura não pode assumir que o ser humano pode ser um utilizador da estrada sem falhas ao longo da sua vida (Marín & Queiroz, 2000).

O conceito Visão Zero é na sua essência holístico e pró-ativo, em que todos os elementos do sistema rodoviário combinam e interagem para guiar os utilizadores a agir de forma segura de forma a evitar sinistros rodoviários, e quando estes ocorrerem que o dano causado seja o mais leve possível.

Um sinistro que resulte num ferimento grave significa que os componentes do sistema rodoviário não estão a funcionar em concordância. A Visão Zero enfatiza o facto de que todos os elementos do sistema estão inter-relacionados (Trafikverket, 2012). Esta abordagem significa mudar uma parte importante da responsabilidade de segurança dos utilizadores da estrada para aqueles que projetam o sistema rodoviário. Os “projetistas” dos sistemas incluem principalmente os engenheiros, a indústria automóvel, a polícia, os políticos e os órgãos legislativos. Estes são os responsáveis por fornecer um sistema que possa lidar com os erros que os utilizadores da estrada, sem dúvida, irão cometer (Trafikverket, 2012).

Os objetivos para o sistema rodoviário devem ser convertidos em indicadores de modo a quantificar a qualidade e ser fácil de monitorizar. A segurança e as normas de qualidade existem em todas as áreas. Na construção industrial, por exemplo, existem padrões para edifícios e estruturas para que possam resistir a qualquer situação crítica e não ter que reconstruir em caso de acidente. Essas normas ou padrões também são necessários para a segurança no sistema rodoviário (Marín & Queiroz, 2000).

Devem ser desenvolvidas estratégias e ações para reduzir o fosso entre o modelo de referência e a situação atual. É o modelo de referência que deve ser o ponto de partida e não eventos esporádicos no sistema rodoviário (Trafikverket, 2012).

Um aspeto importante do trabalho da Visão Zero é demonstrar que a segurança é uma condição prévia para uma boa mobilidade. É possível projetar o sistema rodoviário para que seja seguro, mesmo nos limites de velocidade atuais. Existem grandes vantagens se os fabricantes de automóveis e os projetistas das estradas coordenassem os

seus esforços para o conseguir. Parece que a cooperação continua a ser uma questão crucial para garantir uma boa mobilidade. Sem coordenação e cooperação entre os utilizadores da estrada, a comunidade empresarial e o setor público, a combinação ótima de investimentos necessários nunca será possível (Raia Jr. & Santos 2005).

5.1. Princípios e Descrição do Sistema Seguro

Na análise de segurança rodoviária e estudos de colisão é possível encontrar dois tipos de abordagens (Hauer, 2016). A abordagem tradicional que tem uma perspetiva voltada para o passado, em que a análise do padrão de causalidade de colisão se esforça para entender todos os fatores envolvidos no sinistro que aconteceu, a fim de sugerir soluções de como poderia ter sido evitado. Alternativamente, existe uma visão baseada no futuro que considera quais falhas podem potencialmente acontecer e identificar todas as formas possíveis de as evitar.

"Visão Zero", "Rumo ao Zero", "Segurança Sustentável" e "Sistema Seguro" são nomes diferentes para políticas similares que, fundamentalmente, não aceitam a morte e lesões graves como um produto aceitável da mobilidade.

Esta abordagem pró-ativa é a base de um sistema seguro (ITF, 2016). Na tabela 1, abaixo ilustrada, podem-se identificar as principais diferenças entre as duas abordagens.

| | Abordagem Tradicional | Sistema Seguro |
|----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Qual é o problema? | Tentar evitar todos os acidentes | Impedir falhas que resultem em mortes ou ferimentos graves |
| Qual é o objetivo apropriado? | Reduzir o número de mortes e lesões graves. | Zero fatalidades ou ferimentos graves |
| Quais são as principais abordagens de planeamento? | Reativo a incidentes Abordagem incremental para reduzir o problema | Proactivamente identificar e tratar o risco Abordagem sistemática para construir um sistema rodoviário seguro |
| O que causa o problema? | Utilizadores das estradas não conformes | As pessoas cometem erros e as pessoas são fisicamente frágeis / vulneráveis a falhas. A variação da qualidade e do <i>design</i> da |

| | | |
|--------------------------------|---------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | infraestrutura e das velocidades de operação fornecem circulação inconsistente aos utilizadores sobre o que é um comportamento de uso seguro |
| Quem é o responsável? | Utilizadores das estradas individuais | Responsabilidade compartilhada pelos indivíduos e <i>designers</i> de sistemas |
| Como é que o sistema funciona? | É composto por intervenções isoladas | Diferentes elementos de um sistema seguro combinam-se para produzir um efeito de resumo maior que a soma dos tratamentos individuais - de modo que, se uma parte do sistema falhar, outras partes forneçam proteção. |

Tabela 3- Comparação entre a abordagem tradicional de segurança rodoviária e o sistema seguro (Visão Zero)

Fonte: baseado na Agência de Transportes da Nova Zelândia e VicRoads.

Um sistema seguro é sustentado por quatro princípios segundo ITF (2016):

i) As pessoas cometem erros que podem levar a sinistros rodoviários;

Em termos simples, este princípio baseia-se na percepção de que o erro humano não é a principal causa de falhas. Em vez disso, os sinistros rodoviários são considerados como uma consequência de falhas latentes criadas por decisões e ações dentro do sistema organizacional, social ou político mais amplo que estabelece o contexto em que os utilizadores da estrada atuam.

ii) O ser humano é vulnerável a lesões: o corpo humano tem uma habilidade/capacidade física limitada para tolerar forças de choque antes do dano ocorrer;

O risco de lesões em acidentes pode ser mitigado em grande medida, reduzindo a energia cinética considerada perigosa, seja através da baixa velocidade de impacto,

superfícies de contato que absorvam energia cinética em caso de acidente ou uma combinação de ambos.

Embora isto possa ser claro e lógico, o sistema rodoviário não foi projetado com o princípio de mitigar o erro humano ou absorver as consequências como base. Por exemplo, o aumento do número de veículos e as maiores velocidades de viagem (muitas vezes acompanhadas de uma superfície de estrada mais suave) têm consequências negativas para a segurança rodoviária, que muitas vezes superam os esforços para melhorar a segurança da infraestrutura rodoviária, produzindo, assim, níveis reduzidos de segurança.

iii) Existe uma responsabilidade compartilhada entre aqueles que projetam, criam, gerem e utilizam as estradas e veículos e fornecem cuidados pós-choque para prevenir falhas que resultem em lesões graves ou morte;

Embora seja responsabilidade individual de cada utilizador rodoviário respeitar as leis e regulamentos relacionados com a segurança (com a educação e a execução como fatores importantes para induzir esse comportamento), continua a ser um facto de que os seres humanos não são infalíveis e cometerão sempre erros, não importa quão educados ou respeitadores da lei possam ser.

Num sistema em que os erros dos utilizadores são compensados para que não resultem em lesões graves ou fatais, uma grande parte da responsabilidade pela segurança desloca-se automaticamente dos próprios utilizadores da estrada para todos aqueles que projetam o sistema de tráfego rodoviário. Ou seja, tanto os governos quanto o setor privado e a sociedade civil compartilham com os utilizadores da via a responsabilidade por fazer um sistema de transportes seguro. As autoridades públicas competentes são muitas vezes chamadas de *projetistas do sistema* de transportes, expressão que abrange não só os profissionais de projeto, mas também todos os que contribuem para o desenvolvimento e a operação do sistema como engenheiros, urbanistas, policiais, legisladores, profissionais de regulamentação, de saúde e outros.

iv) Todas as partes do sistema devem ser fortalecidas para multiplicar os seus efeitos; e se uma parte falhar, os utilizadores da estrada ainda estão protegidos.

Isto é ilustrado pelo modelo "queijo suíço", em que cada buraco representa um erro latente. De forma isolada, um erro latente pode não resultar em consequências

dramáticas. O erro latente torna-se perigoso quando permite uma cadeia de eventos que levam a um sinistro (Wegman & Aarts, 2006).

Para contrariar isso, um sistema seguro fortalece todas as dimensões de segurança rodoviária para que a combinação de medidas se cubram entre si de forma a que, se um elemento falhar, os utilizadores da estrada estão protegidos devido à natureza em camadas do sistema e as falhas não resultam de uma trajetória de oportunidades de acidentes (Reason, 1997). A interação dinâmica dos diferentes elementos de um Sistema Seguro - Visão Zero combina, em vez disso, para multiplicar o efeito protetor, de modo a que a segurança geral seja maior do que a resultante da adição do efeito dos elementos individuais.

Para proporcionar um efeito global maior, as camadas que, em conjunto, criam um Sistema Seguro - o *design* e o funcionamento da infraestrutura rodoviária, velocidades de circulação, veículos, comportamento humano - serão geridos de forma holística e não como partes separadas em "silos".

Nos países, na vanguarda do pensamento do Sistema Seguro, os quatro princípios orientadores são traduzidos em princípios concretos de *design* para a segurança em todo o sistema, e não para cada componente individualmente. Esta é a principal diferença com a abordagem tradicional em que as respostas são muitas vezes geridas e implementadas por diferentes agentes.

É importante compreender que, embora os esforços se devam concentrar em todas as fases, não é possível confiar sempre na solução dos problemas nas primeiras fases da sequência de falhas. O forte foco nos esforços a montante na cadeia de segurança inerentes a um sistema seguro acompanha o reconhecimento de que haverá sempre eventos que se aproximam e, assim, tornam necessário incluir também a mitigação das consequências de colisão.

Um Sistema Seguro- Visão Zero move-se além das abordagens reativas e baseadas no histórico de colisão para uma abordagem pró-ativa (Shahum, 2017), que inclui *designers* que entendem o comportamento humano para saber quando podemos "confiar" em pessoas para agir de forma segura, mas também quando não podem agir com segurança e tomar medidas na infraestrutura, nos veículos e na gestão de velocidades para auxiliar o utilizador da estrada a agir com segurança.

Uma abordagem pró-ativa também implica compreender o risco e onde o risco inerente a uma rede rodoviária é encontrado e as intervenções prioritárias que são

identificadas. Envolve a avaliação da infraestrutura e onde é que não está de acordo com os princípios do projeto do Sistema Seguro. A segurança é um pré-requisito para a eficácia do sistema de transporte. Ao aumentar a segurança, é possível obter maior eficiência e maior produção.

A abordagem de Visão Zero é orientada por elementos centrais de planeamento, implementação, avaliação e monitorização. Esses elementos incluem: o estabelecimento de metas sólidas e verificáveis, o aprimoramento de análises económicas de maneira a identificar os benefícios económicos das melhorias em Segurança Rodoviária, a identificação das áreas prioritárias para maximizar os impactos das intervenções, o estabelecimento de um órgão líder para governança e gestão da Segurança Rodoviária, a avaliação de programas para identificar medidas efetivas com base em evidências, e a garantia de que o planeamento da infraestrutura e os investimentos considerem a segurança como elemento constitutivo da mobilidade (*World Resources Institute [WRI], 2018*).

As áreas de ação da abordagem de Visão Zero são integradas e vão muito além de tentar convencer as pessoas a mudarem o seu comportamento apenas por meio da educação e da fiscalização. Essas áreas compreendem uma atuação sobre fatores subjacentes, como a utilização da via e o planeamento da mobilidade, de modo a reduzir a dependência de veículos e promover modos de deslocação seguros, saudáveis e que respeitem o meio ambiente; a gestão de velocidade abrangente para estabelecer velocidades seguras; o desenho de interseções que possibilite às pessoas atravessarem com segurança; o projeto rodoviário que contemple o erro humano; a melhoria do transporte público; o projeto e a tecnologia de veículos seguros; e a melhor coordenação e qualidade de resposta e do atendimento nas emergências após sinistro (WRI, 2018).

A abordagem Visão Zero dita que o trauma na estrada é um problema de saúde pública e de proporções epidémicas. É preciso, como ponto de partida, o imperativo moral e ético de aliviar o sofrimento humano e, pelo menos em primeira instância, menos focado no aspeto do custo financeiro. Postula-se que os seres humanos que participam no tráfego rodoviário devem ser vistos como cidadãos com direito a uma mobilidade segura e não apenas como utilizadores de estradas com obrigações associadas. Este direito à mobilidade segura está ligado à noção de que os diferentes fornecedores dentro do sistema de tráfego rodoviário são, em última instância, também responsáveis pela sua segurança. Um Sistema Seguro concentra-se em prevenir os danos

mais graves e que alteram a vida e aceita uma certa quantidade de lesões menores causadas pelo sistema rodoviário que não podem ser superadas sem custos excepcionais (ITF, 2016).

Numa abordagem de sistema seguro, os utilizadores da estrada têm a responsabilidade de obedecer às regras de trânsito e usar as estradas com o devido cuidado. Os responsáveis pela conceção, construção e operacionalização do sistema rodoviário (os "projetistas do sistema") assumem a responsabilidade de garantir que se encoraja e suporta o uso seguro, abordar riscos inerentes à segurança, antecipar erros que os utilizadores farão e garantirem que não resultam em sérios danos. Um Sistema Seguro e sustentável cria uma gestão e limite de velocidade que permite a segurança de interação entre veículos, utilizadores e infraestruturas rodoviárias. À medida que as falhas ainda ocorrem, uma resposta ótima de emergência e cuidados médicos pós-colisão são parte de um sistema seguro para evitar que os ferimentos tenham sérias consequências para a saúde e para garantir uma recuperação eficaz (ITF, 2016).

5.1.1. Práticas e Ferramentas do Sistema Seguro

Um sinistro rodoviário é o resultado de uma falha no sistema rodoviário. Um Sistema Seguro³ visa limitar proativamente tais falhas sistémicas ou manter o seu impacto abaixo dos limiares que causem sérios danos ao ser humano. Os elementos principais de um sistema seguro são veículos seguros, estradas seguras, utilizadores de estradas seguros, velocidades seguras, bem como uma resposta efetiva pós-colisão.

Quando ocorre um sinistro, a quantidade de energia que é trocada precisa ser limitada para permanecer dentro das tolerâncias biomecânicas do corpo humano. As ações pós-colisão também devem funcionar para evitar o agravamento de lesões.

Abordagens para a compreensão das tolerâncias biomecânicas dos seres humanos incluem os níveis de energia cinética, mudança de velocidade e/ou aceleração. A velocidade do sistema seguro é tipicamente definida como a velocidade de impacto onde a hipótese de morte é inferior a 10% ou o ponto nas curvas de risco de fatalidade, onde muda de raso para íngreme (Wramborg, 2005).

³ Relembre-se que este conceito passa por reorientar a forma como a segurança viária é vista e gerida. Esta abordagem reconhece que os seres humanos cometem erros quando usam as ruas e os sistemas de transporte e em qualquer outra circunstância quotidiana.

| Tipos de estradas e de seção combinados com utilizadores de estradas | Velocidade de Sistema Seguro |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|
| Estradas e secções usadas por automóveis e utilizadores vulneráveis | 30km/h |
| Intersecções com possíveis conflitos laterais entre carros | 50km/h |
| Estradas com possíveis conflitos frontais entre carros | 70km/h |
| Estradas sem conflitos frontais ou laterais possíveis entre os veículos e nenhum utilizador da estrada vulnerável | ≥ 100 km/h |

Tabela 4- Velocidade de impacto segura para diferentes situações

A definição quantificável do que é um nível tolerável de risco mudará ao longo do tempo com a experiência e novas evidências, mantendo-se o debate relativamente às velocidades de impacto seguras, uma vez que estas variam de acordo com fatores incontroláveis como o tipo e tamanho do veículo, a idade e o estado de saúde do utilizador da via, o ponto de impacto, etc. Há uma certa aleatoriedade nestes fatores pelo que muitas vezes estão fora do controlo do *designer* ou projetista do sistema. Devido a esta variabilidade na incidência e circunstâncias de falhas do mundo real, uma posição conservadora deve ser adotada em relação ao risco, de modo a atender a uma ampla gama da população, veículos e condições. Devemos também ser conscientes de que o uso de curvas de risco de fatalidade e o valor do décimo percentil para determinar as velocidades de impacto seguras, é, por definição, permitir a incidência de algumas mortes e lesões graves, não obstante o compromisso de erradicar mortes e ferimentos graves por acidentes rodoviários (ITF, 2016).

Por conseguinte, é necessária uma revisão dos padrões de projeto de infraestrutura rodoviária existentes para refletir melhor os princípios do Sistema Seguro. Este é um passo importante para institucionalizar a mudança para um Sistema Seguro e garantir que todas as forças de segurança apliquem a nova filosofia de *design* e a abordagem que isso implica.

Todos os utilizadores da via devem ser considerados ao projetar-se ou atualizar-se a infraestrutura rodoviária. O *design* da infraestrutura rodoviária e do ambiente mais amplo da rua deve começar com as necessidades dos utilizadores mais vulneráveis e, em seguida, avançar para as necessidades de segurança dos menos vulneráveis. Um exercício de planeamento de rodovias que considere as necessidades de peões, ciclistas, motocicletas, carros, veículos pesados e autocarros, assegurará a função apropriada, a velocidade, a alocação do espaço rodoviário e as características de projeto sejam incorporadas para oferecer o melhor resultado de segurança.

Para além das infraestruturas, é necessário que os próprios veículos tenham em atenção a vulnerabilidade do seu condutor e possíveis ocupantes, pelo que os seus fabricantes devem também estar despertos para a necessidade de adaptação dos mesmos à segurança rodoviária e ao programa de Sistema Seguro.

Os seres humanos sempre foram o elo mais fraco na segurança de transporte rodoviário, como noutros sistemas sociotécnicos complexos. A grande e persistente variabilidade no desempenho dos seres humanos no trânsito torna crítico o problema da segurança, uma vez que os outros componentes técnicos podem ser projetados para minimizar a variabilidade. O facto de os seres humanos não se comportarem de forma segura dentro dos limites do sistema de transporte rodoviário, geralmente é atribuído a problemas de conhecimento, informação ou atitude. Considerou-se, há muito tempo, que os utilizadores da estrada podem não ter conhecimento e informações suficientes em situações específicas para poder tomar decisões racionais e corretas. Uma decisão incorreta também pode ser devido a uma atitude inadequada em relação à situação. Assim, grande parte do esforço da segurança rodoviária tem como objetivo melhorar a confiabilidade do comportamento humano por meio de regras, treino, monitorização e informação. A ideia foi fornecer aos utilizadores das vias, informações e conhecimento suficientes, para garantir que tenham a mentalidade correta e sigam as regras e procedimentos para o comportamento correto. Se estes quebram as regras são sancionados, de modo a dissuadir o comportamento que interrompe o sistema e incentivar a conformidade (ITF, 2016).

No entanto, os seres humanos não são um componente mecânico que pode ser condicionado para tomar decisões objetivas, corretas e consistentes em todas as situações; os seres humanos são muito afetados pelo meio envolvente e o contexto em que as suas decisões são tomadas (Leveson, 2011). A tecnologia, o contexto social e

organizacional, a afiliação grupal, os requisitos de produtividade, a pressão do tempo, a legislação, a monitorização, o risco de descoberta, as consequências, o nível de conhecimento individual, etc. são exemplos de fatores ambientais que influenciam o comportamento humano (ITF, 2016).

O pensamento de Sistema Seguro-Visão Zero representa uma nova maneira de ver e compreender o comportamento dos utilizadores das vias rodoviárias. Este Sistema considera a natureza dos erros humanos, vai ainda mais longe ao reconhecer a falibilidade e a fragilidade humana ao fazer a premissa de que os seres humanos nem sempre podem lidar com desafios complexos - sejam eles físicas, cognitivas ou psicológicas - que o sistema de transporte rodoviário enfrenta. O Sistema Seguro sustenta que, por esta razão, é necessário compreender as capacidades humanas em relação ao sistema e como adaptar as propriedades do sistema a esses recursos.

Colocar os utilizadores da via no centro do sistema é o primeiro e mais importante passo em direção a um Sistema Seguro-Visão Zero. O *design* centrado no ser humano reconhece que o sistema precisa reconhecer explicitamente pontos fortes e fracos dos seres humanos e acomodá-los nas soluções oferecidas.

A forma como os erros dos utilizadores das vias são categorizados atualmente é outro fator importante que molda quais as medidas são tomadas. O pressuposto subjacente foi que o utilizador pode tomar uma decisão intencional ou consciente em todas as situações de forma a agir errada ou corretamente, ou seja, que, em última instância, os erros são violações mais ou menos intencionais. Na verdade, os padrões são mais complexos e o erro humano pode ser distinguido como (Shahum, 2017):

- Deslizes: ações não realizadas como planeado ou programado, como por exemplo errar na leitura das placas de estrada e sair na estrada errada.
- Lapsos: ações perdidas ou omissões, por exemplo, falhar em fazer algo devido a lapsos de memória ou atenção.
- Erros: ações erradas realizadas por um plano ou ação defeituosa, por exemplo, alguém acreditar que algo estava correto quando era, de fato, errado.
- Violações: Deliberar ações ilegais, ou seja, alguém faz algo mesmo sabendo que é contra as regras.

