

REFERENCIAL DE EDUCAÇÃO RODOVIÁRIA

ENSINO SECUNDÁRIO
EDUCAÇÃO E FORMAÇÃO DE ADULTOS

CONSULTA PÚBLICA

FICHA TÉCNICA

Título

Referencial de Educação Rodoviária para o Ensino Secundário e a Educação e Formação de Adultos

Autores

Ana Gaudich (ANQEP, I.P.)

Ana Sofia Veigas (DGE)

António Proença (DGEstE)

Filomena Martinho (DGEstE)

Luís Gabriel (DGE)

Olívia Soutenho (DGE)

Acompanhamento e colaboração

Ana Jacinto (ACA-M)

Ana Milhano (IMT, I.P.)

Catarina Marcelino (IMT, I.P.)

Fátima Santos (DGC)

Gregória von Amann (DGS)

Luís Miguel Pleno (GNR)

Luísa Ferreira (IPDJ, I.P.)

Manuel João Ramos (ACA-M)

Margarida Leitão (ANSR)

Maria Isabel Castelão (DGS)

Nuno Ferreira (CCISP e IPL)

Rosa Pita (PRP)

Sónia Carvalho (ANSR)

Sónia Pestana (PSP)

Susana Paulino (IMT, I.P.)

Coordenação

Olívia Soutenho (DGE)

Consultores no quadro da *Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária*

Associação Portuguesa do Ensino Superior Privado (APESP)
Automóvel Club de Portugal (ACP)
Conselho de Reitores das Universidades Portuguesas (CRUP)
Coordenadores dos Centros de Formação de Associações de Escolas (CCFAE)
Direção-Geral de Pessoal e Recrutamento Militar (DGPRM)
Direção-Geral do Ensino Superior (DGES)
Instituto Nacional de Emergência Médica, I.P (INEM, I.P.)
Instituto Português da Qualidade, I.P. (IPQ, I.P.)
Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC)
Renault Portugal

Editor

Ministério da Educação

Diretor-Geral da Direção-Geral da Educação (DGE)

José Vítor Pedroso

Subdiretora-Geral da Direção-Geral dos Estabelecimentos Escolares (DGEstE)

Maria Manuela Faria

Presidente da Agência Nacional para a Qualificação e o Ensino Profissional, I.P.

(ANQEP, I.P.)

Gonçalo Xufre Silva

Design Gráfico

Isabel Espinheira

Data

2015

ISBN

ÍNDICE**INTRODUÇÃO**

Enquadramento	5
Referencial de Educação Rodoviária.	9
Organização do Referencial.	10

PARTE I - ENSINO SECUNDÁRIO

QUADRO I - Resultados de aprendizagem por tema.	12
QUADRO II - Temas, subtemas e objetivos.	14
Temas, subtemas, objetivos e descritores de desempenho.	15

PARTE II - EDUCAÇÃO E FORMAÇÃO DE ADULTOS

QUADRO III - Catálogo Nacional de Qualificações.	24
Unidades de Formação de Curta Duração (UFCD) - Objetivos e conteúdos .	24

GLOSSÁRIO.	31
-----------------------------	----

BIBLIOGRAFIA.	45
--------------------------------	----

ENDEREÇOS ELETRÓNICOS ÚTEIS.	48
---	----

INTRODUÇÃO

Enquadramento

A Direção-Geral da Educação (DGE) tem por missão, nomeadamente, assegurar a concretização das políticas relativas à componente pedagógica e didática da educação pré-escolar, dos ensinos básico e secundário e da educação extraescolar, prestando apoio técnico à sua formulação e acompanhando e avaliando a sua concretização.

No âmbito das suas atribuições, esta entidade considerou fundamental a conceção de referenciais para as diversas áreas temáticas definidas nas linhas orientadoras da Educação para a Cidadania¹, concretizando, desta forma, o estipulado na alínea m) do Artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 139/2012, de 5 de julho, na sua redação atual, a saber: o estabelecimento de conteúdos e de orientações programáticas para a Educação para a Cidadania.

Estes referenciais constituem-se como instrumentos de orientação e apoio que podem ser utilizados e adaptados em função das opções a definir em cada contexto educativo, não devendo, por conseguinte, ser assumidos como programas prescritivos. De natureza e utilização flexível, os referenciais podem ser utilizados, no todo ou em parte, sequencialmente ou não, no quadro da Educação para a Cidadania, a qual pode assumir uma presença diversa no currículo, i.e., ter caráter transversal, complementar e ser desenvolvida de forma articulada a partir dos conteúdos já existentes nas várias disciplinas. De igual modo, nos cursos de educação e formação de adultos, quer de nível básico quer de nível secundário, as áreas de competências-chave compreendem a Cidadania e Empregabilidade e a Cidadania e Profissionalidade, respetivamente, organizadas em unidades de formação de curta duração (UFCD).

O referido Decreto-Lei menciona ainda, no seu Artigo 15.º, que as escolas, no âmbito da sua autonomia, devem desenvolver projetos e atividades que contribuam para a formação pessoal e social dos alunos, designadamente de educação rodoviária.

¹ *Educação para a Cidadania - linhas orientadoras*, Direção-Geral da Educação, outubro de 2013

Apesar de se reconhecer que a Escola tem um papel fundamental na formação dos cidadãos, a educação rodoviária deverá ser assumida *como um processo de formação ao longo da vida que envolve toda a sociedade com a finalidade de promover comportamentos cívicos e mudar hábitos sociais, de forma a reduzir a sinistralidade rodoviária e assim contribuir para a melhoria da qualidade de vida das populações*².

Este processo formativo, que se constrói necessariamente com a participação de diferentes setores da sociedade, apela à constituição de parcerias com entidades diversas, públicas e privadas, e ao desenvolvimento de ações concertadas, não se esgotando na abordagem curricular dos temas e subtemas propostos neste documento curricular.

A sensibilização dos jovens, futuros condutores, para as questões da segurança na estrada é hoje em dia de extrema relevância. Com efeito, o envolvimento dos jovens e dos adultos em iniciativas que fomentam, ativamente, a sua segurança e, em particular, a dos utilizadores mais vulneráveis, poderá concorrer para o desenvolvimento de uma cultura de segurança rodoviária e, concomitantemente, para a redução da mortalidade e a prevenção de lesões, contribuindo, deste modo, para alcançar o imperativo ético «ninguém deve morrer ou ficar permanentemente incapacitado na sequência de um acidente rodoviário em Portugal»³.

Em Portugal, os índices de sinistralidade rodoviária foram historicamente muito elevados, sendo um dos países da União Europeia com pior desempenho em termos de segurança rodoviária, embora nos anos mais recentes, se tenham registado progressos consideráveis, passando a sinistralidade rodoviária da 8.^a para a 18.^a causa de morte no nosso país, entre 1990 e 2010⁴.

Para fazer face à elevada sinistralidade rodoviária registada no nosso país, foi aprovado, em 2003, o Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR), que estabeleceu como objetivo geral a redução em 50% do número de vítimas mortais e feridos graves, até 2010, bem como objetivos mais específicos para determinados alvos da população mais expostos.

² *Idem*, p. 2

³ Resolução do Conselho de Ministros n.º 5/2014, de 13 de janeiro, DR 1.^a série, N.º 8, p. 98

⁴ *Idem*, p. 99

Em conformidade com as Grandes Opções do Plano para 2008 (Lei n.º 31/2007, de 10 de agosto), a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), com o acompanhamento e direção científica do Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa (ISCTE), procedeu à elaboração da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) para o período de 2008-2015⁵, a qual tem como objetivo promover a segurança rodoviária em Portugal, procurando obter uma descida sustentada da sinistralidade rodoviária, num processo que permita aproximar Portugal dos resultados obtidos pelos países da União Europeia (UE) com melhores práticas nesta matéria.

A implementação da ENSR foi dividida em dois períodos (2008-2011 e 2012-2015), tendo em vista a realização de uma revisão intercalar, a executar com base na introdução de novos métodos e processos de trabalho, bem como à luz dos progressos e resultados entretanto alcançados.

A Revisão Intercalar 2013 - 2015 da ENSR contempla um aprofundamento conceptual relevante, ao estabelecer uma visão para a Segurança Rodoviária em Portugal: «Alcançar um Sistema de Transporte Rodoviário Humanizado», em que a sinistralidade rodoviária deverá tender, a longo prazo, para um resultado de zero mortos e zero feridos graves.

Os acidentes rodoviários representam um grave problema de saúde pública, sendo reconhecidos pela Organização Mundial de Saúde (OMS), como uma das principais causas de morte e de lesões graves, em todo o mundo.

À escala mundial, os acidentes rodoviários matam, anualmente, mais de 1,24 milhões de pessoas e causam ferimentos em cerca de 50 milhões. *As suas consequências são particularmente severas para os jovens, sendo a principal causa de morte entre os 5 e os 29 anos*⁶.

Juntos, podemos salvar milhões de vidas é o mote da Década de Ação para a Segurança Rodoviária⁷, uma iniciativa da Assembleia Geral da Organização das

⁵ Resolução do Conselho de Ministros n.º 54/2009, de 26 de junho, DR 1.ª série, N.º 122

⁶ Resolução do Conselho de Ministros n.º 5/2014, de 13 de janeiro, DR 1.ª série, N.º 8, p. 99

⁷ *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020*

Nações Unidas, com o alto patrocínio da OMS, aprovada a 2 de março de 2010, para o período 2011-2020.

Com o objetivo de reduzir os números da sinistralidade a nível mundial e, conseqüentemente, contribuir para reduzir o número de mortos e a incapacidade resultante de acidentes rodoviários, esta iniciativa propõe que os Estados-membros fixem metas ambiciosas para a sua redução, que promovam a monitorização dos resultados e que apostem no aumento de recursos para a segurança rodoviária.

Apesar de as causas dos acidentes rodoviários serem múltiplas, medidas simples de segurança rodoviária, que já provaram ser eficazes, como o uso de cinto de segurança, de sistemas de retenção de crianças adequados, de capacete por motociclistas, a redução da velocidade e a denegação da condução sob o efeito do consumo de álcool e outras substâncias psicotrópicas, previnem e evitam as lesões e os traumatismos daí resultantes.

