

# ERROS E CONTRADIÇÕES NA SINALIZAÇÃO DO TRÂNSITO O DESRESPEITO PELA LEGISLAÇÃO E PELAS BOAS PRÁTICAS

**Carlos de Almeida Roque**, Eng. Civil Conselheiro. Auditor de Segurança Rodoviária. Diretor da Aclive.



**11 crp**

sustentabilidade e  
resiliência

# ERROS E CONTRADIÇÕES NA SINALIZAÇÃO DO TRÂNSITO

## 1. Introdução

## 2. Regra única de rebatimento da esquerda sobre a direita

## 3. Desrespeito pelo CE e pelo RST

3.1 Documento Normativo de Sinalização de Passagens de Nível, do IMT

3.2 Colocação longitudinal de sinais de perigo

3.3 Sinais de identificação de localidades

## 4. Homogeneidade

## 5. Uniformidade

## 6. Coerência

6.1 Sinalização de Mensagem Variável

6.2 Sinais verticais C15a e H14e

## 7. Conclusões

# 1. Introdução

Uma sinalização do trânsito bem concebida deve:

- ser **uniforme**, o que resulta da exclusiva utilização de sinais regulamentares;
- ser **homogénea**, para que, em condições idênticas, o condutor encontre sinais com o mesmo valor e dimensão, colocados segundo as mesmas regras;
- ser **simples**, o que se obtém evitando uma superabundância de sinais;
- garantir a **continuidade** dos destinos assinalados ao longo da rede, quando se trata de sinalização de orientação;
- ser **coerente** com a prática e com as regras de circulação.

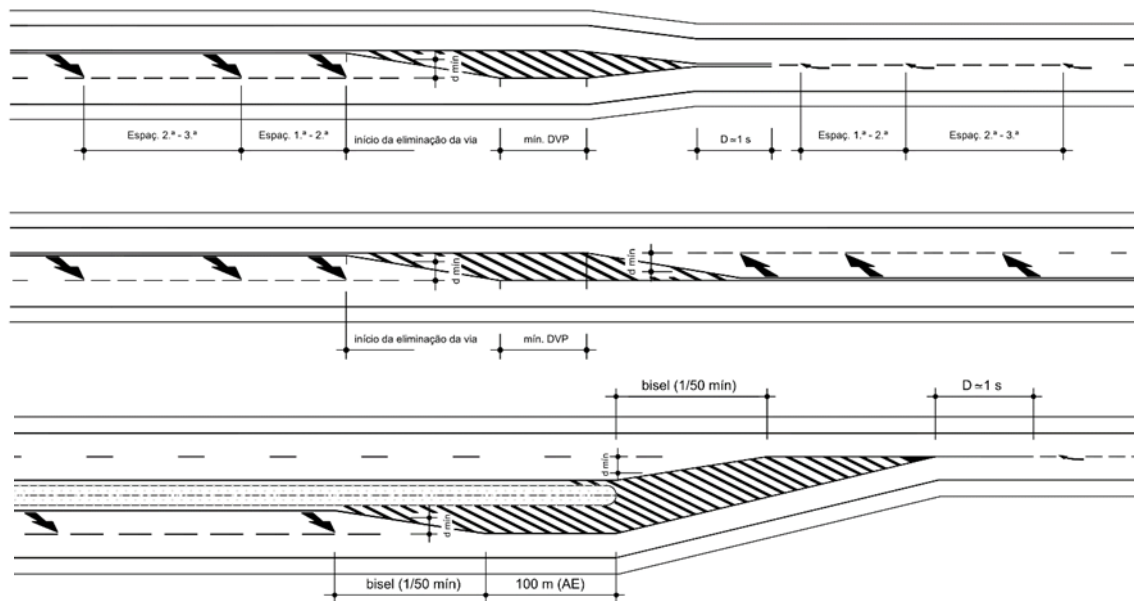
A sinalização do trânsito deve respeitar:

- Regulamento de Sinalização do Trânsito (RST)
- Código da Estrada (CE)
- Disposições Normativas (DN) do InIR/IMT (de 2009/2010)
- Manual de Sinalização do Trânsito, apresentado no 10.º CRP, ainda não publicado.

