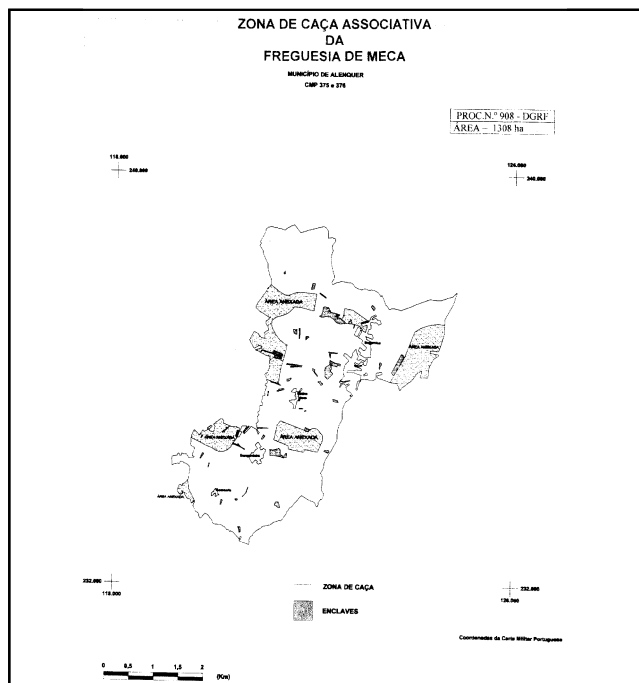


caça associativas no prazo de seis meses após a publicação da presente portaria.

6.º É revogada a Portaria n.º 754/2004, de 30 de Junho.

O Ministro da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas, *Jaime de Jesus Lopes Silva*, em 8 de Abril de 2005.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Decreto Regulamentar n.º 3/2005 de 10 de Maio

A Lei n.º 33/2004, de 28 de Julho, torna obrigatória a colocação de protecções nas guardas de segurança existentes nos «pontos negros» e em outros pontos de maior risco das vias públicas, integradas ou não na rede rodoviária nacional, contemplando a perspectiva da segurança dos utentes de veículos de duas rodas.

Nos termos do referido diploma, as protecções devem ainda ser colocadas, nas vias a construir, em toda a extensão das respectivas guardas de segurança.

Com efeito, as guardas de segurança semiflexíveis, quando desprotegidas, podem constituir perigo para aqueles utentes, máxime para os motociclistas.

Assim, pelo presente diploma, o Governo procede à regulamentação necessária para a plena aplicabilidade da Lei n.º 33/2004, de 28 de Julho, estabelecendo, nomeadamente, as normas de colocação das protecções nas guardas de segurança e demais regras para a sua instalação.

Assim:

Nos termos do artigo 7.º da Lei n.º 33/2004, de 28 de Julho, e da alínea c) do artigo 199.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objecto

O presente diploma estabelece as normas para a colocação de protecções nas guardas de segurança semi-

flexíveis existentes nas vias públicas, integradas ou não na rede rodoviária nacional, contemplando a perspectiva da segurança dos utentes de veículos de duas rodas a motor.

Artigo 2.º

Conceitos

Para efeitos do disposto na Lei n.º 33/2004, de 28 de Julho, e no presente diploma, entende-se por:

- «Dispositivo de protecção» o dispositivo destinado a contemplar a segurança dos utentes de veículos de duas rodas a motor, fabricado com respeito do disposto nos artigos 3.º a 5.º do presente diploma, do tipo painel contínuo ou dispositivo análogo, a instalar nas guardas de segurança semiflexíveis das vias rodoviárias;
- «Dispositivo de protecção tipo saia metálica» o dispositivo contínuo destinado à protecção de utilizadores de veículos de duas rodas a motor;
- «Ponto negro» o lanço de estrada com o máximo de 200 m de extensão, no qual se registaram, pelo menos, cinco acidentes com vítimas, no ano em análise, cuja soma de indicadores de gravidade é superior a 20. O valor do indicador de gravidade (IG) para cada acidente é obtido através da fórmula $IG = 100 \times (\text{número de mortos}) + 10 \times (\text{número de feridos graves}) + 3 \times (\text{número de feridos leves})$;
- «Curva de raio inferior ao mínimo normal» o alinhamento curvo em planta, normalmente constituído por uma curva circular e duas curvas de transição, mas podendo ter outra composição, cujo raio da curva circular é inferior ao raio mínimo normal (RN) estipulado no quadro, que se encontra como anexo I do presente diploma e que dele faz parte integrante, cujos valores derivam do quadro VII da norma de Traçado JAE P3/94, da extinta Junta Autónoma de Estradas;
- «Curva com sobrelevação inferior à exigida» o alinhamento curvo em planta, normalmente constituído por uma curva circular e duas curvas de transição, mas podendo ter outra composição, cuja sobrelevação da curva circular é inferior à estabelecida no quadro, que se encontra como anexo II do presente diploma e que dele faz parte integrante, o qual deriva do quadro XVII da norma de traçado JAE P3/94, da extinta Junta Autónoma de Estradas;
- «Curva de raio reduzido» o mesmo que «curva de raio inferior ao mínimo normal», como definida na alínea c) do presente artigo;
- «Zona com perigo de derrapagem» o trecho de estrada cujo pavimento é em calçada de pedra natural ou cuja camada superficial apresente coeficiente de atrito transversal inferior a 0,35 quando medido de forma contínua, com piso molhado, preferencialmente através de equipamento tipo SCRIM, segundo a norma de ensaio constante do anexo III do presente diploma e que dele faz parte integrante.

