

Artigo 50.º**Depósitos de armas de fogo e munições**

Às zonas destinadas ao depósito e guarda de armas de fogo ou munições existentes nas áreas de apoio dos complexos, carreiras e campos de tiro aplica-se o regime jurídico relativo à actividade de comércio de armas e munições.

Artigo 51.º**Materiais**

A escolha dos materiais especificamente referidos no presente regulamento é feita tendo em vista a protecção das pessoas em função do tipo de munições a utilizar nas sessões autorizadas para cada carreira de tiro, devendo, para tal efeito, ser consideradas as especificações de fábrica.

Artigo 52.º**Espectadores**

1 — A zona reservada aos espectadores deve situar-se à retaguarda dos postos de tiro ou, quando tal for absolutamente impossível, em área que não conflua nos ângulos de tiro aferidos a partir daqueles postos, e a distância suficiente, de modo a não permitir que os atiradores sejam perturbados.

2 — Nos complexos, carreiras e campos de tiro, quando as concretas condições físicas da instalação a tal aconselhem, pode a autoridade licenciadora determinar que a zona destinada a espectadores seja resguardada com dispositivos adequados com propriedades balísticas.

Artigo 53.º**Publicitação das normas técnicas e de segurança**

As normas técnicas e de segurança dos complexos, carreiras e campos de tiro são publicitadas e afixadas em local visível na zona de entrada ou recepção, bem como junto às áreas de tiro.

Artigo 54.º**Período de funcionamento e ruído**

1 — Salvo autorização da Direcção Nacional da PSP, só são permitidas sessões de tiro em carreiras de tiro exteriores no período compreendido entre as 8 e as 21 horas.

2 — Nas carreiras de tiro interiores que estejam devidamente insonorizadas são permitidas sessões de tiro no período compreendido entre as 7 e as 24 horas.

3 — Nos campos de tiro é permitida a realização de sessões de tiro, entre as 8 horas e o pôr do Sol.

4 — Os complexos, carreiras e campos de tiro devem obedecer ao disposto no Regulamento Geral do Ruído, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de Janeiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 278/2007, de 1 de Agosto.

**MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS,
TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES****Decreto-Lei n.º 138/2010****de 28 de Dezembro**

O presente decreto-lei estabelece o regime jurídico dos procedimentos de avaliação de impacto na segurança rodoviária, de auditorias de segurança rodoviária ao projecto de rodovias,

de classificação e gestão da segurança da rede rodoviária e das inspecções de segurança rodoviária. Proceder-se, assim, à transposição da Directiva n.º 2008/96/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Novembro, relativa à gestão da segurança da infra-estrutura rodoviária e à alteração do Decreto-Lei n.º 77/2007, de 29 de Março, que aprova a orgânica da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária.

Com o objectivo de assegurar um elevado nível de segurança na utilização das infra-estruturas rodoviárias e em cumprimento da Directiva n.º 2008/96/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Novembro, o regime que agora se cria define a obrigatoriedade da realização de avaliações de impacto, auditorias, classificações e inspecções das infra-estruturas rodoviárias e os termos em que as mesmas devem decorrer.

Os objectivos fixados pelo presente decreto-lei integram-se na política de segurança rodoviária prevista no Programa do XVIII Governo Constitucional. A segurança rodoviária foi uma das áreas em que Portugal registou maiores progressos no decurso dos últimos anos, pretendendo-se, assim, manter o ritmo de melhoria gradual dos indicadores nesta matéria.

Os procedimentos referidos aplicam-se às rodovias do território nacional que integram a rede rodoviária transeuropeia, quer se encontrem em fase de projecto, em construção ou em serviço, estando excluídos os túneis rodoviários, cujo regime jurídico é fixado em legislação própria.

Assim, as avaliações de impacto na segurança rodoviária, realizadas nas fases iniciais de um projecto, consistem em análises comparativas do impacto de uma nova rodovia ou de uma modificação substancial da rede existente, na segurança da rede rodoviária. Estas avaliações desempenham um papel importante no momento de selecção de traçados, uma vez que permitem demonstrar, a nível estratégico, as implicações na segurança rodoviária das diferentes alternativas de planeamento de um projecto de infra-estruturas rodoviárias.

