[Escreva aqui]

Inspeções às condições de segurança rodoviária e à sinalização de troços de vias públicas realizadas pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária e recomendações às entidades gestoras das vias, no âmbito do artigo 6º do Decreto de Lei 44/2005 Segurança Rodoviária alterado pelo Decreto-lei n.º 102-B/2020 de 9 de dezembro

ISSR – 2021

Situação em junho de 2025

● Implementadas ● Parcialmente Implementadas ● Não Implementadas

Entidade Gestora da Via	Pontos Negros		Problemas identificados	Recomendações	Relatório Data	Estado de intervenção
	Estrada	Km				
Infraestruturas de Portugal, SA	EN 202	Km 4,300 ao Km 4,500	<p>PSR1 - Apesar de sinalizada a velocidade de 70 km/h, a envolvente ampla da via potencia velocidades excessivas face às condições de traçado, levando ao risco de despiste.</p> <p>PSR2 - Ausência de DPM – Dispositivo para Motociclistas associado às barreiras de segurança, em zona de curva.</p> <p>PSR3 - Desnível entre o pavimento da via e da berma, potenciando o risco de despiste.</p> <p>PSR4 - Crescimento de vegetação no bordo de transição entre a berma e o órgão de drenagem longitudinal (valeta), que impede o escoamento das águas da plataforma, acumulando-se na berma. características da sua zona final (de inserção) poder potenciar velocidades excessivas de circulação.</p>	<ul style="list-style-type: none">● Colocar radar de controlo de velocidade instantânea para 70 km/h, aproximadamente ao km 4+400, em ambos os sentidos. Numa futura beneficiação, deverá ser realizada uma análise custo/ benefício à correção do traçado da via, para garantia das condições de segurança.● Colocar DPM.● Nivelar berma com a via de circulação.● Limpar e desmatar os órgãos de drenagem.	DEZ.2023	Parcialmente implementadas

Entidade Gestora da Via	Pontos Negros		Problemas identificados	Recomendações	Relatório Data	Estado de intervenção
	Estrada	Km				
			<p>PSR5 - Acesso não pavimentado, com perda de atrito no arranque (perigo de colisão) e arrasto de sujidade para a via, reduzindo coeficiente de atrito, potenciando o risco de despiste.</p> <p>PSR6 - Barreira de segurança rodoviária, do tipo semi-flexível, com comprimento útil insuficiente.</p> <p>PS1 - Ausência de equipamentos de guiamento ao longo do traçado, potenciando o risco de despiste, em período noturno, por falta de guiamento ótico.</p> <p>PS2 - Ausência de painel de pré-aviso gráfico (I2c) para interseção de acesso a Bela.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Pavimentar acesso, em pelo menos 5m de extensão, para melhoria do atrito pneu/ pavimento no arranque. A IP, considera anular o acesso ao km 4+250 LE e acessos ao km 4+400 LD e LE ● Remover barreira de segurança existente e aplicar novo sistema de retenção rodoviário, nível de retenção e largura útil adequados à situação local, comprimento útil apropriado, especialmente a montante dos obstáculos existentes. Os sistemas de retenção a aplicar devem estar devidamente homologados pela EN1317 – Sistemas de Segurança Rodoviária. A IP, considera que com a anulação do acesso ao km 4+250 LE, poderão ser ligados os dispositivos de retenção existentes. ● Colocar delineadores, com espaçamentos entre si adequados, de acordo com as disposições normativas do ex-InIR referente às Marcas Rodoviárias – Dispositivos Retrorrefletores Complementares. ● Colocar sinal I2C (pré-aviso gráfico) em falta. 		
Infraestruturas de Portugal, SA	EN 242	Km 21,550 ao Km 21,750	<p>PSR1 - Luminárias que não funcionam, potenciando o risco de atropelamento ou perda de guiamento ótico, em período noturno.</p> <p>PSR2 - Obstáculos rígidos, potencialmente perigosos na AAFR, nomeadamente, árvore no limite da berma, que pode agravar as consequências de eventual acidente.</p> <p>PSR3 - Ambiente rodoviário desadequando ao meio em que se encontra inserido, que potencia velocidades</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Beneficiar a iluminação pública. ● Remover ou enquadrar o obstáculo rígido no PTT, de forma a não constituir perigo no caso de eventual acidente. ● Modelar PTT, com colocação de passeios a delimitar as vias de circulação. Esta intervenção irá garantir uma adaptação do condutor ao ambiente rodoviário para que 	DEZ.2023	Parcialmente implementadas