Admite-se o recurso a outros tipos de equipamento para medição do coeficiente de atrito em contínuo, desde que sejam respeitadas as condições expressas no referido anexo.

Em alternativa, poder-se-á considerar o coeficiente de atrito pontual, medido através de

ensaios com um pêndulo oscilante, segundo a Norma EN 13036-4:2003 (Características de superfície de estradas e aeródromos — Métodos de ensaio — Parte 4: Método para medição da resistência ao deslizamento de uma superfície — O ensaio do pêndulo). Considerar-se-á que se trata de uma zona com perigo de derapagem se o valor PTV médio corrigido obtido for inferior a 35 unidades;

- h) «Largura suficiente para desaceleração de veículos» a extensão marginal à plataforma da estrada livre de obstáculos, que permite a desaceleração de veículos de duas rodas a motor em caso de despiste, com a seguinte largura:
- i) 9 m em auto-estradas e estradas com velocidade base superior a 100 km/h;
 - ii) 6 m em estradas com velocidade base maior ou igual a 80 km/h e inferior ou igual a 100 km/h;
 - iii) 5 m em estradas em que a velocidade base seja inferior a 80 km/h.

Quando não se disponha do valor da velocidade base, deve ser utilizado em seu lugar o limite geral máximo de velocidade legal da via em consideração;

- i) «Via a contratuallar» a via a construir cujo projecto de execução seja aprovado após a entrada em vigor do presente diploma;
- j) «Via ladeada de precipícios ou declives acentuados» a via na qual o desnível entre a plataforma da via e o terreno de nível adjacente é igual ou superior a 3 m e a inclinação do talude é superior a dois terços.

Artigo 3.º

Dispositivos de protecção contínuos

Os dispositivos de protecção tipo saia metálica devem ser constituídos por uma viga metálica, de perfil plano ou idêntico ao perfil da viga da guarda, fixa à face anterior ou posterior do amortecedor da viga superior através de um dispositivo de afastamento, ou por tubos de polietileno ou outro material de características semelhantes acoplados através de dispositivos adequados aos prumos das guardas de segurança em referência.

Artigo 4.º

Dispositivos de protecção análogos

1 — Caso se verifiquem dificuldades na aquisição dos dispositivos referidos no artigo anterior, os dispositivos de protecção a empregar podem ser do tipo amortecedor de impacte, de colocação individual em cada prumo das guardas de segurança.

2 — Os dispositivos previstos no número anterior podem ser fabricados em poliestireno expandido, polietileno reticulado, polipropileno, poliuretano ou outro material semelhante, desde que respeitando o estabelecido no artigo 5.º do presente diploma.

Artigo 5.º

Concepção e construção dos dispositivos de protecção

1 — A aceitação dos dispositivos de protecção a colocar em vias rodoviárias, nos termos do presente diploma,

depende da apresentação dos seguintes documentos relativos ao tipo de dispositivo a colocar:

- a) Comprovativo de que o sistema formado pela guarda de segurança semiflexível e pelo dispositivo de protecção cumpre os requisitos da Norma EN 1317 para a sua classe, conforme atestado por entidade acreditada, na União Europeia, para o efeito;
- b) Comprovativo de que o dispositivo de protecção cumpre os requisitos constantes do anexo IV, publicado em anexo ao presente diploma e que dele faz parte integrante, conforme atestado pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC) ou laboratório acreditado para o efeito;
- c) Declaração de conformidade do fabricante, comprovativa do controlo de produção dos componentes do dispositivo de protecção, e com indicação da durabilidade do dispositivo, isto é, do período em que o mesmo mantém as suas características físicas e de desempenho;
- d) Recomendações técnicas de montagem e manutenção do dispositivo de protecção na estrada.

