

Actualidade

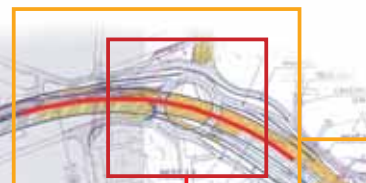
Autohoje Nº 943 - 7 de Dezembro 2007 Semana - 49



KM 0,3 (Saída Buraca)

Sentido Pontinha/Algés

O condutor sai da CRIL e como o trajecto realizado é em curva e existem obstáculos laterais, ele só vê a bifurcação que se aproxima a 50 metros, o que nem sequer é compatível com uma velocidade de tráfego de 40 km/h. A distância de visibilidade de decisão disponível deveria ser de 200 metros para quem segue ao volante pudesse ver e decidir para onde ir. Como tal, os condutores podem até parar os seus carros, dada a violação da distância de visibilidade de paragem, o que aumenta o risco de embates traseiros. ■



ANTES



DEPOIS

KM 0,4

400 m Raio da curva

Velocidade de tráfego é de 106,2 km/h

70 Velocidade em que termina a segurança

O raio da curva teria de ser superior para garantir que a velocidade de rolamento esperada seja praticada em segurança. Acresce o facto de o relevé da curva ser de 5%, em detrimento de 7%. No sentido contrário, Pontinha/Algés, o condutor após percorrer a curva a 113,9 km/h é surpreendido por um raio tão curto na curva seguinte que pode não ter tempo para reduzir a velocidade em segurança. A diferença de velocidades em que termina a segurança de uma curva (124,5 km/h) para a outra (94,5 km/h) é de 30 km/h e não podia exceder os 20 km/h. Quando isto ocorre, as normas internacionais de traçado referem uma probabilidade grande de desastre. ■

KM 0,1

500 m Raio da curva

Velocidade de tráfego é de 108,8 km/h

60 Velocidade em que termina a segurança

Como a velocidade de tráfego é superior à velocidade em que termina a segurança, os condutores vão em perigo. A curva, cujo relevé é de 5% em vez de 7%, desenvolve-se numa lomba de raio de 5000 metros em vez de 12 500 metros. Logo, a segurança só está garantida até 70 km/h. Outro erro: os ramos de saída só são visíveis a 200 metros (compatível com uma velocidade de 60 km/h) mas, para a velocidade de 103 km/h, a antecedência devia ser de 330 metros. Erros somados, a segurança acaba nos 60 km/h. ■

KM 0,8

900 m Raio da curva

Velocidade de tráfego é de 113,9 km/h

70 Velocidade em que termina a segurança

A curva não é apertada, mas como ali existe uma lomba de raio vertical de 5000 metros (devia ser no mínimo de 12 500 m) para a velocidade de tráfego praticada de 113,9 km/h, estão violadas com gravidade as condições para os condutores imobilizarem os veículos sem problemas. Só há segurança até 70 km/h. Como o relevé, que contraria a aceleração centrífuga gerada no veículo, é de 4% (e não 7%), a segurança está diminuída. Os embates e os despistes podem ocorrer. ■

CRIL Buraca/Pontinha não cumpre declaração ambiental e é insegura

Adjudicação está em risco

O último troço da CRIL que o Executivo quer inaugurar em 2009 está ferido de ilegalidade. Desrespeita a Declaração de Impacte Ambiental e não cumpre normas básicas de segurança do traçado de estradas. A manter-se o projecto, o risco de acidentes é grande. Os moradores colocaram esta semana o caso em Tribunal.

São apenas 4,4 km de asfalto, mas o derradeiro lanço da CRIL (Circular Regional Interna de Lisboa) que o Governo pretende inaugurar em 2009 pode ainda vir a sofrer mais atrasos. É que não obstante ter sido adjudicado com toda a pompa e circunstância, o troço previsto não cumpre a Declaração de Impacte Ambiental (ver caixa), referem os moradores, e assinala um traçado que representa um "perigo concreto para a

vida ou integridade física dos utentes da estrada", denuncia o Observatório de Segurança de Estradas e Cidades (OSEC). As situações de incumprimento de normas de segurança que o OSEC encontrou no traçado previsto acumulam-se e são de uma gravidade tal "que participarão na causalidade da sinistralidade que aí ocorrerá", afirma Francisco Salpico, membro do conselho executivo desta instituição. No rol de defeitos do sublanço Bu-

raca/Pontinha surgem curvas apertadas que não são compatíveis com as velocidades praticadas e para as quais é obrigatório garantir a segurança, potenciando a ocorrência de despistes; saídas que se apresentam ao condutor sem a devida antecedência, obrigando-o a manobras repentinas e travagens bruscas; relevé de curvas insuficiente para contrariar o efeito da aceleração centrífuga (a "força" que empurra o carro para fora da estrada); curvas em lombas que impedem que o condutor veja atempadamente eventuais obstáculos na via; reduções bruscas na velocidade de rolamento devido ao traçado da via; e falta de visibilidade em túneis resultante da presença de pilares centrais, separador central e paredes do túnel muito próximas das vias de circulação.

Em quase todas as situações críticas, estes defeitos estruturais concorrem juntos para agravar as probabilidades de acidente e tornar este lanço inseguro para os 80 km/h de velocidade máxima alegadamente a aplicar na via, como prevê o Estudo de Avaliação Ambiental. "Este sublanço da CRIL deve garantir a segurança para a velocidade de tráfego realmente praticada por 85 por cento dos automóveis que variará entre 100 km/h, nas curvas, e 120 km/h, nas rectas. Ou seja, as condições de segurança, dependentes da visibilidade a garantir ao condutor, deverão estar asseguradas para essas velocidades de tráfego", refere o OSEC. No entanto, o que se verifica é que em certas zonas a acumulação de violações "empurra" o limite de segurança para 70 km/h e noutras para 60

km/h. Francisco Salpico não tem, por isso, dúvidas de que se não houver um retrocesso neste dossier, "a Estradas de Portugal pode ser responsável pelos acidentes que ali acontecerem". Este engenheiro explica que "a via, sendo um IC com aquele traçado, impele o condutor a circular a maiores velocidades. Mas a estrada não garante as condições de segurança para isso suceder. A opção poderá ser limitar a velocidade, por radares, mas isso seria um disparate pois está a fazer-se uma estrada muito cara para se poder andar apenas a 60 km/h. Além de que não é a sinalização que garante a segurança. É o traçado da estrada que deve garantir essa segurança. A sinalização é complementar". ■

Paulo Marmé
pmarme@motorpress.pt