



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Projecto de Resolução n.º 187/XI-1.^a

Via do Ave VIM – VIZELA/JOANE
Integração no Plano Rodoviário Nacional (PRN), Requalificação e
Ampliação

1. O Vale do Ave tem uma estrutura física caracterizada por uma enorme densidade de aglomerações urbanas de dimensões variadas entre e/ou junto das quais se multiplicam instalações industriais em geral de pequena dimensão coexistindo com alguns parques e áreas industriais, que foram ocupando espaços agro-florestais, em redução crescente. A mobilidade das pessoas e bens, no contexto socioeconómico do Vale do Ave, assume uma importância crucial, quer nas movimentações intra-regionais quer na acessibilidade aos eixos rodoviários principais de ligação ao País e ao estrangeiro.

Apesar das auto-estradas construídas nos últimos anos (A4, A7, A11), continua a faltar uma rede de vias rodoviárias secundárias que densifique os eixos de circulação, face à completa falta de capacidade e condições da actual rede muito assente em caminhos e estradas municipais. A falta dessa rede a acrescentar aos elevados preços das portagens, impedem uma drenagem mais eficaz para as auto-estradas e outra fluidez no interior da região. Conhecida é também a utilização excessiva, com consequências na fluidez do trânsito, das vias que hoje ligam o Vale do Ave ao Vale do Cávado, nomeadamente a EN 14 (VN Famalicão/Braga e EN 101 (Guimarães/Braga), e que a A4 e a A11 não resolveram.

Acresce a ausência de uma suficiente e capaz rede ferroviária, com malhas fechadas no interior da região, claramente a forma mais eficaz de assegurar uma boa mobilidade das populações, onde pontifica o absurdo de duas linhas ferroviárias requalificadas (Linha do Minho VN Famalicão/Braga e Linha de Guimarães VN Famalicão/Guimarães) com as duas estações terminais (Braga e Guimarães) novas, á distância de 20/30 km, sem que se tivesse avançado na ligação por carril entre os dois principais centros urbanos do Distrito.

É neste quadro de mobilidade que a actual VIM Vizela/Joane deve ser abordada e projectada.

2. No início dos anos 90 a Associação de Municípios do Vale do Ave (AMAVE), promoveu a construção do projecto de uma Via Intermunicipal que, partindo da E.N. 206 em Joane, estendeu-se ao longo dos concelhos de V.N. de Famalicão, Guimarães, Santo Tirso e Vizela.

Para além de tratar-se de um importante eixo rodoviário para os concelhos atrás referidos, permitiu também, um acesso rápido e eficaz à via estruturante do Vale do Ave, designada IC5 (actual A7), no Nó de Serzedelo/Guimarães.

No âmbito das redes municipais esta via, que passou a ser conhecida por VIM, veio substituir as estradas, E.M.512, E.M. 513, E.M. 574, E.M. 574 – 2, as quais apresentavam características que de modo nenhum eram compatíveis com as exigências e necessidade de tráfego da altura.

Os traçados destas estradas caracterizavam-se por curvas de reduzido raio, trainéis inclinados e de reduzida visibilidade. As faixas de rodagem quase sempre inferiores a 5,56 metros de largura e as bermas inexistentes. Os pavimentos encontravam-se num estado de grande degradação provocada não só por falta de investimento em obras de conservação periódica, mas também, pelas características e dimensões do tráfego pesado que nelas circulavam com alguma intensidade.

Devido a tais características, não só eram frequentes situações de grandes congestionamentos, mas também, de grandes dificuldades e lentidão, nomeadamente na ligação entre Joane e Vizela ou vice-versa.

A sua construção impunha-se a todos títulos.

O seu traçado, numa extensão de 18,3 quilómetros, incluindo os acessos a Riba de Ave, à E.N. 105 e a S. Martinho do Campo, desenvolveu-se ao longo das freguesias de Joane, Mogege, Oliveira Santa Maria e Riba de Ave, do concelho de VN de Famalicão, Serzedelo, Guardizela e Lordelo do concelho de Guimarães, S. Martinho do Campo e Vilarinho do concelho de Santo Tirso e Caldas (S. João) do concelho de Vizela.

No seu percurso houve a necessidade de se construir 2 pontes, 3 viadutos, 5 passagens inferiores, 1 passagem superior, 4 passagens agrícolas e 3 passagens de peões, a fim de se vencer a travessia dos

rios Pele, Ave, Vizela, da linha de caminho de ferro Porto/Guimarães, de Estradas Municipais e da Estrada Nacional 105.

Para o perfil longitudinal adoptado, foi estabelecido que a velocidade de 60 Km/h seria a ideal para circular com toda a segurança.

Os perfis transversais – tipo adoptados foram os seguintes: na via Intermunicipal, a faixa de rodagem tem 7,0m e bermas de 2,0 m cada e nas subidas via de lentos com 3,0 e bermas com 2,0m e 1,0m.

Nos acessos, a faixa de rodagem tem 7,0 m e bermas com 1,0 m cada. (texto adoptado do sítio da AMAVE).

3. A situação hoje da VIM é de uma profunda degradação geral, pesem as obras de conservação, parciais e de pequena dimensão, em alguns troços realizadas pelos alguns dos municípios atravessados.