Entidade Gestora da Via	Pontos Negros		Problemas identificados	Recomendações	Relatório Data	Estado de intervenção
	Estrada	Km				

			<p>excessivas face às condições locais (muitos acessos e serventias e presença de utentes desprotegidos). PTT inadequado a meio urbano, onde se prevê a presença de utentes desprotegidos a circular. Ausência de passeios em desconformidade com o DL163/2006 na sua redação atual, relativo às acessibilidades. Ausência de acalmias de tráfego.</p> <p>PS1 - Marcação rodoviária envelhecida, com aparente desgaste, com retrorreflexão reduzida, em desconformidade com o RST. Perigo de despiste e/ ou colisões, por perda de guiamento ótico. Linhas de guia indevidamente interrompidas (tracejadas) no acesso a serventias, associadas a linhas mistas ao eixo da via.</p> <p>PSR4 - Obstáculos potencialmente perigosos na AAFR, nomeadamente, passagens sob serventia, que potenciam o risco de capotamento em caso de despiste. Existem serventias que não estão em funcionamento (km 21+800).</p> <p>PSR5 - Estacionamento informal e acessos privados a ladear a estrada nacional, potenciando o risco de colisões junto aos acessos.</p> <p>PSR6 - Pavimento em bom estado de conservação geral, no entanto, apresenta alguma fissuração. No entanto, dada a tipologia dos acidentes (colisões e despistes) com pavimento seco, deverá ser analisado o coeficiente de atrito.</p> <p>PS2 - Existência de sinais verticais de código, com referência tipo C13-40 km/h, sem sinalização de perigo ou acalmia de tráfego associadas. Dada a amplitude do traçado, a sinalização inadequada cria expectativas erradas aos condutores.</p>	<p>reduza a velocidade de circulação, num local de proximidade aos utentes desprotegidos. Implantar acalmias de tráfego, sobretudo à entrada das localidades, para garantir velocidades de circulação adequadas ao limite sinalizado (semáforos de controlo de velocidade).</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Beneficiar a marcação rodoviária. Corrigir as marcas rodoviárias não regulamentares. ● Colocar grelha de proteção dos montantes das passagens sob serventia. Remover serventias desativadas. Após execução de passeios, suprimir serventias. A IP em alternativa propõe rampear os montantes das serventias. ● Modelar o PTT de forma a criar condições de segurança junto ao estacionamento e acessos privados. ● Realizar ensaios de medição ao coeficiente de atrito e, no caso de valores inadequados, beneficiar o pavimento. ● Remover os sinais verticais de código, com referência tipo C13-40 km/h, e implementar semáforos de controlo de velocidade, para 50 km/h. ● Limpar e desobstruir órgãos de drenagem. 		
--	--	--	--	---	--	--

Entidade Gestora da Via	Pontos Negros		Problemas identificados	Recomendações	Relatório Data	Estado de intervenção
	Estrada	Km				