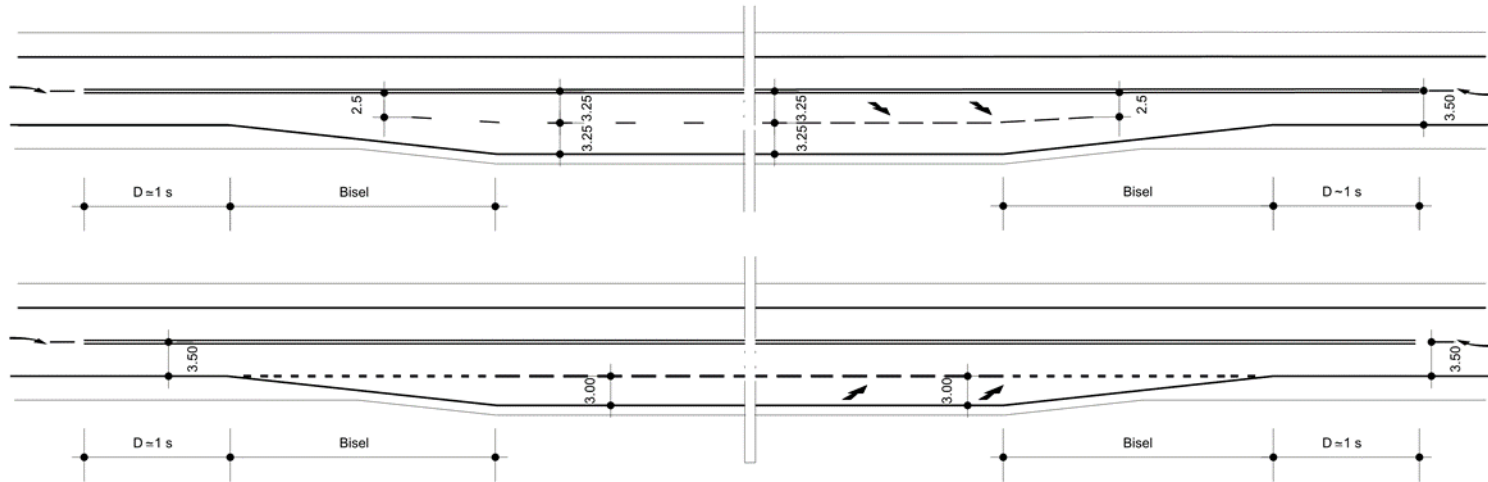
## 2. Regra única de rebatimento da esquerda sobre a direita

Com a aprovação da Visão Zero 2030 perfila-se a prevalência da regra única de rebatimento da esquerda sobre a direita, prevista na DN de Marcas rodoviárias e na Revisão da Norma de Traçado.

### Regra única







Solução de recurso a testar quando a primeira for muito limitativa da sua extensão, em estrada de faixa única

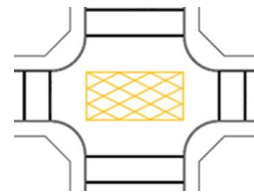


Solução de conversão de uma via de lentos em via de ultrapassagem, em autoestrada



«marca M17b — cruzamento ou entroncamento facilmente congestionável: área constituída e delimitada por linhas contínuas de cor amarela, definindo a intersecção das vias nos cruzamentos e entroncamentos...»

sinal «B2 — Paragem obrigatória no cruzamento ou entroncamento...»




«**cruzamento — zona de intersecção de vias públicas ao mesmo nível**»

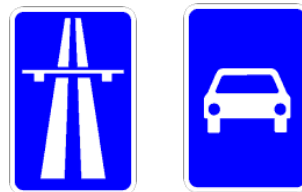
**Nenhum destes sinais de trânsito, M17b e B2, pode ser utilizado numa passagem de nível, pois o caminho de ferro não é uma via pública.**



Fotografia publicada pela Infraestruturas de Portugal nas redes sociais, em comemoração dos 25 anos da publicação do Regulamento de Passagens de Nível (Decreto-Lei 568/99)

## 3.2 Colocação longitudinal de sinais de perigo

Painel adicional do modelo n.º 17  – «painel indicador de via de saída: indica que a mensagem constante do sinal apenas se aplica na via de abrandamento, de entrecruzamento ou de saída indicada pela direção da seta».