A operacionalização da Década de Ação para a Segurança Rodoviária 2011-2020 reforça a importância da implementação de ações integradas nos cinco pilares da segurança rodoviária:

Pilar 1 - gestão da segurança;

Pilar 2 - estradas seguras e mobilidade para todos;

Pilar 3 - segurança dos veículos;

Pilar 4 - comportamentos adequados dos utilizadores da estrada;

Pilar 5 - melhoria das respostas de emergência após o acidente.

Portugal é um dos mais de 100 países que, no dia 11 de maio de 2011, aderiram a este desafio, dando especial importância à segurança rodoviária de crianças e jovens.

O logótipo da iniciativa, um losango amarelo, é o símbolo adotado pelas Nações Unidas para unir o Mundo num movimento global em prol da segurança rodoviária.

Referencial de Educação Rodoviária

Decorrente da 1.^a fase da ENSR, foi elaborado pela Direção-Geral da Educação, com a colaboração de entidades públicas e privadas, o *Referencial de Educação Rodoviária para a Educação Pré-Escolar e o Ensino Básico*, homologado em 2012.

O diagnóstico realizado no âmbito da Revisão Intercalar da ENSR, as recomendações efetuadas para a sua eficiente implementação e os sucessivos relatórios produzidos pela ANSR, determinaram a necessidade de continuar a abordar esta temática, para além do ensino básico.

Assim, o Ministério da Educação e Ciência, representado pela Direção-Geral da Educação, a Direção-Geral dos Estabelecimentos Escolares e a Agência Nacional para a Qualificação e o Ensino Profissional, I.P., em colaboração com os organismos públicos e privados mencionados na ficha técnica deste documento, elaborou o *Referencial de Educação Rodoviária para o Ensino Secundário e a Educação e Formação de Adultos, (RER ES e EFA)*, que ora se apresenta, no âmbito do Objetivo Operacional 1 da ENSR - *Programas e Iniciativas de Educação e Formação para o Desenvolvimento de uma Cultura de Segurança Rodoviária* - sob a coordenação da Direção-Geral da Educação. Este documento curricular pretende ir ao encontro das necessidades identificadas, e constituir-se como uma ferramenta capaz de promover a integração segura dos jovens e dos adultos em ambiente rodoviário, enquanto peões, passageiros e condutores, de fomentar a sua participação na construção de um ambiente rodoviário mais seguro e mais saudável, bem como de elevar o nível de literacia em educação rodoviária. Pretende-se igualmente apoiar o desenvolvimento de práticas pedagógicas de Educação Rodoviária, disponibilizar orientações/conteúdos para a produção de recursos educativos e enquadrar processos formativos - formação inicial e contínua de docentes e outros profissionais.

Apesar de se reconhecer que a Escola tem um papel fundamental na formação dos cidadãos, a educação rodoviária deverá ser assumida *como um processo de formação ao longo da vida que envolve toda a sociedade com a finalidade de promover comportamentos cívicos e mudar hábitos sociais, de forma a reduzir a sinistralidade rodoviária e assim contribuir para a melhoria da qualidade de vida das populações*⁸.

⁸ *Educação para a Cidadania - linhas orientadoras*, Direção-Geral da Educação, outubro de 2013

Este processo formativo, que se constrói necessariamente com a participação de diferentes setores da sociedade, apela à constituição de parcerias com entidades diversas, públicas e privadas, e ao desenvolvimento de ações concertadas, não se esgotando na abordagem curricular dos temas e subtemas propostos neste documento curricular.

O envolvimento dos jovens e dos adultos em iniciativas que fomentam, ativamente, a sua segurança e, em particular, a dos utilizadores mais vulneráveis, poderá concorrer para o desenvolvimento de uma cultura de segurança rodoviária e, concomitantemente, para a redução da mortalidade e a prevenção de lesões, contribuindo, deste modo, para alcançar o imperativo ético «ninguém deve morrer ou ficar permanentemente incapacitado na sequência de um acidente rodoviário em Portugal».

Organização do Referencial

Em termos de estrutura e organização, o *Referencial de Educação Rodoviária para o Ensino Secundário e a Educação e Formação de Adultos* (RER ES e EFA) obedece a uma lógica diferente da do *Referencial de Educação Rodoviária para a Educação Pré-Escolar e o Ensino Básico*, no entanto, partindo do princípio comum de que o sistema rodoviário é complexo, importa garantir que a partilha do espaço rodoviário pelos diversos utilizadores ocorra em condições de segurança e qualidade, pelo que será necessário continuar a educar os cidadãos, vulgo, jovens e adultos, e sensibilizá-los para a adequação das suas atitudes e dos seus comportamentos.

Para dar resposta a esta grande finalidade, foram identificados quatro grandes temas - **Ambiente rodoviário, Mobilidade, Prevenção e segurança rodoviárias e Sinistralidade** -, os quais foram organizados tendo em conta a lógica subjacente à estrutura dos documentos curriculares, quer do ensino secundário quer da educação e formação de adultos.

O RER ES e EFA está estruturado em duas partes: a PARTE I, dirigida ao ensino secundário e a PARTE II, à educação e formação de adultos.

Na parte I são apresentados os resultados globais de aprendizagem por tema (QUADRO I), os temas, os subtemas e os objetivos a atingir em cada subtema (QUADRO II), bem como os descritores de desempenho dos alunos, referentes aos objetivos traçados.

Na Parte II são apresentadas as Unidades de Formação de Curta Duração (UFCD) (QUADRO III), as quais integram os objetivos de aprendizagem, os conteúdos de formação, a carga horária e os requisitos mínimos de acesso.

As UFCD desenhadas no âmbito deste Referencial de Educação Rodoviária assumem um caráter transversal, na medida em que poderão ser desenvolvidas como UFCD da componente tecnológica de uma qualificação do Catálogo Nacional de Qualificações (CNQ) ou como uma temática a desenvolver na componente de formação de base, enquadrada numa das áreas de competências-chave, constantes do referencial de competências-chave para a educação e formação de adultos de nível secundário.

Estas UFCD serão submetidas à apreciação dos Conselhos Setoriais para a Qualificação, no âmbito do processo de atualização do Catálogo Nacional de Qualificações (CNQ), instrumento de gestão estratégica das qualificações nacionais de nível não superior e o instrumento de referência, quer para a educação e formação de adultos, quer para o reconhecimento, a validação e a certificação de competências (RVCC) escolares e profissionais.

PARTE I - ENSINO SECUNDÁRIO

QUADRO I - Resultados de aprendizagem por tema

TEMAS	RESULTADOS DE APRENDIZAGEM
Ambiente rodoviário	<p>Os alunos deverão ser capazes de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Caracterizar e distinguir os elementos constitutivos do ambiente rodoviário urbano e não urbano, numa perspetiva crítica. • Reconhecer os equipamentos integrantes de uma via segura e as características das áreas de acalmia de tráfego. • Distinguir os diferentes utentes do ambiente rodoviário e as suas características e especificidades. • Caracterizar os veículos existentes no espaço rodoviário e reconhecer as vantagens e desvantagens da sua utilização. • Conhecer as regras gerais de circulação e interpretar a sinalização rodoviária.
Mobilidade	<p>Os alunos deverão ser capazes de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reconhecer e distinguir os conceitos de mobilidade e de acessibilidade. • Conhecer o conceito de mobilidade sustentável, as suas especificidades e impactos, numa perspetiva reflexiva e crítica. • Compreender a importância da adoção de uma «nova cultura de mobilidade». • Compreender a importância do Plano de Mobilidade Escolar para uma mobilidade mais sustentável, segura e acessível.
	Os alunos deverão ser capazes de:

Prevenção e segurança rodoviárias	<ul style="list-style-type: none"> • Refletir acerca dos comportamentos dos utentes enquanto cidadãos, identificando grupos de risco e fatores de risco. • Reconhecer a importância do cumprimento das regras e da sinalização, no princípio do respeito pelo Outro. • Reconhecer que o uso das tecnologias pode induzir comportamentos de risco. • Descrever e compreender o processo psicológico da tarefa da condução e conhecer os fatores internos e externos influenciadores da sua boa execução. • Caracterizar os diferentes modos de condução e reconhecer os riscos associados a alguns comportamentos. • Distinguir entre segurança ativa e passiva, bem como identificar medidas de segurança ativa e passiva. • Relacionar a boa utilização dos equipamentos de segurança ativa e passiva e a manutenção periódica dos veículos com o aumento da segurança dos ocupantes de veículos em ambiente rodoviário.
Sinistralidade	<p>Os alunos deverão ser capazes de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Saber caracterizar a sinistralidade através da comparação dos dados registados em Portugal e nos outros países da União Europeia. • Identificar as principais causas da sinistralidade e relacionar a ocorrência de acidentes com a taxa de mortalidade registada em Portugal. • Compreender a relação que existe entre a sinistralidade rodoviária e as suas consequências. • Conhecer os procedimentos a adotar após um acidente rodoviário.

QUADRO II - Temas, subtemas e objetivos

TEMAS	SUBTEMAS	OBJETIVOS
Ambiente Rodoviário	Espaço Rodoviário	Caracterizar o espaço rodoviário
	Utentes	Caracterizar os diferentes utentes do ambiente rodoviário
	Veículos	Caracterizar os veículos existentes no ambiente rodoviário
	Comunicação	Interpretar a sinalização de trânsito e outras formas de comunicação em ambiente rodoviário
Mobilidade	Mobilidade e acessibilidade	Reconhecer a diferença entre mobilidade e acessibilidade
	Mobilidade sustentável	Educar para uma mobilidade sustentável
	Mobilidade escolar	Fomentar uma melhor mobilidade escolar
Prevenção e Segurança Rodoviárias	Cidadania, risco e responsabilidade social	Promover a cidadania rodoviária tendo por base a perceção do risco e o respeito pelos utentes da via
	Atitudes e comportamentos	Dotar os alunos de conhecimentos que permitam a adoção de comportamentos seguros em ambiente rodoviário, enquanto peão, passageiro e condutor
	Tarefa de condução	Compreender a complexidade da tarefa de condução
	Segurança ativa e passiva	Compreender os conceitos de segurança ativa e passiva e os dispositivos a eles associados
Sinistralidade	Caracterização da sinistralidade urbana e não urbana	Conhecer os dados relativos à sinistralidade registada em Portugal e em outros países da União Europeia
	Consequências da sinistralidade	Refletir sobre as consequências da sinistralidade na sociedade

	Atuação após acidente	Conhecer os procedimentos a adotar após um acidente

Temas, subtemas, objetivos e descritores de desempenho

1. Ambiente Rodoviário

1.1. Espaço Rodoviário

Caracterizar o espaço rodoviário

- 1.1.1. Distinguir os elementos que constituem o espaço rodoviário: faixa de rodagem, passeio, berma, lancil (cf. Código da Estrada).
- 1.1.2. Caracterizar vias urbanas e não urbanas.
- 1.1.3. Reconhecer características essenciais de uma via: traçado, pavimento, drenagem, equipamentos de segurança, sinalização adequada, áreas adjacentes.
- 1.1.4. Reconhecer que uma via segura integra equipamentos que protegem os utilizadores dos riscos rodoviários.
- 1.1.5. Analisar criticamente o espaço rodoviário, nomeadamente na área de influência do estabelecimento escolar.
- 1.1.6. Reconhecer as características de áreas de acalmia de tráfego, designadamente zonas de coexistência ou zonas 30.

