PROJECTO DE LEI N.° 416 /VIII

COLOCAÇÃO DE GUARDAS DE SEGURANÇA NAS VIAS DE COMUNICAÇÃO PUBLICA, INTEGRADAS OU NÃO NA REDE RODOVIÁRIA NACIONAL, CONTEMPLANDO A PERSPECTIVA DA SEGURANÇA DOS VEÍCULOS DE DUAS RODAS

Exposição de motivos

A generalidade dos especialistas e responsáveis em segurança rodoviária tem reconhecido, ao longo dos últimos anos, que muitas das guardas de segurança colocadas nas bermas das vias de comunicação pública, integradas ou não na rede rodoviária nacional, não contemplam eficazmente a perspectiva da segurança dos veículos de duas rodas, principalmente tratando-se de motociclos e de ciclomotores.

Na verdade, larga parcela das guardas de segurança existentes nas nossas estradas são construídas com recurso a materiais metálicos e colocadas longitudinalmente, sendo fixadas em prumos, também metálicos, cravados verticalmente no solo.

Ora, quando um motociclo ou ciclomotor se despiste na faixa de rodagem e seja arrastado ao longo da via em direcção a guardas de segurança cujos prumos não contemplem a perspectiva da segurança daqueles veículos, não raro resultam para os seus ocupantes graves danos pessoais, quando não a própria morte.

Parecendo reconhecer a evidência desta situação, o Governo aprovou o despacho n.° 22 428/2000, de 4 de Outubro, através do qual fixou regras para a colocação de guardas de segurança contemplando a perspectiva da segurança dos veículos de duas rodas.

Decorrido quase meio ano desde a aprovação do referido despacho, e apesar das sempre renovadas promessas do Governo em como as guardas de segurança seriam devidamente adequadas à protecção dos ocupantes de motociclos e ciclomotores, facto é que pouco se tem feito para melhorar a situação.

Na verdade, desde então a quase totalidade das guardas de segurança das nossas estradas continua sem qualquer dispositivo que contemple a perspectiva da segurança dos veículos de duas rodas e, o que ainda é mais grave, novas vias da rede rodoviária nacional entram em funcionamento sem que as guardas de segurança nelas colocadas contemplem adequada e suficientemente a perspectiva da referida segurança.

Esta situação, para além de ser totalmente inaceitável, faz adivinhar, infelizmente, que o País continuará a pagar um preço cruel pelo prolongamento do adiamento da adequação das guardas de segurança à protecção dos ocupantes de motociclos e ciclomotores.

Nesta conformidade, o Partido Social Democrata considera seu indeclinável dever, perante os milhares de condutores de veículos de duas rodas que circulam nas estradas nacionais e a generalidade dos Portugueses, impor, por via legislativa, a obrigatoriedade de as guardas de segurança contemplarem a perspectiva da segurança dos veículos de duas rodas, principalmente nos denominados *pontos negros* das nossas estradas.

Necessariamente, prevê-se um dilatado período ao longo do qual devem ser adaptadas as guardas de segurança existentes, mediante a colocação de adequados dispositivos de protecção, mesmo que para o efeito necessário se torne recorrer a meios provisórios, desde que demonstrem, ao menos temporariamente, eficácia semelhante.

Em todo o caso, o presente projecto de lei não abdica de tornar responsável aqueles que, devendo assegurar a gestão das redes rodoviárias de forma que garanta a segurança dos seus utilizadores, permitam a entrada em funcionamento de novas vias cujas guardas de segurança não contemplem a perspectiva da segurança dos veículos de duas rodas, ou protelem negligentemente a adaptação das actualmente existentes às exigências mínimas de segurança já reconhecidas.

Assim, nos termos das disposições legais e regimentais aplicáveis, os Deputados do Partido Social Democrata abaixo assinados apresentam o seguinte projecto de lei:

Artigo 1.°
Objecto

A presente lei estabelece a obrigação legal de todas as guardas de segurança a colocar nas vias de comunicação pública rodoviária, integradas ou não na rede rodoviária nacional, contemplarem a perspectiva de segurança dos veículos de duas rodas.

Artigo 2.°
Concepção e construção de guardas de segurança

As dimensões e perfis das guardas de segurança, bem como os materiais utilizados na sua construção, devem contemplar, nos termos definidos em normas aprovadas pelo Governo, a perspectiva da segurança dos veículos de duas rodas.