2 — As protecções a colocar nas guardas de segurança podem ser concebidas, construídas e instaladas de forma diversa da indicada nos artigos 3.º e 4.º do presente diploma, desde que respeitem o disposto no número anterior.

Artigo 6.º

Identificação dos pontos negros

1 — A Direcção-Geral de Viação (DGV) proporcionará às pessoas colectivas legal ou contratualmente responsáveis pela manutenção em funcionamento das vias públicas acesso permanente à base de dados de acidentes rodoviários que gere, permitindo a recolha e tratamento de toda a informação considerada necessária pelas referidas entidades para a identificação dos pontos negros nas vias sob a respectiva jurisdição, com exclusão do acesso a dados pessoais relativos às vítimas de acidentes, nos termos da lei.

2 — A base de dados de acidentes rodoviários é actualizada pela DGV até ao dia 31 de Janeiro de cada ano com a informação do ano civil anterior, sendo a respectiva informação disponibilizada, até essa mesma data, às pessoas colectivas legal ou contratualmente responsáveis pela manutenção em funcionamento das vias públicas.

3 — As pessoas colectivas legal ou contratualmente responsáveis pela construção ou manutenção em funcionamento das vias de comunicação pública rodoviária enviam, em cada ano, até 31 de Março, à DGV e à Prevenção Rodoviária Portuguesa a lista dos pontos negros identificados relativos ao ano civil anterior.

4 — A DGV e a Prevenção Rodoviária Portuguesa emitem parecer sobre os pontos negros referidos no número anterior e divulgam a respectiva lista até 30 de Abril de cada ano.

Artigo 7.º

Restantes situações

1 — Para além dos pontos negros, identificados nos termos do número anterior, os dispositivos de protecção são colocados nas guardas de segurança das vias rodoviárias nos casos em que a existência de obstáculos fixos

e rígidos a menos de 2 m do limite da faixa de rodagem se revele susceptível de provocar danos superiores aos causados pelo embate nos mesmos, nomeadamente encontros de pontes, pilares, muros, postes e árvores de grande porte.

2 — Os dispositivos de protecção localizam-se, ainda, em auto-estradas, itinerários principais, itinerários complementares e circulares e variantes, sempre que se considere necessário, e, em especial, nos pontos referidos nas subalíneas *i*) a *viii*) da alínea *a*) do n.º 2 do artigo 3.º da Lei n.º 33/2004.

3 — Em estradas nacionais, regionais e municipais, os dispositivos de protecção localizam-se nos pontos referidos nas subalíneas *i*) a *viii*) da alínea *a*) do n.º 2 do artigo 3.º da Lei n.º 33/2004 e ainda quando a via seja ladeada de precipícios e declives acentuados.

4 — Em alinhamento curvo, os dispositivos de protecção podem ser colocados apenas nas guardas existentes no extradorso.

5 — Nos termos do número anterior, os dispositivos de protecção têm início a meio da curva de transição que antecede a curva circular ou 50 m a montante do início da curva circular, caso não exista a referida curva de transição, e desenvolvendo-se até, pelo menos, 50 m depois do ponto médio da curva de transição que se segue à curva circular ou, caso não exista essa curva de transição, até pelo menos 50 m após o final da curva circular, caso nessas extensões adjacentes ao alinhamento curvo ainda exista guarda de segurança.

Artigo 8.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor 30 dias após a data da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 20 de Janeiro de 2005. — *Pedro Miguel de Santana Lopes* — *António José de Castro Bagão Félix* — *Daniel Viegas Sanchez* — *António Luís Guerra Nunes Mexia*.

Promulgado em 24 de Março de 2005.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 31 de Março de 2005.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*.

