



O que é um “ponto negro”
“Ponto negro” é um trecho de estrada com 200 metros de extensão no qual houve, pelo menos, 5 acidentes com vítimas, no período de um ano.

30% dos pontos negros estão em autoestradas

Dos 52 “pontos negros” identificados em Portugal em 2014, 16 situam-se em autoestradas, o que representa 30%. Estão as autoestradas menos seguras?

As autoestradas são vias onde a segurança é maior. Mas, o facto é que no último relatório da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) dos 52 “pontos negros” detetados em Portugal, em 2014, 16 situam-se em autoestradas. Ou seja, dos trechos de estrada com 200 metros de extensão, nos quais a ANSR refere terem sido palco de, pelo menos, 5 acidentes com vítimas, 30% situaram-se em oito autoestradas: A1 (Lisboa-Porto), A19 (Variante da Batalha), A2 (Lisboa-Algarve), A20 (CRIP - Circular Regional Interior de Porto), A28 (Porto-Caminha), A3 (Porto-Valença), A5 (Lisboa-Cascais) e A8 (Lisboa-Leiria).

Este levantamento não é, porém, consensual, pois remete

para os locais onde, em valores absolutos, se verificam mais acidentes, sem que seja tido em conta o volume de tráfego. Este aspeto metodológico, entende José Miguel Trigos, presidente da Prevenção Rodoviária Portuguesa, envia os dados, levando a que as vias de maior tráfego, como as que servem os centros urbanos como a A5 (que surge referenciada com cinco “pontos negros”), sejam também as que assinalem maior sinistralidade. Sem negar estas evidências, a Associação Portuguesa de Sinalização e Segurança Rodoviária (Afesp) acrescenta outro dado: apesar de serem vias com melhores níveis de conservação, há autoestradas que denotam, também, lacunas de sinalização, sobretudo em cenário noturno: “Não nos admiramos que haja ‘pontos negros’ para os quais concorre a deficiente sinalização. Há autoestradas, cujos painéis não têm a devida retroreflexão e tornam-se invisíveis. A sinalização, desta forma, em vez de ajudar, desorienta o automobilista”, diz Ana Raposo secretária-geral da Afesp. A Brisa não considera, porém, que é o seu caso e, através do porta-voz

Franco Caruso, exemplifica: “A Brisa procura sempre minorar os riscos de circulação na sua rede, através de intervenções pontuais, por exemplo, ao nível da sinalização, como fez na A2, na qual investiu, em 2014, 236 mil euros, em sinalização horizontal, e 195 mil euros em sinalização vertical”. Para a Associação Portuguesa das Sociedades Concessionárias de Autoestradas ou Pontes com Portagens (APCAP), que estudou o problema, as causas dos acidentes com vítimas na rede de autoestradas, em 2014, foram atribuíveis em 91% à ação do condutor, 6% ao veículo e 3% à infraestrutura. Nos acidentes associados à ação do condutor, foram identificados três grandes grupos de causas: velocidade excessiva (46%), distração do condutor (19%) e sonolência (8%). Nesse capítulo, a Brisa mostra-se, aliás, preocupada com a distração que os smartphones estão a provocar ao volante, contribuindo também para elevar, nos últimos tempos, a sinistralidade na sua rede: “Usar o telemóvel enquanto se conduz multiplica o risco de acidente 23 vezes e 31% dos portugueses admitem enviar

ler SMS enquanto conduzem”, aponta a concessionária. Segundo a APCAP, o tipo de acidente por rebentamento de pneu foi responsável por 81% das ocorrências no conjunto das causas associadas ao veículo. No que se refere às causas atribuíveis à infraestrutura, 64% foram devidas a obstáculos na via.

Paulo MARMÉ
pmarme@motorpress.pt

Maior fluxo de trânsito

A BRISA, a mais importante concessionária nacional, vê quatro das suas autoestradas neste “ranking”. Franco Caruso, porta-voz da empresa, sublinha que os números dos “pontos negros” não consideram o Tráfego Médio Diário (TMD) “na autoestrada e a



Os 16 pontos negros das autoestradas

PARTINDO DA INFORMAÇÃO constante no relatório de sinistralidade da ANSR e com o apoio dos serviços deste organismo da administração do Estado que coordena a política de segurança rodoviária localizamos geograficamente e com o recurso à ferramenta dos mapas do Google, onde se situavam estes 16 locais críticos destas vias.

A3



km 2,5 – 2,7

NESTA ZONA, onde quem pretende apanhar a A4 tem de abandonar a A3 em direção a Valongo e Ermesinde, registaram-se 11 acidentes, em 2014. Ao todo, contabilizaram-se 17 feridos nestes sinistros.



km 21,1 – 21,2

ESTE FOI UM PONTO onde se concentraram nove acidentes, em 2014. O mais grave provocou uma morte. Dos vários acidentes, resultaram igualmente 15 feridos ligeiros.

Como aconteceu?