Verifica-se, com carácter sistemático, a colocação longitudinal errada de sinais de perigo, nomeadamente de curva à direita em ramos de saída de autoestradas, sendo o sinal A1a colocado em cima ou no “meio” da curva direita que assinala.



### 3.3 Sinais de identificação de localidades

Os sinais de identificação de localidades «identificam e delimitam o início e o fim das localidades, designadamente para, a partir do local em que estão colocados, começarem a vigorar as regras especialmente previstas para o trânsito dentro e fora das mesmas».

Localidade – «zona com edificações e cujos limites são assinalados com os sinais regulamentares».



Sinais de início de localidade (N1a) colocados em zona interurbana sem qualquer edificação (recente intervenção da IP na ER 342 entre Arganil e Côja – LinkedIn 2021)



Na fotografia não há envolvente rodoviária coerente com expectativa *a priori*: guias (marca típica em zona interurbana) e bermas entre estas e o passeio (conceção de via interurbana) dentro da povoação, resultado da intervenção realizada em Arganil.

Antes era como nesta fotografia sem guias e sem bermas. A perceção de arruamento urbano foi completamente desvirtuada.

## 4. Homogeneidade

«A entrada e saída das autoestradas faz-se unicamente pelos acessos a tal fim destinados. **Deve sempre ceder a passagem o condutor que entre numa autoestrada ou numa via reservada a automóveis e motociclos, pelos respetivos ramais de acesso**».

«**Sempre que, no mesmo sentido, existam duas ou mais vias de trânsito, este deve fazer-se pela via mais à direita**, podendo, no entanto, utilizar -se outra se não houver lugar naquela e, bem assim, para ultrapassar ou mudar de direção».



Entrada em via adicional do ramo do ramo A21 – A8, sentido Mafra – Lisboa

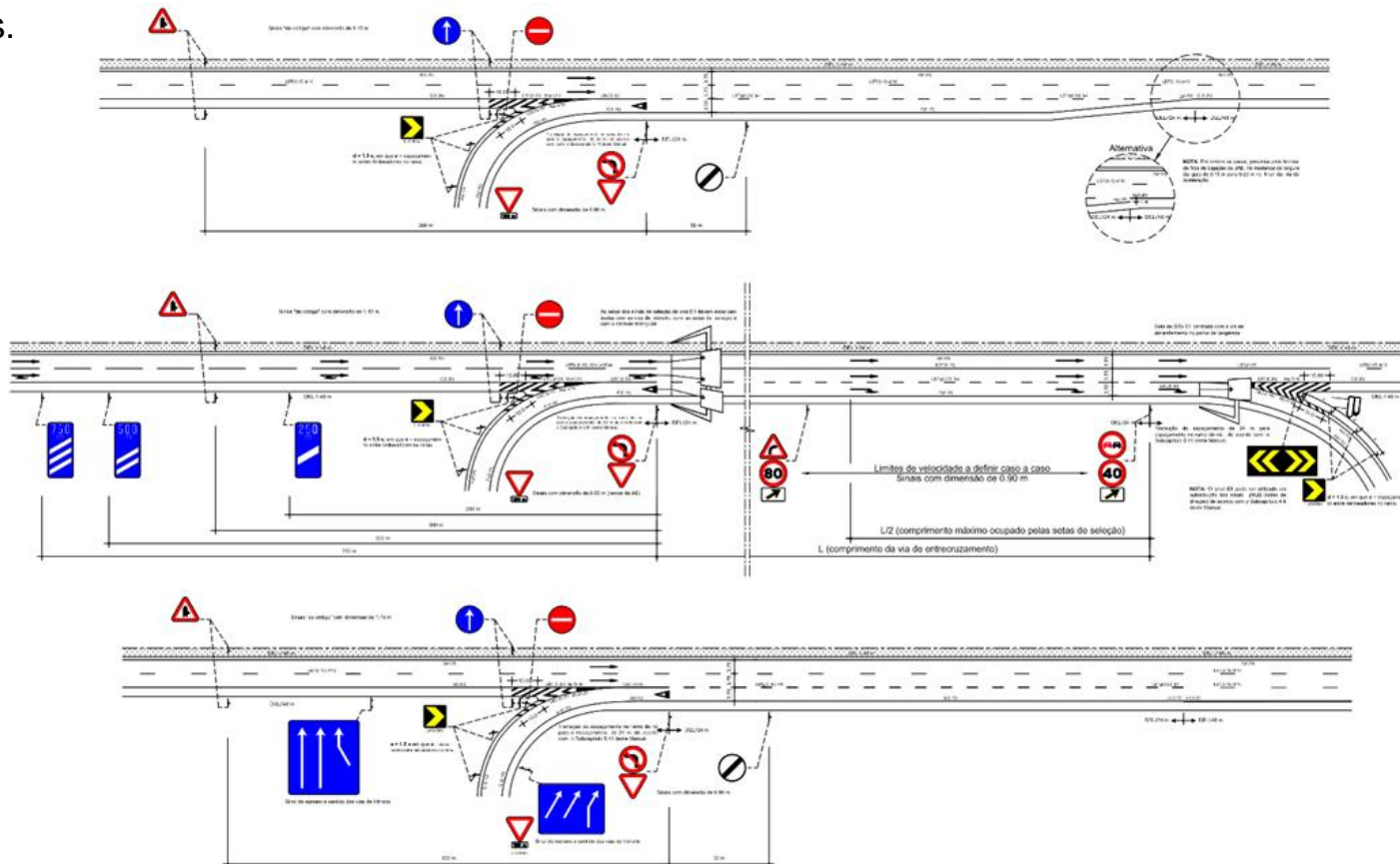
Porque razão é que os ramais de acesso a uma autoestrada, que provêm de uma outra autoestrada, não são objeto de sinalização de cedência de passagem nalgumas autoestradas, como em todos os restantes ramais de acesso?

