LIVRE GRUPO PARLAMENTAR

Projeto de Lei n.º 770/XVII/2.ª

Reforça a segurança rodoviária junto a escolas, parques, hospitais e creches, alterando o Código da Estrada

Exposição de motivos:

A segurança rodoviária constitui hoje um grande desafio das sociedades modernas e exige políticas públicas que, além de prevenir os acidentes e reduzir a sua gravidade, convidem as pessoas a utilizar o espaço público de forma a que dependam cada vez menos do transporte automóvel individual. Com isso em vista, os sistemas de transporte devem ser desenhados e implementados de forma a, por um lado, responderem às necessidades dos utilizadores e, por outro, terem tolerância ao erro humano. De forma complementar, um sistema de transporte seguro deve garantir que todos os utilizadores, independentemente do modo de deslocação que escolhem, se sentem protegidos e respeitados durante as suas deslocações.

Particularmente dentro das localidades, e devido à coexistência de vários meios de transporte, a segurança rodoviária reveste-se de particular relevância e qualquer planeamento deve, na ótica do LIVRE, privilegiar de forma clara o uso do transporte público coletivo, a circulação a pé, a mobilidade partilhada e a mobilidade suave.

Se é verdade que é importante reduzir o número de sinistros, é igualmente verdade que importa reduzir a gravidade e o número de vítimas mortais ou em estado grave. Um veículo que circula mais devagar necessita de menos distância para parar e transmite uma quantidade significativamente menor de energia no momento do impacto, o que diminui significativamente a probabilidade de lesão grave.

A velocidade média de circulação está diretamente relacionada com a probabilidade de ocorrência de um acidente e com a gravidade das consequências daí resultantes. Cada aumento de 1% na velocidade média produz um aumento de 4% no risco de acidentes fatais e um aumento de 3% no risco de acidentes graves. O risco de morte para peões atropelados por carros aumenta rapidamente (4,5 vezes de 50 km/h para 65 km/h) e, em colisões laterais entre veículos, o risco de fatalidade para os ocupantes é de 85% a 65 km/h[1].

Um relatório publicado pela Organização Mundial da Saúde, intitulado "*Speed management: a road safety manual for decision-makers and practitioners, 2nd edition*", indica que peões

[1] Road traffic injuries | World Health Organization

adultos têm 90% de probabilidade de sobreviver a colisões a velocidades de 30 km/h ou inferiores, com alguns estudos mostrando até 99% de probabilidade de sobrevivência. Esta percentagem reduz-se para 50-80% quando a velocidade de impacto é de 50 km/h[2].

Nesse contexto, existem cada vez mais cidades europeias a reduzir o limite de velocidade a que se pode circular nas zonas urbanas de 50 para 30 km/h.

A evidência científica mais recente indica que a implementação de limites de velocidade de 30 km/h nas cidades pode salvar mais de 40% das vidas[3]. Esta redução tem ainda outros benefícios mais abrangentes, como melhorar a qualidade do ar local, diminuir o consumo de energia e impactar de forma positiva a saúde pública, uma vez que o ambiente acaba por se tornar mais convidativo à ocupação do espaço público e aumentar o número de pessoas que caminham ou utilizam meios de mobilidade suave, como a bicicleta.

Um outro estudo demonstrou que reduzir o limite de velocidade nestas áreas para 30 km/h, ao contrário do que é apontado muitas vezes, não causa mais tráfego ou congestionamento[4]. Demonstrou igualmente que reduzir o limite fez duplicar o número de ciclistas nas ruas, criando um ambiente mais seguro para crianças e ciclistas menos experientes, permitindo uma ocupação mais democrática do espaço.

Em 2024, o Grupo de Peritos em Mobilidade Urbana da Comissão Europeia publicou uma série de recomendações para melhorar a segurança rodoviária para peões, ciclistas e utilizadores de veículos elétricos leves. A primeira dessas recomendações é precisamente a adoção de limites de velocidade de 30 km/h nas zonas urbanas de todas as cidades europeias[5].

Este tem sido, de resto, a direção adotada em muitas cidades, como Roma[6], Bruxelas[7], Paris[8] e a generalidade das cidades em Espanha[9].

De facto, e de acordo com uma investigação que decorreu em 38 cidades de 19 países, em ¾ das cidades europeias que reduziram os limites de velocidade urbana, houve menos mortes e feridos no trânsito[10]. Os dados indicam que 91% dos entrevistados relataram pelo menos um impacto positivo da redução da velocidade, incluindo menos acidentes, menor poluição sonora e do ar e uma maior adoção de meios de transporte ativos. De forma igualmente importante, não houve relatos de efeitos negativos gerais sobre o congestionamento, o volume de tráfego ou o tempo de viagem, o que acaba por refutar um dos argumentos mais comuns contra a redução da velocidade urbana.

