PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

PROJECTO DE LEI Nº 483/XI-2ª

Cria o Programa de Remoção de Obstáculos e Armadilhas
nas vias de circulação rodoviária

Preâmbulo

Não existindo uma abordagem estatística apurada dos efeitos das condições de circulação do pavimento e de outros elementos das vias de circulação rodoviária, a observação empírica aponta para uma relação directa entre as condições das vias (sinalização, pavimento, existência de obstáculos e armadilhas) e os acidentes rodoviários verificados.

De acordo com o Relatório Anual da Sinistralidade Rodoviária, 52% dos acidentes rodoviários com vítimas, sucede precisamente no espaço em que mais incide o presente Projecto de Lei do Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português, os arruamentos. Mesmo no que toca a acidentes com feridos graves, 38% sucede em arruamentos e 32% em Estradas Nacionais.

As condições do pavimento, a existência de armadilhas ou obstáculos nas vias de circulação constituem elementos que podem contribuir para o aumento da insegurança rodoviária para todos os condutores, passageiros e peões. É certo que não existe nos Relatórios Anuais da Autoridade para a Segurança Rodoviária, uma estimativa ou uma ponderação desses factores, mas é facilmente comprovável que a existência de tintas derrapantes, a colocação de pavimentos polidos, ou mesmo a existência de calhas ou carris desactivados afecta a segurança da condução para todo o tipo de veículos e compromete particularmente o motociclo, o velocípede e o ciclomotor, por motivos óbvios.

Para que se possa exigir, de facto, um novo paradigma comportamental na condução rodoviária por parte de todos os condutores, importa assegurar as melhores condições possíveis das vias de circulação, dentro e fora das cidades. Pelas suas características, o presente Projecto de Lei incide sobretudo nos arruamentos e estradas nacionais e é exactamente aí que sucede a grande parte dos acidentes. Será justo afirmar que a degradação da qualidade do pavimento ou a existência de um obstáculo ou armadilha na via pode comprometer a segurança da circulação para os condutores de veículos ligeiros, mas será ainda mais certo afirmar que essas condições podem efectivamente comprometer a própria vida dos motociclistas e dos condutores e passageiros de veículos de 2 rodas, fruto das características do veículo em causa.

Numa altura em que tudo deve ser feito para melhorar as condições de circulação e, conjuntamente, estimular meios de transporte alternativos como forma de aliviar o tráfego urbano, o estacionamento e promover a utilização de modos mais económicos e

ambientalmente menos prejudiciais, o PCP considera que fará todo o sentido realizar o pequeno investimento que acarreta o presente Projecto de Lei.

O Grupo Parlamentar do PCP propõe a criação do Programa de Obras de Remoção de Armadilhas e Obstáculos das vias de circulação que estabelece a obrigatoriedade de realização de inventários para identificação dos elementos perturbadores da segurança rodoviária por parte das entidades que tutelam cada uma das vias em causa, garantindo ainda o apoio do Estado às autarquias no cumprimento dessa sua obrigação para a melhoria das condições de circulação nos arruamentos no interior dos seus perímetros.

Assim, ao abrigo das disposições legais e regimentais aplicáveis o Grupo Parlamentar do PCP apresenta o seguinte Projecto de Lei:

Artigo 1.º

Objecto

A presente lei estabelece o Programa de Pequenas Obras de Remoção de Armadilhas e Obstáculos destinado à realização de obras de remoção de obstáculos e armadilhas nas vias de circulação.

Artigo 2.º

Âmbito

A presente lei aplica-se a todas as entidades que tutelam as vias rodoviárias municipais, regionais ou nacionais do território nacional.

Artigo 3.º

Conceitos

Para efeitos da presente lei, entende-se por:

a) Armadilha, a condição que comprometa a normal segurança e/ou comodidade dos utentes da via;

b) Obstáculo, o elemento físico que impede ou dificulta a normal circulação;

c) Faixa de rodagem, a parte da via pública especialmente dedicada ao trânsito de veículos;

d) Pilarete, o elemento vertical de impedimento de passagem ou estacionamento;

e) Baias, balizas de posição e outra sinalização complementar, os elementos temporários ou permanentes destinados à sinalização de desvios e obstáculos na via.

Artigo 4.º

Inventário de armadilhas e obstáculos rodoviários

1. As entidades gestoras e concessionárias das vias, designadamente municípios, entidade responsável pela gestão e conservação da rede rodoviária nacional e empresas concessionárias de exploração de vias reservadas a automóveis e auto-estradas elaboram, de dois em dois anos, o inventário das armadilhas e obstáculos das vias de circulação rodoviária

que se encontrem sob a sua tutela.

