

A REFER convida as instituições e os indivíduos a participar nesta consulta pública, apresentando sugestões, propostas, reflexões, exemplos de boas práticas, e respondendo às questões colocadas.

As respostas poderão ser dadas por duas vias:

┌ Directamente às questões colocadas no Livro Verde, a enviar por correio electrónico para: passagensdenivel@refer.pt

ou por correio para:

Rede Ferroviária Nacional
Direcção de Comunicação e Imagem
Rua de Santa Apolónia, 53
1100-468 Lisboa

┌ Através da resposta a um questionário de escolha múltipla disponível no endereço: www.refer.pt/passagensdenivel/livroverde

Se pretender responder em nome de uma organização deve indicar o nome e a natureza da entidade que representa.

Todas as informações relativas a entidades ou particulares permanecerão anónimas.

O período de consulta termina a 31 de Março de 2010 para os dois níveis de consulta.

A REFER lançou o

Livro Verde sobre **segurança** em **passagens de nível**

Queremos as suas opiniões,
sugestões e contributos.

Consulte o Livro Verde em
www.refer.pt/passagensdenivel
e responda às questões colocadas.

Ajude a evitar **os acidentes** em **passagens** **de nível**



Questões

As passagens de nível (PN) são cruzamentos especiais onde os veículos ferroviários gozam de prioridade absoluta sobre todos os outros veículos e onde o utente é obrigado a respeitar as prescrições da legislação rodoviária, os avisos e sinais afixados nos lugares próprios e as ordens e instruções dadas pelos agentes da entidade gestora da infra-estrutura ferroviária.

Apesar da evolução favorável que se vem registando nos últimos dez anos ao nível da sinistralidade em PN, fruto da acção continuada da REFER, em 2008 ainda se registaram em Portugal 55 acidentes de que resultaram 17 vítimas mortais. Destes acidentes, 17 ocorreram em PN dotadas de equipamentos activos de protecção, em desrespeito pela sinalização apresentada, denotando que os equipamentos de segurança instalados não garantem, só por si, a ausência de acidentes.

Para além dos custos sociais e prejuízos materiais resultantes destes acidentes, a dimensão humana que lhes está associada põe em evidência a necessidade de se estabelecerem compromissos institucionais e de garantir o envolvimento e co-responsabilização de outras instituições e da sociedade civil.

Torna-se necessária uma nova abordagem ao nível social, na sensibilização para um comportamento mais responsável no atravessamento da via-férrea, que acompanhe o esforço nos investimentos em soluções adequadas e compatíveis com as diferentes realidades existentes na rede ferroviária.

No âmbito da Campanha “Pare Escute Olhe” e com o objectivo de alargar o debate e conhecer a sua opinião sobre as medidas que melhor poderão contribuir para a efectiva redução da sinistralidade em PN, a REFER lançou um Livro Verde que o convidamos a consultar, respondendo às questões colocadas.

- 1 Que papel poderão assumir as escolas no âmbito da sensibilização e promoção de boas práticas em PN?
- 2 Como alertar e sensibilizar de forma mais adequada os jovens para o risco no atravessamento em PN?
- 3 Na formação de condutores deverá ser considerado um módulo específico sobre regras e boas práticas no atravessamento de PN?
- 4 Que medidas podem ser tomadas para alterar e dissuadir os comportamentos de risco?
- 5 Em que medida poderão os órgãos de comunicação social contribuir para complementar e difundir os comportamentos seguros e as boas práticas em PN?
- 6 Sobre que aspectos específicos deverão versar as campanhas de sensibilização e segurança para que a sua efectividade e abrangência sejam maiores?
- 7 Considera pertinente a inclusão de imagens explícitas/chocantes em campanhas de sensibilização e segurança em PN? Tornarão estas mais eficaz a mensagem?
- 8 Quais as entidades e organizações melhor colocadas para complementar o esforço do gestor da infra-estrutura? Em que medida?
- 9 Que papéis deverão assumir as autarquias no que diz respeito às acções de sensibilização e no investimento na eliminação de PN?
- 10 Como incentivar as empresas a participar activamente em parcerias com o gestor da infra-estrutura?
- 11 Em que medida poderão as universidades contribuir no desenvolvimento de projectos inovadores de reforço de segurança em PN?
- 12 Numa PN, que tipo de sinalização de alerta considera ser o mais eficaz? Por que razão? Que outra sinalização de reforço e alerta poderá ser introduzida?
- 13 Que soluções podem ser implementadas como maior contributo para a redução da sinistralidade?
- 14 Está disposto a percorrer uma distância superior para utilizar uma alternativa mais segura em detrimento de um atravessamento de nível? Que distância?
- 15 Deverá proceder-se à aplicação de coimas resultantes do visionamento de infracções praticadas em PN?
- 16 Deverá ser revisto o enquadramento punitivo e aumentado o valor das coimas a aplicar?