1.2. Utentes

Caracterizar os diferentes utentes do ambiente rodoviário

- 1.2.1 Distinguir os diferentes utentes do ambiente rodoviário: peão, ciclista, condutor e passageiro de ciclomotor, motociclo e automóvel.
- 1.2.2 Especificar as características dos utentes, a sua inserção no ambiente rodoviário e o seu comportamento em termos de segurança rodoviária: velocidade, imprevisibilidade, capacidade de reação a alterações repentinas, limitações de acessibilidade.
- 1.2.3 Reconhecer a existência de utentes vulneráveis, referindo as suas principais características em termos de comportamento.

1.3. Veículos

Caracterizar os veículos existentes no ambiente rodoviário

- 1.1.7. Caracterizar os diferentes tipos de veículos e a sua inserção em ambiente rodoviário: principais características técnicas, dimensão, cuidados, velocidade, travagem, potência, segurança, proteção de passageiros.
- 1.1.8. Reconhecer as vantagens e inconvenientes para o ambiente, espaço público e saúde, dos diferentes tipos de veículos, assim como os fatores de risco associados à sua utilização.
- 1.1.9. Reconhecer os fatores de risco inerentes à alteração das características dos veículos.
- 1.1.10. Conhecer as características de um veículo de urgência e as especificidades da sua circulação.

1.4. Comunicação

Interpretar a sinalização de trânsito e outras formas de comunicação em ambiente rodoviário

- 1.4.1. Conhecer, genericamente, as principais regras de circulação e a sinalização rodoviária.
- 1.4.2. Conhecer a hierarquização da sinalização.
- 1.4.3. Reconhecer a importância de uma adequada e atempada sinalização de manobras.
- 1.4.4. Reconhecer a importância do contacto visual como medida de segurança entre os utentes.
- 1.4.5. Reconhecer áreas de acalmia de tráfego.
- 1.4.6. Conhecer soluções tecnológicas que garantam mais comodidade, segurança e informação aos utentes do ambiente rodoviário, e a sua relação com o ambiente e a saúde.

2. Mobilidade

2.1. Mobilidade e acessibilidade

Reconhecer a diferença entre mobilidade e acessibilidade

- 2.1.1. Distinguir os conceitos de mobilidade e de acessibilidade.

- 2.1.2. Reconhecer que a acessibilidade deve facilitar a mobilidade de todos os utentes da via, em meio urbano e não urbano.
- 2.1.3. Reconhecer que as diferentes redes rodoviárias condicionam a mobilidade e a acessibilidade.

2.2. Mobilidade sustentável

Educar para uma mobilidade sustentável

- 2.2.1. Compreender o conceito de mobilidade sustentável.
- 2.2.2. Reconhecer a importância de uma mobilidade sustentável.
- 2.2.3. Compreender as consequências das opções de transporte motorizado, em termos ambientais, de dependência energética, de economia, de saúde, de eficiência do sistema de transportes, de qualidade de vida das cidades e de segurança rodoviária.
- 2.2.4. Compreender a necessidade de utilização de tecnologias amigas do ambiente, em sistemas de mobilidade.
- 2.2.5. Refletir sobre medidas que promovam a redução das consequências negativas provenientes dos transportes, nas cidades portuguesas.
- 2.2.6. Refletir sobre a necessidade da mudança de atitude face à mobilidade.
- 2.2.7. Identificar os principais benefícios do uso dos modos suaves, designadamente andar a pé e de bicicleta, e da utilização dos transportes públicos.
- 2.2.8. Analisar as vantagens e desvantagens das novas soluções de mobilidade, como o *pedibus*, o *bikesharing*, o *carpooling*, o *carsharing*, o *transporte a pedido*, entre outros.
- 2.2.9. Conhecer a relevância ambiental, económica e social que o uso dos modos suaves tem vindo a assumir na mobilidade e no espaço urbano, em Portugal e nos outros países da União Europeia.
- 2.2.10. Analisar a evolução dos dados estatísticos referentes aos padrões de mobilidade em Portugal e nos outros países da União Europeia.
- 2.2.11. Conhecer medidas adotadas por municípios portugueses que promovam o uso de transportes sustentáveis.
- 2.2.12. Analisar criticamente os objetivos da União Europeia em termos de mobilidade e de transportes.

- 2.2.13. Debater estratégias que visem a implementação de uma nova cultura de mobilidade urbana.

2.3. Mobilidade escolar

Fomentar uma melhor mobilidade escolar

- 2.3.1. Reconhecer a importância do plano de mobilidade escolar como meio para uma melhor gestão das deslocações em meio escolar.
- 2.3.2. Promover o desenvolvimento de um plano de mobilidade escolar:
 - 2.3.2.1. Conhecer características e especificidades da mobilidade escolar;
 - 2.3.2.2. Analisar criticamente a rede de transportes disponível e percursos na área geográfica;
 - 2.3.2.3. Refletir sobre soluções para melhorar a mobilidade escolar, tornando-a mais sustentável e acessível;
 - 2.3.2.4. Delinear soluções que promovam a circulação a pé e o andar de bicicleta, em segurança, na localidade em que reside;
 - 2.3.2.5. Saber planejar percursos com recurso às Tecnologias de Informação e Comunicação.
- 2.3.3. Saber planejar uma viagem de transportes públicos (títulos de transporte, horários, intermodalidade/multimodalidade em contexto escolar).

3. Prevenção e Segurança Rodoviárias

3.1. Cidadania, risco rodoviário e responsabilidade social

Promover a cidadania rodoviária tendo por base a perceção do risco e o respeito pelos utentes da via

- 3.1.1. Refletir sobre o risco rodoviário como resultado da complexidade do ambiente rodoviário.
- 3.1.2. Identificar grupos de risco (crianças, jovens condutores, condutores idosos e recém encartados) e fatores de risco associados.
- 3.1.3. Reconhecer situações de risco esperado, risco percebido e risco praticado.

- 3.1.4. Reconhecer a importância da convivência harmoniosa entre os diversos utentes da via pública.
- 3.1.5. Reconhecer a importância de regras como fator de manutenção da segurança rodoviária.
- 3.1.6. Identificar comportamentos adequados/inadequados em ambiente rodoviário.
- 3.1.7. Reconhecer a importância do respeito pelo Outro, com especial atenção dada a utilizadores vulneráveis e/ou com mobilidade condicionada.
- 3.1.8. Respeitar as regras de utilização do transporte público.
- 3.1.9. Reconhecer a importância da sinalização e das regras para uma adequada partilha do ambiente rodoviário, tendo consciência das principais consequências das infrações praticadas ao Código da Estrada e legislação complementar.
- 3.1.10. Reconhecer que a melhoria das infraestruturas rodoviárias e da tecnologia automóvel induzem, por vezes, aumento dos comportamentos de risco.
- 3.1.11. Refletir sobre a importância da responsabilidade enquanto cidadão e no respeito pelos outros utentes da via.
- 3.1.12. Refletir sobre os comportamentos dos utentes face à legislação existente como cidadãos e no princípio do respeito pelo Outro.

3.2. Atitudes e comportamentos

Munir os alunos de conhecimentos que permitam a adoção de comportamentos seguros em ambiente rodoviário, enquanto peão, passageiro e condutor

- 3.2.1. Identificar os comportamentos de risco praticado e os comportamentos-padrão seguros, em diferentes situações de trânsito, pelos utentes da via.
- 3.2.2. Identificar comportamentos de risco enquanto utilizador de transporte público.
- 3.2.3. Analisar criticamente os direitos e os deveres do peão.
- 3.2.4. Analisar criticamente os direitos e os deveres do passageiro.
- 3.2.5. Reconhecer como comportamentos de risco os consumos de álcool ou de substâncias psicotrópicas, o uso de certos medicamentos, a privação de sono ou a fadiga, a utilização de

telemóveis ou outros aparelhos eletrônicos, o excesso de velocidade e a velocidade excessiva, a não utilização dos equipamentos de segurança.

- 3.2.6. Reconhecer o papel de cada utente na promoção de um ambiente rodoviário mais seguro, e a importância da responsabilidade como cidadãos e os princípios de respeito pelo Outro.

3.3. Tarefa de condução

Compreender a complexidade da tarefa de condução

- 3.3.1. Descrever o processo psicológico da tarefa da condução - recolha de informação, análise da informação, tomada de decisão e execução da ação (perceção, previsão, decisão, ação).
- 3.3.2. Identificar a importância da perceção de risco na condução.
- 3.3.3. Conhecer os fatores internos (capacidades cognitivas, físicas e psicológicas do sujeito) e externos (condições atmosféricas adversas, estado dos veículos...) que influenciam a tarefa de condução.
- 3.3.4. Caracterizar os diferentes modos de condução (defensiva, agressiva, ecológica e económica-ecocondução).
- 3.3.5. Reconhecer os riscos da adoção de determinados comportamentos durante a tarefa de condução, tais como:
 - 3.3.5.1. Velocidade excessiva em função das distâncias de reação, de travagem, de paragem e de segurança;
 - 3.3.5.2. Não utilização de equipamentos de segurança (sistemas de retenção e capacetes);
 - 3.3.5.3. Utilização de telemóveis e de outros dispositivos eletrónicos;
 - 3.3.5.4. Competição e conflitos com outros condutores;
 - 3.3.5.5. Influência dos pares e dos passageiros.
- 3.3.6. Reconhecer que a condução é, em parte, o resultado da interação entre o próprio, os outros utentes e o espaço rodoviário.
- 3.3.7. Reconhecer a obrigação do condutor de cada veículo se assegurar de que o seu comportamento não põe em risco a segurança de peões e condutores de velocípedes, bem como de outros utilizadores vulneráveis.

