

RESTRIÇÕES À CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS DE MERCADORIAS PERIGOSAS

(relatório do Grupo de Trabalho, submetido pela coordenadora, representante da ANSR)

1. Introdução

No âmbito da CNTMP, foi criado um Grupo de Trabalho com o objetivo de proceder a uma reflexão objetiva sobre a adequação atual do elenco de itinerários abrangidos pelas restrições previstas na Portaria n.º 331-B/98, de 1 de junho, com as alterações introduzidas pela Portaria n.º 578-A/99, de 28 de julho e pela Portaria n.º 131/2006, de 16 de fevereiro, aos fins que se pretendem acautelar (segurança rodoviária e fluidez do trânsito), constituído pelas seguintes entidades:

- Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários (ANTRAM);
- Associação Portuguesa das Empresas Petrolíferas (APETRO);
- Associação Portuguesa de Estudos e Engenharia de Explosivos (AP3E);
- Autoridade Nacional de Proteção Civil (ANPC);
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR);
- Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP (IMT);
- Guarda Nacional Republicana (GNR);
- Polícia de Segurança Pública (PSP).

2. Metodologia

A análise efetuada pelo Grupo de Trabalho incidiu sobre as vias constantes da Portaria n.º 331-B/98, de 1 de junho, e sucessivas alterações, tendo sido definidos determinados parâmetros relevantes para essa análise, tais como, a tipologia das vias, a intensidade de tráfego e a sinistralidade.

Considerou-se igualmente analisar novas vias de acesso a Lisboa e ao Porto, entretanto construídas.

Na tipologia das vias caracteriza-se o perfil transversal das mesmas, ou seja, o número de faixas de rodagem¹ existentes e o número de vias de trânsito² que compõem a faixa de rodagem. As situações 2X3 e 2X2 correspondem, respetivamente, a duas faixas de rodagem com três ou duas vias de trânsito em cada sentido e os casos de 1X2, uma única faixa de rodagem com duas vias de trânsito, uma em cada sentido.

Os dados de tráfego – Tráfego Médio Diário Anual (TMDA) e os dados de sinistralidade objeto da análise, foram disponibilizados, respetivamente, pelo IMT e pela ANSR, para os anos de 2012, 2013 e 2014.

Os dados de sinistralidade resultam dos acidentes com vítimas³, registados na base de dados da ANSR, ocorridos nos anos de 2012, 2013 e 2014 e o número de pontos negros⁴ identificados nas vias em questão nos mesmos anos.

Aplicou-se o mesmo modelo que foi utilizado no âmbito do Grupo de Trabalho, igualmente constituído no seio da CNTMP, e que deu origem à última revisão da Portaria n.º 331-A/98.

Neste modelo foi utilizada uma técnica qualitativa/quantitativa para identificação de possíveis cenários de acidente rodoviário, utilizada frequentemente na Análise Preliminar de Riscos – APR, e que se traduz na matriz de classificação de risco apresentada em anexo.

De acordo com esta metodologia, aos troços de via foram atribuídas categorias de exposição⁵; de forma qualitativa a frequência de tráfego esperada (muito improvável, improvável, ocasional, provável e frequente), procurando estimar a população utente da estrada potencialmente exposta a um eventual acidente com mercadorias perigosas.

Ainda de acordo com a referida metodologia, aos troços de via foram atribuídas categorias de severidade⁶, com base no número de acidentes com vítimas e o número de pontos negros (irrelevante, marginal, grave e muito grave) como indicadores do grau de possibilidade de ocorrência de acidentes.

¹ «Faixa de rodagem» — parte da via pública especialmente destinada ao trânsito de veículos - alínea h) do artigo 1.º do Código da Estrada.

² «Via de trânsito» — zona longitudinal da faixa de rodagem destinada à circulação de uma única fila de veículos - alínea u) do artigo 1.º do Código da Estrada.