As auditorias de segurança rodoviária identificam em pormenor as deficiências com um potencial de risco, nos projectos de infra-estruturas rodoviárias e permitem mitigar o risco de acidentes e reduzir as respectivas consequências. As auditorias devem integrar o processo de concepção dos projectos de infra-estruturas rodoviárias e são efectuadas por um auditor ou equipa de auditores, com formação e qualificação próprias.

Relativamente aos procedimentos de classificação e de gestão da segurança da rede, prevê-se a obrigatoriedade de realizar a classificação das zonas de acumulação de acidentes e a classificação de sublanços com elevado potencial de redução de sinistralidade. A classificação das zonas de acumulação de acidentes consiste no método de ordenação, por nível de insegurança, dos trechos da rede rodoviária que estejam em serviço há mais de três anos, e nos quais se tenha verificado, por influência das características da infra-estrutura rodoviária, uma elevada frequência de acidentes. Já a classificação de sublanços com elevado potencial de redução de sinistralidade permite identificar quais os sublanços da rede rodoviária que podem ser melhorados a nível de segurança e com potencial para reduzir os custos de sinistralidade.

Finalmente, as inspecções de segurança rodoviária consistem em análises regulares e sistemáticas de rodovias em operação, que envolvem inspecção ao local, realizadas por inspectores de segurança rodoviária e permitem identificar potenciais perigos e problemas de segurança.

A realização dos procedimentos definidos anteriormente contribui, essencialmente, para uma maior qualidade dos

projectos rodoviários, uma mais adequada concentração de investimentos nos troços de maior sinistralidade, para a redução dos custos dos acidentes, bem como para um melhor planeamento e conservação da rede rodoviária.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objecto

1 — O presente decreto-lei transpõe a Directiva n.º 2008/96/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Novembro, relativa à gestão da segurança da infra-estrutura rodoviária, e estabelece o regime jurídico para a definição e aplicação de procedimentos relativos:

- a)* Às avaliações de impacto na segurança rodoviária;
- b)* Às auditorias de segurança rodoviária ao projecto de rodovias;
- c)* À classificação e à gestão da segurança da rede rodoviária em serviço;
- d)* Às inspecções de segurança rodoviária.

2 — O presente decreto-lei altera ainda os seguintes diplomas:

a) O Decreto-Lei n.º 77/2007, de 29 de Março, alterado pela Lei n.º 67-A/2007, de 31 de Dezembro, que aprova a orgânica da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária;

b) A Portaria n.º 340/2007, de 30 de Março, alterada pela Portaria n.º 162/2009, de 13 de Fevereiro, que estabelece a estrutura nuclear da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária e as competências das respectivas unidades orgânicas.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1 — O presente decreto-lei aplica-se às rodovias do território nacional que integrem a rede rodoviária transeuropeia, quer se encontrem em fase de projecto, em construção ou em serviço.

2 — Excluem-se do âmbito de aplicação do presente decreto-lei os túneis rodoviários, cujo regime jurídico se estabelece no Decreto-Lei n.º 75/2006, de 27 de Março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 308/2009, de 23 de Outubro.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente decreto-lei entende-se por:

a) «Classificação das zonas de acumulação de acidentes» o método para identificar, analisar e ordenar, por nível de insegurança, os trechos da rede rodoviária que estejam em serviço há mais de três anos, nos quais se tenha verificado, por influência das características da infra-estrutura, uma frequência esperada de acidentes superior ao previsível, face à distribuição de acidentes em trechos da mesma categoria e com volumes de tráfego idênticos;

b) «Classificação de sublanços com elevado potencial de redução de sinistralidade» o método para identificar, analisar e ordenar os sublanços da rede rodoviária existente atendendo ao seu potencial de melhoria da segurança e de redução dos custos da sinistralidade;

c) «Rede rodoviária transeuropeia» a rede rodoviária identificada na secção 2 do anexo 1 da Decisão n.º 1692/96/CE,

do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho, sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, com as alterações introduzidas pela Decisão n.º 884/2004/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, tal como se encontra especificado no anexo do presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

Artigo 4.º

Avaliações de impacto na segurança rodoviária

1 — Consideram-se avaliações de impacto na segurança rodoviária as análises estratégicas comparativas do impacto de uma nova rodovia ou de uma modificação substancial da rede existente, na segurança da rede rodoviária.