Há outros erros que podem não se encaixar facilmente numa destas categorias. Atravessar um sinal vermelho ou tentar atravessar uma interseção apesar de haver tráfego conflituante são exemplos típicos de delitos de trânsito graves que não são

necessariamente intencionais. O problema é que são quase sempre considerados como violações e, portanto, como intencionais. Mas as soluções para resolver os problemas variam de acordo com a categoria em que um determinado comportamento cai.

Abreu (2018) refere que um fator importante nas baixas taxas de conformidade com os limites de velocidade é que eles não são credíveis para os motoristas. Um limite de velocidade "credível" é definido como um que corresponde às expectativas dos motoristas como evocadas pela aparência da situação da estrada ou do trânsito.

Verificou-se que as características visuais, tais como as marcas rodoviárias, a largura da via e os objetos adjacentes à estrada, podem ter efeitos significativos nas velocidades dos condutores, independentemente dos limites de velocidade associados à estrada. Esses efeitos parecem surgir a partir de uma combinação de percepções de risco do motorista, percepções de quão rápido estão a ir ou expectativas e hábitos formados por exposição anterior a estradas semelhantes (ITF, 2016).

A velocidade é o coração de um sistema de transporte rodoviário indulgente. Esta transcende todos os aspetos de segurança: sem velocidade não pode haver movimento, mas com a velocidade vem a energia cinética e a energia cinética juntamente com o erro humano, levam a colapsos, lesões e até mesmo a morte. Velocidade interage fortemente com todos os pilares de um Sistema Seguro e é fundamental para entender o conceito de um sistema de transporte rodoviário indulgente (ITF, 2016).

A maioria dos condutores superestimam-na, consideram-na segura e também acreditam que são melhores condutores do que a média (Maoski, 2014). No entanto, estes não são bons em perceber muitos riscos, por exemplo objetos perigosos na estrada.

As pessoas geralmente são mortas e gravemente feridas em quatro principais tipos de sinistros: 1. Atropelamentos: utilizadores vulneráveis da estrada (incluindo peões, ciclistas e motociclistas) que são atingidos por veículos motorizados, 2. Acidentes de interseção (tipicamente impacto lateral), 3. Despistes (tipicamente em objetos perigosos na estrada) e 4. Colisão frontal. Estes acidentes ocorrem em redes rodoviárias de todos os tipos, desde estradas residenciais locais até ruas comerciais, vias dentro das cidades para rotas interurbanas. A segmentação destes tipos de acidentes prioritários é fundamental para o desenvolvimento de um Sistema Seguro (Santos, 1994).

Devido ao financiamento fornecido para o desenvolvimento das vias rodoviárias, as empresas de construção produziram padrões de projeto, garantias e níveis de investimento para trabalhar dentro dessas restrições de financiamento. Esta abordagem

levou a estradas de alta velocidade, estradas perigosas, estradas transversais de alta velocidade e assentamentos urbanos sem passeios, sendo todos considerados de acordo com os padrões em certos volumes de tráfego e, portanto, considerados aceitáveis pelas empresas e engenheiros rodoviários. Em muitos casos, a crença de que as falhas na estrada são culpa dos utilizadores da mesma proporcionou uma desculpa conveniente para agências de financiamento, políticos e engenheiros para manter o *status quo*. Ou seja, dentro das restrições dos orçamentos disponíveis, as autoridades rodoviárias tiveram de se comprometer no desempenho da segurança rodoviária - e aceitar um nível de morte e ferimentos na rede rodoviária (ITF, 2016).

Implementar um Sistema Seguro tem muitos desafios que os países que já estão nesse caminho podem comprovar. Estes centram-se em torno da mudança de paradigma da culpa do condutor, o debate e troca entre segurança e eficiência, a falta de diretrizes e padrões e o medo de custos mais elevados.

5.1.2. O Início da Implementação de um Sistema Seguro

A mudança de paradigma na forma como a segurança rodoviária é abordada e as mudanças transformacionais na política e as práticas necessárias para um Sistema Seguro- Visão Zero requerem uma liderança visionária e sustentada (ITF, 2016).

Países que implementaram a Visão Zero aprenderam que é uma experiência de transformação e um desafio substancial de gestão de mudanças. As opiniões prevalecentes sobre a segurança rodoviária são fortemente estabelecidas entre os profissionais do setor rodoviário e a comunidade em geral. Há consciência persistente e compreensão de défices entre profissionais, comunidades e o público em geral que atuam como barreiras. Especificamente, existe, segundo ITF (2016):

- Falta de consciência pública sobre a magnitude do problema do trauma na estrada. A contagem diária de mortes e lesões graves nas estradas permanece em grande parte invisível. Somente grandes incidentes galvanizam a opinião pública e a ação política de vez em quando.
- Uma baixa percepção dos perigos reais e do risco individual de falhas entre os utilizadores do sistema rodoviário. "Eu sou um bom condutor, isso não acontece comigo" é a prevalecente, e falaz, mentalidade.

- A falta de apreciação do facto de que existem soluções disponíveis que reduzirão substancialmente os riscos de colisão.

- A falta de apoio a iniciativas consideradas como violações de liberdades pessoais, quer porque são consideradas como interferências pesadas (por exemplo, limites de velocidade, cintos de segurança, capacete) ou porque trabalham contra perceções socioculturais enraizadas (muitas vezes promovidas em publicidade) que equiparam veículos motorizados a liberdade e diversão.

Em combinação, estas barreiras contribuem para um défice na implementação de estratégias para uma estrada segura, que só serão superadas com uma liderança forte e sustentada, compromisso por parte de pessoas envolvidas nos transportes rodoviários e o compartilhamento de informações que aumentarão a conscientização do público para a carnificina diária nas estradas do mundo e as outras soluções disponíveis.

Com uma ampla gama de atores individuais e institucionais envolvidos na segurança rodoviária, uma visão acordada para um Sistema Seguro-Visão Zero é fundamental. Esta visão deve ser apoiada por uma governança forte, uma gestão eficaz e uma ampla coordenação.

A Organização Mundial da Saúde recomenda que seja designado um órgão gestor líder para coordenar todas as atividades de Segurança Rodoviária (WHO, 2004, 2015). Este órgão líder pode ser uma agência autónoma de Segurança Rodoviária, uma divisão exclusiva de Segurança dentro de um órgão. Há uma “exigência para que seja instituída uma estrutura efetiva de governança que forneça tanto liderança quanto coordenação para a segurança rodoviária” (WRI, 2018, p. 34).

As estruturas e redes do Sistema Seguro-Visão Zero precisarão ser capazes de, segundo ITF (2016):

- Pressionar o sistema político para abraçar e se comprometer com um Sistema Seguro na sua totalidade.

- Promover a liderança em segurança rodoviária em todos os níveis da sociedade. É necessária uma forte liderança na gestão de mudanças, de líderes do governo, da comunidade e das corporações para defender individual e coletivamente o fecho da lacuna entre a situação atual e a aspiração de se deslocar para zero fatalidades e ferimentos graves através de um Sistema Seguro-Visão Zero.

- Assegurar uma coordenação efetiva da segurança rodoviária envolvendo parceiros de uma série de setores sob responsabilidade compartilhada de ações de forma a trabalharem juntas para um maior resultado geral.
- Desenvolver uma estratégia de segurança rodoviária baseada numa visão clara, sustentada por metas provisórias e de longo prazo e vinculada aos Indicadores de Desempenho de Segurança.
- Gerir resultados. Monitorizar a implementação e avaliar o progresso em relação aos Indicadores de Desempenho de Segurança e aos objetivos estratégicos, e usar os resultados para planejar e atuar ainda mais.

Um Sistema Seguro é uma abordagem holística e pró-ativa da segurança rodoviária, organizada para que os elementos do sistema rodoviário se combinem e interajam para orientar os utilizadores a agir de forma segura e prevenir falhas - e quando ocorrerem falhas, assegurar-se de que as forças de impacto não excedam os limites que resultam em ferimentos graves ou morte. Se uma parte do sistema falhar, os outros componentes atuam para prevenir danos graves que ocorrem quando ocorre um sinistro, mantendo-se a transferência de energia cinética para o ser humano abaixo dos níveis conhecidos que possam causar sérios danos físicos (ITF, 2016).

Um importante passo inicial é mudar a mentalidade geral sobre a segurança rodoviária e gerar apoio para objetivos que visem além das reduções incrementais de fatalidades de acidentes. A adoção de uma filosofia do Sistema Seguro- Visão Zero começa com o imperativo ético de que o sistema de trânsito deve ser projetado e usado de tal forma que ninguém seja morto ou gravemente ferido como resultado de um sinistro rodoviário; este imperativo precisa de ser estabelecido e tornar-se parte do discurso público. Processos e interações sociais complexas subjazem a substituição de um paradigma predominante por um novo. A formulação de políticas e a inovação social são amplamente um processo contínuo de exploração, erro, avaliação, falha e sucesso (Ecola et al., 2018).

Os responsáveis políticos que buscam alcançar resultados ambiciosos na segurança rodoviária são encorajados a reconhecer uma mudança de paradigma para um Sistema Seguro- Visão Zero de forma a alcançar e sustentar reduções transformacionais nas mortes na estrada e lesões graves. Uma liderança forte e sustentada será necessária para estabelecer essa mudança de paradigma, mudar a cultura e, em seguida, alinhar a prática

atual com um Sistema Seguro- Visão Zero. Os líderes que procuram uma mudança gradual na segurança rodoviária podem aprender com as práticas e ferramentas usadas pelos pioneiros e traduzir esses princípios do Sistema Seguro- Visão Zero em ações no terreno para as suas situações específicas. Estes devem, por sua vez, documentar, avaliar, publicar e compartilhar as suas experiências para ajudar a criar uma base de conhecimento e uma dinâmica política em todo o mundo que salvem milhões de vidas nos próximos anos e décadas.

Um Sistema Seguro- Visão Zero bem projetado pode gerar benefícios para além de salvar vidas, pode ajudar a resolver outros problemas como as emissões de dióxido de carbono, afetando positivamente a qualidade do ar, a atividade física e a qualidade de vida (WRI, 2018). A abordagem da Visão Zero aplicada ao uso da via pode afetar a extensão e o modo de viagem, além disso o projeto e a infraestrutura de qualidade geram velocidades seguras aos veículos e promovem a caminhada, o uso da bicicleta e dos transportes públicos (WRI, 2018).

Os benefícios da diminuição da utilização do automóvel também se estendem a outros graves problemas globais de saúde, como a poluição do ar e a inatividade física. Globalmente, a poluição do ar causada por veículos causa 184 mil mortes por ano devido a cardiopatia isquémica, acidente vascular cerebral, infeções do trato respiratório, doença pulmonar obstrutiva crónica e neoplasia do pulmão (GRSF & IHME, 2014). A Organização Mundial da Saúde estima que mais de um milhão de anos de vida saudável se perdem a cada ano somente na Europa Ocidental devido aos ruídos do tráfego, tendo como consequência, deterioração cognitiva das crianças e stress (WHO, 2011).

Os benefícios da abordagem da Visão Zero podem catalisar num ciclo de mudanças com retorno positivo. Com as ruas mais seguras, saudáveis e humanas devido a uma melhor infraestrutura, a um menor número de veículos, às menores velocidades e à melhor qualidade do ar, mais pessoas se sentirão confortáveis em caminhar, utilizar a bicicleta e o transporte público (WRI, 2018).

O primeiro passo para o conseguir é agir agora (ITF, 2016).

6. Estado da Arte

A Visão Zero é uma política de Segurança Rodoviária que foi aplicada na Suécia em 1997, desde aí tem sido adotada em vários países e vários foram os estudos realizados sobre a mesma em diversos contextos, em termos da sua sustentabilidade, promoção da saúde, impacto ambiental, mas também sobre as medidas de aplicação, utilizadas nos diversos países.

No entanto, é de ressaltar que, não foram encontrados estudos que relacionassem a polícia e a implementação da Visão Zero.

Elvebakk & Steiro (2009), no seu estudo sobre o conceito de Visão Zero e como este foi interpretado e desenvolvido na Noruega, referem que a Visão Zero não pode ser interpretada como uma meta final, ou seja, deve ser interpretada realisticamente, em que os sinistros fatais não podem ser considerados um efeito secundário espetável do sistema rodoviário.

No mesmo estudo, aborda-se o facto de que a Visão Zero, implementada na Suécia pela Administração de Estradas, sustenta a segurança rodoviária numa base científica firme: a (in)tolerância do corpo humano ao trauma, e deste modo projetar o sistema rodoviário para evitar sinistros fatais ou com feridos graves. No entanto, o seu design final é o resultado da negociação de uma miríade de considerações frequentemente conflitantes (Elvebakk & Steiro, 2009).

Na sua versão oficial, a aprovada pelo parlamento sueco, afirmou-se que a forma e a função do sistema rodoviário devem ser adaptadas às exigências da Visão Zero, ou seja; aos níveis de tolerância dos indivíduos. A responsabilidade de fazê-lo era através da cooperação das autoridades rodoviárias, produtores de veículos e empresas de transporte profissional. No entanto, objetivou-se que esta versão da Visão Zero minimizou a responsabilidade dos construtores de estradas em relação à visão promovida pela Administração de Estradas.

A Visão Zero aplicada na Noruega tem como principais princípios, segundo Elvebakk & Steiro (2009): uma postura ética, maior concentração nos acidentes mais graves, ou nas suas consequências, maior concentração na monitorização do nível de risco no sistema rodoviário, e, relacionado a isto, na responsabilidade das autoridades, com ênfase na racionalidade e na ciência como base para a política de segurança no trânsito.

Nos primeiros tempos da Visão Zero as autoridades Norueguesas pareceram ter entendido a visão como uma postura ideológica que poderia ser adotada por toda a população, e assim levar a melhorias de segurança, atualmente a Visão Zero já não é um projeto nacional ou para a população. Pelo contrário, é uma espécie de orientação técnica para as autoridades competentes (especialmente a Administração Nacional de Estradas Públicas) e, como tal, não é algo que tenha interesse fora dos ambientes profissionais onde é desenvolvida (Elvebakk & Steiro, 2009).

Rosencrantz et al. (2007) argumenta que a Visão Zero Sueca é racional como uma meta orientadora de ação, em que parte dessa racionalidade consiste na sua capacidade de inspirar aqueles que trabalham com a Visão. Os seus efeitos refletem-se nos indivíduos que trabalham com a Visão Zero. Enquanto que a Visão Zero Norueguesa inspira vários e por vezes com racionalidades conflitantes, o que pode levar a decisões e projetos entre si conflituosos, o que implica esforços acrescidos.

Também nos Estados Unidos da América foi implementada a Visão zero, em 2015 em 10 cidades: San Francisco, San Jose, San Mateo, San Diego, California, Seattle, Washington, Portland, Oregon, Nova Iorque, Washington D.C., Boston e Massachusetts. Fleisher A. Et al (2016) criaram uma matriz denominada As Melhores Práticas de Segurança Rodoviária de modo a ajudar as cidades a identificar estratégias a ser implementadas localmente e internacionalmente de forma a reduzir as fatalidades rodoviárias.

Esta matriz é dividida em nove categorias segundo Fleisher A. Et al (2016): Infraestrutura e planeamento de suporte; Engenharia; Educação; Execução; Monitorização, análise e evolução; Política; Veículos longos; Tecnologia; Serviços e redes de transporte. Estas categorias podem ajudar as cidades a entender a amplitude das estratégias disponíveis e, ao mesmo tempo, fornecer uma estrutura para a organização da estratégia. Este aspeto da matriz pode ser especialmente útil para as cidades que consideram implementar a Visão Zero, uma vez que permite identificar o alcance das medidas da Visão Zero, entender a eficácia atualmente conhecida das estratégias e identificar oportunidades para futuras pesquisas, envolvência com os pares e esforços entre si para implementar a política.

Através desta análise, Fleisher A. Et al (2016) elaboraram as seguintes recomendações para a implementação da Visão Zero nas cidades dos Estados Unidos da América:

1. Desenvolver mecanismos que institucionalizem a Visão Zero nas instituições existentes necessárias para a sua implementação, que se estendem além do setor de transportes.

2. Considerar a abordagem da educação mais alinhada com a Suécia, onde o foco é criar respeito pelas regras do trânsito que estão a ser enfatizadas pelo design do sistema, por exemplo, na promoção de velocidades mais baixas. Concentrar os esforços educacionais em como a educação pode apoiar as mudanças nas práticas organizacionais e na reforma de políticas que permitem mudanças no design do sistema.

3. Procurar oportunidades de se envolver com líderes estaduais e federais nos esforços da Visão Zero.

4. Explorar os avanços tecnológicos que atendem às necessidades exclusivas de segurança das cidades.

5. Aplicar medidas e tecnologias de controlo de velocidade e outras tecnologias de vigilância que tenham benefícios comprovados de segurança.

6. Facilitar a divulgação dos resultados, através da criação de sistemas de dados acessíveis ao público, baseados na internet, que monitorizam, analisam e relatam mortes e ferimentos graves, tal como os fatores associados, além de facilitar referências sobre o progresso das políticas, para ajudar os constituintes a perceber a magnitude e a distribuição dos feridos nas estradas e criar a consciência coletiva necessária para alcançar os objetivos da política.

Segundo Toleman & Rose (2008) o transporte sustentável, e especialmente a mudança em direção à provisão sustentável da infraestrutura rodoviária, exige uma substancial mudança pelas atuais instituições e organizações da sociedade. Mesmo o conjunto intermediário de resultados éticos propostos na abordagem da Visão Zero representam um passo importante para relacionar o sistema de transporte para as realidades geofísicas da forte abordagem de sustentabilidade.

No entanto, segundo os mesmos autores, o processo de mudança institucional e organizacional é contínuo, incerto, muitas vezes desarrumado e, acima de tudo, altamente político, com diferentes grupos da sociedade situados nos dois lados de cada argumento. Os benefícios de um sistema de transporte rodoviário mais sustentável são cada vez mais evidentes, mas o processo de desenvolvimento de políticas para esse objetivo é inevitavelmente lento e difícil.

A mudança para sistemas sustentáveis de gestão rodoviário é, por qualquer padrão, uma revolução em comparação com os sistemas do século passado, mas o processo de mudança pode ser apenas um desenvolvimento gradual que reúne parcerias da comunidade para apoiar o progresso. O atual sistema de infraestrutura rodoviária está tão incorporado às instituições e organizações da sociedade atual que as mudanças - por mais necessárias que sejam - não serão impostas unilateralmente pelos sistemas políticos, estas devem ser construídas pelas comunidades que apoiam a melhoria, tal como a abordagem Visão Zero na Suécia tem vindo a mostrar ao longo dos anos. Construir essas comunidades para mudar as instituições e organizações para apoiar sistemas sustentáveis de transporte rodoviário é a tarefa política das próximas décadas (Toleman & Rose, 2008).

CAPÍTULO II – MÉTODO

Introdução

A investigação é um processo de pesquisa sistemática, pensado e planeado com o objetivo de fazer a recolha, análise, interpretação e utilização os dados de forma, a compreender, prever, descrever, ou ainda controlar um fenómeno sobre o qual se procura refletir e observar (Mertens, 1998). Investigar “é um procedimento reflexivo sistemático, controlado e crítico que permite descobrir novos factos ou dados, relações ou leis em qualquer campo do conhecimento” (Ander-Egg, 1978, p. 28).

A investigação pretende encontrar a solução de determinados problemas, aprofundar conceitos e claro, construir conhecimento sobre o assunto pesquisado, estes são os desafios da investigação. Uma metodologia de investigação é um procedimento definido que permite interrogar cientificamente uma certa realidade. Para entender um fenómeno, todos os pesquisadores devem fazer uma escolha, perante os diferentes métodos, dependendo do tipo de pesquisa e a natureza da hipótese de pesquisa (Fortin, 2009).

Assim, esta etapa designa o “conjunto dos meios e das atividades próprias para responder às questões de investigação formuladas no decurso da fase concetual” (Fortin, 2009, p. 211). Destarte, a fase metodológica está relacionada com a definição minuciosa do percurso que irá ser delineado e seguido. O investigador deve escolher a amostra do seu estudo, levando em conta fatores como o tamanho da amostra e os métodos de recolha de dados (Fortin, 2009).

Ludke e André (1986) afirmam que investigar designa um esforço de elaborar conhecimento sobre aspetos da realidade na procura de soluções para os problemas expostos.

Este estudo de carácter misto assentou na recolha e análise de bibliografia, bem como na análise de 111 inquéritos preenchidos por profissionais da PSP-DT e da PM de Lisboa. Apresenta-se seguidamente, o estudo em maior detalhe.

1. Tipo de pesquisa

O tipo de pesquisa levada a cabo neste estudo, de caráter misto, foi a combinação entre a pesquisa bibliográfica e uma metodologia quantitativa. A pesquisa bibliográfica constitui o ato de ler, selecionar, fichar, organizar e arquivar tópicos de interesse para a pesquisa em pauta. Diz respeito à base para as diversas pesquisas sendo uma síntese referente ao tema abordado. Consiste em apresentar e comentar o que outros autores escreveram sobre o tema, dando ênfase às diferenças ou semelhanças que existem entre os conceitos.