A vítima mortal, um homem de 39 anos, seguia sozinho no carro e despistou-se, antes da saída da Trofa. O acidente deu-se às 5,30h e suspeita-se que a vítima terá adormecido. O carro embateu no pilar do viaduto.

A8



km 10,5 – 10,6

NESTE “PONTO NEGRO”, dos seis acidentes registados entre sete viaturas resultou um morto, dois feridos graves e cinco feridos ligeiros. Situa-se na zona da Murteira, Loures.

Porque é que aconteceram ali tantos acidentes?

Contactada pelo Autohoje, a Autoestradas do Atlântico (AEA), explica que “a sinistralidade registada na zona do km referido ocorreu após as obras de alargamento de 2 para 3 vias naquele local. Na sequência das obras, a sensação de maior visibilidade e a melhoria das condições de circulação levou a que as velocidades praticadas pelos condutores no local (uma descida longa) aumentasse significativamente”.

O que foi feito para resolver o “ponto negro”?

Segundo a AEA, “logo após ter verificado esta alteração das condições de circulação no local e da sinistralidade associada foram realizadas várias ações/intervenções tais como o aumento da fiscalização por parte das forças de segurança, o aumento do atrito do pavimento para valores muito acima do recomendado e por fim a limitação da velocidade máxima no local a 100 km/h. Com a conclusão da implementação destas medidas a sinistralidade no local desceu para valores normais aos da restante rede da AEA”.

Os restantes locais críticos que estão identificados

A1 km 9,8 – 9,9

DESCIDA EM CURVA para a direita a caminho de Vialonga. Em 2014, houve aqui 6 acidentes (10 feridos leves). A situação mais comum: despistes.

A2 km 5,4 – 5,6

O ACESSO ao garrafão das portagens na Ponte 25 de abril é propícia a acidentes. Em 2014, 16 veículos envolveram-se em 7 acidentes (8 feridos leves).

A20 km 12,5 – 12,7

PRÓXIMO DO OUTEIRO, na saída da A20 para se apanhar a A3/A4, um total de 17 veículos envolveram-se em sete acidentes, durante 2014.

A28 km 6,3 – 6,5

PERTO DA SAÍDA Nº 1 da A28, para a Av. República, em Matosinhos, a ANSR assinalou em 2014 seis sinistros: 18 carros envolvidos (11 feridos).

A19 km 121,2 – 121,4

APÓS O CENTRO Comercial Leiria Shopping, a via surge em perfil descendente e com uma curvatura à direita. Aqui registaram-se 6 acidentes num ano, com 8 carros envolvidos.

A2 km 20,9 – 21,1

PERTO da estação de comboios de Coima (sentido norte-sul) e sem que algo o faça prever (reta com visibilidade e três faixas), houve, em 2014, 5 acidentes: um ferido grave e 5 ligeiros.

A20 km 15,7 – 15,9

NA PRELADA, antes do radar de 90 km/h, esta via, também conhecida como VCI (IG23), no ano passado, 22 viaturas envolveram-se em seis acidentes que fizeram 13 feridos ligeiros.

A28 km 20,6 – 20,8

NESTE PONTO DA A28, após a saída nº 13, registaram-se 5 acidentes de viação durante o ano 2014. Esta aglomeração de sinistros teve como resultado oito feridos leves.

A5



km 1 – 1,1

NO INÍCIO DA A5, depois do viaduto Duarte Pacheco, já em direção a Cascais, há um número elevado de nós e é frequente a formação de filas. Acresce que o método de cálculo dos ‘pontos negros’ considera os feridos ligeiros cuja classificação é, também ela, relativa, e não depende da informação médica, mas sim do agente de trânsito”.

km 4,1 – 4,3

A DESCIDA PARA A ZONA de Miraflores na A5, no sentido Lisboa-Cascais, é problemática. No ano passado, neste

troço, em que se verifica a confluência dos veículos que vêm da CRIL, deram-se cinco acidentes, nos quais se envolveram 14 veículos.

km 6,9 – 7,1

NESTE PONTO, vindo de Lisboa, antes da saída para o estádio Nacional, a estrada inscreve-se numa descida, com curva para a esquerda. A ANSR assinala a ocorrência aqui durante 2014 de 8 acidentes, com 14 carros envolvidos. Os feridos foram doze.

km 7,3 – 7,5

POUCAS CENTENAS de metros à frente, do “ponto negro” ao km 6,9/7,1, localiza-se um novo local crítico, mas com menor gravidade estatística: 6

acidentes com sete carros afetados e oito feridos ligeiros.

km 7,8 – 8

JÁ DEPOIS DA SAÍDA para o estádio Nacional, surge uma nova zona de confluência de sinistralidade onde, segundo o relatório da ANSR, se deram seis acidentes que implicaram 13 viaturas.



42



... pessoas perderam a vida em 2014, em acidentes de viação, em autoestradas portuguesas. Os “pontos negros” concentram apenas duas destas vítimas mortais.

Fonte: APCAP