2 — As avaliações de impacto na segurança rodoviária são realizadas nas fases iniciais do projecto, até à conclusão do estudo prévio.

3 — Cabe às entidades gestoras de infra-estruturas rodoviárias assegurar a realização de avaliações de impacto na segurança rodoviária a todos os projectos de infra-estruturas rodoviárias objecto do presente decreto-lei e cuja elaboração seja da sua responsabilidade.

4 — As avaliações de impacto na segurança rodoviária contêm as considerações de segurança rodoviária que contribuem para a escolha da melhor alternativa de traçado e ainda a informação necessária à análise do custo benefício das diversas alternativas avaliadas.

Artigo 5.º

Auditorias de segurança rodoviária

1 — Consideram-se auditorias de segurança rodoviária ao projecto de rodovias o conjunto de procedimentos destinados a incorporar, de modo explícito e formal, os conhecimentos e as informações relativos à segurança rodoviária, no planeamento e projecto de rodovias, com as finalidades de mitigar o risco de acidentes e de reduzir as respectivas consequências.

2 — As auditorias de segurança rodoviária fazem parte integrante do processo de concepção dos projectos de infra-estruturas rodoviárias, nas seguintes fases:

- a)* Do programa base;
- b)* Do estudo prévio;
- c)* Do projecto de execução;
- d)* Do projecto a que corresponde o executado em obra, após a conclusão dos trabalhos e imediatamente antes da abertura ao tráfego.

3 — Cabe às entidades gestoras de infra-estruturas rodoviárias assegurar a realização de auditorias de segurança rodoviária a todos os projectos de infra-estruturas rodoviárias objecto do presente decreto-lei e cuja elaboração seja da sua responsabilidade.

4 — A realização de auditorias de segurança rodoviária é efectuada por um auditor, ou por uma equipa auditora, desde que:

- a)* Os auditores de segurança rodoviária que desempenhem funções ao abrigo do presente decreto-lei possuam qualificação adequada, tenham frequentado uma formação inicial e participem periodicamente em acções de requalificação;
- b)* A formação, qualificação e nomeação de auditores obedeçam aos critérios constantes de legislação específica.

5 — Compete ao Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, I. P. (InIR, I. P.), regular e supervisionar as auditorias de segurança rodoviária.

Artigo 6.º

Classificação e gestão da segurança da rede rodoviária em serviço

1 — A classificação das zonas de acumulação de acidentes e a classificação dos sublanços com elevado potencial de redução de sinistralidade realiza-se, com uma periodicidade não superior a três anos, com base nos resultados de análises da segurança da rede rodoviária.

2 — Compete à Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária classificar as zonas de acumulação de acidentes de acordo com o disposto no número anterior.

3 — Para efeitos do disposto no n.º 1, compete às entidades gestoras de infra-estruturas rodoviárias:

a) Proceder à classificação dos sublanços com elevado potencial de redução de sinistralidade, de acordo com a metodologia definida pelo InIR, I. P., e segundo os dados produzidos nos termos do n.º 2 do artigo 8.º;

b) Assegurar que os trechos de rodovia que se revelem prioritários, de acordo com os resultados da classificação das zonas de acumulação de acidentes e da classificação dos sublanços com elevado potencial de redução de sinistralidade, sejam avaliados por equipas de peritos, em que pelo menos um deles possua a qualidade de auditor, nos termos do n.º 4 do artigo 5.º

4 — As entidades gestoras de infra-estruturas rodoviárias devem intervir nos trechos de rodovia prioritários identificados nos termos do número anterior, dando prioridade às medidas correctivas que apresentem a relação custo benefício mais favorável.