3.4. Segurança ativa e passiva

Compreender os conceitos de segurança ativa e passiva e os dispositivos a eles associados

- 3.4.1. Estabelecer a diferença entre segurança ativa e passiva dos utentes.
- 3.4.2. Identificar as diferentes medidas de segurança ativa e segurança passiva.
- 3.4.3. Identificar os principais equipamentos de apoio à visibilidade do condutor, existentes nos diferentes tipos de veículos (“ver e ser visto”).
- 3.4.4. Caracterizar os principais sistemas de travagem.
- 3.4.5. Reconhecer a importância dos principais sistemas primários e secundários.
- 3.4.6. Reconhecer que a segurança dos ocupantes dos veículos depende da correta utilização dos equipamentos de segurança, bem como de outras medidas, nomeadamente o acondicionamento dos diferentes tipos de bagagem.
- 3.4.7. Reconhecer que a implementação de algumas tecnologias nos veículos, designadamente os sistemas automáticos e inteligentes e os sistemas de apoio à condução, pode contribuir para a melhoria da segurança dos mesmos e dos utentes da via em geral.
- 3.4.8. Reconhecer a importância da manutenção e revisão dos veículos, na segurança dos diferentes utilizadores.

4. Sinistralidade

4.1. Caracterização da sinistralidade urbana e não urbana

Conhecer os dados relativos à sinistralidade registada em Portugal e em outros países da União Europeia

- 4.1.1. Conhecer as perceções dos cidadãos portugueses face à sinistralidade rodoviária.
- 4.1.2. Identificar as principais causas da sinistralidade em Portugal.
- 4.1.3. Relacionar a ocorrência de acidentes rodoviários com a taxa de mortalidade registada em Portugal.

- 4.1.4. Comparar os dados estatísticos da sinistralidade em Portugal com outros países da União Europeia, no que respeita a:
 - 4.1.4.1. Tipologia de acidentes;
 - 4.1.4.2. Tipologia do ambiente rodoviário (via, condições atmosféricas, outros);
 - 4.1.4.3. Vítimas por escalão etário e tipo de utente (peão, passageiro, condutor);
 - 4.1.4.4. Veículos envolvidos;
 - 4.1.4.5. Categoria de condutores;
 - 4.1.4.6. Distribuição horária, dia da semana, ao longo do mês, ao longo do ano.
- 4.1.5. Identificar fatores de risco em função dos níveis etários, com enfoque nos jovens.
- 4.1.6. Identificar fatores que podem contribuir para a diminuição da sinistralidade rodoviária.

4.2. Consequências da sinistralidade

Refletir sobre as consequências da sinistralidade na sociedade

- 4.2.1. Compreender a relação existente entre a sinistralidade rodoviária e as consequências sociais e económicas que daí resultam.
- 4.2.2. Reconhecer que a sinistralidade rodoviária é responsável por uma elevada percentagem de incapacidade em adolescentes e jovens adultos.
- 4.2.3. Refletir sobre o contributo que a sociedade civil pode dar na melhoria dos níveis de segurança rodoviária.
- 4.2.4. Reconhecer a sinistralidade rodoviária como um grave problema de saúde pública.
- 4.2.5. Conhecer as previsões da sinistralidade rodoviária da Organização das Nações Unidas (ONU)/Organização Mundial de Saúde (OMS) e de outras organizações internacionais.

4.3. Atuação após acidente

Conhecer os procedimentos a adotar após um acidente

- 4.3.1. Identificar os procedimentos após um acidente rodoviário e as informações a facultar às autoridades competentes.

- 4.3.2. Reconhecer a importância do aviso e auxílio, em caso de acidente, como prioridade cívica, no que respeita ao socorro das vítimas.
- 4.3.3. Conhecer as fases do Sistema Integrado de Emergência Médica (SIEM) (deteção, alerta, pré-socorro, transporte e tratamento na unidade de saúde).
- 4.3.4. Reconhecer as medidas de prevenção de riscos secundários (risco de incêndio, de explosão...).
- 4.3.5. Saber preencher o formulário de Declaração Amigável.

CONSULTA PÚBLICA

PARTE II - EDUCAÇÃO E FORMAÇÃO DE ADULTOS

QUADRO III - Catálogo Nacional de Qualificações

Unidades de Formação de Curta Duração (UFCD)

UNIDADES DE FORMAÇÃO DE CURTA DURAÇÃO (UFCD)						
Programa	Código	UFCD	Carga Horária	Condições mínimas de acesso		
Educação Rodoviária	UFCD 1	Ambiente rodoviário e mobilidade	25	3.º ciclo		
	UFCD 2	Prevenção, segurança e sinistralidade rodoviárias	25	3.º ciclo		
UFCD 1	Ambiente rodoviário e mobilidade			Carga horária	25 horas	
Objetivos	<ol style="list-style-type: none"> 1. Identificar e caracterizar os componentes do ambiente rodoviário 2. Interpretar a sinalização de trânsito e outras formas de comunicação em ambiente rodoviário 3. Distinguir mobilidade de acessibilidade 4. Reconhecer os princípios e vantagens de uma mobilidade sustentável 5. Delinear soluções que promovam uma mobilidade escolar sustentável 					
Conteúdos						
<ol style="list-style-type: none"> 1. Sistema rodoviário e sua interação <ol style="list-style-type: none"> 1.1. Via 1.2. Utentes 1.3. Veículos 1.4. Meio ambiente 						

-
2. Conceito e características das vias urbanas e não urbanas
 - 2.1. Traçado
 - 2.2. Pavimento
 - 2.3. Drenagem
 - 2.4. Equipamentos de segurança
 - 2.5. Sinalização
 - 2.6. Áreas adjacentes
 - 2.7. Ordenamento de trânsito
 3. Via segura e seu impacto na redução do risco rodoviário
 4. Medidas de acalmia de tráfego
 - 4.1. Conceito e características das áreas de acalmia de tráfego
 - 4.1.1. Zonas de coexistência
 - 4.1.2. Zonas 30
 5. Distinção dos utentes e sua inserção em ambiente rodoviário
 - 5.1. Peão
 - 5.2. Condutor
 - 5.3. Passageiro
 6. Conceito e características do utilizador vulnerável, tendo em conta:
 - 6.1. Velocidade
 - 6.2. Imprevisibilidade
 - 6.3. Capacidade de reação a alterações repentinas
 - 6.4. Limitações de acessibilidade
 7. Classificação dos veículos de acordo com o Código da Estrada
 8. Principais características dos veículos e sua inserção em ambiente rodoviário
 - 8.1. Dimensão
 - 8.2. Velocidade
 - 8.3. Sistema de travagem
 - 8.4. Potência
 - 8.5. Segurança
 - 8.6. Proteção de passageiros e de peões
 9. Vantagens e inconvenientes da utilização dos diferentes veículos para o ambiente, espaço público, saúde e segurança
 10. Características dos veículos de urgência e especificidades da sua circulação
 11. Fatores de risco associados à utilização dos diferentes veículos
 12. Fatores de risco inerentes à alteração das características dos veículos
-

-
13. Sinalização rodoviária, sua hierarquização e outras formas de comunicação em ambiente rodoviário
 - 13.1. Regras gerais de circulação para peões, condutores e passageiros
 - 13.2. Sinalização do trânsito
 - 13.2.1. Sinais verticais
 - 13.2.2. Marcas rodoviárias
 - 13.2.3. Sinais luminosos
 - 13.2.4. Sinalização temporária
 - 13.2.5. Sinais dos agentes reguladores de trânsito
 - 13.2.6. Sinais dos condutores
 - 13.2.7. Sinalização específica das áreas de acalmia de tráfego
 - 13.3. Importância do contacto visual entre os utentes
 - 13.4. Importância de uma adequada e atempada sinalização de manobras
 14. Soluções tecnológicas de informação aos utentes que garantem maior comodidade e segurança em ambiente rodoviário
 15. Importância da sinalização da infraestrutura para a segurança dos utentes
 16. Conceito de mobilidade e de acessibilidade
 17. Fatores que condicionam a mobilidade e a acessibilidade
 18. Acessibilidade como facilitador da mobilidade dos utentes da via
 19. Conceito de mobilidade sustentável
 20. Modos de transporte
 21. Consequências das opções de transporte na qualidade de vida das populações e na segurança rodoviária em termos:
 - 21.1. Ambientais
 - 21.2. De dependência energética
 - 21.3. Económicos
 - 21.4. De saúde
 - 21.5. De eficiência do sistema de transportes
 22. Benefícios do uso dos modos suaves e da utilização dos transportes públicos
 23. Relevância ambiental, económica e social do uso dos modos suaves em Portugal e na União Europeia
 24. Tecnologias amigas do ambiente em sistemas de mobilidade
 25. Estratégias de implementação de uma nova cultura de mobilidade urbana
 26. Novas soluções de mobilidade:
 - 26.1. *Pedibus*
-

-
- 26.2. *Bikesharing*
 - 26.3. *Carpooling*
 - 26.4. *Carsharing*
 - 26.5. Transporte a pedido
 - 27. Medidas de promoção do uso de transportes sustentáveis adotadas por municípios portugueses
 - 28. Evolução e comparação dos padrões de mobilidade em Portugal e nos outros países da União Europeia
 - 29. Conceito de mobilidade escolar
 - 30. Características e especificidades da mobilidade escolar
 - 31. Plano de Mobilidade Escolar e sua importância para a gestão das deslocações em meio escolar
 - 32. Rede de transportes disponível na área geográfica de residência e do estabelecimento de ensino
 - 33. Soluções de melhoria da mobilidade rodoviária escolar, tornando-a mais sustentável e acessível
 - 34. Vantagens e desvantagens da utilização da bicicleta e de andar a pé na área geográfica da escola
 - 35. Planeamento de percursos com recurso às Tecnologias de Informação e Comunicação
 - 36. Planeamento de uma viagem em transporte público (títulos de transporte, horários, intermodalidade/multimodalidade em contexto escolar)
 - 37. Campanhas, ações de sensibilização, projetos ou atividades que promovam a utilização dos modos de transporte suaves e dos transportes públicos
-