			<p>PSR7 - Valeta assoreada com acumulação de água junto a passagem sob serventia. Existência de vegetação entre o bordo de ligação da faixa de rodagem e a valeta a impedir o correto escoamento das águas de plataforma.</p>			
Infraestruturas de Portugal, SA	EN 8	Km 64,800 ao Km 64,900	<p>PSR1 - Via de lentos a terminar em curva circular. Via de lentos com permissões de ultrapassagem, no sentido contrário (crescente), potenciando o risco de colisão frontal.</p> <p>PSR2 - Barreiras de segurança danificas após colisão, comprometendo o seu correto desempenho em caso de eventual acidente. Ausência de DPM, essencialmente, em zonas de curvas em taludes íngremes em desconformidade com a legislação em vigor.</p> <p>PSR3 - Traçado em planta inadequado, face às velocidades sinalizadas no local, curva circular com raio de cerca de 130m, ladeada por taludes de escavação que reduzem percepção do seu desenvolvimento, potenciando o risco de despiste.</p> <p>PS1 - Equipamentos de guiamento em mau estado de conservação sem as caraterísticas de retrorreflexão necessárias.</p>	<p>- Prolongar a via de lentos para que não termine em curva, mas em alinhamento reto, onde são garantidas as condições de visibilidade dos veículos. Proibir ultrapassagens no sentido crescente da quilometragem, implementar linha dupla contínua ao longo de toda a extensão da via de lentos, com aplicação de balizas de posição semi-flexíveis, retrorrefletoras e rebatíveis.</p> <p>- Beneficiar barreiras de segurança danificadas. Aplicar DPM.</p> <p>- Recomenda-se adaptar a velocidade de circulação, às condições do traçado, em ambos os sentidos de circulação. No entanto, esta adaptação não deve ser exclusiva neste ponto, mas em todo o troço, com curvas de raio condicionado a montante e jusante deste local, para garantir a coerência das velocidades. A curva deverá ser devidamente sinalizada.</p> <p>- Beneficiar delineadores e adaptá-los às distâncias de visibilidade das curvas circulares.</p>	DEZ.2023	Parcialmente implementadas

Entidade Gestora da Via	Pontos Negros		Problemas identificados	Recomendações	Relatório Data	Estado de intervenção
	Estrada	Km				
			<p>PS2 - Ao longo da via de lentos, existem acessos e serventias com permissão de viragem e interrupção da linha dupla contínua e da linha de guia, que potenciam o risco de colisão.</p> <p>PSR4 - Valeta assoreada com detritos que impedem o escoamento eficaz das águas pluviais, implicando a sua acumulação na faixa de rodagem, potenciando o risco de despiste por redução do atrito mobilizado na travagem.</p>	<p>- Proibir ultrapassagens no sentido crescente da quilometragem, implementar linha dupla contínua ao eixo ao longo de toda a extensão da via de lentos , com aplicação de balizas de posição semi-flexíveis, retrorrefletoras e rebatíveis, que, para além de dissuadir ultrapassagens indevidas, também proíbe movimentos de viragem inadequados.</p> <p>Pintura de linha guia contínua, sem interrupção nas serventias. Correção das guias na próxima intervenção a realizar na via</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Limpar os órgãos de drenagem. 		
Infraestruturas de Portugal, SA	EN 260	Km 2,420 ao 2,600	<p>PSR1 - Pannel de pré-aviso gráfico (I2b) obstruído por espécie arbórea, que impede a leitura dos destinos inscritos no pannel, potenciando o risco de colisões traseiras, por indecisões de navegação.</p> <p>PSR2 - Obstáculos na AAFR (pannel pré-aviso gráfico) potencialmente perigosos, por incorreta aplicação de equipamento de segurança. A barreira de segurança não dispõe de comprimento útil suficiente para garantir as larguras de deflexão do sistema, potenciando o risco de colisão com os respetivos obstáculos, em caso de despiste.</p> <p>PSR3 - Obstáculos na AAFR (árvore) potencialmente perigosos, sem sistema de retenção rodoviário associado.</p> <p>PSR4 - Circulação de utentes desprotegidos na berma, que efetuam ligações pedonais entre o núcleo urbano de Beja (com acesso pela Rua D. Afonso III) e a zona comercial (Rua do Carmo Velho) e atravessam a EN260,</p>	<p>- Podar periodicamente ou remover a espécie arbórea.</p> <p>- Proteger os veículos dos obstáculos rígidos presentes na AAFR, com a colocação de barreiras de segurança com o comprimento útil adequado e respetivas larguras de deflexão. Os sistemas de retenção a aplicar deverão estar devidamente homologados pela EN1317 – Sistemas de Segurança Rodoviária.</p> <p>- Remover árvore ou implantar sistemas de retenção que, a serem aplicados, deverão estar devidamente homologados pela EN1317 – Sistemas de Segurança Rodoviária.</p> <p>- Materializar passeios adequados aos percursos pedonais verificados no local e atravessamentos seguros da EN260, associados a acalmias de tráfego na aproximação à rotunda, que garantam a segurança e</p>	DEZ.2023	Não Implementadas