5 — Cabe às entidades gestoras de infra-estruturas rodoviárias assegurar, mediante as medidas adequadas, que os utentes da estrada sejam informados da existência de troços de elevada sinistralidade.

Artigo 7.º

Inspecções de segurança rodoviária

1 — As inspecções de segurança rodoviária consistem nas análises regulares e sistemáticas, de rodovias em operação, efectuadas por equipas de inspectores de segurança rodoviária, envolvendo inspecção ao local, com vista à identificação dos perigos e problemas de segurança rodoviária.

2 — As entidades gestoras de infra-estruturas rodoviárias promovem ou realizam inspecções de segurança rodoviária nas rodovias em serviço para identificar as insuficiências em matéria de segurança rodoviária, prevenir acidentes e mitigar as suas consequências.

3 — As inspecções de segurança rodoviária devem incluir inspecções periódicas da rede rodoviária e o levantamento de eventuais impactos da realização de obras na segurança do trânsito.

4 — Compete ao InIR, I. P., regular e supervisionar as inspecções de segurança rodoviária.

5 — A formação, qualificação e nomeação de inspectores obedece aos critérios constantes de legislação específica.

Artigo 8.º

Recolha e gestão de dados estatísticos

1 — A Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária procede à recolha dos dados estatísticos dos acidentes com

pelo menos uma vítima mortal, registados pelas polícias, ocorridos nas rodovias a que se refere o n.º 1 do artigo 2.º

2 — A Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária assegura que seja efectuado o cálculo do custo social médio dos acidentes mortais e do custo social médio dos acidentes graves que ocorram no território nacional, que devem ser actualizados quinzenalmente.

Artigo 9.º

Cooperação entre entidades

As entidades públicas ou privadas detentoras de informação relacionada com segurança rodoviária, designadamente sinistralidade, volumes e composição do tráfego, características geométricas das vias ou outros parâmetros, disponibilizam os dados que lhes forem solicitados, para efeitos de cumprimento do presente decreto-lei.

Artigo 10.º

Melhoria contínua das práticas de gestão da segurança

O InIR, I. P., deve facilitar e estruturar o intercâmbio de conhecimentos e melhores práticas com os restantes Estados membros da União Europeia, fazendo uso da experiência adquirida em fóruns internacionais relevantes, a fim de melhorar continuamente as práticas de gestão da segurança relativamente às infra-estruturas rodoviárias europeias.

Artigo 11.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 77/2007, de 29 de Março

O artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 77/2007, de 29 de Março, alterado pela Lei n.º 67-A/2007, de 31 de Dezembro, passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 2.º

[...]

- 1 —
- 2 —
- a)
- b)
- c)
- d)
- e) Fiscalizar o cumprimento das disposições legais sobre trânsito e segurança rodoviária e assegurar o processamento e a gestão dos autos levantados por infracções ao Código da Estrada e legislação complementar;
- f)
- g)
- 3 —»

Artigo 12.º

Alteração à Portaria n.º 340/2007, de 30 de Março

O artigo 2.º da Portaria n.º 340/2007, de 30 de Março, alterada pela Portaria n.º 162/2009, de 13 de Fevereiro, passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 2.º

[...]

- 1 —
- a)
- b)
- c)
- d)

- e)
 f)
 g)
 h)
 i)
 j)
 l)
 m)
 n) Realizar auditorias e inspeções à sinalização do trânsito;
 o)
 p)
 q)
 2 — »

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 21 de Outubro de 2010. — José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa — Luís Filipe Marques Amado — Emanuel Augusto dos Santos — Rui Carlos Pereira — António Augusto da Ascensão Mendonça.