ANEXO I

[quadro a que se refere a alínea *d*) do artigo 2.º]

Raio mínimo normal (em planta)

Velocidade base (quilómetros por hora)	Raio mínimo normal (metros)
40	110
50	180
60	250
70	350
80	450
90	550
100	700
110	850
120	1 000
130	1 200
140	1 400

ANEXO II

[quadro a que se refere a alínea *e*) do artigo 2.º]

Sobrelevação em curva

Estradas com duas vias		Estradas com duas por duas vias	
Raio (metros)	Sobrelevação (percentagem)	Raio (metros)	Sobrelevação (percentagem)
≤ 450	7	≤ 900	7
525	6,5	1 100	6,5
600	6	1 300	6
700	5,5	1 500	5,5
850	5	1 750	5
1 000	4,5	2 000	4,5
1 200	4	2 250	4
1 400	3,5	2 600	3,5
1 600	3	3 000	3
1 900 ≤ R < 2 500	2,5	3 500 ≤ R < 5 000	2,5
≥ 2 500	—	≥ 5 000	—

ANEXO III

Medição do coeficiente de atrito transversal através de equipamento tipo SCRIM

Para efeitos do presente diploma, a medição do atrito transversal da superfície de um pavimento é efectuada com equipamento do tipo SCRIM (*sideway force coefficient routine investigation machine*).

A medição é efectuada sobre o pavimento molhado com um jacto de água controlado, o qual proporciona um filme de água de 0,50 mm de espessura na zona de contacto com a roda de medida, em contínuo, ao longo da rodeira externa de cada uma das vias de trânsito construídas e à velocidade de 50 km/h. A roda de medida faz um ângulo de 20º com a direcção do deslocamento e está equipada com um pneu normalizado (dimensões: 76 mm × 508 mm; pressão: 350 Kpa; resiliência: 46 % ± 3 % a 20º).

O sistema de aquisição e tratamento de dados determina, para cada intervalo de 20 m, durante oito intervalos de tempo iguais, os valores do coeficiente de atrito transversal, a velocidade real e a média destes valores. Estes dados são registados em suporte magnético e tratados posteriormente.

Admite-se o recurso a outros tipos de equipamento, desde que efectuem a medição do coeficiente de atrito transversal através de roda(s) oblíqua(s), sejam munidos de sistema de rega automática que garanta uma película de água uniforme sobre a superfície de medição e apresentem correlações comprovadas entre os resultados obtidos com o equipamento utilizado e os que seriam obtidos com o SCRIM. Embora as condições de referência sejam as supra-apresentadas, nomeadamente uma velocidade de 50 km/h, uma película de água com 0,50 mm de espessura e um passo de 20 m, podem ser utilizadas condições distintas, conforme o equipamento utilizado e as condições em que se efectua a medição, devendo ser respeitadas as indicações do fabricante.

ANEXO IV

Ensaio de um dispositivo de protecção para motociclistas aplicado a uma guarda de segurança semiflexível

Para efeitos da alínea *b*) do n.º 1 do artigo 5.º do presente diploma, um dispositivo para protecção de motociclistas só pode ser autorizado se for sujeito a ensaio com as características a seguir descritas e os res-

pectivos resultados satisfizerem o respectivo critério de aceitação.

Ensaio de um dispositivo de protecção para motociclistas aplicado a uma guarda de segurança semiflexível:

1 — Um manequim de $80,5 \text{ kg} \pm 0,5 \text{ kg}$ é projectado de encontro ao dispositivo de protecção para motociclistas instalado na parte inferior de uma guarda de segurança semiflexível à velocidade de $60 \text{ km/h} \pm 6 \%$, segundo um ângulo teórico de incidência de $30^\circ \pm 2^\circ$ e em duas posições distintas:

- A) Deitado de costas com a cabeça em frente e o eixo longitudinal do corpo coincidente com a direcção estabelecida para a trajectória (ou seja, no impacte o eixo longitudinal do manequim fará um ângulo de $30^\circ \pm 2^\circ$ com a guarda de segurança munida do dispositivo);
- B) Deitado de costas com o corpo paralelo à guarda de segurança (ou seja, no impacte o eixo longitudinal do manequim fará um ângulo de $0^\circ \pm 2^\circ$ com a guarda de segurança munida do dispositivo).

A guarda de segurança deve ter, no mínimo, 16 m de extensão e prumos afastados de 2 m em 2 m.

2 — Um dispositivo de protecção para motociclistas ensaiado nas condições apresentadas no número anterior é aceite se o valor do índice HIC (*head injury criteria*) for menor ou igual a 1000 ($\text{HIC} \leq 1000$). Refira-se que este índice é obtido a partir das acelerações medidas no centro de gravidade da cabeça do manequim.