A pesquisa bibliográfica pretende explicitar um problema a partir de referências teóricas publicadas em documentos. Pode ser levada a cabo independentemente ou como parte de pesquisa descritiva ou experimental. Em ambos os casos, esta pesquisa procura conhecer e analisar as contribuições culturais ou científicas do passado existentes sobre um determinado assunto, tema ou problema (Koche, 1997).

Koche (1997) postula que a pesquisa bibliográfica pode ser realizada com diferentes fins: a) para ampliar o grau de conhecimentos numa determinada área, capacitando o investigador a compreender ou delimitar melhor um problema de pesquisa; para dominar o conhecimento disponível e utilizá-lo como base ou fundamentação na construção de um modelo teórico explicativo de um problema, isto é, como instrumento auxiliar para a construção e fundamentação de hipóteses; c) para descrever ou sistematizar o estado da arte, daquele momento, pertinente a um determinado tema ou problema.

Para além da pesquisa bibliografia, o estudo é desenvolvido em torno do preenchimento de um inquérito por questionário.

2. Instrumentos de recolha de dados

2.1. Pesquisa documental

A pesquisa documental, que serve tanto de complemento como de extensão da investigação biográfica, assume diferentes significados no campo da educação. Em certo sentido, a pesquisa documental torna-se sinónimo de pesquisa arquivística e aborda questões relacionadas com o papel e uso de documentos e registos públicos e

privados. Noutra sentido, a pesquisa documental produz artefactos e cultura material através da representação artística, imagens em movimento e ainda, e gravações de som (Austin & de Jong, 2008).

O ambiente documental como uma forma de investigação arquivística parece mais pronunciado na área da história, com muitos historiadores de currículo a trabalhar extensivamente com documentos primários. Dentro da tradição das ciências sociais e do campo da pesquisa qualitativa, há especial ênfase em gerar dados através de vários meios de investigação, sendo o uso de documentos essencial. Nessa perspectiva, a cultura material toma a forma de documentação, caindo em categorias básicas de documentos pessoais, públicos e oficiais (Hill, 1993). Os documentos pessoais incluem correspondência, jornais, escritos autobiográficos e memórias. Os documentos públicos geralmente compreendem documentos publicados e publicamente apresentados, incluindo jornais, revistas, folhetos, livros, etc. A documentação oficial inclui documentos administrativos que representam agências e organizações (Austin & de Jong, 2008).

Outra das formas da pesquisa documental acopla paradigmas dissonantes de gestão e apuração de evidências documentais, concebidas nas ciências sociais tradicionais, com a criação e a formulação de apresentações estéticas, tal como concebidas a partir das artes e das humanidades. Ou seja, é necessário ter em atenção o conteúdo presente nos documentos e a sua pertinência para a pesquisa em causa. As perspectivas documentais fundamentais incluem modos de representação (imagens, diários, publicações, gravações sonoras, monumentos e memoriais, etc.). A estética dos estudos documentais chama a atenção para os modos de narração (documentário como forma de contar histórias) e os protocolos de subjetividades (alinhamento de diferentes perspectivas e interpretações como parte dos itens documentais) (Austin & de Jong, 2008).

Neste estudo, a pesquisa documental passou pela leitura de autores relacionados com a área em estudo, documentos legais, normativos, e outros documentos disponível online e em papel, na biblioteca.

2.2. Questionário

Assim, dentro da metodologia de carácter misto, a parte quantitativa, incidiu na aplicação de um inquérito por questionário, que possibilita uma maior sistematização

dos resultados fornecidos, permite uma maior facilidade de análise, bem como reduz o tempo que é necessário despendido para recolher e analisar os dados. Este método de inquirir apresenta ainda vantagens relacionadas com o custo, sendo este menor (Quivy & Campenhoudt, 2005). O investigador deve evitar questões baseadas em pressuposições por partir do princípio de que o inquirido se encaixa numa determinada categoria, procurando informação baseada nesse pressuposto. É também necessário redobrar a atenção ao formular questões de natureza pessoal, ou que abordem assuntos delicados ou incómodos para o inquirido (Morais & Neves, 2007).

A recolha de dados, como etapa fundamental de um trabalho de investigação, requer a elaboração de um instrumento apropriado que vá ao encontro dos objetivos inicialmente traçados e das características da população.

Assim, é necessário ser-se cuidadoso na forma como se formula as questões, bem como na apresentação do questionário. Deve o investigador ter o cuidado de não utilizar questões ambíguas que possam, por isso, conduzir a mais do que um significado, o que, por sua vez, leva a diferentes interpretações. Não deve incluir duas questões numa só (*double-barrelled questions*), pois pode levar a respostas induzidas ou nem sempre relevantes, além de não ser possível determinar qual das “questões” foi respondida, aquando do tratamento da informação (Bogdan & Biklen, 1994).

Enquanto instrumento de medida, o inquérito por questionário permite “colocar a um conjunto de inquiridos, geralmente representativo de uma população, uma série de perguntas” (Quivy & Campenhoudt, 2005, p. 188) e “transformar em dados a informação diretamente comunicada por uma pessoa” (Tuckman, 2000, p. 307). Afonso (2005, p. 101) acrescenta ainda que este instrumento converte “a informação obtida dos inquiridos em dados pré-formatados, facilitando o acesso a um número elevado de sujeitos e a contextos diferenciados”.

Não obstante, sempre que um investigador elabora e administra um inquérito por questionário, sem esquecer a interação indireta que existe entre ele e os inquiridos, verifica-se que a linguagem e o tom das questões que constituem esse mesmo questionário se revestem de elevada importância (Quivy & Campenhoudt, 2005).

Uma das primeiras decisões que um pesquisador deve tomar ao projetar uma pergunta de pesquisa é se deve torná-la aberta (permitindo que os respondentes respondam com as suas próprias palavras) ou fechada (exigindo que os entrevistados selecionem uma resposta de um conjunto de escolhas). Embora a grande maioria das

perguntas da pesquisa esteja encerrada, algumas questões abertas desempenham papéis proeminentes na pesquisa de opinião, por exemplo, sobre o problema mais importante que o país enfrenta (Gil, 2008).

Para analisar as respostas às perguntas abertas, elas devem ser agrupadas num número relativamente pequeno de categorias. Isso requer o desenvolvimento de um esquema de codificação; a sua aplicação por mais de uma pessoa; e a obtenção de um alto nível de concordância entre os codificadores. Os custos desses procedimentos, juntamente com as dificuldades que os entrevistadores enfrentam ao registrar as respostas abertas e quanto maior o tempo de entrevista das perguntas abertas, são responsáveis pelo uso generalizado de perguntas fechadas (Marconi & Lakatos, 2003).

De acordo com Quivy e Campenhoudt (2005) uma das ferramentas passíveis de serem utilizadas no trabalho de campo é inquérito por questionário. De acordo com os autores, tal consiste em colocar a um conjunto de inquiridos, geralmente representativo de uma população, uma série de perguntas relativas à sua situação social, profissional ou familiar, às suas opiniões, à sua atitude em relação a opções ou a questões humanas e sociais, às suas expectativas, ao seu nível de conhecimento ou de consciência de um acontecimento ou de um problema, ou ainda sobre outro ponto de interesse dos investigadores. Este modelo serão preferido para a presente dissertação uma vez que, de acordo com os mesmos autores, muito mais eficaz do que a sondagem de opinião.

O objetivo principal de um questionário é ajudar a extrair dados dos respondentes. Ele serve como um guia padrão para os entrevistadores, que precisam fazer as perguntas exatamente da mesma maneira. Sem esse padrão, as perguntas seriam feitas de maneira aleatória, a critério do indivíduo. Os questionários também são uma parte importante na metodologia de recolha de dados uma vez que são o meio para o qual as respostas são registradas para facilitar a análise de dados (Fink, 2003).

O questionário, de acordo com a perspectiva de Gil (2008, p.128), pode ser concetualizado “como a técnica de investigação composta por um número mais ou menos elevado de questões apresentadas por escrito às pessoas, tendo por objetivo o conhecimento de opiniões, crenças, sentimentos, interesses, expectativas, situações vivenciadas, entre outras”. O autor apresenta as seguintes vantagens do questionário sobre as demais técnicas de recolha de dados:

a) possibilita atingir um grande número de pessoas, mesmo que estejam dispersas numa área geográfica muito extensa, já que o questionário pode ser enviado pelo correio/email;

b) implica menores gastos com pessoal, posto que o questionário não exige o treino dos investigadores;

c) garante o anonimato das respostas;

d) permite que as pessoas o respondam no momento em que julgarem mais conveniente;

e) não expõe os pesquisadores à influência das opiniões e do aspeto pessoal do entrevistado.

O questionário pode contar questões de resposta aberta ou fechada. As questões de resposta aberta não limitam a resposta do entrevistado e as questões de resposta fechada oferecem um número de opções codificadas. As vantagens de um ou outro tipo de questão dependem das propostas do estudo e da necessidade de análise; se for o caso, podem-se codificar os resultados das questões “abertas” em várias categorias e dar apenas uma lista com diferentes respostas, mas, caso isso seja feito, perde-se a informação qualitativa.

2.2.1. Tipos de questionário

O questionário do tipo aberto utiliza questões de resposta aberta. Este tipo de questionário proporciona respostas de maior profundidade, isto é, dá ao sujeito uma maior liberdade de resposta, podendo esta ser redigida pelo próprio. Porém, a interpretação deste tipo de questionário é mais difícil na medida em que se pode obter um diverso tipo de respostas, dependendo do indivíduo que responde ao questionário (Gil, 2008).

O questionário do tipo fechado utiliza questões de resposta fechada, o que possibilita obter respostas que permitam a comparação com outros instrumentos de recolha de dados. Este tipo de questionário facilita o tratamento e análise da informação, exigindo menos tempo. Os questionários do tipo fechado são objetivos e necessitam de um menor esforço por parte dos sujeitos aos quais é aplicado (Hill & Hill, 2008).

As questões abertas e fechadas diferem em várias características, especialmente no que diz respeito ao papel dos respondentes ao responder tais questões. As perguntas

fechadas limitam o respondente ao conjunto de alternativas oferecidas, enquanto que as questões abertas permitem que o entrevistado expresse uma opinião sem ser influenciado pelo pesquisador (Foddy, 1993). Isto apresenta várias consequências para a qualidade dos dados da pesquisa.

As vantagens das perguntas abertas incluem a possibilidade de descobrir as respostas que os indivíduos dão espontaneamente e, assim, evitar o viés que pode resultar da sugestão de respostas aos indivíduos, um viés que pode ocorrer no caso de perguntas fechadas. No entanto, as perguntas abertas também apresentam desvantagens em comparação com as perguntas fechadas, como a necessidade de codificação extensa e a não resposta de itens maiores (Fink, 2003).

O outro tipo de questionário que pode ser aplicado, é de tipo misto, que apresenta questões de resposta aberta e de resposta fechada.

No presente estudo, o questionário será misto, com recurso a perguntas abertas e a perguntas fechadas. O questionário contou com 39 perguntas.

A análise do inquérito segue a sequência de um conjunto de questões-chave de acordo com as opiniões e experiências dos inquiridos:

- 1- A meta da Visão Zero é possível?
- 2- Existe algum problema de Segurança Rodoviária em Lisboa?
- 3- Se existe um problema, como é que está a evoluir?
- 4- O seu papel é relevante? As forças policiais podem fazer algo relativamente ao problema?
- 5- Que contributos pode a PSP-DT e PM dar para a Segurança Rodoviária?
- 6- Como são vistos os condutores e os peões pelos inquiridos?
- 7- Qual a perceção da velocidade pelos inquiridos?
- 8- Os inquiridos possuem uma noção integrada da velocidade?

3. Definição de objetivos

O objetivo de uma pesquisa tem a finalidade de esclarecer aquilo que o investigador ambiciona desenvolver, desde os caminhos teóricos até os resultados a serem atingidos. Assim, o percurso investigativo torna-se mais fácil. A palavra deriva do latim

objectivus, que vem de *objectum* e significa algo colocado à frente dos olhos ou da mente (Mattos, s/d). Encontra-se relacionada ao verbo *obicere*, que significa apresentar, opor, colocar à frente de algo ou alguém. Ou seja, é algo colocado à frente, indicando o que se quer alcançar com a pesquisa, isto é, quais resultados ou quais contribuições proporcionarão com o seu desenvolvimento para o meio acadêmico científico. Estabelecer os objetivos de pesquisa indica o que o pesquisador pretende investigar e caracteriza a sua visão a respeito do assunto ou tema (Andrade, 2009).

Segundo a perspectiva desenvolvida por Marconi e Lakatos (2003, p.24) “toda pesquisa deve ter um objetivo determinado para saber o que se vai procurar e o que se pretende alcançar.” Definir o objetivo é um requisito para desenvolver uma pesquisa científica, sendo primordial a clareza, a precisão e a coerência com o tema da pesquisa na medida em que este apresenta os motivos para o desenvolvimento da pesquisa informando assim, as contribuições que os resultados produzirão. Têm o papel de nortear, uma vez que direcionam a leitura do texto, assim como possibilitam compreender o que o pesquisador fez no seu trabalho (Andrade, 2009).

Num trabalho científico podem distinguir-se dois tipos: os objetivos gerais e os objetivos específicos, cada um com as suas particularidades.

O geral baseia-se na questão norteadora da pesquisa. É mais amplo e deve ser formulado numa única frase. Fornece a direção que a pesquisa tomará no seu percurso. Para formulá-lo o pesquisador deve perguntar: Para quê pretendo pesquisar? De acordo com Marconi e Lakatos (2003, p. 219) o objetivo geral “está ligado a uma visão global e abrangente do tema.” Esta visão permite ao pesquisador compreender o todo da pesquisa.

O específico é mais delimitado, designa o caminho a ser percorrido para atingir o geral, isto é, descreve as etapas ou fases de uma pesquisa. Para os específicos o pesquisador deve perguntar: O que farei para desenvolver a pesquisa? Segundo com Marconi e Lakatos (2003, p. 219) os objetivos específicos “apresentam caráter mais concreto, permitindo, de um lado, atingir o objetivo geral e, de outro, aplicá-lo a situações particulares.” Assim, os específicos são o desmembramento do geral, promovendo o percurso da pesquisa. Para Andrade (2009) os específicos dizem respeito ao tema ou assunto propriamente dito e definem as etapas que devem ser alcançadas para atingir o geral de pesquisa.

Temos como objetivo geral desta investigação, partir das opiniões e experiências dos membros da PSP-DT e PM, e analisar se são favoráveis à participação dos mesmos na elaboração e implementação na Visão Zero em Lisboa, uma vez que estes desempenham um papel importante e crucial para a aplicação do Sistema devido à responsabilidade compartilhada.

Assim, para conclusão do mestrado, realizou-se um estágio na Equipa do Plano de Acessibilidade Pedonal da Câmara Municipal de Lisboa, entre outubro de 2017 e abril de 2018. A realização de estágio curricular foi essencial para atingir os objetivos da dissertação, permitindo-me, igualmente, preparar para a inserção no mercado de trabalho mediante a participação em situações reais de trabalho (Bolhão, 2013). Entende-se que se tratou de uma etapa preparatória para a prática profissional que deve acontecer com a supervisão de um superior no campo e outro de ensino. “As atividades atribuídas aos estagiários propiciam o conhecimento teórico-metodológico, interligando a teoria e a prática (...).” (Soares et al., 2013, p. 52) Esse contacto com o exercício da profissão é imprescindível para a construção de uma identidade profissional.

No presente estudo, definiu-se como objetivos específicos:

- a) Conhecer o fenómeno do desenvolvimento automóvel e do atropelamento.
- b) Especificar os objetivos da Equipa do Plano de Acessibilidade Pedonal.
- c) Analisar e realizar revisão da literatura sobre a Visão Zero.
- d) Realizar inquéritos por questionário a membros da PSP-DT e PM sobre as suas opiniões e experiências sobre segurança rodoviária em Lisboa.
- e) Analisar o conteúdo obtido relativamente à Visão Zero

4. Seleção e caracterização da amostra

O universo, ou população, refere-se ao conjunto de elementos que apresentam as características que serão objeto do estudo, e a amostra, ou população amostral, designa uma parte do universo escolhido selecionada a partir de um critério de representatividade (Vergara, 1997). A amostragem exerce uma grande importância sobre a qualidade dos resultados e deve ser, o mais possível, representativa da população (Almeida & Freire, 2000). A significância da amostragem corresponde ao

número de elementos que a constitui e a sua representatividade reporta-se à sua qualidade (Almeida & Freire, 2000).

A amostra deve ter a dimensão adequada para obter a precisão que se pretende, não deve ser superior uma vez que à medida que cresce a dimensão da amostra os custos do processo aumentam e os ganhos de precisão são mínimos. Uma amostra representativa da população é aquela que reflete os aspetos típicos dessa população (Almeida & Freire, 2000). A amostragem designa o processo pelo qual se obtém uma ou mais amostras de uma população de interesse. Na amostragem seleciona-se parte de uma população e observa-se esta com o objetivo de estimar parâmetros populacionais – características populacionais. Os diferentes procedimentos amostrais devem respeitar os seguintes critérios:

- 1) As amostras devem ser representativas da população;
- 2) As amostras devem fornecer estimativas precisas das características da população, podendo medir a sua fiabilidade;
- 3) Os custos para seleção da amostra devem ser pequenos.

Uma amostra trata-se de um subconjunto do universo ou da população, por meio do qual se estabelecem ou se estimam as características desse universo ou população. Sendo que, uma população ou universo nada mais é do que um conjunto de elementos que possuem determinadas características (Hill & Hill, 2008).

De forma concisa a amostra pode ser definida, de acordo com Levine et al. (2008), como uma parcela de uma população selecionada para fins de análise. A representatividade e imparcialidade são duas questões importantes que devem ser tidas em conta na seleção da amostra, pois para ser apropriada esta deve ser representativa, ou seja, deve conter em proporção tudo o que a população possui. Além do mais, todos os elementos da população devem ter igual oportunidade de fazer parte da amostra, ou seja, esta deve também ser imparcial (Hill & Hill, 2008).

A amostragem pode ser dividida basicamente em amostragem probabilística e não probabilística. A primeira, por seguir as leis estatísticas, permite a expressão da probabilidade matemática, ou seja, de se encontrar na amostra as características da população, ao passo que a segunda depende de critério e julgamento estabelecido pelo pesquisador para a produção de uma amostra fiel (Stevenson, 1986).

As vantagens e desvantagens dos dois tipos é que a amostra não probabilística é mais rápida e menos onerosa, enquanto, que a probabilística confere maior

confiabilidade aos resultados obtidos, na medida em que, nesta, cada elemento da população possui a mesma probabilidade, previamente conhecida e diferente de zero, de ser incluído na amostra, além de que numa amostragem probabilística é possível extrair conclusões que podem ser generalizadas para toda a população – algo que não se pode fazer na não probabilística (Stevenson, 1986).

Numa amostragem não probabilística não se conhece a probabilidade do elemento da população pertencer à amostra, o erro amostral não pode ser estimado, e não se podem estender os dados da amostra para a população com uma medida de probabilidade de acertar, entretanto, uma amostragem desse tipo pode ser utilizada quando a listagem dos elementos da população nem sempre é possível na prática. E ainda, na etapa preliminar em projetos de pesquisa, em projetos de pesquisa qualitativa onde há bom conhecimento da população e onde a população não pode ser relacionada (Hill & Hill, 2008).

No presente estudo, a população é a PSP-DT e a PM e a amostra é composta 62 membros da PSP-DT e 49 membros da PM, de Lisboa.

Para ter acesso à amostra foi enviado correio eletrónico institucional de modo a obter a colaboração e autorização do Comandante da Polícia Municipal para a participação dos seus membros, que se encontra em Anexo 1.

Quanto à aplicação dos inquéritos à PSP-DT esta realizou-se de forma presencial na Divisão de Trânsito de Lisboa, com a devida autorização do Comandante de Divisão, nas duas primeiras semanas de dezembro de 2018. Estes inquéritos foram preenchidos de forma autónoma e confidencial pelos participantes.

O número total de participantes, 111 indivíduos, corresponde ao número de participantes que respondeu ao contacto prévio e mostrou estar disponível para participar. A entrega dos questionários foi feita em papel.

Aquando a elaboração do inquérito por questionário foram escolhidas questões que permitiriam apurar a opinião/experiência dos inquiridos relativamente ao sistema rodoviário da cidade de Lisboa e assim, analisar de acordo com os princípios da Visão Zero já anteriormente abordados, se estas são favoráveis à aplicação da mesma.

5. Análise dos dados

Para a análise dos dados foi feito um cruzamento de dados qualitativos (revisão de bibliografia) e quantitativos (dados dos questionários), resultados numa triangulação de dados.

