



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

REQUERIMENTO Número /XI (.ª)

PERGUNTA Número 1050/XI (1 .ª)

Expeça-se

Publique-se

27/01/10

Q Secretário da Mesa

Recorrido

Assunto: Requalificação da EN 229 (Sátão-Viseu) e Variante à EN229 (Sátão-A25/IP5)

Destinatário: Ministro das Obras Públicas Transportes e Comunicações

Ex.^{mo} Sr. Presidente da Assembleia da República

1. A requalificação da EN 229, no troço entre Sátão e Viseu, era uma necessidade imperiosa, face ao estado de degradação do seu pavimento em consequência da elevada utilização pelos utentes dos concelhos de Sátão, Vila Nova de Paiva, Moimenta da Beira, Tarouca, Tabuaço, Aguiar da Beira, Sernancelhe, Penedono e S. João da Pesqueira (entre outros), aquando das suas deslocações à cidade de Viseu. Inclusivamente o seu mau estado estava a condicionar muito a fluidez do trânsito e a segurança dos utentes, tornando-se um elemento potenciador de acidentes.

Foi para dar resposta a esse problema que no dia 19 de Março de 2009, o Senhor Secretário de Estado das Obras Públicas, Paulo Campos homologou, em Sátão, o contrato de requalificação dessa via efectuado entre as Estradas da Portugal e a empresa responsável pela execução da obra.

O que é facto é que, embora se compreenda que a obra está em curso e sempre terá que haver alguma tolerância para o seu estado de degradação, tem havido, na nossa opinião e do cidadão comum, um completo laxismo e uma intolerável falta de conservação mínima que impeça que os utentes ali degradem os seus veículos. Há, mesmo, locais, já reportados pelos utentes à Autoridade Nacional de Protecção Civil (ANPC) e por esta às Estradas de Portugal, que apresentam uma degradação mais substancial: Pereiro, Curvas do Fojo, Recta da Barraca, Curvas de Passos, Cavernães, Cruzamento da ZI Mundão, Cruzamento de Mundão e Travassós.

Acresce a tudo isto que se contabilizaram neste troço em 2008 um total de 44 acidentes dos quais resultaram 1 morto e 21 feridos, 6 deles em estado grave e em 2009 se registaram 122 acidentes que causaram 1 morto, 4 feridos graves e 57 feridos ligeiros.

2. Por outro lado, importa também dizer que, face ao elevado número de veículos que circulam diariamente nesta via, na ordem dos 10.000 (de veículos ligeiros correspondentes a movimentos pendulares, mas muitos deles de veículos pesados derivados da actividade



económica regional), foi decidido iniciar uma alternativa à actual EN 229 entre Sátão e a A25/IP5 e que pudesse escoar com fluência todo o tráfego e igualmente reduzir a sinistralidade rodoviária.

E foi por isso que, também no dia 19 de Março de 2009, foi homologado, em Sátão, pelo Senhor Secretário de Estado das Obras Públicas, Paulo Campos, o contrato para a elaboração do estudo correspondente a essa variante à EN 229, entre Sátão e a A25/IP5, estudo esse que tinha como objectivo definir o corredor do traçado e as características técnicas da via.

Apesar de respeitarmos as opiniões dos técnicos, somos a entender que uma solução que não tenha como visão uma resposta rápida e segura e que possa ser sedutora, pelo seu perfil (4 vias, 2 em cada sentido), para futuros investidores e para as empresas que já se encontram sediadas nos concelhos supra identificados, algumas delas produzindo exclusivamente para exportação (p.e. Cerutil) não trará a mais-valia que um investimento desta estirpe pode conceder a um território. É, pois, por isso e neste contexto, que nos parece escassa qualquer proposta que possa vir a não contemplar as características supra apresentadas (4 vias, 2 em cada sentido) e que não mereceria a adesão a tal solução por parte das forças vivas da região que expectam, precisamente, uma via conforme com o paradigma que atrás expressámos.

Face ao exposto e nos termos regimentais, vimos através de V^a Ex^a, colocar as seguintes questões ao Senhor Ministro das Obras Públicas Transportes e Comunicações:

1. Qual a posição do Senhor Ministro sobre o completo laxismo e falta de intervenção, ainda que mínima, na actual via que está em requalificação a fim de poder permitir aos utentes uma circulação com a mais elementar das condições de segurança e, conseqüentemente, impeça a condução irregular de fuga aos buracos, que, como se sabe, é potenciadora de acidentes?

2. Qual o entendimento do Governo sobre os objectivos a que a variante à EN229, entre Sátão e a A25, deve responder e, nomeadamente, qual o entendimento sobre uma variante com um perfil de 4 vias (2 em cada sentido)?

Palácio de São Bento, 27 de Janeiro de 2010

(Acácio Pinto)

(José Rui Cruz)

Deputado(a)s:

(Paulo Barradas)

(Helena Rebelo)