UFCD 2	Prevenção, segurança e sinistralidade rodoviárias	Carga horária 25 horas
Objetivos	<ol style="list-style-type: none"> 1. Adotar comportamentos seguros em ambiente rodoviário, enquanto peão, passageiro e condutor 2. Reconhecer a complexidade da tarefa da condução 3. Identificar os conceitos de segurança ativa e passiva e os dispositivos associados 4. Caracterizar os dados relativos à sinistralidade rodoviária registada em Portugal e na União Europeia 5. Reconhecer as consequências da sinistralidade rodoviária na sociedade Adotar os procedimentos adequados após acidente 	

Conteúdos

1. Complexidade do ambiente rodoviário e riscos associados
 - 1.1. Grupos de risco
 - 1.2. Fatores de risco
 - 1.3. Risco esperado, risco percebido e risco praticado
 - 1.4. Influência das infraestruturas rodoviárias e da tecnologia automóvel na indução de comportamentos seguros e de comportamentos de risco
 2. Comportamentos de risco
 - 2.1. Consumo de álcool
 - 2.2. Consumo de substâncias psicotrópicas
 - 2.3. Uso de medicamentos que afetam a perceção e o tempo de resposta
 - 2.4. Privação do sono e fadiga
 - 2.5. Utilização de telemóveis ou outros equipamentos eletrónicos
 - 2.6. Excesso de velocidade e velocidade excessiva
 - 2.7. Não utilização de equipamentos de segurança
 3. Comportamentos-padrão seguros
 - 3.1. Utilização do cinto de segurança
 - 3.2. Utilização dos equipamentos de retenção infantil
 - 3.3. Condução defensiva
 - 3.4. Atravessamento nas passagens para peões
 4. Processo psicológico da tarefa de condução
 - 4.1. Recolha de informação - perceção
 - 4.2. Análise da informação - previsão
 - 4.3. Tomada de decisão - decisão
 - 4.4. Execução da ação - ação
 5. Fatores internos e externos que influenciam a tarefa de condução
 - 5.1. Fatores internos
 - 5.1.1. Capacidades cognitivas
 - 5.1.2. Capacidades físicas
 - 5.1.3. Capacidades psicológicas
 - 5.2. Fatores externos
 - 5.2.1. Condições ambientais e atmosféricas
 - 5.2.2. Estado dos veículos
 - 5.2.3. Diversidade, ritmo, quantidade e qualidade de estímulos (informação)
-

-
- 5.3. Importância da percepção do risco na condução
 - 5.4. Modos de condução
 - 5.4.1. Defensiva
 - 5.4.2. Agressiva
 - 5.4.3. Ecológica e económica (ecocondução)
 - 5.5. Comportamentos de risco durante a tarefa de condução
 - 5.5.1. Velocidade excessiva em função das distâncias de reação, de travagem, de paragem e de segurança;
 - 5.5.2. Não utilização de equipamentos de segurança (cintos, capacetes, cadeirinhas);
 - 5.5.3. Utilização de telemóveis e de outros dispositivos eletrónicos;
 - 5.5.4. Competição e conflitos com outros condutores;
 - 5.5.5. Influência dos pares e dos passageiros.
 - 5.6. Responsabilidade do condutor de veículos de partilhar a via pública sem pôr em risco a segurança de peões, condutores de velocípedes e outros utilizadores vulneráveis
 - 6. Medidas de segurança ativa e passiva
 - 7. Dispositivos de segurança ativa e passiva
 - 7.1. Equipamentos de apoio à visibilidade do condutor (“ver e ser visto”)
 - 7.2. Sistemas de travagem
 - 7.3. Sistemas primários e secundários
 - 7.4. Medidas de segurança dos ocupantes dos veículos
 - 8. Contributo das tecnologias dos veículos para a melhoria da segurança dos seus ocupantes e dos utentes da via em geral
 - 9. Importância da manutenção e revisão dos veículos para a segurança dos diferentes utilizadores
 - 10. Percepção dos cidadãos portugueses face à sinistralidade registada em Portugal
 - 11. Dados da sinistralidade registada em Portugal e nos outros países da União Europeia
 - 11.1. Evolução da sinistralidade
 - 11.2. Natureza do acidente rodoviário
 - 11.3. Tipologia do ambiente rodoviário (via, condições atmosféricas, outros)
 - 11.4. Veículos envolvidos
 - 11.5. Categoria de condutores
 - 11.6. Vítimas por escalão etário e tipo de utente (peão, passageiro, condutor)
 - 11.7. Distribuição horária, dia da semana, ao longo do mês, ao longo do ano
 - 12. Principais causas da sinistralidade
 - 13. Impacto da sinistralidade na taxa de mortalidade
-

-
14. Fatores de risco em função dos níveis etários, com enfoque nos jovens
 15. Principais fatores que podem contribuir para a diminuição da sinistralidade:
 - 15.1. Educação rodoviária envolvendo os vários agentes educativos: família, escola, sociedade em geral
 - 15.2. Formação inicial e contínua dos condutores
 - 15.3. Infraestrutura indutora de comportamentos seguros
 - 15.4. Ambiente rodoviário que tenha em conta todos os utentes da via
 - 15.5. Manutenção e equipamentos de segurança do veículo
 - 15.6. Fiscalização adequada aos comportamentos dos utentes
 16. Impacto da sinistralidade
 - 16.1. Consequências sociais e económicas da sinistralidade
 - 16.2. Incapacidade causada pela sinistralidade em adolescentes e jovens adultos
 17. Sinistralidade como grave problema de saúde pública
 18. Previsões da Organização das Nações Unidas (ONU)/Organização Mundial de Saúde (OMS) e de outras organizações internacionais
 19. Responsabilidade da sociedade civil na melhoria dos níveis de segurança rodoviária
 20. Procedimentos após acidente rodoviário
 - 20.1. Proteger
 - 20.2. Alertar
 - 20.3. Socorrer
 21. Fases do Sistema Integrado de Emergência Médica (SIEM)
 - 21.1. Detecção
 - 21.2. Alerta
 - 21.3. Pré-socorro
 - 21.4. Transporte
 - 21.5. Tratamento na unidade de saúde
 22. Preenchimento do formulário da Declaração Amigável
 23. Promover a cidadania rodoviária e o respeito pelos utilizadores da via
 - 23.1. Importância do respeito pelo Outro na promoção de um ambiente rodoviário mais seguro
 - 23.2. Direitos e deveres do peão e do passageiro de transporte público
 - 23.3. Regras de conduta em ambiente rodoviário
 - 23.3.1. Importância do cumprimento das regras para a manutenção da segurança rodoviária
 - 23.3.2. Comportamentos adequados e inadequados em ambiente rodoviário
-

-
- 23.3.3. Importância da convivência harmoniosa entre os utentes da via pública
 - 23.3.4. Responsabilidade pessoal e social para a segurança rodoviária
 - 23.4. Regras de utilização dos transportes públicos
 - 23.5. Consequências das infrações ao Código da Estrada e à legislação complementar
-

CONSULTA PÚBLICA

GLOSSÁRIO

Acessibilidade:

Facilidade facultada às pessoas para atingirem um destino, utilizando um determinado sistema de transportes, dependente da existência da escolha modal, do custo ocasionado pela deslocação, do tempo de percurso, da segurança em todas as etapas da viagem e da compatibilidade das limitações individuais relativas a horários e capacidades físicas. *Fonte: Glossário do Pacote da Mobilidade (IMT, I.P., 2011)*

Acidente:

Ocorrência na via pública ou que nela tenha origem envolvendo pelo menos um veículo e da qual resultem vítimas e/ou danos materiais. *Fonte: Adaptado de Observatório de Segurança Rodoviária. Sinistralidade Rodoviária, (ANSR, 2009)*

Ambiente rodoviário:

Conjunto de elementos e de condições externas que rodeiam os utentes da estrada e os influenciam. Por exemplo, os diferentes tipos e características das vias (urbanas, não urbanas, ordenamento do trânsito, sinalização vertical e horizontal, iluminação pública, traçado, pavimento, áreas adjacentes à faixa de rodagem, etc.), os diferentes tipos de veículos e suas características, as condições atmosféricas (chuva, vento, nevoeiro, noite, crepúsculo, gelo) e as diferentes características dos utentes da estrada (crianças, idosos, ciclistas, motociclistas). *Fonte: PRP*

Áreas de Acalmia de tráfego:

Zonas onde foram introduzidas medidas de acalmia de tráfego no espaço de circulação rodoviária, com o objetivo de reduzir a velocidade de circulação e o volume do tráfego rodoviário, de melhorar a segurança e a qualidade de vida e do ambiente. Pretende-se a recuperação da rua enquanto lugar de encontro, promovendo o equilíbrio entre a função social e a circulação das vias, e priorizando a mobilidade em modos suaves. Estas áreas estão normalmente limitadas por sinalização e por alterações do desenho urbano. Integram, em Portugal, as zonas 30 e as zonas de coexistência. *Fonte: Adaptado de Glossário do Pacote da Mobilidade (IMT, I.P., 2011)*

Automóvel:

Veículo com motor de propulsão, dotado de, pelo menos, quatro rodas, com tara superior a 550 kg, cuja velocidade máxima é, por construção, superior a 25 km/hora, e que se destina, pela sua função, a transitar na via pública, sem sujeição a carris.