2. As entidades referidas no número anterior elaboram e executam um plano plurianual de intervenções de correcção de armadilhas e sinalização de obstáculos.

3. O inventário referido no nº 1 é apresentado ao Instituto Nacional de Infra-estruturas Rodoviárias, que faculta o seu acesso ao público através de sítio da internet.

Artigo 5.º

Remoção de armadilhas

1. As tintas, temporárias ou permanentes, utilizadas nas marcas rodoviárias devem ter características anti derrapantes.

2. Todas as tampas das caixas de visita, acessos a condutas e outras infra-estruturas subterrâneas, sumidouros ou juntas de dilatação, colocadas ou a colocar na faixa de rodagem, devem ter características anti derrapantes.

3. Os carris, calhas e outras infra-estruturas ferroviárias que se cruzem com as vias de circulação rodoviária devem estar nivelados com o piso em que se inserem.

4. Os carris, calhas e outras infra-estruturas ferroviárias, desde que se encontrem em condições inoperacionais e de desactivação definitiva, são obrigatoriamente retiradas da faixa de rodagem pela entidade responsável pela sua gestão e conservação.

5. Outras armadilhas resultantes da degradação das condições do pavimento devem constar nos inventários e fazer parte dos planos de remoção.

Artigo 6.º

Remoção de obstáculos

1. É proibida a colocação de pilaretes ou outras estruturas não flexíveis nas faixas ou respectivos eixos e nas vias de circulação rodoviária.

2. As balizas de posição e outra sinalização complementar colocadas na faixa de rodagem devem ser flexíveis, de material plástico e devidamente sinalizadas com material retroreflector.

Artigo 7.º

Substituição de pavimentos

1. É proibida a utilização no pavimento da faixa de rodagem de materiais de superfície polida ou em cuja superfície se degrade a aderência por efeitos meteóricos.

2. Exceptuam-se do disposto no número anterior as vias localizadas no interior dos perímetros das zonas históricos ou cascos antigos bem como nas zonas de relevante valor paisagístico ou cultural, declaradas pelo município competente e nas zonas de circulação mista peão/veículos ou zonas pedonais.

Artigo 8.º

Apoio do Estado

O Estado financia anualmente os municípios para a realização do inventário referido no artigo 3.º e das obras identificadas como necessárias no quadro desses inventários, através de transferência no Orçamento do Estado de verba específica para esse fim.

Artigo 9.º

Adaptação dos contratos de concessão

1. Os contratos de concessão de vias reservadas a automóveis ou auto-estradas ou outras vias concessionadas prevêem o dever da empresa concessionária inventariar e assegurar o pagamento e a realização das obras necessárias para o cumprimento da presente lei no âmbito das vias de que são concessionárias.

2. Os contratos de concessão em vigor deverão incluir a obrigação prevista no artigo anterior no prazo de seis meses após a entrada em vigor da presente lei.

Artigo 11.º

Obras na rede rodoviária nacional

A entidade responsável pela gestão da rede rodoviária nacional assegura a realização das obras previstas nos termos do respectivo inventário nas vias e estradas nacionais sob sua tutela.

Artigo 12.º

Fiscalização

A fiscalização da intervenção da entidade responsável pela gestão da rede rodoviária nacional é efectuada pelo Instituto de Infra-estruturas Rodoviárias, nomeadamente no que toca à inventariação e obras previstas na presente lei.

Artigo 13.º

Apoio e cooperação técnica

Para os efeitos da presente lei, as autarquias podem, sempre que necessário, trabalhar em articulação com a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária para obtenção de apoio técnico.

Artigo 14.º

Normas transitórias

1. Sempre que a presente lei implique alteração de estruturas ou condições já implantadas, deve essa alteração ou substituição ser realizada no prazo de dois anos, independentemente da entidade que tutela as vias em causa.

2. Excluem-se da aplicação do número anterior, as concessionárias de vias reservadas a automóveis e auto-estradas, sendo que dispõem de um prazo de dois anos contado a partir da revisão dos respectivos contratos de concessão.

Artigo 15.º

Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação, com excepção do artigo 8.º que entra em vigor com o Orçamento do Estado posterior à sua publicação.

Assembleia da República, 6 de Janeiro de 2011

Os Deputados,

MIGUEL TIAGO; BRUNO DIAS; JORGE MACHADO; JERÓNIMOD E SOUSA; BERNARDINO SOARES; ANTÓNIO FILIPE; HONÓRIO NOVO; PAULA SANTOS; JOÃO OLIVEIRA; JOÃO RAMOS; RITA RATO