Para que se entenda, a triangulação de dados envolve o uso de diferentes fontes de informação para aumentar a validade de um estudo. Esse tipo de triangulação, em que os investigadores usam fontes diferentes, é talvez o mais popular porque é o mais fácil de implementar. Envolve, igualmente, o uso de múltiplos métodos qualitativos e / ou quantitativos para estudar o objeto de estudo. Por exemplo, os resultados de pesquisas, grupos focais e entrevistas podem ser comparados para ver se resultados semelhantes estão a ser encontrados. Se as conclusões de cada um dos métodos são as mesmas, a validade é estabelecida (Guion, 2002).

Nas ciências sociais, o uso da triangulação desenvolve a ideia de “operacionismo múltiplo” (Jick, 1979). A convergência ou concordância entre dois métodos aumenta a crença de que os resultados são válidos e não um artefacto metodológico.

Com a convergência de evidências, a triangulação dos dados ajudou a reforçar a validade do constructo do estudo de caso. As múltiplas fontes de evidência proporcionaram, essencialmente, várias avaliações do mesmo fenómeno (Yin, 2015).

À medida que os dados iam sendo recolhidos, no seu contexto, o seu tratamento ia ocorrendo de forma a estabelecer a linha de convergência de investigação. Desta forma, depois de feita a análise documental, para analisar-se os dados recolhidos dos inquéritos por questionário, recorreu-se ao programa Microsoft Office *Excel*®, dado que

“é uma poderosa ferramenta que, para além de permitir realizar complexos cálculos numéricos, possibilita, entre muitas outras funcionalidades, a criação personalizada de gráficos e diagramas elaborados, a organização, gestão e análise de dados em listas ou tabelas, a importação de dados de diferentes origens e a automatização de tarefas complexas através de macros de comandos e de funções” (Rodrigues, 2010, p.24).

De reter que o processo de triangulação dos dados ocorreu através do uso das múltiplas fontes de evidência utilizadas com os dados da recolha bibliográfica e dos questionários.

CAPÍTULO III – Análise e Discussão dos Resultados

Introdução

Neste capítulo pretende-se ver consubstanciada a apresentação e discussão de resultados indo ao encontro do objetivo anunciado anteriormente de apurar a opinião/experiência dos inquiridos relativamente ao sistema rodoviário da cidade de Lisboa e assim, analisar de acordo com os princípios da Visão Zero já anteriormente abordados, se estas são favoráveis à aplicação da mesma. Este capítulo divide-se em duas partes sendo a primeira parte a apresentação dos dados recolhidos e uma segunda parte onde se discutem os resultados apresentados.

1. Resultados

Para a aquisição de conhecimentos relativamente à opinião e experiências policiais relativamente à segurança rodoviária em Lisboa e à Visão Zero, foram realizadas questões sobre a existência de problemas na segurança rodoviária, sobre limites de velocidade, medidas de segurança rodoviária e sobre a importância das forças de segurança para a formulação e implementação das mesmas.

A análise estatística dos resultados de acordo com o objetivo definido para este trabalho de investigação reporta-se a um conceito de estatística descritiva. Deste modo a estatística descritiva é definido por Martins (2011, p. 45) sendo um “conjunto de medidas – de tendência central e de dispersão – e de representações gráficas que nos permitem descrever de uma forma sumária, um conjunto de dados”.

No presente estudo podemos encontrar variáveis de dados nominais, ordinais e intervalares.

De facto, todos os projetos de pesquisa são baseados em variáveis. Uma variável é a característica ou atributo de um indivíduo, grupo, ou o ambiente que é de interesse num estudo de pesquisa. As variáveis podem ser diretas e fáceis de medir, como género, idade, entre outros. Outras variáveis são mais complexas, como o status socioeconómico, o desempenho académico ou a atitude em relação à escola. Portanto, uma vez que o tópico de pesquisa geral foi identificado, o pesquisador deve identificar as principais variáveis de interesse (Morais, 2005).

Por exemplo, um investigador está interessado em baixos níveis de alfabetização. A alfabetização em si ainda é um tópico amplo. Na maioria dos casos, o tema amplo e as variáveis gerais precisam ser especificamente identificados. Por exemplo, o investigador precisa identificar variáveis específicas que definem a alfabetização: fluidez na leitura (capacidade de ler um texto em voz alta), compreensão de leitura (compreensão do que é lido), vocabulário, interesse em leitura, etc. Se um investigador estiver interessado na motivação, quais as variáveis de motivação específicas que são de interesse: motivação externa, objetivos, necessidade de realização, etc. Assim, é importante ler outros estudos de pesquisa sobre o tópico escolhido para identificar melhor as variáveis específicas de interesse. Numa linguagem mais simplista, uma variável independente é uma variável que se acredita afetar a variável dependente. Esta é a variável que o investigador manipula para ver se ela modifica a variável dependente. Para reiterar, a variável independente é a “coisa” sobre a qual o pesquisador tem controlo e está a manipular.

As variáveis são definidas das seguintes maneiras: (i) variável independente é manipulada num estudo, podendo ser qualquer aspeto do ambiente que é investigado com o objetivo de examinar a sua influência na variável dependente; (ii) variável dependente é medida num estudo, não sendo manipulada pelo investigador, mas é afetada pela variável independente (Lakatos & Markoni, 1991).

Os 111 questionados aplicados foram devolvidos e analisados, sendo que, no plano da discriminação sociodemográfica a amostra tem uma média de idades de 45 anos e 47 anos, respetivamente da PSP-DT e da PM.

Apenas 13 dos inquiridos nunca esteve afeto à Divisão de Trânsito, 11 já estiveram e 87 estão atualmente afetos à Divisão de Trânsito (Anexo 3), tendo como total de tempo a desempenhar funções nesse serviço:

| Qual foi a quantidade total de tempo nesse serviço? | |
|------------------------------------------------------------|-----------|
| Entre 1 a 3 anos | 17 |
| Entre 4 a 7 anos | 9 |
| Entre 7 a 10 anos | 11 |
| Mais de 10 anos | 60 |
| Menos de um ano | 1 |
| Total Geral | 98 |

Tabela 3- Quantidade total de tempo na Divisão de Trânsito

Temos, assim, uma amostra que maioritariamente desempenha ou desempenhou funções na Divisão de Trânsito, sendo que apenas 18 destes estiveram, ou estão, na mesma há menos de 4 anos.

A totalidade dos inquiridos é detentor de carta de condução, sendo que a maioria dos indivíduos da amostra conduz todos os dias, cerca de 84%. E apenas 3% dos inquiridos conduz menos de 1 dia por semana.

Analisa-se seguidamente os resultados, cruzando com informação bibliográfica acerca da temática.

2. Discussão de Resultados

A necessidade de mudança é crucial para a implementação e sucesso da Visão Zero, e esta necessidade deve começar por aqueles que são responsáveis pela Segurança Rodoviária, o que implica as forças de segurança da cidade de Lisboa. Assim, foi feita a questão sobre a meta da Visão Zero: “considera que será possível, a médio prazo, reduzir para Zero o número de Mortes e vítimas Graves provocadas pela sinistralidade rodoviária?” em que 76 (69%) dos inquiridos refere que não será possível, 29 (26%) que sim e 6 (5%) que não sabe/não responde (Anexo 4). Apesar de 69% dos inquiridos não achar possível, temos 26% que acha que sim, o que abre a janela de oportunidade para a implementação da Visão Zero com o apoio e participação policial.

A noção da existência de um problema de Segurança Rodoviária é crucial para incutir a necessidade de mudança, por isso, quando questionados sobre “como lhe parece o número de atropelamentos em Lisboa?”, tem-se que 72% dos inquiridos considera que o número de atropelamentos em Lisboa é muito elevado ou elevado. E que relativamente à evolução deste fenómeno temos que 11% considera que está a aumentar muito, 38% que está a aumentar e 30% que está a manter-se igual (Anexo 5). Assim, estamos perante um problema de Segurança Rodoviária que consideram não estar a ser resolvido.

Depois, na questão n.º 2, “Do seu ponto de vista, quais são os principais problemas da Segurança Rodoviária em Lisboa?”, verificou-se que 100 inquiridos (90%) selecionaram a falta de civismo por parte dos condutores, 69 inquiridos (62%) a falta de civismo por parte dos peões, 52 inquiridos (47%) a falta de civismo por parte dos ciclistas, sendo estes os principais problemas da segurança rodoviária em Lisboa (Anexo 6). Verificou-se, igualmente, que 45 inquiridos (40%) considera a falta de políticas rodoviárias atualizadas e o mesmo número de pessoas refere demasiado tráfego rodoviário como um dos problemas de segurança rodoviária. O estacionamento sobre as

passagens de peões foram considerados por 27 inquiridos (24%) e sobre os passeios foram considerados problemas de Segurança Rodoviária para 34 inquiridos.

Na questão seguinte, relativamente ao papel das Forças de Segurança para a promoção da Segurança Rodoviária, tem-se que 67% dos inquiridos considera ter um papel muito importante e 27% considera ter um papel importante (Anexo 7), pelo que se torna fundamental perceber o que os inquiridos consideram que poderiam fazer pela Segurança Rodoviária, temos que 85 dos inquiridos (76,6%) considera que devem fiscalizar o trânsito, 74 inquiridos (66,7%) consideram que deviam participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária e 47 (42%) consideram que deviam formular estratégias locais com a comunidade (Anexo 8).

Os inquiridos consideram ainda que a PSP e a PM (41%) ou o Município (33%) são as entidades melhor preparadas para definir os limites de velocidade máxima na cidade de Lisboa.

Denota-se que existe um interesse por parte dos inquiridos em participar e formular estratégias para a melhoria da Segurança Rodoviária em Lisboa. No entanto, para enquadrar com os princípios e estratégias da Visão Zero é necessário avaliar quanto aos fatores de risco existentes no sistema rodoviário, entre eles, temos a relação entre Automóvel e Peão, tal como já fora abordado anteriormente, o automóvel e o seu condutor são privilegiados quando ocorre um embate entre eles e um elemento vulnerável da via. A abordagem da Visão Zero “representa uma quebra de paradigma, distanciando-se da abordagem tradicional (...) que se foca na mudança de comportamento através da fiscalização e da educação e em medidas para proteger os ocupantes dos automóveis, dando menos atenção aos peões e ciclistas” (WRI, 2018, p.18).

Para se adquirir informação de como se encontram os inquiridos relativamente a esta noção de vulnerabilidade dos utilizadores da via foi realizada a questão quanto à sua própria segurança relativamente a diversos intervenientes individualmente, 90% dos inquiridos consideram que a sua segurança depende ou depende totalmente de si próprio, 57% consideram que depende ou depende totalmente dos peões, 84% consideram que depende ou depende totalmente dos condutores, 54% consideram que depende ou depende totalmente dos responsáveis pela construção da faixa de rodagem, 59% consideram que depende ou depende totalmente dos responsáveis pela manutenção da faixa de rodagem e 61% consideram que depende ou depende totalmente dos

responsáveis pela manutenção do passeio, como se pode verificar em Anexo 9. Destes resultados podemos concluir que a noção de segurança tende para o peão, ou seja, para o utilizador vulnerável da via e não para o condutor/automóvel, quanto à infraestrutura, elemento influenciador de segurança, os inquiridos não a identificaram como sendo importante.

Ainda relativamente à relação condutor-peão, temos que os comportamentos de ambos são igualmente intoleráveis, quando cada um tem um papel distinto na boa regulação e harmonia do sistema rodoviário. Como é defendido pela Visão Zero a velocidade determina a gravidade dos sinistros rodoviários e as lesões. Afeta também a possibilidade de evitar um sinistro, porque as velocidades mais elevadas reduzem a capacidade de reação para parar dos condutores, diminuem a margem de manobra para evitar um problema, tornam mais difíceis as manobras em curvas e fazem com que os utilizadores da via incorretamente julguem o tempo de aproximação dos veículos (Job & Sakashita, 2016).

Para se obter uma noção da perceção de velocidade segura para os diversos utilizadores da estrada, foi realizada a seguinte pergunta: “Os limites de velocidade (legal) em Lisboa são seguros para os diferentes utilizadores das ruas?”, conforme se pode averiguar em Anexo 10, 85% considera que são seguros para os condutores de veículos ligeiros, 79% para os condutores de veículos pesados. Também para os peões 63% dos inquiridos consideram as velocidades seguras, 60% considera que é seguro para os ciclistas e 69% para os motociclistas.

Quanto ao respeito pelo limite de velocidade pelos condutores, em que a escala de avaliação era entre “quase nunca” e “quase sempre”, podemos concluir que os inquiridos consideram que no geral os condutores não cumprem com os limites de velocidade.

Quando questionados sobre quais os principais problemas de segurança rodoviária para os condutores em Lisboa 73 inquiridos (65,8%) considera a utilização do telemóvel enquanto conduz, 65 inquiridos (58,6%) a falta de formação e civismo, 58 (52,3%) considera o excesso de velocidade, 38 (34,2%) o não respeitar os semáforos e 35 (31,5%) inquiridos o abuso de álcool ou outras substâncias.

Posteriormente, os membros da PSP-DT e PM foram inquiridos também relativamente às medidas que consideravam serem necessárias aplicar para a melhoria da Segurança Rodoviária em Lisboa, incluindo medidas de acalmia de tráfego. Podemos

concluir que os inquiridos consideram necessário a Educação para a Segurança Rodoviária, atualizar políticas de Segurança Rodoviária e construir passeios onde eles não existem, no entanto, relativamente às infraestruturas temos opiniões que demonstram, ou a consideração de estas se encontrarem adequadas, ou a possível falta de conhecimento relativamente à sua importância para a Segurança Rodoviária, isto porque os inquiridos tanto consideram pouco necessário tornar as curvas mais largas como mais apertadas, tal como o estreitamento ou alargamento das faixas de rodagem.

Quando questionados sobre a importância de diversos fatores para a sinistralidade rodoviária em Lisboa foram considerados como importantes o comportamento dos condutores/peões/ciclistas, as Políticas de Segurança Rodoviária e o Policiamento

De um modo geral, de acordo com os resultados obtidos, os inquiridos identificam-se com uma abordagem centrada no comportamento, ou seja, o problema da Segurança Rodoviária está nos fatores humanos, em que o responsável pelo problema é o utilizador da via, independentemente do seu papel, e que estes mesmos utilizadores não estão direcionados para a necessidade de segurança no sistema rodoviário: falta de civismo.

De facto, a educação em Segurança Rodoviária pode aumentar a conscientização e o respeito pelas regras do trânsito, ajudando também a superar conceções erradas e falta de conscientização sobre a própria Segurança Rodoviária. Tradicionalmente a educação em Segurança Rodoviária é focada em tornar os utilizadores do sistema rodoviário conscientes sobre as regras do trânsito e sobre os riscos de desrespeitá-las. Este tipo de educação é um importante complemento para o projeto rodoviário seguro e para a regulamentação e a fiscalização adequadas do trânsito, mas não é suficiente (WRI, 2018).

As normas de comportamento devem ser abordadas por meio de campanhas nos *media* que tratem de problemas específicos e que estejam associadas a ações de educação e de fiscalização. Saliente-se, também, os programas educacionais nas escolas, não só para ensinar as crianças a tornarem-se peões e ciclistas, mas também para lhes ensinar os conceitos mais amplos da Visão Zero. As comunidades ou governos locais podem cativar o público por meio de experiências educacionais ativas, como espetáculos de teatro de rua, eventos com encerramento de ruas, intervenções temporárias com mudança do desenho habitual da rua e testes de limite de velocidade (WRI, 2018).

Como a abordagem Visão Zero é baseada na responsabilidade dos projetistas dos sistemas de criar e gerir um sistema seguro, é importante que a educação também se estenda a eles. As forças de segurança, entre outros, devem entender a abordagem de Visão Zero. A capacitação e a educação devem, portanto, ser direcionadas a esses profissionais, partes interessadas fundamentais (WRI, 2018).

Da análise do inquérito podemos ainda depreender que há uma necessidade identificada pelos inquiridos relacionada com as Políticas de Segurança Rodoviária e na emergência da elaboração de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária com a sua colaboração. Importa, assim, reter, que foi depois de se conhecer o fenómeno do desenvolvimento automóvel e do atropelamento (objetivo 1), especificar os objetivos da Equipa do Plano de Acessibilidade Pedonal (objetivo 2), de analisar e realizar revisão da literatura sobre a Visão Zero e de analisar o conteúdo obtido relativamente à Visão Zero, que a partir das opiniões e experiências dos membros da PSP-DT e PM, se entendeu que estes indivíduos consideram favorável a sua participação na elaboração e implementação na Visão Zero em Lisboa, uma vez que estes desempenham um papel importante e crucial para a aplicação do Sistema devido à responsabilidade compartilhada. No entanto, é também de importante conclusão, de que os elementos da PSP-DT e PM deverão ser alvo de formação relativamente ao Sistema Seguro- Visão Zero para poderem participar, aplicar e fiscalizar a sua implementação. Sendo necessário a promoção da colaboração entre as várias entidades responsáveis pelas infraestruturas, políticas, polícias e os próprios cidadãos, para uma formação conjunta e consciencialização das medidas constituintes da Visão Zero para a obtenção de uma sociedade segura sem feridos graves/mortes resultantes de Sinistros Rodoviários.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Vivem-se, em conjunto com a crise económica, tempos em que se torna difícil prever como será o futuro próximo. No entanto sabe-se que se esperam mudanças radicais a médio-curto prazo. Estas irão afetar o dia-a-dia, estilos de vida e, conseqüentemente, a mobilidade e transporte. Os constrangimentos que teremos de enfrentar nos próximos 15-20 anos poderão levar-nos a um “cenário de desgraça” se nada for realizado para o evitar, no entanto políticas fortes poderão ser adotadas de forma a preparar um futuro melhor (Alves & Ramos, 2010).

Urge que se reorganize o sistema de transportes, o que envolve a redistribuição do espaço público de forma a proporcionar fluxos e segurança possíveis para todos os meios de transporte e facilitar a permuta entre eles.

De forma a diminuir as desigualdades económicas e sociais é essencial tornar o novo estilo de vida aceitável para a sociedade. Em particular, a imagem do peão não pode ser deteriorada e ser tornada um símbolo de pobreza ou nunca ocupará um lugar proeminente nas políticas de transporte necessárias para assegurar boas condições de caminhada no sistema de transporte.

A fim de reduzir a mobilidade motorizada de uma forma aceitável, algumas das viagens obrigatórias, particularmente para o trabalho, devem ser tornadas desnecessárias de modo que pelo menos uma mobilidade de lazer possa ser preservada. Isso implicaria uma nova organização de trabalho, através da utilização de meios de telecomunicação sempre que possível. O alongamento das viagens diárias resultantes de longas distâncias de caminhada e maior uso de transportes públicos também precisa ser compensado por novas disposições no trabalho, como por exemplo através da diminuição de horas de trabalho semanais.

Os serviços urbanos (mercados e shopping) também terão de ser adaptados e reorganizados de acordo com o novo método de transporte de forma a facilitar o acesso, principalmente para os peões com mobilidade condicionada. Isto poderá conduzir a uma nova visão das cidades baseada em vilas de forma a providenciar as necessidades básicas. As condições de habitação também precisam ser reconsideradas e as políticas de incentivo financeiro destinadas a que a população se concentre em torno de acessos de transporte público, talvez tenham que ser desenvolvidas.

Finalmente, políticas de comunicação fortes serão úteis para convencer os cidadãos a aceitarem que algumas mudanças, em particular caminhar mais, são benéficas para eles e para informá-los sobre as novas oportunidades para simplificar as suas vidas e torná-las mais confortáveis.

É então necessário promover junto das entidades a noção de Sistema Seguro- Visão Zero e quais são os seus princípios, uma vez que a falta de apoio a iniciativas que serão consideradas como violações de liberdades pessoais, quer porque são consideradas como interferências pesadas (por exemplo, limites de velocidade, cintos de segurança, capacete) ou porque trabalham contra perceções socioculturais enraizadas (muitas vezes promovidas em publicidade) que equiparam veículos motorizados a liberdade e diversão é uma outra barreira para a implementação e sucesso do Sistema Seguro.

De acordo com as noções de Visão Zero, as medidas a implementar devem surgir da cooperação e coordenação das diversas entidades que estão envolvidas no sistema rodoviário. É necessária uma forte liderança na gestão de mudanças, de líderes do governo, da comunidade e das corporações para defender individual e coletivamente o fecho da lacuna entre a situação atual e a aspiração de se deslocar para zero fatalidades e ferimentos graves através de um Sistema Seguro- Visão Zero.

É necessário trabalhar as implicações da velocidade, do comportamento dos peões e dos condutores, que têm consequências distintas, e da importância da infraestrutura para a velocidade e Segurança Rodoviária.

É desta, forma, necessário documentar, avaliar, publicar e partilhar experiências para ajudar a criar uma base de conhecimento e uma dinâmica de modo a poder melhorar a segurança rodoviária em Lisboa, e no País. Tudo isto irá requerer uma “gestão e uma governança institucional abrangentes, metas ambiciosas, dados de qualidade, análises económicas, definição e planeamento de prioridades, e monitorização e avaliação do progresso” (WRI, 2018, p. 60). É necessário utilizar dados e pesquisas das partes responsáveis da Segurança Rodoviária para identificar as áreas de maior risco e de maior prioridade de forma a atuar para produzir impactos mais rápidos e significativos, enquanto também trabalham de forma holística para tornar todo o sistema seguro. Pelo que a intervenção policial é de extrema importância na elaboração e implementação da Visão Zero na cidade de Lisboa. No entanto, estes terão de ser capacitados e educados de forma a entenderem a abordagem de Visão Zero, uma vez

que atualmente, de acordo com o inquérito realizado, ainda se distanciam daquilo que é o paradigma da abordagem do Sistema Seguro.