Do ensaio supradescrito será efectuado um documento, contendo a indicação da entidade que o solicitou, a data de realização do mesmo, a designação e a descrição do sistema ensaiado e dos elementos e materiais que o constituem, as especificações técnicas e de montagem desse sistema, o seu modo de funcionamento, a indicação e a descrição do ensaio e o respectivo critério de aceitação, bem como os resultados alcançados. Serão ainda apresentadas todas as peças escritas e desenhadas necessárias à boa compreensão dos aspectos anteriormente mencionados, bem como fotografias e outros elementos que sejam considerados convenientes para tal fim.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E DA SOLIDARIEDADE SOCIAL

Portaria n.º 472/2005

de 10 de Maio

A Lei Orgânica do XVII Governo Constitucional, aprovada pelo Decreto-Lei n.º 79/2005, de 15 de Abril, criou o Ministério do Trabalho e da Solidariedade Social, de ora em diante designado apenas por MTSS.

Considerando a necessidade de dispor de um meio de identificação para o pessoal no acesso e uso das instalações do MTSS, bem como para permitir a respectiva identificação junto de outros serviços ou instituições,

públicas ou privadas, que não possuam cartão de identificação próprio:

Manda o Governo, pelo Ministro do Trabalho e da Solidariedade Social, ao abrigo do disposto na alínea *d*) do artigo 199.º da Constituição, o seguinte:

1.º Aprovar os modelos de cartão de identificação anexos à presente portaria, com as respectivas categorias de utilizadores:

- Modelo n.º 1 — para uso do pessoal nomeado para os gabinetes dos membros do Governo do Ministério do Trabalho e da Solidariedade Social (MTSS), dos titulares dos cargos de direcção superior, previstos no n.º 3 do artigo 2.º da Lei n.º 2/2004, de 15 de Janeiro, dos serviços e organismos sob a superintendência e tutela do Ministro do Trabalho e da Solidariedade Social, bem como para uso do pessoal cuja especificidade da função exercida assim o exija (anexo n.º 1);
- Modelo n.º 2 — para uso dos funcionários, agentes e outros trabalhadores dos serviços de administração directa do Estado do MTSS (anexo n.º 2).

2.º A Secretaria-Geral do MTSS é o serviço emissor e providenciará para que os cartões emitidos sejam registados em livro ou base de dados própria, com os elementos de identificação necessários.

3.º Os cartões são de cor branca, com as dimensões de $85 \text{ mm} \times 54 \text{ mm}$, com escudo e letras de cor preta, tendo uma faixa com as cores verde e vermelha no canto superior esquerdo, contendo o modelo n.º 1 a menção «Livre trânsito» em letras maiúsculas, de cor vermelha.

4.º Os cartões serão assinados pelo portador e pelo secretário-geral ou seu substituto legal e autenticados com o selo branco em uso na Secretaria-Geral do MTSS, de modo que este incida sobre o canto inferior esquerdo da fotografia.

5.º O secretário-geral do MTSS poderá delegar a competência para a emissão dos cartões modelo n.º 2 num dos secretários-gerais-adjuntos.

6.º Os restantes serviços e organismos sob a superintendência e tutela do Ministro do Trabalho e da Solidariedade Social podem emitir para o respectivo pessoal um cartão de identificação idêntico ao do modelo n.º 2 da presente portaria, desde que acrescido da menção da respectiva designação orgânica, a inscrever imediatamente sob a designação do Ministério e da assinatura pelo respectivo dirigente máximo, que a poderá delegar, autenticada com o selo branco em uso na instituição, de modo que este incida sobre o canto inferior esquerdo da fotografia.

7.º As fotografias a utilizar nos cartões são do tipo passe e a cores.

8.º Os cartões devem ser substituídos quando se verifique qualquer alteração nos elementos deles constantes e são obrigatoriamente recolhidos quando se verifique a cessação ou suspensão de funções do respectivo titular.

9.º Em caso de extravio, deterioração ou destruição, pode ser emitida uma segunda via, do que se fará menção expressa, mantendo esta o número do cartão anterior.

10.º O cartão deverá ser sempre exibido de forma bem visível perante as autoridades às quais haja necessidade de recorrer e, quando solicitado, no momento da entrada dos locais a visitar.

11.º A Secretaria-Geral do MTSS cabe promover a recolha e inutilização de todos os cartões emitidos ao abrigo da Portaria n.º 1272/2004, de 6 de Outubro.

12.º É revogada a Portaria n.º 1272/2004, de 6 de Outubro.

O Ministro do Trabalho e da Solidariedade Social,
José António Fonseca Vieira da Silva, em 20 de Abril de 2005.