



GRUPO PARLAMENTAR

MOÇÃO-SE, PUBLIQUE-SE
E EXPEÇA-SE

08, 01, 2004

Exmo. Senhor
Presidente da Assembleia da República
Dr. João Bosco Mota Amaral

REQUERIMENTO N.º 605/IX (2ª) – AC
de 8 de Janeiro de 2004

Assunto: IC 2 – Variante da Batalha e IC 2 – Desnívelamento do Nó em Azóia (Leiria)

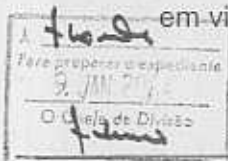
Apresentado por: Deputados Paulo Batista Santos (PSD) e José António Silva (PSD)

Nos termos legais e regimentais, os deputados subscritores, eleitos pelo círculo eleitoral do distrito de Leiria, requerem ao Governo, por intermédio do senhor Secretário de Estado das Obras Públicas, se digne responder, com urgência ao abaixo solicitado:

A) Quanto à obra Itinerário Complementar 2(IC 2) – Variante da Batalha:

É do nosso conhecimento que se encontra em fase final de apreciação o Estudo Prévio referente a esta obra e que corresponde a um projecto de obra da responsabilidade do Instituto de Estradas de Portugal (IEP).

O referido Estudo Prévio tem por objectivo a análise ambiental do traçado que necessariamente acompanha o Projecto Rodoviário realizado pelo IEP, tendo em vista o cumprimento da legislação em vigor sobre Avaliação de Impacte Ambiental (AIA).



Esta obra justifica-se porquanto a Estrada Nacional 1(EN 1) - presentemente classificada como Itinerário Complementar 2 (IC 2) -, apresenta no traçado entre o cruzamento com a EN 8 (km 107), a sul da Batalha, e Leiria (km 122+000) características adequadas para um IC, mas a ocupação marginal, os cruzamentos de nível e as numerosas serventias condicionam sobremaneira a capacidade da via e em particular as condições de segurança da circulação.

Acresce que esta obra visa igualmente a protecção do Mosteiro da Batalha - Monumento Nacional classificado Património da Humanidade pela UNESCO -, afastando o tráfego rodoviário daquele importante monumento nacional, que actualmente confina com o traçado da EN 1.

Do citado Estudo Prévio de AIA resultam cinco alternativas de traçado, todas a poente da actual EN 1. As diversas conjugações possíveis destas soluções conduzem a um total de 7 conjugações de soluções de traçado, designadas em todo o estudo por Solução A, Solução B+A, Solução A+C+A, Solução A+D+A, Solução B+D+A, Solução A+D+E+A e Solução B+D+E+A.

O senhor Secretário de Estado do Ambiente, com base no parecer técnico da Comissão e Avaliação, emitiu na respectiva Declaração de Impacte Ambiental um parecer favorável com condicionantes à **Solução B+A**.

As autarquias locais envolvidas, Batalha, Leiria e Porto de Mós, pronunciaram-se a favor de uma alternativa diferente e mais condicente com os respectivos planos directores municipais e os interesses das populações – a **Solução A+C+A**. Em particular, o Município da Batalha, refere razões de ordem económica (desenvolvimento do Parque Industrial da Batalha) e sustenta tecnicamente que a sua opção é a mais favorável e contribuirá para a redução dos custos finais da obra, bem como é a solução mais equilibrada tendo em vista o desenvolvimento sustentável.

A calendarização deste projecto prevê, com os devidos ajustes necessários ao desenrolar do processo de Avaliação de Impacte Ambiental, o início da construção em 2004 e a abertura ao tráfego em 2005, dependendo da calendarização e evolução da própria obra.

Do acima exposto, é possível concluir que

- a) A construção da Variante da Batalha, alternativa à actual EN 1, considerada no Plano Rodoviário Nacional, produzirá melhorias a vários níveis, pelo aumento da acessibilidade, maior facilidade de escoamento de produtos (o que nesta região se revela extremamente importante, dada a intensa actividade industrial e comercial), redução dos tempos de viagem e custos de combustível (o que se revela importante, dado o potencial turístico da região e a sua capacidade de gerar fortes fluxos turísticos, devido sobretudo à presença do Mosteiro da Batalha) e maior segurança na circulação viária;
- b) As razões apresentadas pelas autarquias são tecnicamente justificadas e apresentam como alternativa uma solução bastante aproximada do ponto vista ambiental – conforme se sustenta no referido Estudo de AIA – da solução preferencial decorrente do parecer emitida pelo senhor Secretário de Estado do Ambiente. Assim, poder-se-á considerar que a solução mais favorável será a que possa combinar o equilíbrio entre os interesses municipais e a sustentabilidade ambiental do projecto;
- c) Na impossibilidade de execução imediata do projecto, continuará a verificar-se a ausência de alternativa à EN 1, que assegura as ligações nacionais e regionais norte-sul, entre S. Jorge (Porto de Mós) e Leiria, para o tráfego de atravessamento, que terá que continuar a utilizar uma via que tem vindo a adquirir progressivamente características de via urbana;
- d) Acresce que, como ainda recentemente foi tornado público, é precisamente neste troço entre Leiria e Batalha, na EN 1 (km 118), que a própria Guarda Nacional República assinala como o «ponto mais negro» das estradas portuguesas e onde ocorreram mais de uma dezena de acidentes rodoviários só no ano de 2003. *V. Expresso de 27-12-2003.*
- e) Por último, refere-se que o horizonte de concretização da obra é hoje um facto preocupante, por isso urge a respectiva elaboração do projecto de execução para desenvolver rapidamente os necessários procedimentos de inícios dos trabalhos.