Acreditamos que “A chave para uma mudança real em segurança rodoviária é transferir a responsabilidade das pessoas que utilizam as vias para as pessoas que as projetam, que estabelecem políticas, que executam operações (...)” (WRI,2018, p.59). Mas, como vimos nos capítulos anteriores, os resultados deste estudo devem ter tido em consideração a par das suas limitações. Não obstante, o esforço envolvido neste estudo, percebemos a presença de algumas limitações, no que respeita, por exemplo, ao número de participantes.

Tendo em consideração que esta pesquisa foi de carácter exploratório, não tendo havido outros trabalhos referentes ao tema anteriormente abordado, muito pode ser estudado a partir daqui. A realização de estudos mais amplos, no sentido de avaliar a evolução e as dimensões da aplicação do Sistema Seguro na cidade de Lisboa, e/ou de outras realidades onde está implementado a Visão Zero, são uma possibilidade.

Um outro aspeto a considerar passa pelo facto de muito pouco se saber ao nível distrital e nacional, daí a necessidade de alargamento do campo de visão do estudo a outras zonas geográficas do país ou mesmo a outros países, ao longo de vários momentos.

REFERÊNCIAS

Bibliografia

Abreu, V. (2018). *Análise ao setor de transporte rodoviário em Portugal*. Dissertação de Mestrado em Ciências Empresariais – Ramo da Gestão Logística. IPS: Escola Superior de Ciências Empresariais.

Albuquerque, M. & Machado, M. (2014). *O rural e o urbano na região metropolitana do Recife*. Recife: Editora Universitária da UFRPE.

Almeida, L., & Freire, T. (2000). *Metodologia da Investigação em Psicologia e Educação*. Braga. Psiquilíbrios.

Alves, M. & Ramos, M. (2010). *The Walker & The City*. Lisboa: Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados.

ANSR (2009). *Principais Indicadores de Sinistralidade*. Lisboa: Ministério da Administração Interna.

Ander-Egg, E. (1978). *Introducción a las técnicas de investigación social: para trabajadores sociales*. 7ª edição. Buenos Aires: Humanitas.

Andrade, M. M. (2009). *Introdução à metodologia do trabalho científico: elaboração de trabalhos na graduação*. São Paulo: Atlas.

Araújo, D. & Araújo, C. (2000). Aptidão física, saúde e qualidade de vida relacionada à saúde em adultos. *Rev Bras Med Esporte*, 6(5), 194-203.

Austin, T. & de Jong, W. (2008). *Rethinking documentary: New perspectives, new practices*. London: Open University Press.

Barczak, R. & Duarte, F. (2012). Impactos ambientais da mobilidade urbana: cinco categorias de medidas mitigadoras. urbe. *Revista Brasileira de Gestão Urbana (Brazilian Journal of Urban Management)*, 4(1), 13-32.

Bell, J. (1993). *Como realizar um projeto de investigação (5.ª ed.)*. Lisboa: Trajectos Gradiva.

Belo, A. (2016). CIDADES, Comunidades e Territórios. Em busca da(s) centralidade(s) urbana(s): Planeamento e reabilitação urbana em Castelo Branco. *Cidades, Comunidades e Territórios*, 32, 51 – 79.

Blumberg, P. (1974). The Decline and Fall of the Status Symbol: Some Thoughts on Status in a Post-Industrial Society. *Social Problems*, 21(4), 480-498.

Bogdan, R., & Biklen, S. (1994). *Investigação Qualitativa em Educação: Uma Introdução à Teoria e aos Métodos*. Porto: Porto Editora.

Bolhão, A. (2013). *Contribuição do estágio curricular para a formação académica e profissional dos estagiários. Estudo de caso numa instituição de ensino superior*. Dissertação de Mestrado em Gestão de Recursos Humanos e Comportamento Organizacional. Coimbra: ISMT.

Carneiro, R., Oliveira, J., Gaspar, R., Faria, J. & Machado, V. (2013). *Segurança Rodoviária: Fatores de Risco em Meio Urbano. Quais são os fatores de risco? Como se avalia os fatores de risco e se mitiga?* UP: FEUP.

Carvalho, T. (2011). *O excesso de velocidade como um problema nacional: Necessidade de adopção de medidas para o seu combate*. Trabalho de Projeto do Mestrado Integrado em Ciências Policiais. XXIII Curso de Formação de Oficiais de Polícia. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna.

Direção Geral de Saúde (2010). *Programa Nacional de Prevenção de Acidentes 2010-2016*. Lisboa: Ministério da Saúde.

Donário, A.A. (2007). *Análise Económica da Regulação Social: Causas, Consequências e Políticas dos Acidentes de Viação*. Lisboa: EDIUAL- Universidade Autónoma Editora, S.A.

Duarte, M (2010). *HOME ZONES. Implicações e Complicações de uma estratégia de planeamento local*. Dissertação de Mestrado em Engenharia Civil — Especialização em Planeamento. UP: FEUP.

Ecola, L., Popper, S., Silbergliitt, R. & Fraade-Blanar, L. (2018). *The road to zero. a vision for achieving zero roadway deaths by 2050*. Santa Monica: RAND Corporation.

Elvebakk, B. & Steiro, T. (2009). First principles, second hand: Perceptions and interpretations of vision zero in Norway. *Safety Science*, 47, 958–966.

European Transport Safety Council (ETSC) (2003). *Transport Safety Performance in the EU – A Statistical Overview*. Disponível em: <https://etsc.eu/transport-safety-performance-in-the-eu-a-statistical-overview/>

Fink, A. (2003). *How to ask survey questions*. Thousand Oaks, Cal. London: Sage.

Fleisher, A.;Wier, M.L. & Hunter, M. (2016). *A Vision for Transportation Safety Framework for Identifying Best Practice Strategies to Advance Vision Zero*. Transportation Research Record, 72-86.

Foddy, W. (1993) *Constructing questions for interviews and questionnaires. Theory and practice in social research*. Cambridge, UK: Cambridge University Press.

Fortin, M. (2009). *O processo de Investigação à realização*. Loures: Lusociência.

Gil, A. C. (2008). *Métodos e Técnicas de Pesquisa Social*. São Paulo, Brasil: Editora Atlas S.A.

Gil, B. (2009). *Mobilidade Pedonal no Espaço Público. Caso de Estudo e Aplicação ao Projecto em Sete Rios*. Dissertação de Mestrado em Arquitetura. UTL: Instituto Superior Técnico.

Gomes, J. (2009). *A mobilidade e a teoria da cidade compacta. Caso estudo: a cidade de Lisboa*. Dissertação de Mestrado em Arquitetura. UTL: Instituto Superior Técnico.

Gouveia, P., Nave, P., Simões, J., Lopes, V., Moço, S., Rosado, C., ..., Lozano, D. (2013a). *Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa. Volume 1 – Objectivos e Enquadramento*. Lisboa: CML.

Gouveia, P., Nave, P., Simões, J., Lopes, V., Moço, S., Rosado, C., ..., Lozano, D. (2013b). *Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa. Volume 2 – Via Pública*. Lisboa: CML.

GRSF (Global Road Safety Facility) & IHME (Institute for Health Metrics and Evaluation) (2014). *Transport for Health: The Global Burden of Disease from Motorized Road Transport*. Seattle, WA: IHME e Washington DC: World Bank.

Guion, L. (2002). *Triangulation: Establishing the Validity of Qualitative Studies*. University of Florida: Institute of Food and Agricultural Sciences.

Hauer, E. (2016). Na exemplum and its road safety morals. *Accident Analysis and Prevention*, 94, 168-179.

Hill, M. R. (1993). *Archival strategies and techniques*. Newbury Park, CA: Sage Publications.

Hill, M. & Hill, A. (2008). *Investigação por questionário* (2.^a ed.). Lisboa: Edições Silabo.

Hudson, P. (2001). Aviation safety culture. *Safeski*, 1-23.

Instituto Nacional de Estatística (1998). *Estatísticas dos Transportes e Comunicações*. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística.

Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (s/d). *Noção de acidente e incidente*. Disponível em: http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/EnsinoConducao/ManuaisEnsinoConducao/Documents/Fichas/FT_NocaodeAcidenteeIncidente.pdf

International Transport Forum (2016). *Zero Road Deaths and Serious Injuries: Leading a Paradigm Shift to a Safe System*. Paris: OECD publishing.

Jick, T. (1979). Mixing Qualitative and Quantitative Methods: Triangulation in Action. *Administrative Science Quarterly* 24, 602-611.

Job, R. & Sakashita, C. (2016). Management of Speed: The Low-Cost, Rapidly Implementable Effective Road Safety Action to Deliver the 2020 Road Safety Targets. *Journal of the Australian College of Road Safety*, 27(2), 65-70.

Koche, J. C. (1997). *Fundamentos de metodologia científica: Teoria da ciência e iniciação à pesquisa*. Petrópolis, RJ: Vozes.

Lakatos, E. & Markoni, M. (1991). *Metodologia científica*. (2.^aed.) São Paulo: Editora Atlas, S.A.

Le Goff, O. (1992). *L'invention du confort. Naissance d'une forme sociale*. Lyon, França: Presses Universitaires de Lyon.

Leveson, N. (2011). Applying systems thinking to analyze and learn from events. *Safety Science*, 49, 55-64.

Levine, D., Stephan, D., Krehbiel, T. & Berenson, M. (2008). *Estatística – Teoria e Aplicações* (5^a ed). Rio de Janeiro: LTC.

Ludke, M., & André, M. (1986). *Pesquisa em educação: abordagens qualitativas*. São Paulo, E.P.U.

Marconi, M. A., & Lakatos, E. M. (2003). *Metodologia científica*. São Paulo: Atlas.

Maoski, F. (2014). *Ter um carro é... A percepção sobre o significado do carro e o comportamento do condutor*. Dissertação de Mestrado em Psicologia. Universidade Federal do Paraná: Setor de Ciências Humanas Letras e Artes.

Marín, L. & Queiroz, M. (2000). A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. *Cad. Saúde Pública*, 16(1), 7-21.

Martins, C. (2011). *Manual de Análise de Dados Quantitativos com recurso ao IBM SPSS*. Lisboa: Ed. Sílabo.

Mattos, S. (s/d). *Objetivos geral e específico*. Disponível em: <http://unesav.com.br/ckfinder/userfiles/files/Como%20elaborar%20Objetivos%20de%20Pesquisa.pdf>

Mertens, D. M. (1998). *Research methods in education and psychology: Integrating diversity with quantitative and qualitative approaches*. London: Sage.

Morais, C. (2005). *Escalas de Medida, Estatística Descritiva e Inferência Estatística*. Instituto Politécnico de Bragança: Escola Superior de Educação.

Morais, A. & Neves, I. (2007). Fazer investigação usando uma abordagem metodológica mista. *Revista Portuguesa de Educação*, 20(2), 75-104.

Movahed, S., Azad, S. & Zakeri, H. (2012). A Safe Pedestrian Walkway; Creation a Safe Public Space Based on Pedestrian Safety. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 35, 572 – 585.

Neves, D. (2010). *A cultura do automóvel: os impactos ambientais do sistema automobilístico*. Monografia em Gestão Ambiental e Negócios. USP: Instituto de Eletrotécnica.

OECD (1990). *Integrated Road Safety Management in Urban Areas*. Organisation for Economic Co-Operation and Development. Paris, France.

Pedroso, T. (2015). *Segurança de peões em meios urbanos. Caso de estudo cidade do Porto*. Dissertação de Mestrado em Engenharia Civil. IPP: ISEP.

Pereira, E., Teixeira, C. & Santos, A. (2012). Qualidade de vida: abordagens, conceitos e avaliação. *Rev. bras. Educ. Fís. Esporte*, 26(2), 241-50.

Poiares, N. e Marta, R. (2018). *Segurança Interna: desafios na sociedade de risco mundial*. Lisboa: ICPOL – ISCPPI.

Poiares, N. (2013). *Mudar a Polícia ou mudar os polícias? O papel da PSP na sociedade portuguesa*. Lisboa: Bnomics.

Poiares, N. (2014). *Políticas de segurança e as dimensões simbólicas da lei: a violência doméstica em Portugal*, tese de doutoramento. Lisboa: ISCTE-IUL.

Poiares, N. (2007). “A adaptação das forças de segurança ao reordenamento do território: breves reflexões”, *Urbanismo, Segurança e Lei – Tomo II*, pp. 97-107, Coimbra: Almedina.

Poiares, N. (2004). *A profissão polícia: uma nova lógica socioprofissional e organizacional*, dissertação de mestrado. Évora: Universidade de Évora.

Presotto, A., Muller, C., Lourenço, E., Dornelles, M., Deus, T., Berlese, D., ..., Feksa, L. (2016). Benefícios do exercício físico e sua relação com o meio ambiente. *EFDeportes.com*, 20(213).

Quivy, R. & Campenhoudt, L. V. (2005) *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. Lisboa: Gradiva.

Raia Jr., A. & Santos, L. (2005). *Acidente Zero: Utopia ou Realidade?* 15º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito. Centro de Convenções de Goiânia – GO.

Reason, J. (1997). *Managing the Risks of Organisational Accidents*. Ashgate Publishing.

Ribeiro, J. (2010). *A Segurança dos Peões em Meios Urbanos*. Dissertação de Mestrado em Engenharia Civil. UTL: Instituto Superior Técnico.

Rodrigues, L. (2010). *Utilização do Excel para Economia & Gestão*. Lisboa: Editora FCA.

Rosencranz, H., Edvardsson, K., Hansson, S.O. (2007). *Vision zero - is it irrational?* Transportation Research, Part A: Policy and Practice, 41 (6).

Santos, J. (1994). Lesões traumáticas não mortais em vítimas de atropelamento. Aspectos médico-legais. *Acta Médica Portuguesa*, 7, 89-94.

SCAFT Guidelines (1968). *Principles for Urban Planning with respect to Road Safety*. Swedish National Road Administration and National Board of Planning. Karlshamn, Sweden.

Schor, T. (1999). O Automóvel e o Desgaste Social. *São Paulo em Perspectiva*, 13(3),107-116.

Seabra, I. & Marcelino, C. (2011). *Estradas seguras e mobilidade sustentável*. Disponível em: http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/BibliotecaeArquivo/RepertorioIMTT2008_12/Comunicacaoesartigos/Documents/IMTT_DGS_seguran%C3%A7atransito_vf.pdf

Seabra, I. (2014). *Política de Mobilidade: Panorâmica Europeia e Nacional*. Disponível em: http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/BibliotecaeArquivo/RepertorioIMT/ComunicacaoeseArtigos/Documents/Politica_Mobilidade_Panoramica_Europeia_Nacional_Isabel_Seabra_17_Set_2014.pdf

Shahum, L. (2017). Safe Streets: Insights On Vision Zero Policies From European Cities. *GMF*, 27, 1-24.

Silva, G. (1996). *Crimes Rodoviários- Pena Acessória e Medidas de Segurança*. Lisboa: Universidade Católica Editora.

Silva, P. (2015). *Qualidade de Vida Urbana e Mobilidade Urbana Sustentável na Cidade do Porto – Elaboração de um conjunto de indicadores*. Dissertação de Mestrado em Planeamento e Projeto Urbano. UP: FEUP.

Simões, M. (2014). *Fatores de risco auto reportados associados aos acidentes rodoviários: um estudo sobre os condutores portugueses de veículos ligeiros*. Dissertação de Mestrado em Saúde Pública, Especialidade de Promoção da Saúde. UNL: Escola Nacional de Saúde Publica.

Soares, A., Santos, E., Araújo, L., Silva, A., Oliveira, G. & Moura, M. (2013). A Importância do Estágio Curricular na Formação Profissional do Assistente Social. *Interfaces Científicas - Humanas e Sociais*, 1(3), 51-60.

Sousa, J., Fernandes, A. & Galiaú, S. (2009). *Evolução das Acessibilidades em Portugal e as suas Repercussões na Organização do Território*. 1.º Congresso de Desenvolvimento Regional de Cabo Verde. 2.º Congresso Lusófono de Ciência Regional. Cabo Verde.

Stevenson, W. (1986). *Estatística aplicada à administração*. São Paulo: Harper&Row.

Teixeira, O. (2014). *Mobilidade e Acessibilidade Urbana. Estudo de caso do Município de Viana*. Dissertação de Mestrado em Gestão Autárquica. Instituto Superior de Educação e Ciências: Escola de Educação, Gestão, Design, Engenharia, Aeronáutica e Design.

Toleman, R. & Rose, G. (2008). *Partnerships for Progress Toward Sustainable Road Systems*. Transportation Research Record,155-163.

Tuckman, B. W. (2000). *Manual de Investigação em Educação*. Universidade do Minho: Fundação Calouste Gulbenkian.

Trafikverket (2012). *Road Safety- Vision Zero on the move*. Borlänge, Sweden: The Swedish Transport Administration.

Vergara, S. C. (1997). *Projetos e relatórios de pesquisa em administração*. São Paulo: Atlas.

Vieira, D. (2008). *Medidas de acalmia de tráfego em zonas residenciais*. Dissertação de Mestrado Integrado Em Engenharia Civil —Especialização em vias de Comunicação. UP FEUP.

Wegman, F. & Aarts, L. (2006). *Advancing Sustainable Safety: National Road Safety Outlook for 2005-2020*. Leidschendam: Dutch Institute of Road Safety Research (SWOV).

WHO (2004). *World Report on Road Traffic Injury Prevention*. Genebra, Suíça.

WHO (2011). *Burden of Disease from Environmental Noise: Quantification of Healthy Life Years Lost in Europe*. Copenhaga, Dinamarca.

WHO (2013). *Pedestrian Safety. A road safety manual for decision-makers and practitioners*. Genebra, Suíça.

WHO (2015). *Global Status Report on Road Safety 2015*. Genebra, Suíça.

Wramborg, P. (2005). *A new approach to a safe and sustainable Traffic Planning and Street Design for Urban Areas*. Paper presented at Road Safety for Four Continents Conference. Warsaw, Poland.

World Resources Institute (2018). *Sustentável e Seguro: Visão e Diretrizes para Zerar as Mortes no Trânsito*. EMBARQ, Brasil.

Yin, R. (2015). *Estudo de Caso: planejamento e métodos*. Porto Alegre: Bookman.

Legislação

Lei n.º53/2007 de 31 de Agosto, Diário da República, n.º 168, Série I de 2007-08-31, 6065 – 6074.

APÊNDICES

APÊNDICE 1

Autorização de realização do inquérito por questionário na Polícia Municipal

FW: Inquérito sobre Segurança Rodoviária em Lisboa: Opiniões e Experiências Policiais

1 mensagem

Pedro Gouveia (DMU/DEP/DPAP) <pedro.gouveia@cm-lisboa.pt>
Para: "jessicamramos.7@gmail.com" <jessicamramos.7@gmail.com>

23 de maio de 2019 às 22:01

De: Pedro Gouveia (SG/DAOSM/EPAP)
Enviada: segunda-feira, 9 de julho de 2018 19:26
Para: Paulo Caldas (PM)
Cc: Jessica Ramos (SG/DAOSM/EPAP)
Assunto: Inquérito sobre Segurança Rodoviária em Lisboa: Opiniões e Experiências Policiais

Exmo. Sr.

Comandante da Polícia Municipal

Superintendente Paulo Caldas

Caro Sr. Comandante,

Para apoiar o trabalho da CML no domínio da Segurança Rodoviária é muito auscultar membros da Polícia Municipal e da Polícia de segurança Pública.

Para o efeito concebemos um Inquérito on-line, para cujo sucesso o seu apoio é muito importante.

Solicitamos a distribuição da mensagem infra, por email, a todos os membros da Polícia Municipal.

No mais curto espaço de tempo possível.

Permaneço ao seu dispor para o que for necessário.

E agradeço mais uma vez este apoio precioso.

Melhores cumprimentos (também pessoais)

PHG

Exmo.(a) Sr.(a)

Membro da Polícia Municipal

Para apoiar o trabalho da CML no domínio da Segurança Rodoviária é muito importante auscultar os membros da Polícia Municipal (PM) e da Polícia de Segurança Pública (PSP).

Para esse efeito solicitamos a sua participação no Inquérito sobre Segurança Rodoviária em Lisboa: Opiniões e Experiências Policiais.

Este inquérito dirige-se a membros da PM e da PSP.

Tem por objectivo conhecer melhor as suas experiências e opiniões pessoais sobre Segurança Rodoviária no Concelho de Lisboa.

O prazo de resposta decorre entre 9 de Julho e 25 de Julho de 2018.

Se puder responder de imediato, agradecemos.

Preencher o questionário é rápido (demora apenas cerca de 15 minutos).

Todas as suas respostas serão tratadas de forma anónima e confidencial.