³ Acidente com vítimas - Acidente do qual resulte pelo menos uma vítima, considerando-se esta, o ser humano que em consequência de acidente sofra danos corporais.

⁴ Ponto Negro - Lanço de estrada com o máximo de 200 metros de extensão, no qual se registou, pelo menos, 5 acidentes com vítimas, no ano em análise, e cuja soma de indicadores de gravidade é superior a 20

⁵ Exposição = TMDA/(faixas x vias)

⁶ Severidade = Nº de acidentes com vítimas + 5*Pontos Negros/Km

Da combinação da exposição e da severidade resultaram, então, as categorias de risco que permitem indicar o grau de risco apresentado por cada via.

Assim, considerou-se a média dos dados de tráfego (TMDA) relativos aos três anos e a média dos valores da sinistralidade para os mesmos anos (n.º de acidentes com vítimas e n.º de pontos negros). Contudo não foi possível obter dados de tráfego relativos a todos os troços das vias em análise, pelo que, nos:

a) Troços onde existem dados de tráfego relativos aos anos de 2012, 2013 e 2014:

Considerou-se, como se disse, a média dos dados de tráfego relativos aos três anos e a média dos valores da sinistralidade para os mesmos anos (média do n.º de acidentes com vítimas e média do n.º de pontos negros).

b) Troços onde existem apenas dados de tráfego relativos aos anos de 2013 e 2014:

Considerou-se a média dos dados de tráfego relativos aos dois anos e a média dos valores da sinistralidade para os mesmos anos (média do n.º de acidentes com vítimas e média do n.º de pontos negros).

c) Troços onde só existem dados de tráfego em 2014:

Consideraram-se estes dados de 2014 e a sinistralidade também de 2014.

d) Troços onde não existem dados de tráfego:

Considerou-se apenas a média dos valores da sinistralidade para os anos de 2012, 2013 e 2014 (média do n.º de acidentes com vítimas e média do n.º de pontos negros). No entanto, considera-se necessário obter mais elementos designadamente no que respeita à evolução entretanto ocorrida na rede viária.

3. Conclusões

Atenta a metodologia adotada, sem prejuízo de uma análise mais detalhada, considerada necessária, nas vias previstas no n.º 1.º da Portaria 331-B/98 verifica-se que, na área metropolitana de Lisboa, o maior risco de acidentes se encontra, na EN6, entre Lisboa e Cascais, e na área metropolitana do Porto, o maior risco está na EN 14, entre Maia e Braga e na EN 101, entre Braga e Vila Verde.

Nas vias previstas no n.º 2.º da mesma portaria o maior risco de acidentes verifica-se na A1, entre Alverca e Lisboa (Sacavém e Alverca), A5, entre a ligação à CREL e Lisboa, A8, entre Loures e Lisboa, IC 19, entre o nó da CREL e Lisboa (Damaia); EN6, entre Cascais e Lisboa; EN 10, entre Vila Franca de Xira e Alverca, A3, entre a ligação ao IC24 e Porto.

Nas novas vias analisadas o maior risco de acidentes verifica-se na A28, Viana do Castelo - Porto - entre Arrábida e A4.

De referir que as restrições à circulação de veículos de mercadorias perigosas existentes no Túnel da Garduinha não foram objeto de análise no Grupo de Trabalho porquanto é conhecido que este assunto aguarda uma decisão decorrente da auditoria de segurança efetuada pela entidade competente aquele túnel.

De igual modo não foi analisada a restrição na Ponte 25 de Abril, na medida em que esta não resultou de circunstâncias decorrentes do volume de tráfego e sinistralidade, parâmetros considerados na análise, mas sim da existência do tabuleiro onde se efetua a circulação ferroviária.

Nesta conformidade, constata-se que é necessária uma análise mais aprofundada que sustente uma proposta de alteração da portaria em apreço, pelo que as conclusões ora apresentadas têm ainda carácter provisório, face às alterações entretanto ocorridas na rede rodoviária, designadamente nos acessos a Lisboa e Porto.