Esta prática, totalmente infundada, não só não respeita a legislação, a coerência com as regras de circulação, como, ainda, o princípio da homogeneidade da sinalização do trânsito. Este princípio explicita que em condições idênticas, o condutor deve encontrar sinais com o mesmo valor e dimensão, colocados segundo as mesmas regras.



Início da via de entrecruzamento do ramo A9 – A5

Todas as entradas em autoestradas devem ser sinalizadas de acordo com esquemas seguintes, garantindo a homogeneidade da sinalização do trânsito e respeitando as expectativas dos condutores.



(Disposição Normativa de Sinalização de nós de ligação, do InIR/IMT, de 2010)

## 5. Uniformidade

Há falta de uniformidade na utilização de sinalização de vias de portagem – via manual, via manual automatizada e Via Card – nalgumas autoestradas e pontes sobre o Tejo. Os sinais nas fotografias são os desenvolvidos pelas concessionárias, sem cobertura no RST.



A10 (2019)



A5 (2024)



Ponte V. Gama (2025)

Os «sinais» das concessionárias à esquerda e os novos sinais incluídos na alteração ao RST de 2019.



## 6. Coerência

### 6.1 Sinalização de Mensagem Variável

É incorreta a utilização de sinais de perigo em Sinalização de Mensagem Variável a distâncias superiores a 300 m do ponto da via a que se referem, uma vez que existem, desde a publicação da alteração ao RST de 2019, os sinais próprios de mensagem variável, aliás já previstos na Instrução Técnica de Sinalização de Mensagem Variável, de 2010.




«os sinais inscritos em sinalização de mensagem variável ..., têm o mesmo significado que quando utilizados isoladamente»

«os sinais de perigo não devem ser colocados a menos de 150 m nem a mais de 300 m do ponto da via a que se referem, a não ser que as condições do local o não permitam, devendo neste caso, ser utilizado um painel adicional indicador da distância»



V8

	<b>TRABALHOS</b>
	<b>6 km</b>
	<b>MODERE VELOCIDADE</b>

do Anexo da Instrução Técnica de Sinalização de Mensagem Variável

«os sinais próprios de mensagem variável ..., são sinais a adotar em sinalização de mensagem variável, que permitem informar os utentes sobre as condições do trânsito, designadamente sobre perigos relevantes para a circulação», em que se inclui o sinal «V8 – aviso de trabalhos na via: indicação da aproximação de um troço com obras ou obstáculos na via».

