

# **PESQUISA DE PERCEÇÃO DE USUÁRIOS DAS RODOVIAS ESTADUAIS, FEDERAIS E CONCESSIONADAS EM RELAÇÃO A INFRAÇÕES TÍPICAS DE TRÂNSITO.**

APRESENTADO NO CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM TRÂNSITO – PUC-PR  
23 DE NOVEMBRO DE 2001

## **INTRODUÇÃO**

Entre as ferramentas mais poderosas para minimizar o número e severidade dos delitos e acidentes de trânsito, as técnicas modernas da fiscalização eletrônica merecem destaque. Um estudo do BID (Cannell, 2001) mostrou que o uso intenso da fiscalização eletrônica nas áreas urbanas tem reduzido drasticamente o nível de fatalidades. No entanto, o mesmo estudo nota que o uso da fiscalização eletrônica no meio rodoviário é mais incipiente.

Experiências com as chamadas “lombadas eletrônicas” nas travessias urbanas ou nas aproximações de interseções reduziram expressivamente o número de acidentes. O mesmo estudo do BID mostrou que esta redução não é apenas pontual, mas estende-se ao longo do trecho tratado.

As reações populares e políticas indicaram que os usuários de rodovias percebem radares móveis, quando não identificados ou em rodízio permanente, como “armadilhas de velocidade”. A literatura internacional também aponta a mesma reação em outros países.

A tecnologia nacional no uso da fiscalização eletrônica, aperfeiçoada nos últimos anos tanto em termos técnicos quanto jurídico-administrativos, é voltada para o meio urbano, com parâmetros que talvez sejam adequados para vias urbanas, mas não para uma rodovia.

Este estudo visa uma sondagem da opinião pública para verificar a percepção dos usuários de rodovias quanto à fiscalização de abusos de velocidade, o problema de embriaguez e outras infrações.

## **OBJETIVOS**

O estudo visa a avaliação da percepção dos pontos:

- Se os usuários concordam que uma velocidade >20% do limite pode ser considerada uma infração grave (abuso), levando em conta dados da literatura internacional indicando que são justamente estes usuários que mais provocam acidentes graves (TRL, 2000);
- Se o nível de tolerância aceitável nas zonas urbano em relação ao excesso de velocidade (7kph do INMETRO) é suficiente, ou um nível de “distração” maior é mais indicado;
- Se o usuário aceita limites de velocidade mais baixos nas Travessias Urbanas (além de passarelas e iluminação).
- Embriaguez – taxas de rejeição e tolerância;
- Motoristas “espertos” que utilizam o acostamento em locais de congestionamento

## METODOLOGIA

Os dados foram coletados, com o apoio da PRF, nos postes das rodovias:

### **Paraná**

BR 277 – Curitiba – Praias, dia da semana

BR 277 – Curitiba – Praias, sábado (\*)

(\*) Com o objetivo de verificar as diferenças entre os motoristas a trabalho e em viagem de lazer.

### **Santa Catarina**

BR 101 Pirabeiraba, dia da semana

BR101 Garuva, posto fiscal dia da semana (\*)

(\*) Com o objetivo de verificar a percepção de motoristas profissionais de transporte de carga.

### **São Paulo**

Sistema Ecovias

Como os universos são relativamente grandes, o número de pesquisas necessário para ter um nível de confiança maior que 90% é em torno de 600.

## RESULTADOS E COMENTÁRIOS – MOTORISTAS DE VEÍCULOS LEVES

***1. A estatística Internacional mostra que os motoristas que abusam da velocidade provocam os acidentes mais graves. Você acha que a tolerância de 20% do limite é suficiente para determinar o excesso ou abuso de velocidade?***

76% Sim

22% Não

Existe uma tendência em São Paulo de ter uma tolerância maior – talvez devido à prática nas cidades da Grande São Paulo de usar uma faixa de tolerância de +20km/h. Quase todas as respostas negativas indicaram 130kph como limite de abuso para uma via com limite de 100kph.