Este estudo também se debruçou sobre a resistência pública e política, que muitas vezes é o maior obstáculo à redução da velocidade dentro das cidades. Durante a implementação das

---

[2] Speed management: a road safety manual for decision-makers and practitioners, 2nd edition (pág. 12)

[3] Yannis, G., & Michelaraki, E. (2025). Effectiveness of 30 km/h speed limit–a literature review. *Journal of Safety Research*, *92*, 490-503.

[4] Switching 50km/h speed limits to 30km/h would protect cyclists while barely affecting commutes, research finds | The Guardian

[5] ECF and mobility experts advise EU Commission to recommend 30 km/h speed limit in urban areas | European Cyclists Federation

[6] Rome follows other European capitals with new 30 kph speed limit | Reuters

[7] Brussels 30 km/h speed limit, five years on – Lower speeds, fewer accidents | Brussels Times

[8] Paris speed limit falls to 30km/h | BBC

[9] Spain switches most urban roads to 30 km/h amid calls for action in several EU Member States | European Transport Safety Council

[10] Does lowering speed limits have an impact on road deaths and injuries in Europe? | Euronews

medidas, 45% das cidades relataram oposição política e 37% relataram resistência pública. Após a implementação das medidas, esses números caíram para 18% e 21%, respetivamente.

Aliás, também em Portugal esse caminho tem sido trilhado, com o atual Governo a admitir a necessidade de avaliar a redução do limite de velocidade para 30 km/h dentro das localidades[11]. Esta é também uma solução proposta pela Infraestruturas de Portugal para, por exemplo, o troço da Avenida Marginal entre Algés e o Dafundo, em Oeiras, inserido no Plano de Acção de Ruído do Troço[12], o que demonstra que os benefícios da redução vão muito além do aumento da segurança rodoviária.

Já antes, em 2020, Portugal tinha assinado a Declaração de Estocolmo, onde se estabelece que os Estados signatários deverão priorizar a gestão da velocidade como uma intervenção chave de segurança rodoviária, em particular no seu ponto 11 para *"fortalecer a aplicação da lei, para prevenir o excesso de velocidade e determinar uma velocidade máxima de 30 km/h conforme apropriado nas áreas onde utilizadores vulneráveis e veículos se misturam"*[13].

Mas mesmo no que toca aos compromissos assumidos por Portugal no âmbito da política climática - e sendo factual que os transportes são o sector responsável por mais emissões de gases com efeitos de estufa em Portugal[14] - reduzir a velocidade nas cidades é uma estratégia vencedora. Adotar este limite pode reduzir as emissões em 18% em média[15], diminuir o consumo de combustível e promover uma mobilidade urbana mais eficiente e compatível com os objetivos de mitigação das alterações climáticas.

Assim, é necessário abordar a velocidade de circulação em zonas urbanas primariamente como uma questão de segurança rodoviária, e torna-se urgente garantir que em zonas específicas onde circulam crianças, jovens, pessoas com mobilidade reduzida e, de forma geral, peões e ciclistas, a velocidade de circulação automóvel é reduzida. Por isso, o LIVRE apresenta este Projeto de Lei, que pretende definir que, em zonas particulares - nomeadamente nas imediações de escolas, creches, hospitais e parques - a velocidade máxima de referência seja os 30 km/h.

Assim, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do LIVRE apresenta o seguinte Projeto de Lei:

Artigo 1.º

Objeto

A presente lei procede à alteração do Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio, que aprova o Código da Estrada.

---

[11] Governo vai avaliar redução do limite de velocidade para 30 km/h dentro das localidades | SIC Notícias

[12] Na Marginal, entre Algés e Dafundo, a IP quer reduzir a velocidade de 50 para 30km/h | Público

[13] Stockholm Declaration - Third Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals 2030 Stockholm, 19–20 February 2020

[14] Emissões de gases com efeito de estufa | Relatório do Estado do Ambiente

[15] Yannis, G., & Michelaraki, E. (2024). Review of city-wide 30 km/h speed limit benefits in Europe. *Sustainability*, *16*(11), 4382.

Artigo 2.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio

O artigo 28.º do Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 28.º

[...]

[NOVO] 1 - Sempre que as características das vias e a presença de utilizadores vulneráveis o aconselhem, nomeadamente na proximidade com escolas, parques, hospitais, creches e estabelecimentos similares, devem ser fixados limites máximos de velocidade instantânea não superiores a 30 km/h.

2 - [anterior n.º 1]

3 - [anterior n.º 2]

4 - [anterior n.º 3]

5 - [anterior n.º 4]

6 - [anterior n.º 5]

7 - [anterior n.º 6]

8 - [anterior n.º 7]»

Artigo 3.º

Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor 30 dias após a data da sua publicação.

Assembleia da República, 18 de setembro de 2026

As Deputadas e os Deputados do LIVRE

Isabel Mendes Lopes **Filipa Pinto**

Jorge Pinto **Patrícia Gonçalves**

Paulo Muacho **Rui Tavares**