## 6.2 Sinais verticais C15a e H14e

A Lei n.º 66/2021, de 24 de agosto, criou dois sinais verticais, o C15a e o H14e que não podem ser utilizados, conforme admitido pela própria ANSR em resposta à CPA, Associação Autocaravanista de Portugal: «*a alteração promovida pela Lei n.º 66/2021, de 24 de agosto, ao proceder à alteração ao RST não procedeu à representação gráfica dos sinais que definiu, pelo que se verifica a impossibilidade de recurso aos mesmos para sinalização das prescrições previstas na mencionada Lei 66/2021*».

As descrições dos sinais C15a (de proibição) e H14e (de informação) são incompatíveis com o articulado do RST:

«**C15a** – pictograma de autocaravana acrescido de painéis adicionais para identificação de proibição de utilização fora dos estacionamentos exclusivos de autocaravanas e respetivas restrições horárias, bem como das áreas de serviço para autocaravanas»;

«**H14e** – pictograma de autocaravana acrescido de painéis adicionais para identificação dos estacionamentos exclusivos de autocaravanas, das áreas de serviço para autocaravanas».

Os sinais de trânsito não são pictogramas, contêm-nos, não contêm em si painéis adicionais, que por esse facto se designam de adicionais, nem têm descrições que não sejam objetivas e têm ainda de ser desenhados e o seu desenho ser publicado em Diário da República. Como nenhum destes pressupostos foi cumprido, estes sinais de trânsito são, não só totalmente incoerentes, como não são aplicáveis na falta do seu desenho, que aliás não é exequível de modo a ser compreensível por alguém.

A pretensa descrição do sinal H14e é totalmente despropositada e, mesmo, desnecessária pois



o sinal H14d, com a seguinte descrição no RST «área de serviço para autocaravanas — indicação da existência de um espaço destinado exclusivamente a autocaravanas equipado de acordo com a legislação que define os respetivos requisitos», define um espaço destinado exclusivamente a autocaravanas, pelo que o estacionamento nele existente é um estacionamento «exclusivo de autocaravanas». Pelo que o pretenso sinal/pictograma H14e, a ser exequível que não é, nada acrescentaria uma vez utilizado o sinal H14d.

No início de 2023, quando tomei conhecimento da Lei n.º 66/2021, enviei um email ao Sr. Presidente da Assembleia da República intitulado «Revogação urgente da Lei n.º 66/2021 no respeitante ao RST», apontando estas incoerências, o qual não teve qualquer seguimento.

## 7. Conclusões

A legislação e as boas práticas, bem como a uniformidade, a homogeneidade e a coerência da sinalização do trânsito aplicada na Rede Rodoviária Nacional, nomeadamente na rede de autoestradas, estão bastante mal tratadas nalguns casos, que não se limitam aos enumerados.

Isto passa-se não só ao nível da legislação, veja-se o Regulamento de Passagens de Nível (Decreto-Lei n.º 568/99, de 23 de Dezembro), como ao nível das desatualizadas Disposições Normativas de Sinalização do Trânsito do InIR/IMT (datadas de 2009/2010) e, mais recentemente, ao nível do DN de Sinalização de Passagens de Nível, do IMT, baseado naquele regulamento.

Torna-se urgente a aprovação da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2021-2030 – Visão Zero 2030, bem como a necessária correção dos erros que o próprio RST contém, alguns dos quais dei a conhecer enquanto membro do Conselho Não Executivo de Especialistas daquela estratégia, bem como as alterações ao CE, que propus no mesmo âmbito.

A aprovação pelo IMT do Manual de Sinalização do Trânsito apresentado no 10.º CRP – que soma e atualiza as DN de Sinalização do Trânsito do InIR/IMT num único volume, em conformidade com a última alteração ao RST – permitiria melhorar a situação descrita.

# OBRIGADO

## CONTACTOS

carlosalmeidaroque@gmail.com  
+351 962606445