***2. O INMETRO determina que o nível de tolerância tecnicamente correto para caracterizar uma infração de velocidade é de 7kph. Para um limite de 100kph, a infração seria cometida a partir de 108kph.***

Cerca de 53% acham poucos, este número, mais uma vez, foi maior em São Paulo. A maioria, portanto, acha que 7km/h (ou 7% no caso de 100km/h) é insuficiente como limite. Deste grupo, aproximadamente metade acha que o limite deveria ser de 10% (110km/h) e outra metade de 20% (120km/h). Se um nível de tolerância de 20km/h for adotado, seria considerado razoável por quase todos os motoristas.

***3. A maioria dos acidentes fatais acontece nas chamadas Travessias Urbanas (onde muito movimento de pedestres e de veículos cruzando a pista). A colocação de lombadas eletrônicas para marcar estes pontos diminui o número de mortes***

***pela metade, você acha razoável utilizar estas medidas para reduzir as vítimas fatais?***

Em cada 4 motoristas, 3 acham razoável baixar a velocidade numa travessia urbana. Para o grupo que não aceita uma redução de velocidade as opções mais citadas eram: construir mais passarelas; construir mais viadutos. O conceito de restringir o movimento de pedestres ou de veículos somente tem o apoio de uma minoria pequena. (Obs. Os usuários podiam escolher mais que uma alternativa.)

***4. Onde há zonas de alto risco, para baixar a velocidade numa rodovia, você acha melhor:***

***Uma lombada tradicional de asfalto?***

***Uma Lombada Eletrônica de Alta Visibilidade?***

A grande maioria – 90% - prefere o redutor de velocidade eletrônica. Embora a resposta “nenhuma” não foi oferecida, alguns motoristas em viagem de lazer deram esta opção. Do ponto de vista do motorista, a solução para melhorar a segurança nas travessias urbanas é baixar a velocidade, de preferência com um redutor eletrônico e construir passarelas e viadutos.

***5. A bebida é uma das causas principais de acidentes fatais – com o sem o excesso de velocidade. Os motoristas tecnicamente embriagados devem ser parados e punidos?***

Quase 100% acham que os motoristas embriagados devem ser retirados, confirmando a pesquisa realizada nas áreas urbanas pelo Programa Volvo (2001).

***6. Um homem é tecnicamente em estado de Embriaguez depois de tomar mais ou menos 3 doses de álcool – uma taxa de 0,6 mg de álcool/l de sangue.***

***Você acha que este limite deveria ser sempre respeitado, ou que deveria existir uma faixa de tolerância?***

A opção de Tolerância Zero foi escolhida por 85% dos usuários. No sábado os usuários acham que deve haver mais tolerância – devido ao fato que uma porcentagem havia já tomada alguns doses e, mundialmente, a definição pessoal de embriaguez é um copo a mais do que a dose já tomada.

A faixa de tolerância mais citada foi de 10%, ou seja, a opção mínima.

***7. Motoristas “espertos” que utilizam o acostamento para trafegar em locais de congestionamento merecem ser punidos?***

Quase todos os usuários gostariam de ver uma punição para os “espertos”. É um comportamento mais comum nos fins de semana e feriados, mas não foi detectada uma tolerância maior nos usuários do sábado. A inibição deste comportamento para garantir a fluidez e padrão de segurança – ou com meios físicos ou com a fiscalização eletrônica - teria o apoio da grande maioria.

## RESULTADOS E COMENTÁRIOS – MOTORISTAS DE CAMINHÃO

**1. A estatística Internacional mostra que os motoristas que abusam da velocidade provocam os acidentes mais graves. Você acha que a tolerância de 20% do limite é suficiente para determinar o excesso ou abuso de velocidade?**

Quase todos os motoristas profissionais (97%) acreditam que 20% é suficiente.