Pode encontrar o Questionário neste Link: <https://goo.gl/forms/NjxWIRPEJp3jvzdA3>

Os resultados do Inquérito serão utilizados no trabalho da CML e numa Tese de Mestrado em Ciências Policiais (especialização em Criminologia e Investigação Criminal).

Para dúvidas poderá contactar a Mestranda Jessica Ramos (ext.jessica.ramos@cm-lisboa.pt)

Muito obrigado pela sua colaboração.

Pedro Homem de Gouveia

Jessica Ramos

Pedro Homem de Gouveia

Coordenador

Plano de Acessibilidade Pedonal

Câmara Municipal de Lisboa

DMU/ Departamento de Espaço Público

Rua Alexandre Herculano, 46 1269-054

T. (+351) 213 501 340 | (+351) 213 501 396 | (+351) 213 588 530

-

www.andalisboa.pt // equipa.acessibilidade@cm-lisboa.pt // www.facebook.com/acessibiliddepedonal // www.twitter.com/Lisbon_for_All



APÊNDICE 2

Inquérito sobre Segurança Rodoviária em Lisboa - Opiniões e Experiências Policiais

Inquérito sobre Segurança Rodoviária em Lisboa Opiniões e Experiências Policiais

Este inquérito dirige-se a membros da Polícia de Segurança Pública que exercem funções no Concelho de Lisboa.

Tem por objectivo conhecer melhor as suas experiências e opiniões pessoais sobre Segurança Rodoviária no Concelho de Lisboa.

Os resultados do Inquérito serão utilizados na elaboração de uma Tese de Mestrado em Ciências Policiais (especialização em Criminologia e Investigação Criminal) e no trabalho da Câmara Municipal de Lisboa.

Preencher o questionário é rápido (demora apenas cerca de 15 minutos).

Todas as suas respostas serão tratadas de forma anónima e confidencial.

Muito obrigado pela sua colaboração!
Mestranda Jessica Ramos
Email: equipa.acessibilidade@cm-lisboa.pt

(Sob Orientação do Arq. Pedro Homem de Gouveia, da Câmara Municipal de Lisboa)

1. Quais são os modos de transporte que usa mais nas suas deslocações pessoais (fora de serviço)?

Indique os 3 (três) modos mais usados.

- (a) Andar a Pé
- (b) Carro, como condutor(a)
- (c) Carro, como passageiro(a)
- (d) Autocarro ou Elétrico da CARRIS
- (e) Metropolitano
- (f) Táxi ou similar (por ex., UBER)
- (g) Bicicleta
- (h) Mota
- (i) Outro

2. Tem carta de condução?

- (a) Sim
- (b) Não
- (c) Não Sabe/Não Responde

→ Se respondeu b ou c, passe para a pergunta n.º 6

3. Tem carta de condução de que categoria (s)?

Pode escolher uma ou mais opções.

- (a) Motociclo (A1 e A)
- (b) Veículos ligeiros (B1 e B)
- (c) Veículos pesados (C)
- (d) Outras
- (e) NS/NR

4. Em que ano tirou a carta de condução?

Ano: _____

5. Actualmente, com que frequência costuma conduzir?

(inclua todas as situações, em serviço e também fora de serviço)

- (a) Todos os dias
- (b) 6 a 4 dias por semana
- (c) 3 a 2 dias por semana
- (d) 1 dia por semana
- (e) Menos de 1 dia por semana
- (f) NS/NR

Temos agora algumas questões sobre VELOCIDADE dentro do Concelho de Lisboa.

6. Os limites de velocidade (legal) em Lisboa são seguros para os diferentes utilizadores das ruas?

Indique o grau de segurança que, na sua opinião, os limites de velocidade rodoviária proporcionam a cada tipo de utilizador. Use uma escala de 1 a 4, em que 1 é “pouco seguro” e 4 é “muito seguro”.

| | | | | |
|------------------------------|---|---|---|---|
| Condutores de Ligeiros | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Condutores de Pesados | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Peões | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Ciclistas | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Motociclistas | 1 | 2 | 3 | 4 |

7. De uma forma geral, os condutores respeitam os limites de velocidade?

8. Indique a frequência com que, na sua opinião, os condutores respeitam o limite de velocidade estabelecido em cada uma das vias. Use uma escala de 1 a 4, em que 1 significa “quase nunca” e 4 significa “quase sempre”.

- (a) Eixo N-S
- (b) 2ª Circular
- (c) Avenida de Ceuta
- (d) Avenida da Liberdade
- (e) Avenida Infante Dom Henrique
- (f) Baixa-Chiado
- (g) Dentro das zonas residenciais, em geral

9. Na sua opinião, qual a entidade que está melhor PREPARADA para definir os limites de velocidade máxima na cidade de Lisboa?

- (a) Município
- (b) Juntas de Freguesia
- (c) Governo
- (d) Polícia de Segurança Pública
- (e) Polícia Municipal
- (f) Moradores
- (g) Proteção Civil
- (h) Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
- (i) Outra Entidade
- (j) NS/NR

Passemos a algumas perguntas sobre o ESTACIONAMENTO dentro do Concelho de Lisboa.

10. Na sua opinião, quais são os tipos de estacionamento ilegal que é mais importante combater?

Indique os 3 (três) tipos mais importantes.

- (a) Estacionamento em 2.^a fila
- (b) Estacionamento sobre o passeio
- (c) Estacionamento sobre a passagem de peões
- (d) Estacionamento em local de cargas e descargas
- (e) Estacionamento em lugar reservado para deficientes
- (f) Estacionamento em paragem de autocarro
- (g) Estacionamento sobre a ciclovia
- (h) Estacionamento sobre uma zona ajardinada
- (i) Estacionamento a menos de 5 metros da passagem de peões
- (j) Estacionamento a ocupar uma via de trânsito (em dois sentidos)

11. Na sua opinião, em que situações é justificável alguma tolerância relativamente ao estacionamento sobre PASSAGENS DE PEÕES e PASSEIOS?

Para cada situação, use a escala de 1 a 6, em que 1 é “Nada tolerável” e 6 “Totalmente tolerável”.

- (a) Condutor diz que é por pouco tempo
- (b) Condutor permanece no veículo
- (c) Existem poucos lugares de estacionamento
- (d) Fazer cargas e descargas
- (e) Há mais carros na mesma situação
- (f) Há poucos peões na rua
- (g) Há poucos ciclistas
- (h) Tomada ou largada de passageiros

12. Do seu ponto de vista, quais são os principais problemas da segurança rodoviária em Lisboa?

Pode escolher uma ou mais opções.

- (a) Falta de policiamento
- (b) Falta de políticas rodoviárias atualizadas
- (c) Falta de civismo por parte dos peões
- (d) Falta de civismo por parte dos condutores
- (e) Falta de civismo por parte dos ciclistas
- (f) Ruas desajustadas para os condutores
- (g) Ruas desajustadas para os peões
- (h) Passadeiras muito compridas
- (i) Falta de passagens de peões
- (j) Falta de sinais de trânsito
- (k) Falta de semáforos
- (l) Demasiado tráfego rodoviário
- (m) Estacionamento sobre os passeios
- (n) Estacionamento sobre passagens de peões
- (o) Falta de iluminação pública
- (p) Excesso de lombas
- (q) Outro

Passemos a algumas perguntas sobre Peões e Atropelamentos dentro do Concelho de Lisboa.

13. Como lhe parece o número de atropelamentos em Lisboa?

- (a) Muito elevado
- (b) Elevado
- (c) Moderado
- (d) Reduzido
- (e) Muito reduzido
- (f) NS/NR

14. Como lhe parece que está a evoluir o número de atropelamentos em Lisboa?

- (a) A aumentar muito
- (b) A aumentar
- (c) A manter-se igual
- (d) A diminuir
- (e) A diminuir muito
- (f) NS/NR

15. Quando anda a pé fora de serviço (à civil), em que medida é que a SUA segurança rodoviária depende dos vários intervenientes?

Para cada factor, use a escala de 1 a 4, em que 1 significa “Nada depende” e 4 significa “Depende totalmente”.

- (a) De si próprio
- (b) Dos peões
- (c) Dos condutores
- (d) Dos ciclistas
- (e) Dos responsáveis pela construção da faixa de rodagem
- (f) Dos responsáveis pela manutenção dos passeios
- (g) Dos responsáveis pela manutenção da faixa de rodagem

16. Na sua opinião em que situações é justificável alguma tolerância relativamente ao comportamento dos PEÕES?

Para cada situação, use a escala de 1 a 6, em que 1 é “Nada tolerável” e 6 “Totalmente tolerável”.

- (a) Atravessar fora das passadeiras
- (b) Atravessar com sinal vermelho
- (c) Atravessar a passagem de peões a utilizar o telemóvel
- (d) Circular na faixa de rodagem fora do passeio
- (e) Circular pela berma de costas para o trânsito
- (f) Circular na ciclovia

Avançamos a bom ritmo. Estamos quase a concluir.

17. Na sua opinião, quais são os comportamentos dos CICLISTAS que mais os colocam em perigo?

Pode escolher 3 (três) ou mais opções.

- (a) Circular no Passeio
- (b) Circular na Faixa de Rodagem, de frente para o trânsito
- (c) Circular na faixa de rodagem, de costas para o trânsito
- (d) Passar com o semáforo vermelho
- (e) Não parar nas passagens de peões
- (f) Circular em grupo a ocupar a faixa de rodagem
- (g) Ouvir música enquanto conduz
- (h) Circular sem capacete
- (i) Circular sem colete reflector
- (j) Outro

18. Quais considera serem os três principais problemas para a segurança dos CONDUTORES em Lisboa?

Indique os 3 (três) problemas mais graves.

- (a) Utilização do telemóvel enquanto conduz
- (b) Demasiada publicidade visível
- (c) Circular sem cinto de segurança
- (d) Comportamento dos ciclistas
- (e) Não respeitar os semáforos
- (f) Não respeitar a sinalização vertical
- (g) Não respeitar a sinalização horizontal
- (h) Más condições da faixa de rodagem (ex.: buracos)
- (i) Estilo de vida (ex.: stress, pressa)
- (j) Falta de formação e civismo
- (k) Comportamento dos peões
- (l) Excesso de velocidade
- (m) Abuso de álcool ou outras substâncias
- (n) Outro

19. Considerando toda a sinistralidade rodoviária em Lisboa, qual é, de uma forma geral, a importância destes factores?

Para cada factor, use uma escala de 1 a 4, em que 1 significa “pouco importante” e 4 significa “muito importante”.

- (a) Comportamento dos Peões
- (b) Comportamento dos Condutores
- (c) Comportamento dos Ciclistas
- (d) Políticas de Segurança Rodoviária
- (e) Condições da Faixa de Rodagem
- (f) Características dos veículos (ex.: airbags, velocidade)
- (g) Condições atmosféricas
- (h) Policiamento
- (i) Condições das Passagens de Peões

20. Quais as medidas que considera que seriam necessárias aplicar para a melhoria da Segurança Rodoviária em Lisboa?

Para cada medida, use a escala de 1 a 4, em que 1 significa “pouco necessária” e 4 significa “muito necessária”.

- (a) Diminuição do limite de velocidade máxima permitida dentro das localidades
- (b) Alargamento das faixas de rodagem
- (c) Estreitamento das faixas de rodagem
- (d) Tornar as curvas mais apertadas
- (e) Tornar as curvas mais largas
- (f) Aumento do número de passagem para peões
- (g) Tornar os passeios mais largos
- (h) Estreitamento da largura dos passeios
- (i) Diminuição do tráfego rodoviário
- (j) Construir passeios onde não existem
- (k) Diminuição do número de passagem para peões

- (l) Semáforos darem mais tempo aos carros
- (m) Semáforos darem mais tempo aos peões
- (n) Aumentar o policiamento
- (o) Educação para a Segurança Rodoviária
- (p) Actualizar políticas de Segurança Rodoviária

21. O que é que a Polícia deve (ou devia) fazer pela Segurança Rodoviária?

Indique as opções que na sua opinião são pertinentes. Pode escolher uma ou mais opções.

- (a) Fiscalizar o trânsito
- (b) Educar os condutores
- (c) Educar os peões
- (d) Educar os seus próprios membros
- (e) Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária
- (f) Formular estratégias locais com a comunidade
- (g) Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária
- (h) NS/NR

22. Qual é a importância do seu contributo, como membro da Polícia, para a promoção da Segurança Rodoviária em Lisboa?

- (a) Muito importante
- (b) Importante
- (c) Pouco importante
- (d) Muito pouco importante
- (e) NS/NR

23. Na sua opinião, considera que será possível, a médio prazo, reduzir para Zero o número de Mortes e vítimas Graves provocadas pela sinistralidade rodoviária em Lisboa?

- (a) Sim
- (b) Não
- (c) NS/NR

Para finalizar, algumas questões pessoais.

Recordamos que todas as respostas serão tratadas de forma anónima e confidencial.

24. Desde que ano exerce funções de polícia?

Ano: _____

25. Está, ou alguma vez esteve, afecto à Divisão de Trânsito ou serviço equivalente?

- (a) Sim, estou actualmente
- (b) Sim, mas não actualmente
- (c) Não
- (d) NS/NR

Se respondeu “Não” ou NS/NR passe para a questão nº 27

Se Sim...

26. Qual foi a quantidade total de tempo nesse serviço?

Indique a quantidade de tempo em anos, arredondando para mais (por ex., se tiver 1,5 anos, considere 2 anos).

Se ainda estiver afecto, some o tempo até à data presente. Se tiver estado em mais de uma ocasião, some todos os períodos.

- (a) Menos de um ano
- (b) Entre 1 a 3 anos
- (c) Entre 4 a 7 anos
- (d) Entre 7 a 10 anos
- (e) Mais de 10 anos
- (f) NS/NR

27. Qual é o seu posto atualmente?

- (a) Agente
- (b) Agente Principal
- (c) Agente Coordenador
- (d) Chefe
- (e) Chefe Principal
- (f) Chefe Coordenador
- (g) Subcomissário
- (h) Comissário
- (i) Subintendente
- (j) Intendente
- (k) Superintendente
- (l) Superintendente-Chefe
- (m) NS/NR

28. Alguma vez esteve envolvido, como condutor, passageiro, peão ou testemunha, num sinistro rodoviário com feridos?

- (a) Sim
- (b) Não
- (c) NS/NR

Se respondeu “Não” passe para a questão nº34

29. Esteve envolvido em uma ou mais Colisões com feridos?

(entende-se por “colisão” o impacto entre dois ou mais veículos).

Pode escolher uma ou mais opções.

- (a) Sim, enquanto condutor
- (b) Sim, enquanto passageiro
- (c) Sim, enquanto testemunha
- (d) Não
- (e) NS/NR

30. Esteve envolvido em um ou mais Despistes com feridos?

(entende-se por “despiste” o impacto entre um veículo e outro objecto).

Pode escolher uma ou mais opções.

- (a) Sim, enquanto condutor
- (b) Sim, enquanto passageiro
- (c) Sim, enquanto testemunha
- (d) Não
- (e) NS/NR

31. Esteve envolvido em um ou mais Atropelamentos?

(entende-se por “atropelamento” o impacto entre um veículo e um peão).

Pode escolher uma ou mais opções.

- (a) Sim, enquanto condutor
- (b) Sim, enquanto passageiro
- (c) Sim, enquanto peão
- (d) Sim, enquanto testemunha
- (e) Não
- (f) NS/NR

32. No(s) sinistro(s) rodoviário(s) em que esteve envolvido resultaram lesões físicas para si?

- (a) Sim, ferimento ligeiro
- (b) Sim, ferimento grave
- (c) Sim, ambos
- (d) Não
- (e) NS/NR

33. No(s) sinistro(s) rodoviário(s) em que esteve envolvido resultaram em que tipo(s) de lesão física para outros?

Se tiver estado envolvido em mais de um sinistro com feridos, considere O RESULTADO GLOBAL de todos esses sinistros.

Pode escolher uma ou mais opções.

- (a) Ferimento Ligeiro
- (b) Ferimento Grave
- (c) Morte
- (d) NS/NR

34. Qual é a sua idade?

Idade: _____

35. Sexo:

- (a) Masculino
- (b) Feminino
- (c) NS/NR

36. Estado civil:

- (a) Solteiro(a)
- (b) Casado(a) ou União de Facto
- (c) Divorciado(a)
- (d) Separado(a)
- (e) Viúvo(a)
- (f) NS/NR

37. Habilitações literárias (completas):

- (a) 1º Ciclo (4.º ano)
- (b) 2º ciclo(6º ano)
- (c) 3º ciclo(9º ano)
- (d) Ensino Secundário (12º ano)
- (e) Licenciatura
- (f) Pós-graduação
- (g) Mestrado
- (h) Doutoramento
- (i) NS/NR

38. É natural de que distrito?

- (a) Açores (Região Autónoma)
- (b) Aveiro
- (c) Beja
- (d) Braga
- (e) Bragança
- (f) Castelo Branco
- (g) Coimbra
- (h) Évora
- (i) Faro
- (j) Guarda
- (k) Leiria
- (l) Lisboa
- (m) Madeira (Região Autónoma)
- (n) Portalegre
- (o) Porto
- (p) Santarém
- (q) Setúbal
- (r) Viana do Castelo
- (s) Vila Real
- (t) Viseu
- (u) Outro local, fora do actual território nacional
- (v) NS/NR

39. Qual é o código-postal da sua residência atual?

Na sua resposta utilize a denominação de 7 números, por exemplo, 9999-999

Código- postal: ____ - ____

Para terminar, quer deixar-nos comentários ou sugestões?

APÊNDICE 3

Respostas aos questionários

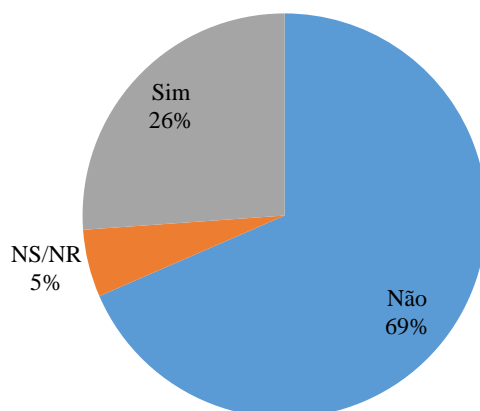
a) Está, ou alguma vez esteve, afeto à Divisão de Trânsito ou serviço equivalente?

| Está, ou alguma vez esteve, afeto à Divisão de Trânsito ou serviço equivalente? | |
|---------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Não | 13 |
| Sim, estou actualmente | 87 |
| Sim, mas não actualmente | 11 |
| Total Geral | 111 |

b) Na sua opinião, considera que será possível, a médio prazo, reduzir para Zero o número de Mortes e vítimas Graves provocadas pela sinistralidade rodoviária em Lisboa?

| Na sua opinião, considera que será possível, a médio prazo, reduzir para Zero o número de Mortes e vítimas Graves provocadas pela sinistralidade rodoviária em Lisboa? | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Não | 76 |
| NS/NR | 6 |
| Sim | 29 |
| Total Geral | 111 |

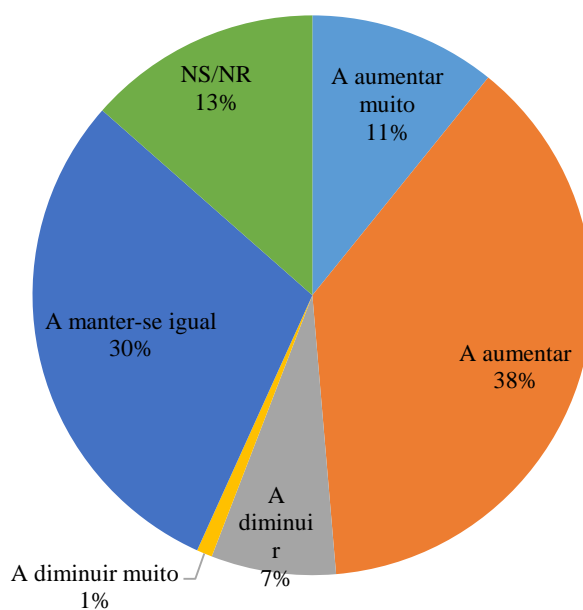
Na sua opinião, considera que será possível, a médio prazo, reduzir para Zero o número de Mortes e vítimas Graves provocadas pela sinistralidade rodoviária em Lisboa?



c) Como lhe parece que está a evoluir o número de atropelamentos em Lisboa?

| Como lhe parece que está a evoluir o número de atropelamentos em Lisboa? | |
|--------------------------------------------------------------------------|------------|
| A aumentar muito | 12 |
| A aumentar | 42 |
| A diminuir | 8 |
| A diminuir muito | 1 |
| A manter-se igual | 33 |
| NS/NR | 15 |
| Total Geral | 111 |

Como lhe parece que está a evoluir o número de atropelamentos em Lisboa?



d) Do seu ponto de vista, quais são os principais problemas da segurança rodoviária em Lisboa?