Fonte: *Código da Estrada*, disponível em:

<http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/CodigoDaEstrada/Pages/default.aspx>

Bicicleta:

Veículo de pelo menos duas rodas, geralmente de diâmetro igual, sobre as quais assenta uma estrutura metálica com um selim em cima, sendo a da frente dirigida por um guiador e a de trás ligada a um sistema de pedais acionados pelo ciclista. A propulsão é realizada exclusivamente pela energia muscular do condutor, através dos pedais. Bicicleta é o termo utilizado comumente para designar velocípede. Fonte: *Guia do Condutor de Velocípede* (ANSR, 2014)

Bike Sharing:

Serviço de partilha de uma frota de bicicletas através de sistema de aluguer ou empréstimo por determinado período. Fonte: *Glossário do Pacote da Mobilidade* (IMT, I.P., 2011)

Carpooling:

Iniciativa em que duas ou mais pessoas partilham um automóvel particular para fazer um mesmo ou parte de um percurso similar, incluindo a divisão de custos de combustível e portagens, permitindo poupar dinheiro, melhorar o meio ambiente e ainda conhecer pessoas. O *carpooling* é combinado previamente de forma informal ou através de grupos de interesse mais ou menos formais, muitas vezes gerido *online* por meio de aplicações. Quando o veículo utilizado é uma carrinha ou um miniautocarro, designa-se *vanpooling*. Fonte: Adaptado de *Glossário do Pacote da Mobilidade* (IMT, I.P., 2011)

Carsharing:

Modelo de disponibilização de veículos para utilização pública, permitindo que um mesmo veículo seja utilizado por diferentes clientes ao longo do dia, evitando assim os gastos associados à aquisição e manutenção dos veículos. O levantamento e a entrega dos veículos são realizados em diferentes locais (de preferência localizados estrategicamente). Este modelo pode ser comparado a alugueres de curta duração,

sendo o pagamento estabelecido em função do tempo de utilização e/ou distância percorrida, com eventual valor adicional pelo serviço. É utilizado em várias cidades, contribuindo para um uso mais racional do automóvel, um menor congestionamento e a melhoria do meio ambiente. *Fonte: Adaptado de Glossário do Pacote da Mobilidade (IMT, I.P., 2011)*

Ciclomotor:

Veículo dotado de duas ou três rodas, com uma velocidade máxima, em patamar e por construção, não superior a 45 km/h, e cujo motor tenha cilindrada não superior a 50 cm³ ou cuja potência máxima não exceda 4 KW. *Fonte: Código da Estrada*

Ciclovia:

Estrada independente ou parte de uma estrada concebida para velocípedes e com sinalização específica. Está separada estruturalmente das outras estradas ou partes da mesma estrada. *Fonte: Fórum Internacional de Transportes e Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas, Glossário de Estatísticas de Transportes (Eurostat, 2009), disponível em:*

<http://www.unece.org/trans/main/wp6/transstatglossmain.html>

Circulação rodoviária:

Fluidez, ritmo e intensidade com que os veículos e os peões circulam na via ou infraestrutura rodoviária a cada momento. *Fonte: PRP e IMT, I.P.*

Condução agressiva:

Estilo de condução ou realização de qualquer tipo de manobra em que o condutor deliberadamente assume comportamentos de impulsividade e hostilidade que podem contribuir para o aumento do risco de acidente. Um condutor agressivo conduz de forma descuidada e imprudente e sem respeito pelos outros utentes, por ex., não sinaliza as intenções, coloca-se à frente de outro veículo, circula “colado” ao veículo da frente, buzina ao condutor da frente quando o sinal passa a verde, muda constantemente de fila de trânsito num congestionamento, buzina para o condutor da frente aumentar a velocidade a que circula, pratica mudanças bruscas de velocidade. *Fonte: PRP e IMT, I.P.*

Condução defensiva:

Estilo de condução ou conjunto de estratégias de condução adotadas pelo condutor, que se pauta por comportamentos que antecipam, evitam e não provocam acidentes, nos quais o condutor tenta adequar a sua condução aos comportamentos dos outros utentes, à influência das condições atmosféricas, às características do trânsito e da estrada, bem como ao estado e comportamento do próprio veículo e às suas próprias capacidades e limitações enquanto condutor. *Fonte: IMT, I.P. e PRP*

Condutor:

Pessoa que detém o comando de um veículo ou de um animal na via pública. *Fonte: Relatório do Observatório de Segurança Rodoviária (ANSR, 2006)*

Ecocondução (ou Condução ecológica):

É uma forma de condução eficiente que permite reduzir o consumo de combustível e a emissão quer de gases com efeito de estufa quer de outros poluentes (maior eficiência energética e menores impactos ambientais), com poupança no desgaste do veículo, menor desgaste mecânico e menor impacto.

A ecocondução consiste na adoção de hábitos de condução que permitem tirar o maior partido de veículos, tendo em atenção as características dos sistemas de propulsão e transmissão (p. ex. não acelerar para não ter de travar), contribuindo igualmente para uma maior segurança rodoviária e um maior conforto dos ocupantes.

Fonte: IMT, I.P. e PRP

Elementos do espaço rodoviário:

Homem, Veículo e Via, em interação com o meio ambiente.

Espaço público:

Toda a área do espaço urbano, em princípio exterior aos edifícios e de acesso e uso livre. *Fonte: Glossário do Pacote da Mobilidade (IMT, I.P., 2011)*

Espaço rodoviário:

Infraestruturas que envolvem o contexto rodoviário - tipo de via e configuração, guias, passeios, sinalização, construções envolventes e localização.

Estrada:

Via de comunicação (faixa de rodagem) aberta à circulação pública, destinada principalmente a ser utilizada por veículos motorizados rodoviários, utilizando uma base estabilizada, diferente de carris ou pistas de aeronaves. Fonte: *Fórum Internacional de Transportes e Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas, Glossário de Estatísticas de Transportes* (Eurostat, 2009), disponível em: <http://www.unece.org/trans/main/wp6/transstatglossmain.html>

Estrada autoexplicativa:

Pressupõe uma configuração da estrada e do respetivo ambiente rodoviário que transmita naturalmente ao condutor o contexto em que está inserido, de forma a que o comportamento adequado seja facilmente percebido e adotado, promovendo, assim, elevados níveis de segurança. Ex.: cruzamentos de nível ou presença de peões, mesmo sem sinalização.

Excesso de velocidade:

Velocidade praticada acima dos limites impostos por lei ou sinalização, tendo em conta o tipo de veículo e o tipo de via.

Fatores de risco:

Características, situações, comportamentos que podem desencadear a ocorrência de um acidente e/ou potenciar as suas consequências. Entre os principais fatores de risco encontram-se a velocidade excessiva ou inadequada, a condução sob influência do álcool, o uso do telemóvel durante a condução, a fadiga, a distração e a ingestão de medicamentos e drogas. Fonte: PRP

Grupos de risco:

Grupos de utentes da estrada com maior representatividade na sinistralidade rodoviária (utentes de veículos de duas rodas e recém-encartados), ou que, pelas suas características psicofísicas (crianças, jovens e idosos), se expõem a situações de maior risco rodoviário. Fonte: PRP e IMT, I.P.

Faixa de rodagem:

Parte da via pública destinada especialmente à circulação de veículos. Fonte: *Guia do Peão*, (ANSR, 2013)

Infraestrutura rodoviária (urbana):

de suporte direto ao funcionamento dos aglomerados urbanos ou de conjuntos edificados. As infraestruturas urbanas incluem os sistemas intraurbanos de circulação, contendo as redes e as instalações associadas aos diferentes modos de transporte (incluindo o pedonal), e as áreas de estacionamento de veículos, aludindo ao artigo 43.º do Regime Jurídico da Urbanização e da Edificação, aprovado pelo Decreto-Lei nº 555/99, de 16 de dezembro. *Fonte:* Adaptado de *Glossário do Pacote da Mobilidade* (IMT, I.P., 2011) e Decreto Regulamentar n.º 9/2009, de 29 de maio

Medidas de acalmia de tráfego:

Medidas introduzidas na infraestrutura viária com o objetivo de reduzir a velocidade de circulação e o volume do tráfego rodoviário, criando um ambiente mais seguro. Ex.: Lombas, pavimentos diferenciados, estrangulamentos, *chicanes*. Poderão ser introduzidas de forma isolada ou complementarmente em zonas restritas do meio urbano (áreas de acalmia de tráfego), sendo mais eficazes neste caso. *Fonte:* Adaptado de *Glossário do Pacote da Mobilidade* (IMT, I.P., 2011)

Medidas de socorro:

Conjunto de ações que visam prestar o auxílio necessário às vítimas de um acidente. Traduzem-se em Alertar, Proteger e Socorrer: Alertar as entidades com competência para tomar conta da ocorrência e prestar socorro; Proteger o local do acidente, por forma a evitar outros acidentes; Socorrer as vítimas, prestando-lhes primeiros socorros, se tiver conhecimentos técnicos, ou evitar/minimizar outros riscos para a sua integridade física, em caso de perigo eminente. *Fonte:* Adaptado do *Manual do Ensino da Condução, fichas técnicas* (IMT, I.P., 2010)

Mobilidade:

Capacidade individual de deslocação em função das necessidades e do interesse dos indivíduos em viajar. Os meios de transporte disponíveis e a acessibilidade proporcionada pelo sistema de transportes influenciam a mobilidade, bem como as características individuais e o contexto familiar dos indivíduos. *Fonte:* *Glossário do Pacote da Mobilidade* (IMT, I.P., 2011)

Mobilidade sustentável:

Conjunto de processos e ações orientadas para a deslocação de pessoas e bens, com um custo económico razoável e, simultaneamente, minimizando os efeitos negativos sobre o ambiente e sobre a qualidade de vida das pessoas, tendo em vista o princípio

de satisfação das necessidades atuais, sem comprometer as gerações futuras. *Fonte: Glossário do Pacote da Mobilidade (IMT, I.P., 2011)*

Modos de transporte:

Formas de transporte utilizadas nas deslocações de pessoas e mercadorias, podendo ser motorizados ou não motorizados, englobando: o modo pedonal, ciclável, rodoviário, ferroviário, fluvial, marítimo e aéreo. *Fonte: Glossário do Pacote da Mobilidade (IMT, I.P., 2011)*

Modos ativos (ou mobilidade ativa) ou suaves:

Os modos ativos referem-se a todas as formas de transporte que utilizem a energia humana (i.e. não motorizada) e o esforço físico da pessoa para se mover. Inclui o andar a pé ou de bicicleta, mas também *skates*, patins, triciclos ou cadeiras de rodas. Para além dos benefícios para a redução do tráfego e para o ambiente, a mobilidade ativa proporciona atividade física diária, com claros benefícios para a saúde do indivíduo (menor sedentarismo, melhoria do peso, pressão arterial, colesterol, menor risco de doenças cardiovasculares, melhoria da saúde mental, etc.) e da cidade, que se torna mais amiga e segura. Os modos ativos também podem ser chamados modos suaves, devido ao seu baixo impacto ambiental, e incluem nomeadamente a bicicleta elétrica. *Fonte: Adaptado de*

<http://en.forumviesmobiles.org/>

Motociclo:

Motociclo é o veículo dotado de duas rodas, com ou sem carro lateral, com motor de propulsão com cilindrada superior a 50 cm³ no caso de motor de combustão interna, ou que, por construção, exceda em patamar a velocidade de 45 km/h. *Fonte: Código da Estrada*