Artigo 3.°
Localização de guardas de segurança

1 - As guardas de segurança devem ser colocadas nos pontos das vias que apresentem elevado risco de acidente e nas bermas cuja localização, características, desnivelamento ou obstáculos existentes se revelem susceptíveis de provocar danos superiores aos causados pelo embate nas mesmas.

2 - Para os efeitos do disposto no número anterior, as guardas de segurança devem localizar-se:

a) Em auto-estradas (AE), itinerários principais (IP), itinerários complementares (IC) e circulares e variantes, sempre que se considere necessário e, em especial, no exterior de curvas, nos nós de ligação e nas entradas e saídas;

b) Em estradas regionais e municipais, principalmente no exterior de curvas, quando a via seja ladeada de precipícios ou desníveis acentuados, quando o pavimento da faixa de rodagem seja de fraca qualidade ou escorregadio, quando haja perigo de projecção de gravilha ou de escorrimento de água na faixa de rodagem, em descidas com acentuada inclinação e em áreas de serviço.

3 - Sem prejuízo do disposto no número anterior, as guardas de segurança colocadas fora das localidades devem, sempre que possível, ser acompanhadas de bermas livres de obstáculos, com profundidade suficiente que permita a desaceleração dos veículos em caso de despiste.

Artigo 4.°

Identificação dos pontos que apresentem elevado risco de acidente

1 - Para os efeitos do disposto no artigo anterior, as pessoas colectivas legal ou contratualmente responsáveis pela construção ou manutenção em funcionamento das vias de comunicação pública rodoviária integradas ou não na rede rodoviária nacional devem, no âmbito das respectivas competências, promover a permanente identificação dos pontos das vias sob sua responsabilidade que apresentem elevado risco de acidente. .

2 - Os pontos identificados nos termos do número anterior devem constar de lista obrigatoriamente publicada em Diário *da República,* após ter sido homologada pelo membro do Governo competente no caso de respeitar à rede rodoviária nacional, ou em boletim municipal, no caso de incidir sobre vias integradas em redes municipais.

Artigo 5.°

Adaptação das guardas de segurança existentes

1 - As pessoas colectivas legal ou contratualmente responsáveis pela construção ou manutenção em funcionamento das vias de comunicação pública rodoviária integradas ou não na rede rodoviária nacional devem promover a colocação de dispositivos de protecção, nas guardas de segurança actualmente existentes, nos termos seguintes:

a) Nos pontos que apresentem elevado risco de acidente sob sua responsabilidade, no prazo de dois anos a contar da publicação dos relatórios referidos no n.° 3;

b) Nas restantes situações, no prazo de cinco anos a contar da entrada em vigor da presente lei.

2 - Caso se verifiquem dificuldades na aquisição dos dispositivos previstos no número anterior, as entidades nele referidas -devem promover a colocação temporária de pneus usados, ou outros artigos com eficácia semelhante, nos prumos das guardas de segurança.

3 - Para os efeitos do disposto nos números anteriores, as entidades referidas no n.° 1 devem, até 31 de Dezembro de 2001, assegurar a identificação provisória dos pontos sob sua responsabilidade que apresentem elevado risco de acidente.

4 - Os relatórios previstos no número anterior são obrigatoriamente sujeitos a publicação, observando-se, para o efeito, o disposto no n.° 2 do artigo anterior.

Artigo 6.°

Responsabilidade

1 - Sem prejuízo da existência de terceiros, legal ou contratualmente responsáveis, os responsáveis pela decisão de abertura ao tráfego, a partir da data da entrada em vigor da presente lei, respondem civilmente pelos danos pessoais e materiais causados ou agravados pela existência de guardas de segurança não contemplando a perspectiva da segurança dos veículos de duas rodas.

2 - O disposto no número anterior é aplicável aos responsáveis pela manutenção em funcionamento das vias existentes que não promovam, nos termos definidos no artigo anterior, a adequação das guardas de segurança existentes à data da entrada em vigor da presente lei.

3 - A responsabilidade prevista nos números anteriores não prejudica a eventual responsabilidade criminal, disciplinar ou contratual dos responsáveis neles referidos.

Artigo 7.°
.Regulamentação

O Governo deve, no prazo de 120 dias, regulamentar as normas não directamente aplicáveis da presente lei, designadamente aprovando as normas de construção das guardas de segurança, bem como as demais regras para a sua colocação.

Palácio de S. Bento, de Março de 2001

Os Deputados do Grupo Parlamentar do PSD