Entidade Gestora da Via	Pontos Negros		Problemas identificados	Recomendações	Relatório Data	Estado de intervenção
	Estrada	Km				

			<p>na zona da rotunda, local inadequado que potencia o risco de atropelamento.</p> <p>PSR5 - Desnível entre o pavimento da via e da berma, potenciando o risco de despiste.</p> <p>PSR6 - Pavimento em mau estado de conservação, com diversas patologias superficiais associadas e aparente desgaste da camada superficial reduzindo o atrito pneu/pavimento, potenciando o risco de colisões.</p> <p>PS1 - Marcação rodoviária envelhecida, com aparente desgaste, com retroreflexão reduzida, em desconformidade com o RST. Perigo de despiste e/ ou colisões, por perda de guiamento ótico.</p> <p>PS2 - Sinalização vertical de código envelhecida, existindo sinais sem tela retrorefletora, em desconformidade com o RST. Altura ao solo dos sinais verticais em desconformidade com o RST. Conjunto de sinais verticais de código com referência tipo B1 e C13 (50 km/h) associados a modelo adicional com inscrição "150m" a distância incorreta do local (inferior a 150m).</p> <p>PSR7 - Crescimento de vegetação no bordo de transição entre a berma e o órgão de drenagem longitudinal (valeta), que impede o correto escoamento das águas de plataforma, acumulando-se na berma.</p> <p>PSR8 - Ausência de deflexão e/ ou deflexões insuficientes que potenciam manobras perigosas, pela possibilidade de executar movimentos lineares (sem necessidade de redução de velocidade) ou movimentos tangenciais diretos, entre ramos contíguos. Largura excessiva da via de circulação noanel central.</p>	<p>acessibilidade dos utentes desprotegidos, de acordo com o DL163/2006, na sua redação atual.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nivelar berma com a via de circulação. - Beneficiar o pavimento. - Beneficiar a marcação rodoviária. - Beneficiar a sinalização vertical de código. Reposicionar os sinais verticais em termos de altura ao solo. Substituir modelo adicional com inscrição da distância efetiva do sinal à entrada da rotunda. - Limpar e desmatar os órgãos de drenagem. - Materializar faixa galgável com pavimento reforçado em cubos (pavimento de textura diferenciada) ao redor doanel central, mantendo apenas uma via com 5,0m de largura para circulação dos veículos ligeiros. A área em pavimento diferenciado, permite a manobra dos veículos pesados e melhora a deflexão dos veículos ligeiros, obrigando-os a reduzir a velocidade. Diminuir a largura da via de circulação. 		
--	--	--	--	--	--	--