Promulgado em 9 de Dezembro de 2010.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

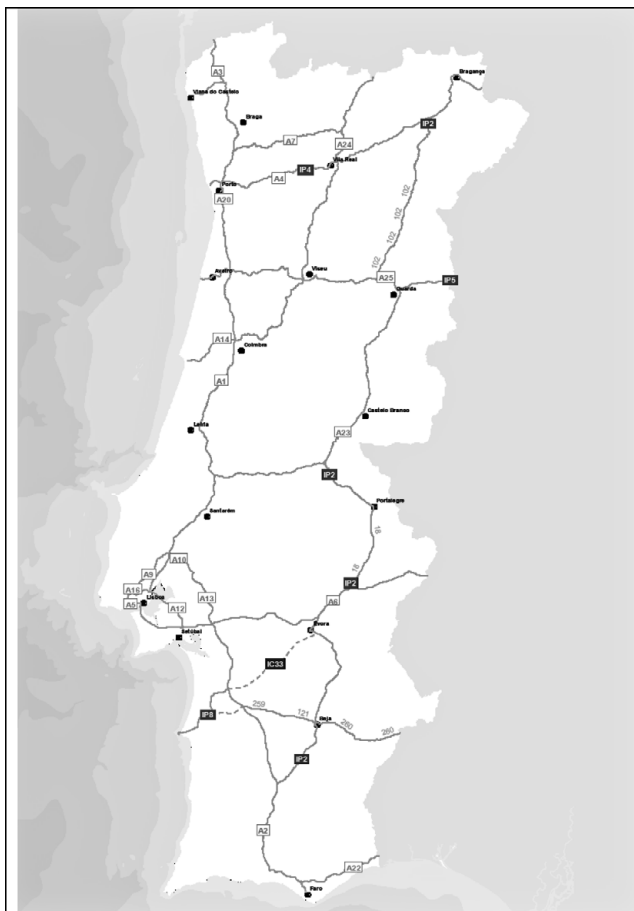
Referendado em 13 de Dezembro de 2010.

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

ANEXO

[a que se refere a alínea c) do artigo 3.º]

Especificação da rede rodoviária transeuropeia



Estrada	Quilómetro inicial	Quilómetro final
A 1	1,1	292,2
A 2	0,0	240,2
A 3	0,0	112,1
A 4	0,0	63,4
A 5	0,0	8,7
A 6	0,0	158,3
A 7	21,5	103,8
A 8	0,5	1,6
A 9	0,8	32,3
A 10	0,0	39,9
A 12	0,0	19,2
A 13	0,0	40,4
A 14	0,0	43,0
A 16	0,0	4,4
A 20	0,0	16,2
PVG	0,0	17,8
A 22	52,6	133,2
A 23	0,0	216,1
A 24	0,0	161,7
A 25	0,2	198,6
A 27	0,0	24,2
IP 2	0,0	396,3
IP 3	43,0	118,3
IP 4	60,0	238,2
IP 5	196,8	198,7
IP 8	0,0	30,5
IC 4	191,2	200,2
IC 17 (CRIL)	0,0	19,0
IC 33	14,0	53,5
17 (var. Celorico da Beira)	0,0	2,6
18	170,0	267,9
102	15,2	62,8
121	52,7	73,9
259	15,0	44,0
260	0,0	62,0

MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Portaria n.º 1317/2010

de 28 de Dezembro

A delimitação da Reserva Ecológica Nacional (REN) para a área do município de Ponte de Sor foi aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 157/2003, de 29 de Setembro, alterada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 69/2008, de 14 de Abril.

A Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Alentejo apresentou, nos termos do n.º 2 do artigo 41.º do Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de Agosto, uma proposta de alteração daquela delimitação.

Nos termos do disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 93/90, de 19 de Março, aplicável por força do disposto no n.º 2 do artigo 41.º do Decreto-Lei n.º 166/2008, foi ouvida a Comissão Nacional da REN, a qual se pronunciou favoravelmente à delimitação agora proposta, conforme decorre das actas daquela Comissão, subscritas pelos representantes que a compõem.

Sobre esta proposta de alteração da delimitação da REN foi ouvida a Câmara Municipal de Ponte de Sor.