Piso degradado, sinalização apagada ou escondida pela vegetação, rails danificados, falta de iluminação, falta de separador central nas zonas críticas; falta de cruzamentos desnivelados nomeadamente no cruzamento Pedome/Oliveira St^a Maria, falta de semáforos eficazes no cruzamento Serzedelo/Guardizela.

Apesar de tal situação, hoje são milhares os veículos ligeiros e muitas centenas de veículos pesados de mercadorias que utilizam diariamente a VIM, na ligação entre áreas fortemente industrializadas. Apresenta já um elevado n^o de acidentes rodoviários nos últimos anos, muitos com vítimas mortais.

Mas é uma evidência, que os municípios em causa não podem assumir os vultuosos investimentos hoje necessários para uma exigente e integral requalificação, e sobretudo, concretizarem o seu prolongamento para montante e jusante.

4. A VIM sofre desde a sua génese de um problema que condicionou a sua evolução e desenvolvimento, e as necessárias obras regulares de manutenção: a indefinição da sua propriedade e tutela. No ordenamento institucional e rodoviário nacional, só existem três entidades públicas proprietárias e gestonárias de vias rodoviárias: o Governo/Administração Central (rede nacional), os municípios (rede municipal) e as freguesias

(rede vicinal). Apesar de teoricamente haver uma entidade que devia superintender à VIM, a AMAVE (Associação de Municípios do Vale do Ave) e das boas intenções declaradas, e mesmo das decisões anunciadas por alguns dos municípios atravessados e servidos pela VIM, esta, permanece sem as obras de requalificação e manutenção assumidas e realizadas de forma integrada em toda a sua extensão, e fundamentalmente a projecção do seu desenvolvimento para o Alto Ave (Fafe, Póvoa de Lanhoso e Vieira do Minho) e como via de ligação ao Vale do Cávado, ligando a partir de Joane à circular de Braga.

5. A Via do Ave, VIM, sem descurar outras rodovias e a urgente densificação da ferrovia, deve ser considerada uma via estruturante, absolutamente necessária para melhorar a qualidade da mobilidade, neste espaço Sub-Regional, contribuindo para um desenvolvimento mais sustentado, facilitando a circulação de mercadorias e populações do Alto Ave e Médio Ave e reforçando a articulação rodoviária com o Vale do Cávado com um novo eixo.

Uma tal via rodoviária integra-se perfeitamente no quadro de Estrada Regional (ER) definida pelo artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 222/98 de 17 de Julho, alterado no seu n.º 4 pelo artigo 1.º da Lei n.º 98/99 de 26 de Julho, onde se estabelece:

“1 - As comunicações públicas rodoviárias do continente com interesse supranacional e complementar à rede rodoviária nacional são asseguradas por estradas regionais (ER).

2 – As estradas regionais asseguram uma ou várias das seguintes funções:

- a) Desenvolvimento e serventia das zonas fronteiriças, costeiras e outras de interesse turístico;
- b) Ligação entre agrupamentos de concelhos constituindo unidades territoriais;
- c) Continuidade de estradas regionais nas mesmas condições de circulação e segurança.”

“4 – As estradas regionais estão subordinadas ao enquadramento normativo das estradas da rede rodoviária nacional, incluindo o disposto no Decreto-Lei n.º 105/98 de 24 de Abril.”

Nestes termos e face aos considerandos acima referidos, ao abrigo das disposições legais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do PCP propõe à Assembleia da República que adopte a seguinte:

Resolução

A Assembleia da República recomenda ao Governo:

1. Que a hoje denominada Via do Ave/VIM, seja considerada para todos os efeitos uma Estrada Regional integrada no Plano Rodoviário Nacional (PRN) definido pelo Decreto-Lei n.º 222/98 de 17 de Julho, com as alterações subsequentes pela Lei n.º 98/99 de 26 de Julho e pelo Decreto - Lei n.º 182/2003 de 16 de Agosto, integrando a Lista V anexa ao Decreto - Lei n.º 22/98 de 17 de Julho, ficando sob a tutela das Estradas de Portugal, SA;
2. Que sejam tomadas as medidas para um projecto de requalificação urgente da Via em toda a sua actual extensão, com a reconsideração do traçado, dos perfis transversais e longitudinais e outros elementos estruturais do eixo rodoviário, de preferência com separação dos dois sentidos do tráfego, no sentido de assegurar velocidades médias de 90 km/h com as condições de segurança adequadas;
3. Que sejam estudadas e projectadas até ao fim de 2011 os prolongamentos da Via para montante fazendo a ligação ao Alto Ave e para jusante fazendo a ligação à circular de Braga.

Assembleia da República, 24 de Junho de 2010

Os Deputados,

AGOSTINHO LOPES; HONÓRIO NOVO; JORGE MACHADO; BERNARDINO SOARES; RITA RATO; JOÃO OLIVEIRA; MIGUEL TIAGO; RITA RATO; PAULA SANTOS; ANTÓNIO FILIPE; JOSÉ SOEIRO; FRANCISCO LOPES; JERÓNIMO DE SOUSA