Entidade Gestora da Via	Pontos Negros		Problemas identificados	Recomendações	Relatório Data	Estado de intervenção
	Estrada	Km				
			<p>PSR9 - Obstáculos rígidos potencialmente perigosos (colunas de iluminação), na AAFR, nas trajetórias de despiste (rotunda) sem sistema de retenção rodoviário associado.</p> <p>PSR10 - Presença de publicidade que descarateriza o ambiente rodoviário, promovendo ruído visual e retirando leitura à sinalização, potenciando o risco de colisões por hesitações/ distrações na navegação.</p> <p>PS3 - Setas direcionais incorretamente implantadas e orientadas, não garantindo a correta leitura do condutor (IP2 – Castro Verde/ Évora).</p> <p>PS4 - Ausência de pictograma de cedência de passagem no ramo, de acesso à rotunda, no sentido crescente da quilometragem na EN260.</p> <p>PS5 - Ausência de equipamentos de guiamento ótico na interseção giratória (marcadores no pavimento), potenciando o risco de despiste, em caso de mau funcionamento da iluminação pública.</p> <p>PSR11 - Obstáculos na AAFR potencialmente perigosos, por incorreta aplicação de equipamento de segurança. A barreira de segurança não dispõe de comprimento útil suficiente para garantir as larguras de deflexão do sistema, potenciando o risco de colisão com os respetivos obstáculos, em caso de despiste.</p> <p>PSR12 - Iluminação pública com patologias (luminária danificada).</p>	<p>- Enquadrar devidamente a iluminação pública e/ ou proceder à implantação de sistemas de retenção rodoviários. Os sistemas de retenção a aplicar deverão estar devidamente homologados pela EN1317 – Sistemas de Segurança Rodoviária.</p> <p>- Remover/ reposicionar os elementos publicitários para fora da área de influência da via.</p> <p>- Repor a orientação da seta direcional e verificar o seu devido encastramento no prumo.</p> <p>- Pintura de pictograma de cedência de passagem no ramo de acesso à rotunda.</p> <p>- Implantar equipamentos de guiamento (marcadores no pavimento), associados a interseção giratória.</p> <p>- Proteger os veículos dos obstáculos rígidos presentes na AAFR, com a colocação de barreiras de segurança com o comprimento útil adequado e respetivas larguras de deflexão. Os sistemas de retenção a aplicar deverão estar devidamente homologados pela EN1317 – Sistemas de Segurança Rodoviária.</p> <p>- Beneficiar iluminação pública (substituir luminária).</p>		
Infraestruturas de Portugal, SA	EN 125-10	Km 2,500 ao km 2,600	<p>PS1 - Sinalização vertical de código de orientação em desconformidade com o RST. A disposição das setas direcionais (J2), nos vários ramos das rotundas, que contêm as inscrições de vários destinos estão em desacordo com a legislação em vigor. A dimensão das</p>	<p>- Beneficiar sinalização vertical de orientação associada à rotunda (setas direcionais e pré-avisos gráficos).</p>	DEZ.2023	Não Implementadas

Entidade Gestora da Via	Pontos Negros		Problemas identificados	Recomendações	Relatório Data	Estado de intervenção
	Estrada	Km				