| Do seu ponto de vista, quais são os principais problemas da segurança rodoviária em Lisboa?- FALTA DE CIVISMO POR PARTE DOS CONDUTORES | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Falta de civismo por parte dos condutores | 6 |
| Falta de civismo por parte dos condutores, Demasiado tráfego rodoviário | 3 |
| Falta de civismo por parte dos condutores, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 2 |
| Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores | 1 |
| Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Outro | 1 |
| Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de sinais de trânsito, Falta de iluminação pública | 1 |
| Falta de civismo por parte dos condutores, Ruas desajustadas para os condutores, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios | 2 |
| Falta de civismo por parte dos condutores, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões, Demasiado tráfego rodoviário | 1 |
| Falta de civismo por parte dos condutores, Ruas desajustadas para os peões | 1 |
| Falta de civismo por parte dos condutores, Ruas desajustadas para os peões, Estacionamento sobre os passeios | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores | 3 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Demasiado tráfego rodoviário | 4 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre passagens de peões | 2 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões, Outro | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas | 8 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões, Falta de iluminação pública | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 2 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Falta de passagens de peões, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Falta de sinais de trânsito, Demasiado tráfego rodoviário | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Falta de sinais de trânsito, Falta de semáforos, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de | 1 |

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões, Passadeiras muito compridas, Falta de passagens de peões, Falta de sinais de trânsito, Falta de semáforos, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões, Falta de iluminação pública, Excesso de lombas, Outro | |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de sinais de trânsito, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos condutores | 2 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos condutores, Demasiado tráfego rodoviário | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos condutores, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos condutores, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos condutores, Estacionamento sobre os passeios | 2 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Passadeiras muito compridas, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre passagens de peões, Falta de iluminação pública | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de iluminação pública | 2 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de sinais de trânsito | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de sinais de trânsito, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões, Falta de iluminação pública | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário | 2 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 3 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Falta de sinais de trânsito, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Passadeiras muito compridas, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões, Demasiado tráfego rodoviário | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os peões, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Ruas desajustadas para os condutores, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Total Geral | 100 |

| Do seu ponto de vista, quais são os principais problemas da segurança rodoviária em Lisboa?- FALTA DE CIVISMO POR PARTE DOS PEÕES | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Falta de civismo por parte dos peões | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Falta de iluminação pública, Outro | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Falta de sinais de trânsito | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores | 3 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Demasiado tráfego rodoviário | 4 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre passagens de peões | 2 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões, Outro | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas | 8 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões, Falta de iluminação pública | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 2 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Falta de passagens de peões, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Falta de sinais de trânsito, Demasiado tráfego rodoviário | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Falta de sinais de trânsito, Falta de semáforos, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Outro | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os peões, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os peões, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os peões, Falta de sinais de trânsito | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os peões, Falta de sinais de trânsito, Falta de iluminação pública | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de passagens de peões, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas | 2 |
| Falta de policiamento, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento | 1 |

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores | |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões, Demasiado tráfego rodoviário | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os peões, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Ruas desajustadas para os condutores, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Total Geral | 69 |

| Do seu ponto de vista, quais são os principais problemas da segurança rodoviária em Lisboa?- FALTA DE CIVISMO POR PARTE DOS CICLISTAS | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores | 1 |
| Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Outro | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Falta de iluminação pública, Outro | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Falta de sinais de trânsito | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas | 8 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões, Falta de iluminação pública | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 2 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Falta de passagens de peões, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Falta de sinais de trânsito, Demasiado tráfego rodoviário | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Falta de sinais de trânsito, Falta de semáforos, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Outro | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os peões, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os peões, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os peões, Falta de sinais de trânsito | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os peões, Falta de sinais de trânsito, Falta de iluminação pública | 1 |

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões, Demasiado tráfego rodoviário | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os peões, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Total Geral | 52 |

| Do seu ponto de vista, quais são os principais problemas da segurança rodoviária em Lisboa?- FALTA DE POLÍTICAS RODOVIÁRIAS ATUALIZADAS | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos condutores, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores | 2 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas | 2 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Estacionamento sobre os passeios | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Falta de sinais de trânsito, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões, Outro | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões, Falta de sinais de trânsito, Falta de semáforos, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões, Passadeiras muito compridas, Falta de passagens de peões, Falta de sinais de trânsito, Falta de semáforos, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões, Falta de iluminação pública, Excesso de lombas, Outro | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de sinais de trânsito, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Demasiado tráfego rodoviário | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos condutores | 2 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos condutores, Demasiado tráfego rodoviário | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos condutores, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos condutores, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos condutores, Estacionamento sobre os passeios | 2 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Passadeiras muito compridas, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre passagens de peões, Falta de iluminação pública | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de iluminação pública | 2 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de sinais de trânsito | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de sinais de trânsito, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos ciclistas | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões, Falta de iluminação pública | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário | 2 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 3 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Falta de sinais de trânsito, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Passadeiras muito compridas, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões, Demasiado tráfego rodoviário | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os peões, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Ruas desajustadas para os condutores, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Ruas desajustadas para os condutores, Demasiado tráfego rodoviário | 1 |
| Total Geral | 45 |

| Do seu ponto de vista, quais são os principais problemas da segurança rodoviária em Lisboa?- DEMASIADO TRÁFEGO RODOVIÁRIO | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Falta de civismo por parte dos condutores, Demasiado tráfego rodoviário | 3 |
| Falta de civismo por parte dos condutores, Ruas desajustadas para os condutores, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios | 2 |
| Falta de civismo por parte dos condutores, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões, Demasiado tráfego rodoviário | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Falta de iluminação pública, Outro | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Demasiado tráfego rodoviário | 4 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre passagens de peões | 2 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões, Falta de iluminação pública | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Falta de sinais de trânsito, Demasiado tráfego rodoviário | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Falta de sinais de trânsito, Falta de semáforos, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os peões, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de policiamento, Demasiado tráfego rodoviário | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de sinais de trânsito, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os peões, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de sinais de trânsito, Demasiado tráfego rodoviário | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões, Falta de sinais de trânsito, Falta de semáforos, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões, Passadeiras muito compridas, | 1 |

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Falta de passagens de peões, Falta de sinais de trânsito, Falta de semáforos, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões, Falta de iluminação pública, Excesso de lombas, Outro | |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de sinais de trânsito, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Demasiado tráfego rodoviário | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos condutores, Demasiado tráfego rodoviário | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos condutores, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos condutores, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Passadeiras muito compridas, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre passagens de peões, Falta de iluminação pública | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário | 2 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Falta de sinais de trânsito, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões, Demasiado tráfego rodoviário | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os peões, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Ruas desajustadas para os condutores, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Ruas desajustadas para os condutores, Demasiado tráfego rodoviário | 1 |
| Total Geral | 45 |

| Do seu ponto de vista, quais são os principais problemas da segurança rodoviária em Lisboa?- ESTACIONAMENTO SOBRE PASSAGENS DE PEÕES | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Falta de civismo por parte dos condutores, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 2 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre passagens de peões | 2 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões, Outro | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões, Falta de iluminação pública | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo | 2 |

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Falta de sinais de trânsito, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Passadeiras muito compridas, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os peões, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Ruas desajustadas para os condutores, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Total Geral | 37 |

| Do seu ponto de vista, quais são os principais problemas da segurança rodoviária em Lisboa?- ESTACIONAMENTO SOBRE OS PASSEIOS | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Falta de civismo por parte dos condutores, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 2 |
| Falta de civismo por parte dos condutores, Ruas desajustadas para os condutores, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios | 2 |
| Falta de civismo por parte dos condutores, Ruas desajustadas para os peões, Estacionamento sobre os passeios | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Falta de iluminação pública, Outro | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões, Outro | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões, Falta de iluminação pública | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 2 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Falta de sinais de trânsito, Falta de semáforos, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os peões, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os peões, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de sinais de trânsito, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os peões, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, | 1 |

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Estacionamento sobre os passeios | |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Falta de sinais de trânsito, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões, Outro | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões, Falta de sinais de trânsito, Falta de semáforos, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões, Passadeiras muito compridas, Falta de passagens de peões, Falta de sinais de trânsito, Falta de semáforos, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões, Falta de iluminação pública, Excesso de lombas, Outro | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de sinais de trânsito, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos condutores, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos condutores, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos condutores, Estacionamento sobre os passeios | 2 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões, Falta de iluminação pública | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 3 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Falta de sinais de trânsito, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Ruas desajustadas para os condutores, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Total Geral | 34 |

| Do seu ponto de vista, quais são os principais problemas da segurança rodoviária em Lisboa?- FALTA DE POLICIAMENTO | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Falta de policiamento, Demasiado tráfego rodoviário | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de sinais de trânsito, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de civismo por parte dos condutores, Outro | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas | 2 |
| Falta de policiamento, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os peões, Demasiado | 1 |

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios | |
| Falta de policiamento, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de sinais de trânsito, Demasiado tráfego rodoviário | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos condutores, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores | 2 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas | 2 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Estacionamento sobre os passeios | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Falta de sinais de trânsito, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões, Outro | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões, Falta de sinais de trânsito, Falta de semáforos, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões, Passadeiras muito compridas, Falta de passagens de peões, Falta de sinais de trânsito, Falta de semáforos, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões, Falta de iluminação pública, Excesso de lombas, Outro | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de sinais de trânsito, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Total Geral | 22 |

| Do seu ponto de vista, quais são os principais problemas da segurança rodoviária em Lisboa? - RUAS DESAJUSTADAS PARA OS CONDUTORES | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores | 1 |
| Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Outro | 1 |
| Falta de civismo por parte dos condutores, Ruas desajustadas para os condutores, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios | 2 |
| Falta de civismo por parte dos condutores, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões, Demasiado tráfego rodoviário | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Falta de sinais de trânsito, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões, Outro | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas | 1 |

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões | |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões, Falta de sinais de trânsito, Falta de semáforos, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões, Passadeiras muito compridas, Falta de passagens de peões, Falta de sinais de trânsito, Falta de semáforos, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões, Falta de iluminação pública, Excesso de lombas, Outro | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões, Demasiado tráfego rodoviário | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Ruas desajustadas para os condutores, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Ruas desajustadas para os condutores, Demasiado tráfego rodoviário | 1 |
| Total Geral | 14 |

| Do seu ponto de vista, quais são os principais problemas da segurança rodoviária em Lisboa?- RUAS DESAJUSTADAS PARA OS PEÕES | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Falta de civismo por parte dos condutores, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões, Demasiado tráfego rodoviário | 1 |
| Falta de civismo por parte dos condutores, Ruas desajustadas para os peões | 1 |
| Falta de civismo por parte dos condutores, Ruas desajustadas para os peões, Estacionamento sobre os passeios | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os peões, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os peões, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os peões, Falta de sinais de trânsito | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os peões, Falta de sinais de trânsito, Falta de iluminação pública | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os peões, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas | 1 |

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões, Falta de sinais de trânsito, Falta de semáforos, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões, Passadeiras muito compridas, Falta de passagens de peões, Falta de sinais de trânsito, Falta de semáforos, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões, Falta de iluminação pública, Excesso de lombas, Outro | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões, Demasiado tráfego rodoviário | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os peões, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Total Geral | 14 |

Do seu ponto de vista, quais são os principais problemas da segurança rodoviária em Lisboa? - PASSADEIRAS MUITO COMPRIDAS

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões, Passadeiras muito compridas, Falta de passagens de peões, Falta de sinais de trânsito, Falta de semáforos, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões, Falta de iluminação pública, Excesso de lombas, Outro | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Passadeiras muito compridas, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre passagens de peões, Falta de iluminação pública | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Passadeiras muito compridas, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Total Geral | 3 |

Do seu ponto de vista, quais são os principais problemas da segurança rodoviária em Lisboa? - FALTA DE PASSAGENS DE PEÕES

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Falta de passagens de peões, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de passagens de peões, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões, Passadeiras muito compridas, Falta de passagens de peões, Falta de sinais de trânsito, Falta de semáforos, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões, Falta de iluminação pública, Excesso de lombas, Outro | 1 |
| Total Geral | 3 |

Do seu ponto de vista, quais são os principais problemas da segurança rodoviária em Lisboa? - FALTA DE SINAIS DE TRÂNSITO

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de sinais de trânsito, Falta de iluminação pública | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Falta de sinais de trânsito | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Falta de sinais de trânsito, Demasiado tráfego rodoviário | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Falta de sinais de trânsito, Falta de semáforos, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os peões, Falta de sinais de trânsito | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os peões, Falta de sinais de trânsito, Falta de iluminação pública | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de sinais de trânsito, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de sinais de trânsito, Demasiado tráfego rodoviário | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Falta de sinais de trânsito, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões, Outro | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões, Falta de sinais de trânsito, Falta de semáforos, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões, Passadeiras muito compridas, Falta de passagens de peões, Falta de sinais de trânsito, Falta de semáforos, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões, Falta de iluminação pública, Excesso de lombas, Outro | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de sinais de trânsito, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de sinais de trânsito | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de sinais de trânsito, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Falta de sinais de trânsito, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Total Geral | 15 |

Do seu ponto de vista, quais são os principais problemas da segurança rodoviária em Lisboa?-

FALTA DE SEMÁFOROS

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Falta de sinais de trânsito, Falta de semáforos, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões, Falta de sinais de trânsito, Falta de semáforos, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões, Passadeiras muito compridas, Falta de passagens de peões, Falta de sinais de trânsito, Falta de semáforos, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões, Falta de iluminação pública, Excesso de lombas, Outro | 1 |
| Total Geral | 3 |

Do seu ponto de vista, quais são os principais problemas da segurança rodoviária em Lisboa?-

FALTA DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de sinais de trânsito, Falta de iluminação pública | 1 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|---|

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Falta de iluminação pública, Outro | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões, Falta de iluminação pública | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os peões, Falta de sinais de trânsito, Falta de iluminação pública | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões, Passadeiras muito compridas, Falta de passagens de peões, Falta de sinais de trânsito, Falta de semáforos, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões, Falta de iluminação pública, Excesso de lombas, Outro | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Passadeiras muito compridas, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre passagens de peões, Falta de iluminação pública | 1 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de iluminação pública | 2 |
| Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões, Falta de iluminação pública | 1 |
| Total Geral | 9 |

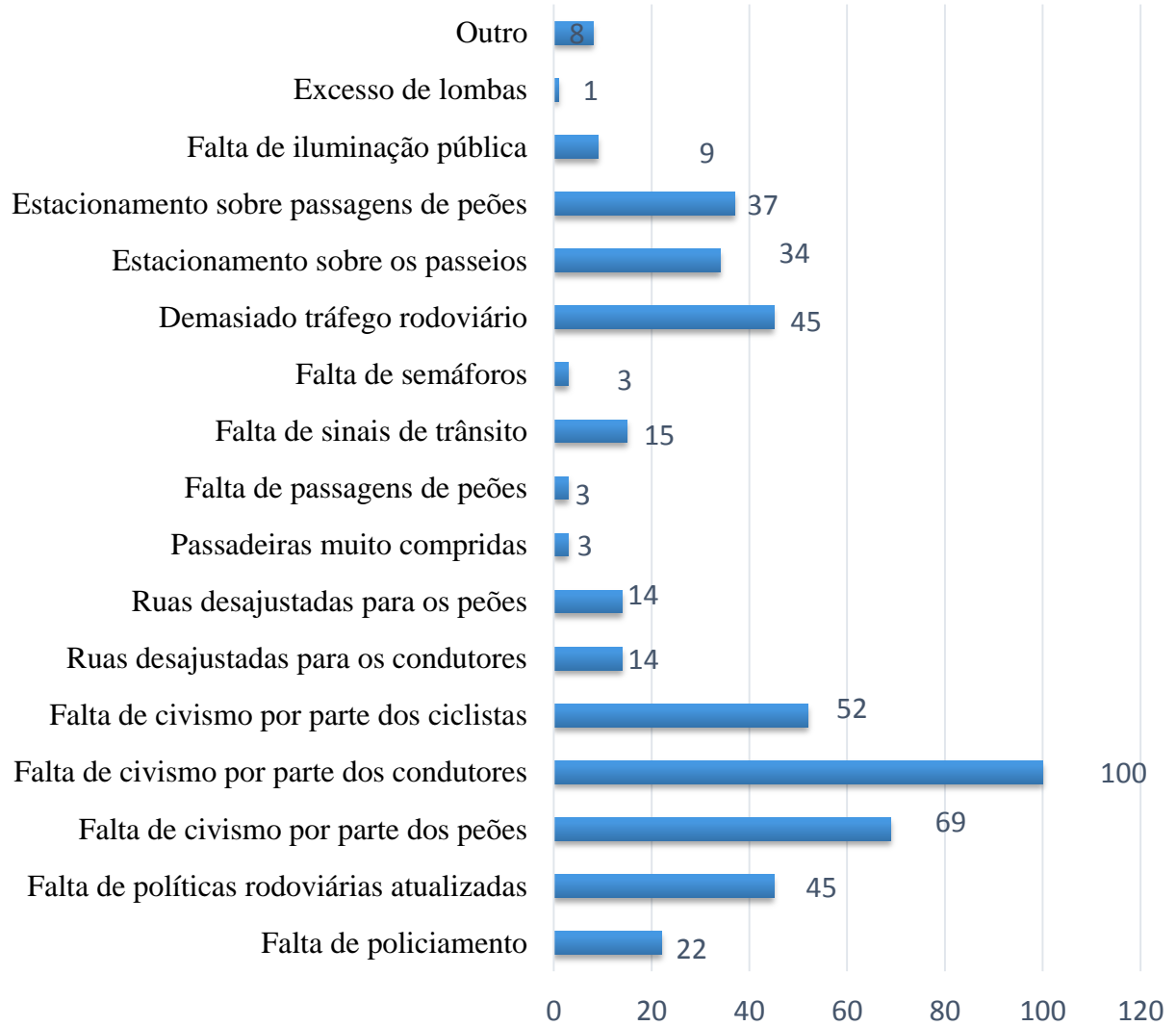
Do seu ponto de vista, quais são os principais problemas da segurança rodoviária em Lisboa?- EXCESSO DE LOMBAS

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões, Passadeiras muito compridas, Falta de passagens de peões, Falta de sinais de trânsito, Falta de semáforos, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões, Falta de iluminação pública, Excesso de lombas, Outro | 1 |
| Total Geral | 1 |

Do seu ponto de vista, quais são os principais problemas da segurança rodoviária em Lisboa?- OUTRO

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Outro | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Falta de iluminação pública, Outro | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões, Outro | 1 |
| Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Outro | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de civismo por parte dos condutores, Outro | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Falta de sinais de trânsito, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões, Outro | 1 |
| Falta de policiamento, Falta de políticas rodoviárias atualizadas, Falta de civismo por parte dos peões, Falta de civismo por parte dos condutores, Falta de civismo por parte dos ciclistas, Ruas desajustadas para os condutores, Ruas desajustadas para os peões, Passadeiras muito compridas, Falta de passagens de peões, Falta de sinais de trânsito, Falta de semáforos, Demasiado tráfego rodoviário, Estacionamento sobre os passeios, Estacionamento sobre passagens de peões, Falta de iluminação pública, Excesso de lombas, Outro | 1 |
| Outro | 1 |
| Total Geral | 8 |

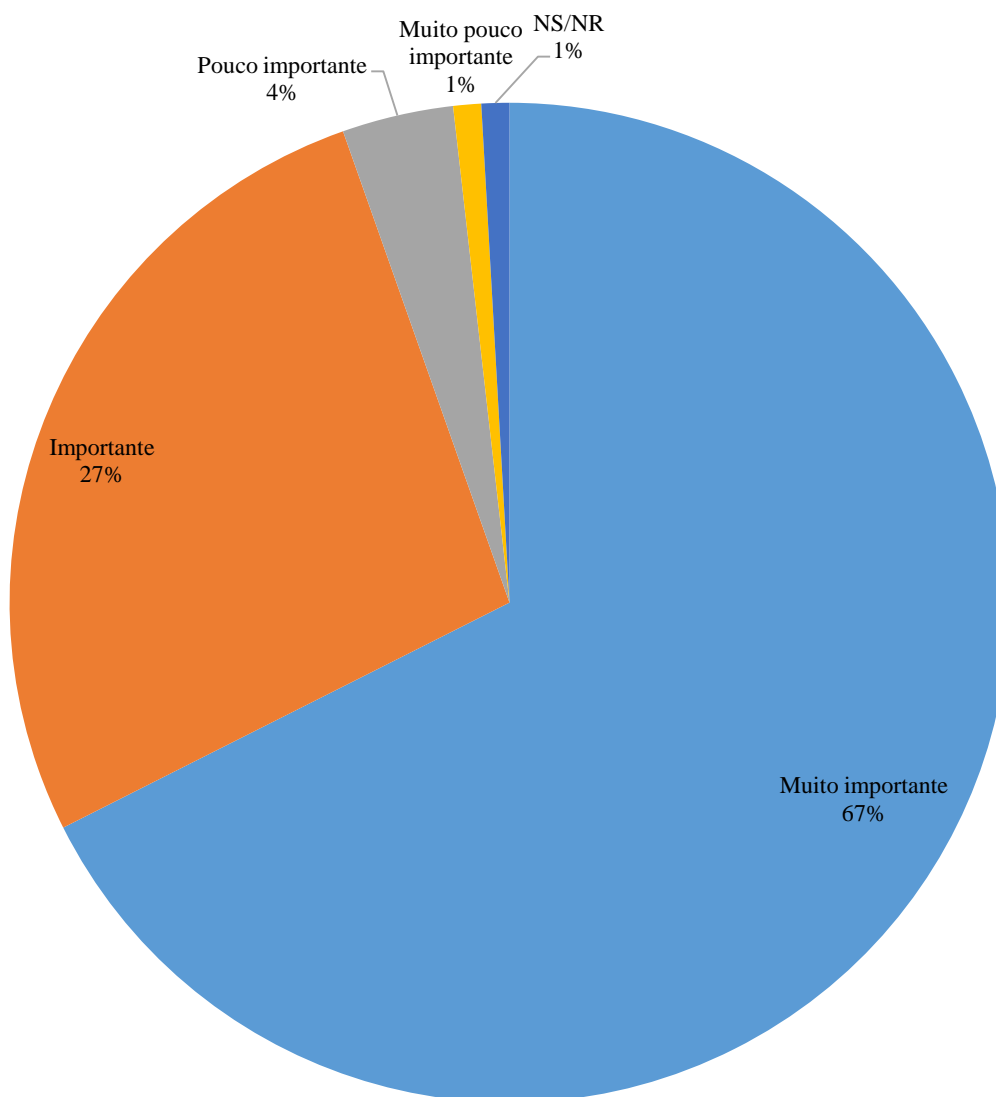
Do seu ponto de vista, quais são os principais problemas da segurança rodoviária em Lisboa?