B) Quanto à construção do Nó Desnívelado em Azóia (Leiria) – IC 2:

É igualmente do nosso conhecimento a inscrição em PIDDAC 2004 desta obra fundamental, bem como da sua primazia no plano de investimento do IEP. Trata-se de um projecto de conservação e melhoria do traçado do IC 2 que inclui a respectiva iluminação.

A necessidade desta infra-estrutura justifica-se pela interligação que fará com a acima designada Variante da Batalha e na ligação desta com o actual nó de acesso A 8/IC 36 em Leiria. Especialmente, encontra manifesta razão quando visa resolver um grave «ponto negro» de sinistralidade rodoviária, repetidamente trágico para muitos dos nossos concidadãos.

Com efeito, o actual troço da EN 1 (IC 2) entre Vale Gracioso e Azóia, pelos os cruzamentos de nível e as numerosas serventias que apresenta, é factor de permanente risco de acidentes e não garante condições favoráveis de segurança da circulação automóvel e pedonal. A forte pressão urbana marginal ao actual traçado associada ao excessivo fluxo de tráfego, constituem um elemento de potencial risco que urge resolver.

A imediata construção do referido nó desnívelado é, pois, uma prioridade absoluta e que já dispondo dos necessários estudos não deve ser retardada.

Por isso, justifica-se, como sempre esteve previsto, o início imediato desta obra e de forma autónoma da Variante da Batalha e da construção do IC 36, porquanto estes projectos cumprem fases preliminares à sua execução. Qualquer outra solução, será protelar no tempo os riscos decorrentes do actual traçado, ou caso se opte por uma solução minimalista – como parece ser hoje considerada –, poderá comprometer os objectivos globais da reestruturação do Itinerário Complementar 2 naquela região.

Aliás, só faz sentido realizar o nó desnívelado da Azóia numa perspectiva definitiva e dimensionado para receber as ligações dos novos traçados previstos para o IC 2 naquele ponto. Caso contrário, pode sugerir-se a ideia de desperdício dos dinheiros públicos perfeitamente incompatível com o princípio da boa administração pública.

GRUPO PARLAMENTAR


Face o exposto, são razões por que,

Nos devidos termos constitucionais e regimentais, se requer ao senhor **Secretário de Estado das Obras Públicas** se digne responder aos seguintes esclarecimentos:

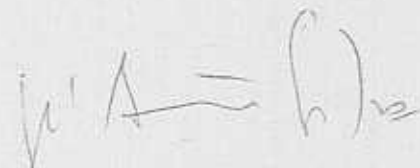
1. Pelos dados disponíveis e tendo presente quer a posição das autarquias locais, quer os graves índices de sinistralidade, não considera o Governo que existem razões para se proceder à urgente definição do traçado e início das obras da designada Variante da Batalha?
2. Face ao mesmo projecto, está o Governo em condições de apresentar uma calendarização definitiva para a conclusão da obra? E que medidas preventivas ao nível da segurança rodoviária irá o Governo promover, no período que media até a sua abertura ao tráfego?
3. Confirma o Governo o arranque no presente ano das obras de construção do Nó desnivelado da Azóia (Leiria), conforme decorre da sua inscrição no PIDDAC de 2004? E, em caso afirmativo, que nível de intervenção está prevista: se corresponde ao projecto inicial – desnivelamento e iluminação –, ou outra solução construtiva está em preparação?
4. Por último, não considera o Governo projectar uma rápida intervenção ao nível das condições de segurança no identificado «ponto fatal» da EN 1 (km 118) - Entroncamento de acesso ao lugar do Casal da Cortiça?

Assembleia da República, 8 de Janeiro de 2004

Os Deputados do PSD,



(Paulo Batista Santos)



(José António Silva)