			<p>letras no PAG (I2b) é inadequada, dificultando a sua leitura.</p> <p>PS2 - Balizas de posição O7, ao longo do separador central em desconformidade com o RST.</p> <p>PS3 - Marcas do tipo M20 (bandas cromáticas) em curva, que potenciam o risco de despiste, sobretudo a veículos de duas rodas.</p> <p>PSR1 - Existem percursos pedonais (passeios) no local que estabelecem a ligação entre o aeroporto e os estacionamento e empresas de aluguer de veículos, situados na periferia do aeroporto. No entanto, os percursos são extensos e, além de haver poucas passagens para peões, estão localizadas em zonas que potenciam atravessamentos indevidos. A vedação no separador central aparenta ser uma medida dissuasora deste comportamento.</p> <p>PSR2 - Pavimento em bom estado de conservação geral. Contudo, apresenta algumas patologias superficiais a nível de fissuração que, dada a tipologia dos acidentes (colisões e despistes) com pavimento seco, deverá ser analisado o coeficiente de atrito.</p> <p>PSR3 - Largura útil de percurso pedonal, inferior a 0,90m junto a marco de incêndio, em desconformidade com o Decreto-Lei n.º 163/2006, na sua redação atual.</p> <p>PSR4 - Balizas plásticas cilíndricas retrorrefletoras rebatíveis, para guiamento, no ilhéu direcional de entrada na interseção giratória, em zona de curva (deflexão). As balizas cilíndricas estão envelhecidas, sem retrorreflexão e, em alguns pontos, inexistentes, potenciando o risco de despiste.</p> <p>PSR5 - Presença de obstáculos rígidos (colunas de iluminação) em ilhéus direcionais, potencialmente</p>	<p>- Remover balizas de posição O7 ao longo do separador central, que não estejam associadas a sinal com referência tipo D3.</p> <p>- Remover marcas M20 e aplicá-las a montante da curva circular.</p> <p>- Recomenda-se a colocação de guarda-corpos ao longo do passeio para encaminhamento dos utilizadores às passagens para peões.</p> <p>- Realizar ensaios de medição do coeficiente de atrito e em caso de registos com níveis inadequados, proceder à beneficiação do pavimento.</p> <p>- Aferir largura útil mínima do passeio público e reposicionar obstáculos, marco de incêndio ou alargar o passeio.</p> <p>- Substituir as balizas plásticas cilíndricas retrorrefletoras rebatíveis existentes por novas, com as mesmas características e espaçamento.</p>		
--	--	--	---	--	--	--

Entidade Gestora da Via	Pontos Negros		Problemas identificados	Recomendações	Relatório Data	Estado de intervenção
	Estrada	Km				

			<p>perigosos, na zona de trajetória de despiste. Em torno dos ilhéus direcionais existe uma barreira de segurança com DPM sem comprimento útil suficiente que garanta a largura de deflexão e o cumprimento dos critérios de aplicação das zonas de curvatura (ângulos a 90°).</p> <p>PSR6 - Presença de publicidade que descarateriza o ambiente rodoviário, promovendo o ruído visual e retirando leitura à sinalização, potenciando o risco de colisões por hesitações/ distrações na navegação.</p> <p>PSR7 - Obstáculos rígidos (estátuas) na ilha central, na faixa exterior de 10m, potencialmente perigosos, na trajetória das entradas.</p> <p>PS4 - Ausência de baia direcional múltipla O6b na entrada da rotunda.</p> <p>PS5 - Sinalização vertical de código em mau estado de conservação geral, sem coloração/ retrorreflexão. Alguns sinais verticais foram substituídos existindo disparidade entre critérios de retrorreflexão. Orientação de alguns sinais inadequada face à faixa de rodagem. Sinais verticais de código com referência tipo D1a colocados na placa central da rotunda em desconformidade com os critérios de aplicação.</p> <p>PS6 - Sinal vertical de código com referência tipo C13 (40 km/h) implantado na rotunda, mas referente aos ramos de saída. Esta tipologia de sinalização não deve ser implantada no anel de circulação da rotunda.</p>	<p>- Remover obstáculos rígidos presentes nos ilhéus direcionais. Reposicionar colunas de iluminação para fora dos locais das trajetórias de despiste.</p> <p>- Remover/ reposicionar os elementos publicitários para fora da área de influência da via.</p> <p>- Remover/ reposicionar estátuas, para fora da área de encaminhamento das entradas, e além da faixa exterior de 10m.</p> <p>- Colocar baia direcional múltipla O6b em falta.</p> <p>- Beneficiar sinalização vertical de código no troço em questão. Corrigir a orientação dos sinais de código, consoante o seu posicionamento (secção corrente e/ ou ilhas separadoras). Remover os sinais D1a colocados na placa central da rotunda.</p> <p>- Reposicionar sinal vertical de código com referência tipo C13 (40 km/h) após a saída dos respetivos ramos.</p>		
--	--	--	---	---	--	--