e) Qual é a importância do seu contributo, como membro da Polícia, para a promoção da Segurança Rodoviária em Lisboa?

| Qual é a importância do seu contributo, como membro da Polícia, para a promoção da Segurança Rodoviária em Lisboa? | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Importante | 30 |
| Muito importante | 75 |
| Muito pouco importante | 1 |
| NS/NR | 1 |
| Pouco importante | 4 |
| Total Geral | 111 |

Qual a importância do seu contributo, como membro da Polícia, para a promoção da Segurança Rodoviária em Lisboa?



f) O que é que a Polícia deve (ou devia) fazer pela Segurança Rodoviária?

| O que é que a Polícia deve (ou devia) fazer pela Segurança Rodoviária?- PESQUISAR E DESENVOLVER CONHECIMENTO SOBRE SEGURANÇA RODOVIÁRIA | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Educar os condutores, Educar os seus próprios membros, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |
| Educar os condutores, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |
| Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 5 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 2 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Educar os seus próprios membros, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 2 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 2 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os peões, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 3 |
| Fiscalizar o trânsito, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 3 |
| Fiscalizar o trânsito, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |
| Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |
| Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |
| Total Geral | 29 |

| O que é que a Polícia deve (ou devia) fazer pela Segurança Rodoviária? - FORMULAR ESTRATÉGIAS LOCAIS COM A COMUNIDADE | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Educar os condutores, Educar os peões, Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade | 1 |
| Educar os condutores, Educar os peões, Formular estratégias locais com a comunidade | 1 |
| Educar os condutores, Educar os peões, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade | 1 |
| Educar os condutores, Formular estratégias locais com a comunidade | 1 |
| Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança | 1 |

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Educar os seus próprios membros, Formular estratégias locais com a comunidade | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 5 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Formular estratégias locais com a comunidade | 2 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 2 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Formular estratégias locais com a comunidade | 2 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os seus próprios membros, Formular estratégias locais com a comunidade | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade | 17 |
| Fiscalizar o trânsito, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 3 |
| Formular estratégias locais com a comunidade | 3 |
| Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade | 3 |
| Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |
| Total Geral | 47 |

| O que é que a Polícia deve (ou devia) fazer pela Segurança Rodoviária?- PARTICIPAR NA DEFINIÇÃO DE UM PLANO MUNICIPAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Educar os condutores, Educar os peões, Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade | 1 |
| Educar os condutores, Educar os peões, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária | 3 |
| Educar os condutores, Educar os peões, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade | 1 |
| Educar os condutores, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária | 1 |
| Educar os peões, Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária | 1 |
| Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 5 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 2 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária | 2 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 2 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 2 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os peões, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária | 3 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária | 12 |
| Fiscalizar o trânsito, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade | 17 |
| Fiscalizar o trânsito, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 3 |
| Fiscalizar o trânsito, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 3 |
| Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária | 3 |
| Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade | 3 |
| Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |
| Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |
| Total Geral | 74 |

| O que é que a Polícia deve (ou devia) fazer pela Segurança Rodoviária? – EDUCAR OS SEUS PRÓPRIOS MEMBROS | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Educar os condutores, Educar os peões, Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade | 1 |
| Educar os condutores, Educar os seus próprios membros, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |
| Educar os peões, Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária | 1 |
| Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Educar os seus próprios membros, Formular estratégias locais com a comunidade | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 5 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 2 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Educar os seus próprios membros, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os seus próprios membros, Formular estratégias locais com a comunidade | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária | 3 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Fiscalizar o trânsito, Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |
| Total Geral | 20 |

| O que é que a Polícia deve (ou devia) fazer pela Segurança Rodoviária?- EDUCAR OS PEÕES | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Educar os condutores, Educar os peões | 2 |
| Educar os condutores, Educar os peões, Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade | 1 |
| Educar os condutores, Educar os peões, Formular estratégias locais com a comunidade | 1 |
| Educar os condutores, Educar os peões, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária | 3 |
| Educar os condutores, Educar os peões, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade | 1 |
| Educar os peões, Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões | 5 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Educar os seus próprios membros, Formular estratégias locais com a comunidade | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 5 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 2 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Educar os seus próprios membros, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Formular estratégias locais com a comunidade | 2 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária | 2 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 2 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os peões, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os peões, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |
| Total Geral | 34 |

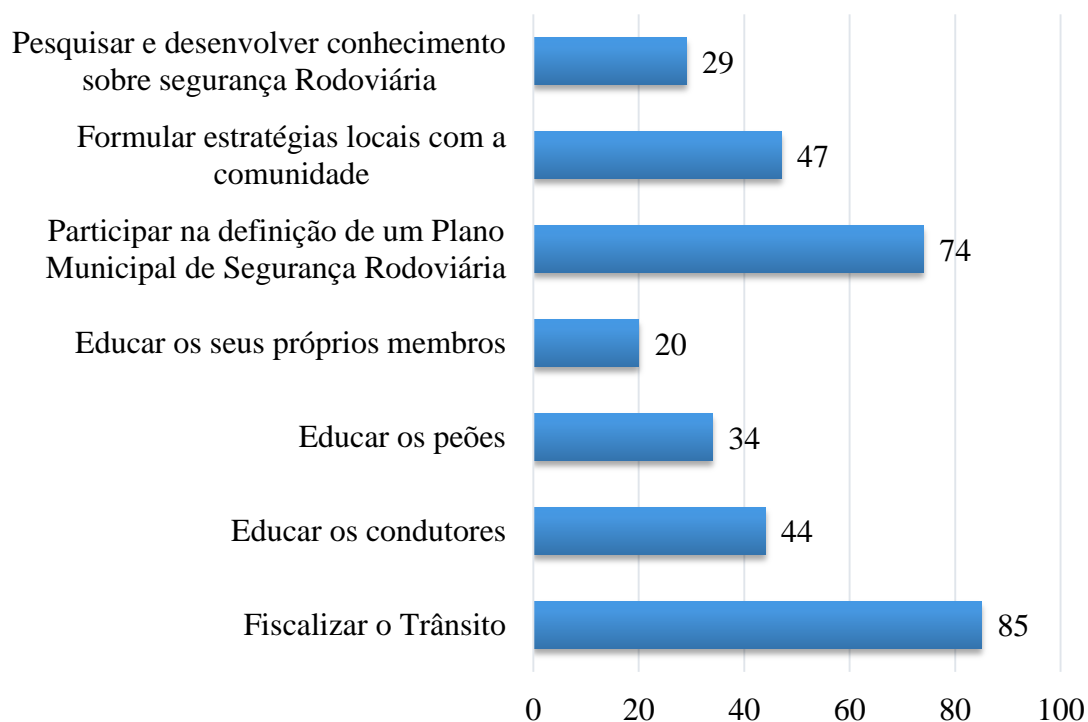
| O que é que a Polícia deve (ou devia) fazer pela Segurança Rodoviária?- EDUCAR OS CONDUTORES | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Educar os condutores | 1 |
| Educar os condutores, Educar os peões | 2 |
| Educar os condutores, Educar os peões, Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade | 1 |
| Educar os condutores, Educar os peões, Formular estratégias locais com a comunidade | 1 |
| Educar os condutores, Educar os peões, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária | 3 |
| Educar os condutores, Educar os peões, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária | 1 |

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade | |
| Educar os condutores, Educar os seus próprios membros, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |
| Educar os condutores, Formular estratégias locais com a comunidade | 1 |
| Educar os condutores, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária | 1 |
| Educar os condutores, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores | 2 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões | 5 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Educar os seus próprios membros, Formular estratégias locais com a comunidade | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 5 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 2 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Educar os seus próprios membros, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Formular estratégias locais com a comunidade | 2 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária | 2 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 2 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Formular estratégias locais com a comunidade | 2 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 2 |
| Total Geral | 44 |

| O que é que a Polícia deve (ou devia) fazer pela Segurança Rodoviária?- FISCALIZAR O TRÂNSITO | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Fiscalizar o trânsito | 10 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores | 2 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões | 5 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Educar os seus próprios membros, Formular estratégias locais com a comunidade | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 5 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 2 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Educar os seus próprios membros, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Formular estratégias locais com a comunidade | 2 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária | 2 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 2 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Educar os peões, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Formular estratégias locais com a comunidade | 2 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os condutores, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 2 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os peões, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os peões, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os seus próprios membros, Formular estratégias locais com a comunidade | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária | 3 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Educar os seus próprios membros, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |
| Fiscalizar o trânsito, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária | 12 |
| Fiscalizar o trânsito, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade | 17 |
| Fiscalizar o trânsito, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Formular estratégias locais com a comunidade, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 3 |
| Fiscalizar o trânsito, Participar na definição de um Plano Municipal de Segurança Rodoviária, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 3 |
| Fiscalizar o trânsito, Pesquisar e desenvolver conhecimento sobre Segurança Rodoviária | 1 |
| Total Geral | 85 |

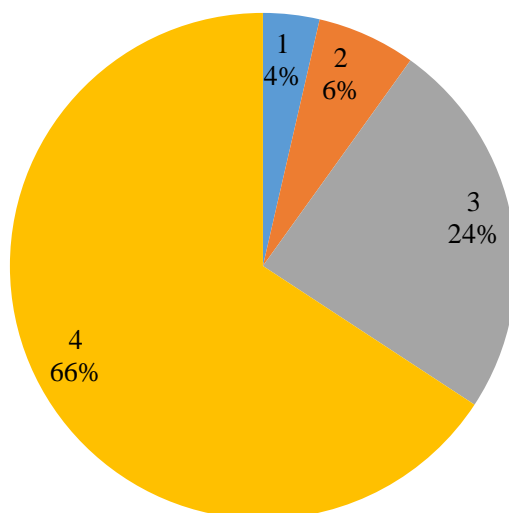
O que é que a Polícia deve (ou devia) fazer pela Segurança Rodoviária?



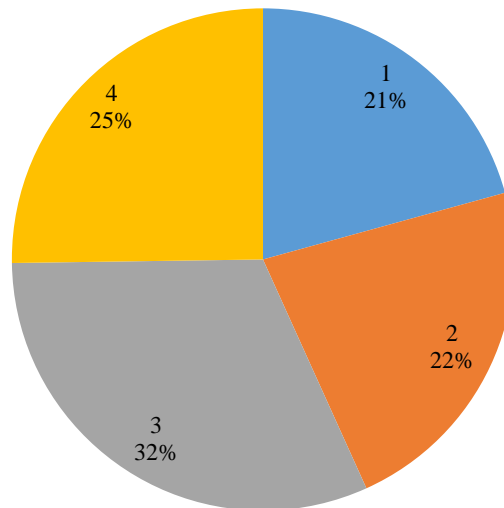
g) Quando anda a pé fora de serviço (à civil), em que medida é que a SUA segurança rodoviária depende dos vários intervenientes?

Legenda: 1- Nada depende, 2- Pouco depende, 3- Depende muito, 4- Depende totalmente

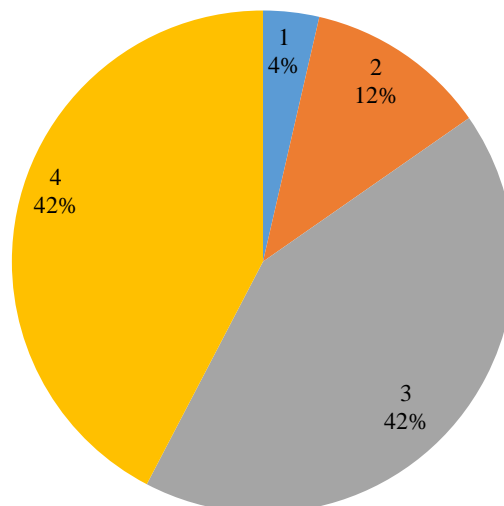
Quando anda a pé fora de serviço (à civil), em que medida é que a SUA segurança rodoviária depende dos vários intervenientes? (De si próprio)



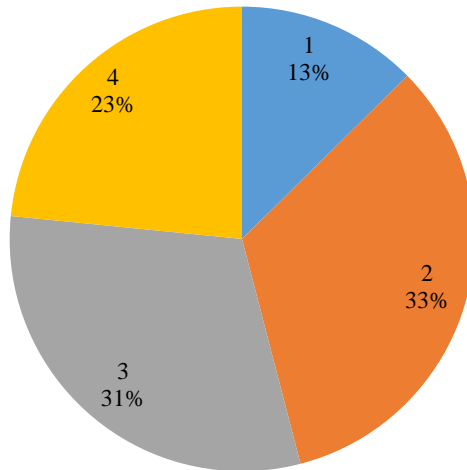
Quando anda a pé fora de serviço (à civil), em que medida é que a SUA segurança rodoviária depende dos vários intervenientes? (Dos peões)



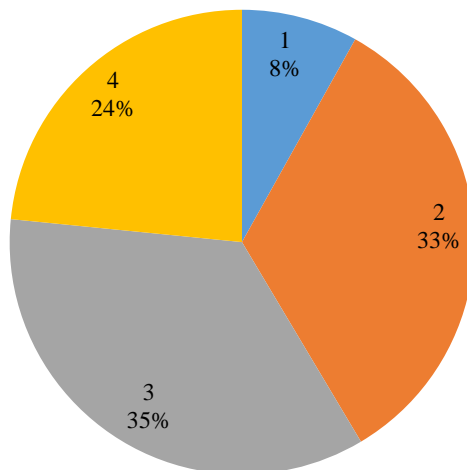
Quando anda a pé fora de serviço (à civil), em que medida é que a SUA segurança rodoviária depende dos vários intervenientes? (Dos condutores)



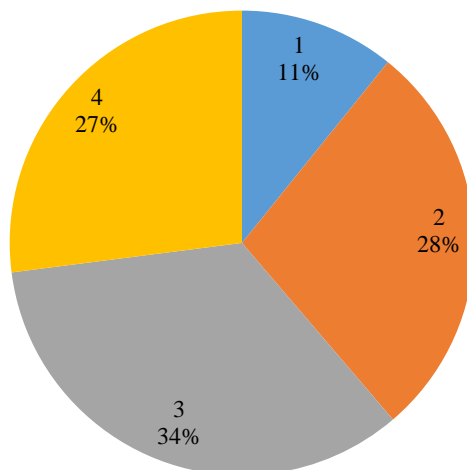
Quando anda a pé fora de serviço (à civil), em que medida é que a SUA segurança rodoviária depende dos vários intervenientes? (Dos responsáveis pela construção da faixa de rodagem)



Quando anda a pé fora de serviço (à civil), em que medida é que a SUA segurança rodoviária depende dos vários intervenientes? (Dos responsáveis pela manutenção da faixa de rodagem)



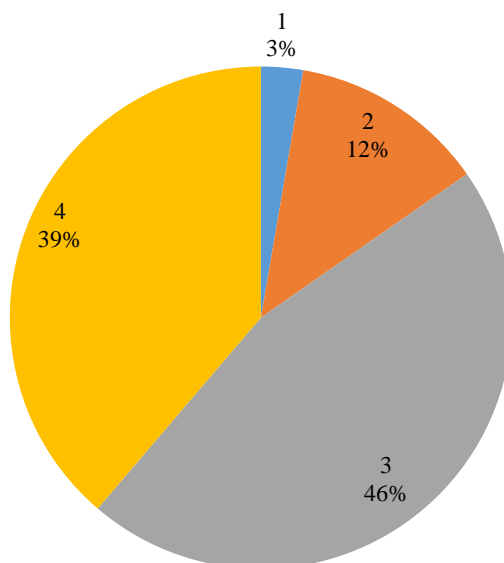
Quando anda a pé fora de serviço (à civil), em que medida é que a SUA segurança rodoviária depende dos vários intervenientes? (Dos responsáveis pela manutenção dos passeios)



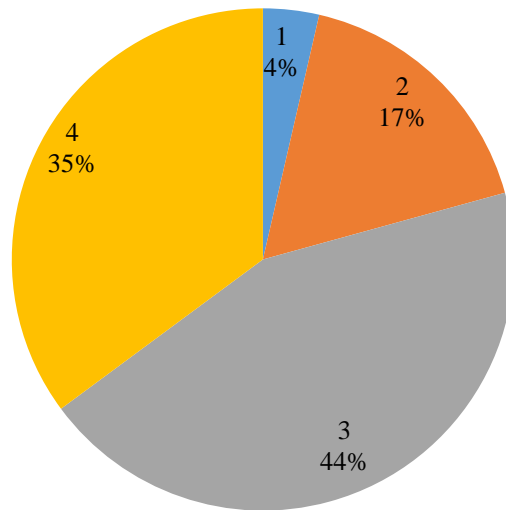
h) Os limites de velocidade (legal) em Lisboa são seguros para os diferentes utilizadores das ruas?

Legenda: 1- Pouco seguro, 4- Muito seguro

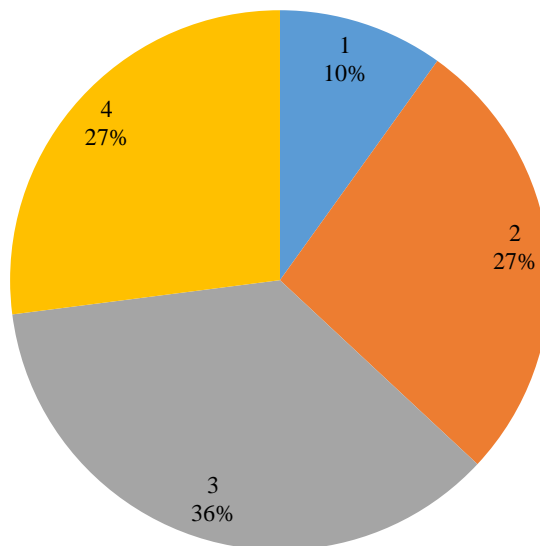
Os limites de velocidade (legal) em Lisboa são seguros para os diferentes utilizadores das ruas? (Condutores de Ligeiros)



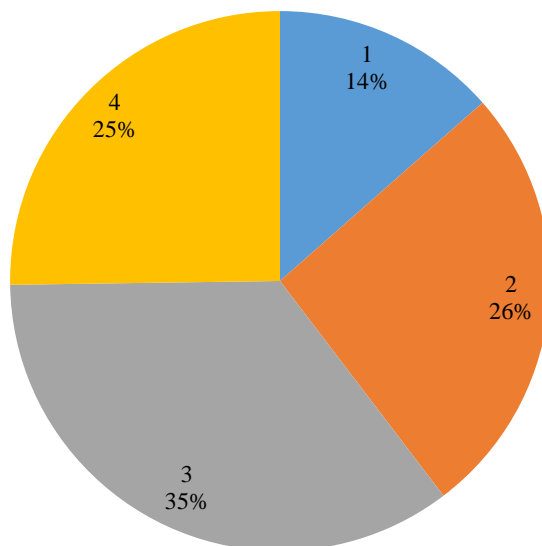
Os limites de velocidade (legal) em Lisboa são seguros para os diferentes utilizadores das ruas? (Condutores de Pesados)



Os limites de velocidade (legal) em Lisboa são seguros para os diferentes utilizadores das ruas? (Peões)



Os limites de velocidade (legal) em Lisboa são seguros para os diferentes utilizadores das ruas? (Ciclistas)



Os limites de velocidade (legal) em Lisboa são seguros para os diferentes utilizadores das ruas? (Motociclistas)