Nova Cultura de Mobilidade:

Conceito introduzido pelo Livro Verde da Comissão Europeia “Por Uma Nova Cultura da Mobilidade Urbana”, que sublinha a necessidade de uma nova cultura da mobilidade urbana, que associe o desenvolvimento económico, a melhoria da acessibilidade e o aumento da qualidade de vida e do ambiente, através da educação, da formação e da sensibilização dos cidadãos. *Fonte: IMT, I.P., adaptado de Livro Verde “Por Uma Nova Cultura da Mobilidade Urbana” COM (2007) 551 final*

Passageiro:

Pessoa transportada por um veículo na via pública e que não seja condutora. *Fonte: Relatório do Observatório de Segurança Rodoviária (ANSR, 2006)*

Pedibus:

O *Pedibus*, ou autocarro a pé, é a designação adotada para nomear um grupo de crianças que fazem a pé o trajeto para a escola, acompanhadas por um ou mais adultos e seguindo um percurso, paragens e horário pré-definidos. O *Pedibus* permite às crianças ir para a escola com segurança, praticar exercício físico, estimular a autonomia e o sentido de responsabilidade, de desenvolvimento cívico e de socialização, bem como a aprendizagem das regras de segurança rodoviárias e a familiarização com a área de residência. *Fonte: Adaptado de Manual do Pedibus (Câmara Municipal de Lisboa, 2008)*

Passeio:

Parte da via pública reservada à circulação de peões e que ladeia a faixa de rodagem. *Fonte: Guia do Peão (ANSR, 2013)*

Peão:

Pessoa que transita na via pública e em locais sujeitos à legislação rodoviária a pé. Para efeitos do Código da Estrada, consideram-se ainda peões todas as pessoas que conduzam à mão velocípedes ou ciclomotores de duas rodas sem carro atrelado ou carros de crianças ou de deficientes físicos. *Fonte: Observatório de Segurança Rodoviária (ANSR, 2006)*

Pista para peões:

Via pública ou via de trânsito especialmente destinada ao trânsito de peões a pé. *Fonte: Guia do Peão (ANSR, 2013)*

Planos de Mobilidade Escolar:

É um instrumento de planeamento que tem como objetivo uma gestão mais sustentável das deslocações de toda a comunidade escolar (alunos, pais, funcionários e professores), através da implementação de soluções práticas que visem: mudar hábitos de deslocação, reduzindo a dependência do automóvel em favor do modo

pedonal, da bicicleta ou dos transportes públicos; melhorar a segurança e a qualidade de vida nos acessos à escola; e sensibilizar a comunidade escolar para uma mobilidade mais sustentável. *Fonte: Glossário do Pacote da Mobilidade (IMT, I.P., 2011)*

Risco esperado (risco objetivo):

Trata-se do risco que pode factualmente esperar-se de determinada situação rodoviária ou manobra levada a cabo pelo condutor. Por ex., a ultrapassagem numa curva comporta um determinado risco real de acidente (como a colisão com veículos em sentido contrário não visíveis pelo condutor). É o risco que pode ser calculado. *Fonte: PRP e IMT, I.P.*

Risco percebido (risco subjetivo):

É o risco percebido pelo condutor em relação a determinada situação rodoviária ou manobra. No exemplo anterior, apesar de a situação de ultrapassagem em curva comportar risco de acidente, o condutor pode não considerar esse dado face aos seus padrões subjetivos de assunção do perigo, e, com base na sua perceção da situação, pode decidir praticar a manobra sem as cautelas necessárias. Trata-se de uma apreciação pessoal do risco, dependente de fatores pessoais, maioritariamente inconscientes. *Fonte: PRP e IMT, I.P.*

Risco praticado (risco real):

Diz respeito ao comportamento efetivo do condutor, ponderado o risco percebido em relação à situação de trânsito ou manobra. Por ex., se não tiver em conta o risco esperado da manobra de ultrapassagem em curva sem precaver a existência de veículos em sentido contrário não visíveis, poderá levar a cabo a manobra sem as precauções necessárias. *Fonte: Risco e Trauma Rodoviários em Portugal (ACA-M, 2012)*

Rua:

A rua inclui geralmente um corredor central dedicado à circulação longitudinal (veículos, velocípedes), assim como passeios ou espaços laterais, representados na maior parte das vezes por bermas. Por exemplo, podem ser colocadas colunas para proteger estes espaços contra o estacionamento indevido. As ruas mais pequenas designam-se vias residenciais e vias de acesso porque asseguram a ligação do bairro.

As maiores são vias de ligação intermunicipal, assegurando principalmente o tráfego de trânsito. *Fonte:* Adaptado de François Ascher, disponível em:

http://www.smtu-ppp.fr/glossaire-52.html?tx_contagged%5Bindex%5D=R&cHash=4271bfd4c39a9312acfa5f523bdcc31f

Segurança ativa:

Conjunto de medidas dirigidas aos utentes, aos veículos e ao ambiente, que têm como objetivo evitar o acidente, atuando antes do acidente rodoviário. *Fonte:* PRP e IMT, I.P.

Segurança passiva:

Conjunto de medidas dirigidas aos utentes, aos veículos e ao ambiente, que têm como objetivo minimizar as consequências dos acidentes rodoviários, protegendo o condutor e o passageiro, atuando durante o acidente rodoviário. *Fonte:* PRP e IMT, I.P.

Sistema Integrado de Emergência Médica (SIEM):

O SIEM é o conjunto de ações coordenadas, de âmbito extra-hospitalar, hospitalar e inter-hospitalar, que resultam da intervenção ativa e dinâmica dos vários componentes do sistema de saúde nacional, de modo a possibilitar uma atuação rápida, eficaz e com economia de meios em situações de emergência médica. Compreende toda a atividade de urgência/emergência, nomeadamente o sistema de socorro pré-hospitalar, o transporte, a receção hospitalar e a adequada referenciação do doente urgente/emergente.

Este sistema integra um conjunto de entidades que cooperam com o objetivo de prestar assistência às vítimas de acidente ou doença súbita: PSP, GNR, INEM, Bombeiros, Cruz Vermelha Portuguesa, Hospitais e Centros de Saúde. (Informação adicional disponível em:

<http://www.inem.pt/files/2/documentos/2012100215411059548.pdf>

Sistemas de Retenção para Crianças (SRC):

Sistemas que permitem a retenção das crianças quando viajam de automóvel ou de autocarro, vulgarmente designados por cadeiras auto. As crianças até aos 12 anos ou com menos de 1,35m devem ser transportadas recorrendo a sistemas de retenção

infantil, adaptados ao tamanho, ao peso e à respetiva faixa etária. *Fonte: Adaptado do Manual do Ensino da Condução, fichas técnicas (IMT, I.P., 2010)*

Sistemas de segurança ativa:

Elementos e equipamentos existentes nos veículos que permitem ao condutor conduzir e controlar o veículo de uma forma mais eficaz, de modo a evitar o acidente. Ex.: sistema de travagem, ABS, ASR, ESP; sistema de suspensão; sistema de suspensão ativa/inteligente; sistemas de direção; pneumáticos; retrovisores antiencandeamento; sensores de chuva; sensores de velocidade/distância; posição de condução regulável; comandos no volante, etc. *Fonte: PRP*

Sistemas de segurança passiva:

Elementos e equipamentos existentes nos veículos que garantem mais proteção e segurança aos ocupantes do veículo, durante o acidente. Ex.: cinto de segurança, *airbag*, pré-tensor dos cintos de segurança, barras de proteção lateral, estruturas deformáveis, corte automático da alimentação, para-brisas inestilhaçáveis, para-choques com elementos deformáveis, encosto de cabeça, corte automático da ignição, etc. *Fonte: PRP*

Sistemas de travagem:

Conjunto de órgãos mecânicos que têm a finalidade de reduzir a velocidade ou imobilizar os veículos, cuja ativação depende da intervenção do condutor. *Fonte: PRP e IMT, I.P.*

Sistemas e serviços inteligentes de transporte (ITS):

Sistemas associados às novas tecnologias de informação e comunicação (TIC) aplicados às infraestruturas, aos veículos, à operação de transportes e à respetiva interação, tendo em vista um aumento da mobilidade, melhoria da qualidade, segurança, eficácia e eficiência dos sistemas de transportes. *Fonte: IMT, I.P.*

Substâncias psicotrópicas:

Substâncias (medicamentos ou drogas) que afetam o sistema nervoso central, nomeadamente, tornando-o mais lento (substâncias depressoras), acelerando-o (substâncias estimulantes), ou alterando-o (substâncias perturbadoras). *Fonte: Adaptado do Manual do Ensino da Condução, fichas técnicas (IMT, I.P., 2010)*

Tráfego:

Conjunto das pessoas, dos veículos e das mercadorias que transitam numa via de comunicação, considerados globalmente ou separadamente: tráfego de veículos, tráfego de passageiros, tráfego de mercadorias, tráfego de peões. *Fonte: Terminologia Rodoviária - Tráfego (LNEC, 1973).*

Transporte flexível:

Serviço de transporte público adaptado para ir ao encontro das necessidades dos utilizadores, permitindo alguma liberdade pelo menos numa destas dimensões-chave: percursos, horários e paragens. *Fonte: Glossário do Pacote da Mobilidade (IMT, I.P., 2011)*

Transportes partilhados:

Soluções de transportes associadas ao uso partilhado de meios de transporte, por vários passageiros em simultâneo. *Fonte: Glossário do Pacote da Mobilidade (IMT, I.P., 2011)*

Transportes a pedido:

Distingue-se dos restantes serviços de transporte coletivo pelo facto de não seguirem um itinerário fixo e não respeitarem um horário definido, efetuando-se a pedido do cliente. *Fonte: IMT, I.P.*

Transportes públicos de passageiros:

Serviços de transporte operados por meios de transporte que suportam um número elevado de passageiros simultaneamente e que permitem o acesso a toda a população, com as seguintes características: horários ou frequências; períodos de operação fixos; operação de forma continuada; tarifário; divulgação pública. O autocarro, o eléctrico, o elevador/ascensor, o metropolitano, o comboio e o barco são considerados meios de transporte público de passageiros.