**2. O INMETRO determina que o nível de tolerância tecnicamente correto para caracterizar uma infração de velocidade é de 7kph. Para um limite de 100kph, a infração seria cometida a partir de 108kph.**

Os valores são semelhantes, com 46% achando o nível baixo. Se um nível de tolerância de 20km/h for adotado, seria considerado razoável por quase todos os motoristas profissionais.

**3. A maioria dos acidentes fatais acontece nas chamadas Travessias Urbanas (onde muito movimento de pedestres e de veículos cruzando a pista). A colocação de lombadas eletrônicas para marcar estes pontos diminui o número de mortes pela metade, você acha razoável utilizar estas medidas para reduzir as vítimas fatais?**

82% acham razoável baixar a velocidade numa travessia urbana. Para o grupo que não aceita uma redução de velocidade as opções mais citadas também eram: construir mais passarelas; construir mais viadutos. O conceito de restringir o movimento de pedestres ou de veículos somente tem o apoio de uma minoria pequena. (Obs. Os usuários podiam escolher mais que uma alternativa.)

**4. Onde há zonas de alto risco, para baixar a velocidade numa rodovia, você acha melhor:**

***Uma lombada tradicional de asfalto?***

***Uma Lombada Eletrônica de Alta Visibilidade?***

A grande maioria – 94% - prefere o redutor de velocidade eletrônica.

**5. A bebida é uma das causas principais de acidentes fatais – com o sem o excesso de velocidade. Os motoristas tecnicamente embriagados devem ser parados e punidos?**

100% dos profissionais acham que os motoristas embriagados devem ser retirados da estrada e que deveria ter, no máximo 10% de tolerância em relação do limite.

(obs. Dos cerca de 100 motoristas profissionais entrevistados 2 deram respostas mais radicais – do tipo velocidades maiores, passar no acostamento, 20% de tolerância do limite de embriaguez, etc. è preocupante, mas não foi registrado se estes eram autônomos ou contratados e o tipo de transporte e de veículo.)

**7. Motoristas “espertos” que utilizam o acostamento para trafegar em locais de congestionamento merecem ser punidos?**

Quase todos os motoristas gostariam de ver uma punição para os “espertos”.

## CONCLUSÃO

1. O número e severidade dos acidentes nas rodovias poderiam ser dramaticamente reduzidos com a ajuda da fiscalização eletrônica para impor as regras básicas do Código Brasileiro de Trânsito.

2. O uso de radar (os chamados “pardais”) para coibir o excesso de velocidade seria aceito pela grande maioria, contanto que a faixa de tolerância fosse aumentada para 20kph. Na opinião de quase 100% dos usuários, o abuso de velocidade (infração gravíssima) é caracterizado a partir de um valor 30kph acima do limite.

**Para os usuários, numa rodovia com limite de velocidade de 100 km/h:**

- **Uma multa de excesso de velocidade seria emitida a partir de 120km/h.**
- **Uma infração gravíssima (abuso) seria a partir de 150km/h (130kph mais 20kph de tolerância)**

3. Nos pontos mais críticos, as Travessias Urbanas, a solução para melhorar a segurança, do ponto de vista do motorista, é:

- **baixar a velocidade dos veículos, de preferência com um redutor eletrônico, e construir mais passarelas e viadutos.**

4. Existe um campo para a implantação de fiscalização eletrônica para inibir o uso do acostamento como “faixa adicional”, através de detectores de movimento e de velocidade mais espaçados (para caracterizar a infração).

5. A introdução de tecnologia para minimizar os riscos causados por motoristas embriagados seria largamente aceita.

## REFERÊNCIAS

Cannell, Alan. Reduzindo Acidentes: O Papel da Fiscalização de Trânsito. BID. Washington. 2001.

Transport Research Laboratory. Estimating Global Road Fatalities. TRL Report 445. Reino Unido, 2000.

Programa Volvo, Pesquisa de Embriaguez ao Volante. Simpósio Programa Volvo 2001. São Paulo.