Alguns transportes coletivos não são considerados transportes públicos, como os transportes privados de empresas ou de escolas. *Fonte: Adaptado de Glossário do Pacote da Mobilidade (IMT, I.P., 2011)*

Utilizadores vulneráveis:

Utilizadores do ambiente rodoviário que, pelas suas características (tamanho, velocidade, vulnerabilidade, capacidade de reação), devem merecer especial atenção e cuidado por parte dos outros utilizadores do espaço rodoviário. De acordo com o Código da Estrada, esta categoria de utilizadores inclui: peões, em particular crianças, idosos, grávidas, pessoas com mobilidade reduzida ou pessoas com deficiência, e velocípedes. *Fonte: Adaptado de Código da Estrada*

Velocípede:

Veículo de duas ou mais rodas acionado pelo esforço do próprio condutor por meio de pedais ou dispositivos análogos (alavanca ou manivela), como bicicleta, triciclo, quadriciclo ou outros. Para efeitos do *Código da Estrada*, os velocípedes com motor, as trotinetas com motor, bem como os dispositivos de circulação com motor elétrico, autoequilibrados e automotores ou outros meios de circulação análogos com motor, são equiparados a velocípedes. *Fonte: Código da Estrada*

Velocípede com motor:

Velocípede equipado com motor auxiliar com potência máxima contínua de 0,25 kW, cuja alimentação é reduzida progressivamente com o aumento da velocidade e interrompida se atingir a velocidade de 25 km/h, ou antes, se o condutor deixar de pedalar. Para efeitos do *Código da Estrada*, os velocípedes com motor, as trotinetas com motor, bem como os dispositivos de circulação com motor elétrico, autoequilibrados e automotores ou outros meios de circulação análogos com motor, são equiparados a velocípedes. *Fonte: n.º 2 e 3 do art.º 112 da Lei n.º 116/2015, de 28 de agosto*

Velocidade excessiva:

Velocidade que, atendendo às características e estado da via e do veículo, à carga transportada, às condições meteorológicas ou ambientais, à intensidade do trânsito e a quaisquer outras circunstâncias relevantes, não permite, em condições de segurança, executar as manobras cuja necessidade seja de prever e, especialmente, fazer parar o veículo no espaço livre e visível à sua frente. Pode circular-se em velocidade excessiva mesmo sem ultrapassar os limites legais da velocidade (em excesso de velocidade). *Fonte: Código da Estrada*

Vítima:

Ser humano que, em consequência de acidente, sofra danos corporais. *Fonte: Relatório do Observatório de Segurança Rodoviária (ANSR, 2006)*

Via segura ou via tolerante:

Via com características promotoras da segurança rodoviária, que evita a ocorrência de acidentes e minimiza as suas consequências. Não só não apresenta dificuldades aos utentes, como é indutora de comportamentos adequados e tolerante com os erros cometidos. *Fonte: IMT, I.P.*

Zona 30:

O conceito de zona 30 estrutura-se em torno da redução dos volumes de tráfego motorizado, e da melhoria das condições de segurança das deslocações, em particular dos peões e dos ciclistas, através da imposição de uma velocidade limite de circulação reduzida (30km/h) e de medidas ao nível do desenho urbano. Regra geral, existe separação do espaço destinado aos peões do espaço destinado aos restantes modos. Os modos motorizados são prioritários face aos restantes. *Fonte: Glossário do Pacote da Mobilidade (IMT, I.P., 2011)*

Zona de coexistência:

Zona da via pública especialmente concebida para utilização partilhada por peões e veículos, sinalizada como tal e onde vigoram regras especiais de trânsito. Os utilizadores vulneráveis podem utilizar toda a largura da via pública, sendo permitida a realização de jogos. É criado um dever recíproco, segundo o qual os condutores não devem comprometer a segurança ou comodidade dos demais utentes da via pública, sendo obrigados a parar se necessário, devendo os utilizadores vulneráveis abster-se de atos que impeçam ou embaracem desnecessariamente o trânsito de veículos. *Fonte: Guia do Condutor de Velocípede (ANSR, 2014)*

BIBLIOGRAFIA

- *Carta Europeia de Segurança Rodoviária*

<http://www.erscharter.eu/pt/node>

- *Carta Municipal dos Direitos dos Peões*

http://www.aca-m.org/w/images/f/ff/Carta_municipal_de_direitos_dos_peoes.pdf

- *Código da Estrada*

<http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/CodigoDaEstrada/Pages/default.aspx>

- Comissão Europeia (2000). *Cidades para Bicicletas, Cidades de Futuro*

http://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_pt.pdf

- Comissão Europeia (2010). *COM (2010) 2020 final: Estratégia Europa 2020 para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo*

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:2020:FIN:pt:PDF>

- Comissão Europeia (2001). *Kids on the Move, DG Environment*

http://ec.europa.eu/environment/archives/youth/original/air/kids_on_the_move_en.pdf

- Comissão Europeia (2012). *Road Safety Vademecum - Road safety trends, statistics and challenges in the EU 2011*

[2012 http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/vademecum_2013.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/vademecum_2013.pdf)

- Comissão Europeia (2005), *ROSE 25, Booklet Good Practice Guide on Road Safety Education* (projeto financiado)

<http://ec.europa.eu/transport/rose25/documents/deliverables/booklet.pdf>

- Comissão Europeia (2010). *Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária: orientações políticas sobre segurança rodoviária 2011-2020*

http://www.zonasenior.pt/sites/zonasenior/docs/convencao/Manha_1Bloco_1I_Europa.pdf

- Comissão para a Educação Rodoviária (2000). *Carta de Princípios da Educação Rodoviária no Sistema Educativo*. Lisboa: M.E. D.E.B. e D.E.S., DGV. PRP.

- DGE (Direção-Geral da Educação, 2012). *Referencial de Educação Rodoviária para a Educação Pré-escolar e o Ensino Básico*

<http://www.dge.mec.pt/educacaocidadania/index.php?s=directorio&pid=180>

- Donário, A., Santos, R. (2012). *Custo Económico e Social dos Acidentes de Viação em Portugal*. Lisboa: Edual.

- *Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária*

<http://www.dge.mec.pt/educacaocidadania/index.php?s=directorio&pid=180>

- *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020*

http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_english.pdf

- *Guia do Condutor de Velocípede*

https://www.google.pt/?gws_rd=ssl#q=Guia+do+Condutor+de+Veloc%C3%ADpede

- *Guia do Peão*

http://www.ansr.pt/Campanhas/Documents/Guia%20do%20Peão%202013/Guia_do_Peao_ANSR_versao_04-02-2014.pdf

- *International Road Safety Strategy - White Book*

<http://www.lapri.org/sites/default/files/PRIWhiteBook%20May%202000.pdf>

- IMT, I.P. (Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.) (2012). *Ciclando, Plano de Promoção da Bicicleta e outros modos suaves (2013-2020)*

http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/Planeamento/DocumentosdeReferencia/PlanoNacionalBicicleta/Documents/PPBOMS_Final.pdf

- Marques, J. S. (2005). *Engenharia de Segurança Rodoviária em Áreas Urbanas - Recomendações e Boas Práticas*. Lisboa: PRP

- Meirinhos, V. (2009). *Pedonalidade em risco - Estudo antropológico dos atropelamentos em Lisboa*. Lisboa: ISCTE-IUL.

<https://repositorio.iscte-iul.pt/handle/10071/1794?mode=simple>

- PRI (La Prévention Routière Internationale) (2000). *National Strategic Road Safety Plans - Code of Good Practice*.

<http://www.lapri.org/sites/default/files/PRI%20code%20good%20practice%20May%202000.pdf>

- Resolução do Conselho de Ministros n.º 5/2014, de 13 de janeiro
<http://www.dge.mec.pt/educacaocidadania/index.php?s=directorio&pid=180>
- SafetyNet (2009). *Pedestrians & Cyclists, Project EC, DGTREN*
http://erso.swov.nl/safetynet/fixed/SafetyNet%20Final%20Activity%20Report_V3_Final.pdf
- *The Global Burden of Diseases, Injuries, and Risk Factors Study 2010* (GBD 2010)
<http://www.thelancet.com/journals/lancet/article/>

ENDEREÇOS ELETRÓNICOS ÚTEIS

Organismos nacionais:

- Associação de Cidadãos Automobilizados (ACA-M) <http://aca-m.org/>
- Associação para a Promoção da Segurança Infantil (APSI)
<http://apsisegurancainfantil.blogspot.pt/>
- Associação para a Promoção de uma Cultura de Segurança Rodoviária (GARE)
<http://www.gare.pt/>
- Automóvel Club de Portugal (ACP) - <https://www.acp.pt>
- Autoridade Nacional para a Segurança Rodoviária (ANSR) - <http://www.ansr.pt/>
- Direção-Geral da Educação - Portal da DGE - Educação para a Cidadania - Educação Rodoviária
<http://www.dge.mec.pt/educacaocidadania/index.php?s=directorio&pid=133>
- Direção-Geral de Saúde (DGS) - <https://www.dgs.pt/>
- Guarda Nacional Republicana (GNR) - <http://www.gnr.pt/>
- Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT, I.P.) - <http://www.imt-ip.pt>
- Instituto Português do Desporto e da Juventude (IPDJ) - <http://www.ipdj.pt/>

- Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC) - <http://www.lnec.pt>
- Polícia de Segurança Pública (PSP) - <http://www.psp.pt/>
- Prevenção Rodoviária Portuguesa (PRP) - <http://www.prp.pt>
- Renault Portugal - <http://www.renault.pt/>

Organismos internacionais:

- Federação Europeia de Vítimas Rodoviárias
<http://fevr.org/>
- Federação Ibero-Americana das Associações de Vítimas contra a Violência Rodoviária
<http://contralaviolenciavial.org>
- Federação Internacional de Peões
<http://www.pedestrians-int.org/>
- Jovens e Segurança Rodoviária
<http://www.youthforroadsafety.org/>
- Organização Mundial de Saúde
http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/en/
- The International Charter for Walking (Walk 21)
<http://www.walk21.com/charter/>
- Áustria
<http://www.kfv.at/departament-transport-mobility/>
- Espanha:
Dirección General de Tráfico

<http://www.dgt.es/es/>

Acción tutorial - Orientación Educativa en Educación Vial para la Educación Primaria, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte

- Estados Unidos:

FHWA Good Practices Guide for Bicycle Safety Education, Federal Highway Administration

- França:

<http://www.securite-routiere.gouv.fr> e <http://www.preventionroutiere.asso.fr/>

(versão inglesa)

CONSULTA PÚBLICA