

IP3 – A Autoestrada Esquecida!

O Itinerário Principal 3 (IP3) que liga Vila Verde da Raia, no concelho de Chaves, à Figueira da Foz, que, de acordo com o Plano Rodoviário Nacional (PRN), é parte integrante da rede nacional fundamental, no qual se definem como são as vias de comunicação de maior interesse nacional, servem de base de apoio a toda a rede rodoviária nacional e asseguram a ligação entre os centros urbanos com influência supradistrital e destes com os principais portos, aeroportos e fronteiras.

Corresponde, ainda, à Estrada Europeia 801 (E801), inserindo-se na rede de estradas internacionais no continente europeu. A E801 inicia-se na A 14 (IP3) Figueira da Foz-Coimbra, passando depois por Viseu (IP 3 Coimbra-Viseu) e daí para a frente através da A 24 (IP3) até Chaves e a fronteira com Espanha em Verín onde passa a ser a A-75. Tem um comprimento total de 257 km.

Itinerário Principal IP3 (E 801) que assegura, também, a ligação do Interior Centro, em particular através do IC6 (Coimbra – Covilhã), IC7, IC37 e IC12 (e ER231-2 até Mangualde), à restante rede de autoestradas.

A construção do IP3 (incluindo a secção Coimbra-Viseu), lançada pelo Governo liderado por Cavaco Silva, desenvolveu-se maioritariamente na década de 1990, embora o troço Oliveira do Mondego-Chamadouro já estivesse construído desde inícios da década de 1980, integrado na N2, aquando da construção da Barragem da Aguieira, tendo sido aproveitado para o traçado do IP3.

Atualmente, este é o único troço que não é parte integrante da rede nacional de autoestradas, visto que a A24 assegura a ligação entre Vila Verde da Raia e Viseu e a A14 entre Coimbra (A1) e a Figueira da Foz. Devendo, ainda, destacar-se que o mesmo se articula e sobre ele se rebatem a A1 /em Coimbra) e A13 (em Coimbra) e a A35 (IC12 junto ao Chamadouro/Rojão Grande/Santa Comba Dão).

Convém recordar, ainda, que de acordo com o PRN, os itinerários principais devem assegurar correntes de tráfego estáveis e permitir uma razoável liberdade de circulação aos condutores — nível de serviço B.

De acordo com o HCM (highway capacity manual) de 85, o nível de serviço 'B' corresponde a um regime de escoamento estável em que são praticadas velocidades iguais ou superiores a 91 km/h. O espaçamento médio mínimo entre veículos é de aproximadamente 75 metros. A liberdade de manobra do condutor é somente ligeiramente restringida, e o seu conforto físico e psicológico continua a manter-se elevado. O efeito da ocorrência de incidentes continua a ser facilmente absorvido.

Segundo a Infraestruturas de Portugal, *“o atual IP3 [em particular na secção Coimbra-Viseu] corresponde a um corredor de elevada procura com níveis de tráfego muito intenso, agravado pela orografia e pela percentagem de pesados; a intensidade do tráfego prejudica o nível de serviço, sendo que alguns troços estão já com nível E (A1-Penacova e Tondela-Fail) e na maioria a nível D; acresce um nível de sinistralidade absoluto elevado: nos últimos 15 anos registaram-se 85 vítimas mortais no IP3, uma média de 6 vítimas mortais por ano”* (agosto

2015). Intensidade e níveis de tráfego que se têm vindo a acentuar para uma muito elevada procura de tráfego.

Quando foram apresentadas as obras de requalificação do IP3, no troço entre Coimbra e Viseu, foi dado a entender de forma errada e intencionalmente, que este seria transformado numa Autoestrada, a qual apresentaria como grande vantagem o facto de não vir a ser portajada.

Este tipo de comunicação ardilosa do Partido Socialista, felizmente, não conseguiu perdurar no tempo, uma vez que a maior parte dos utentes desta via puderam constatar com a evolução da obra, que no troço mais crítico entre Penacova e Mortágua, as intervenções não passaram de meras obras de conservação.

De todos os Itinerários Principais com elevado Volume de Tráfego, o IP3 será certamente o único que não foi integralmente substituído por uma Autoestrada e, ainda por cima e inexplicavelmente, na seção já referida e com tráfego mais intenso e condições de circulação mais críticas. Convém salientar, que mesmo no período em que o País se encontrava sob intervenção externa, o Governo liderado por Pedro Passos Coelho, em 23 de junho de 2015, lançou o concurso para o Estudo Prévio da construção da referida ligação em tipologia de autoestrada entre Viseu e Coimbra, no modelo designado por “Via dos Duques”. Conforme o cronograma então oficialmente publicado, o Estudo Prévio deveria estar concluído em julho de 2016, a Adjudicação concursal do promotor em agosto de 2017, e a construção do 1º troço iniciar-se-ia no final de 2017, reconhecendo a necessidade urgente da ligação por Autoestrada Coimbra-Viseu, corrigindo um erro histórico que afeta consideravelmente o desenvolvimento da toda a região centro.

As afirmações dos membros do anterior e atual Governo, de que este itinerário vai passar a ter perfil de autoestrada não correspondem à verdade, pois as obras em curso, apesar do alargamento do perfil para 2x2 em 85% da sua extensão [continua a faltar a seção referida], mantêm o anterior e atual traçado e com ele todas as suas patologias e limitações.

A velocidade base do projeto de uma autoestrada é, habitualmente, de 120 ou de 140 km/h e as suas características gerais devem garantir um nível de serviço A ou B (liberdade total de movimentos). No IP3 após as obras de requalificação, manter-se-ão trechos condicionados a 80, 70, 60 e até 50 km/h. Nestes é mantido o seu perfil original de 2+1 ou 1x1, os raios de curvas em planta abaixo dos valores normativos e por inerência as velocidades máximas manter-se-ão baixas

São estes afunilamentos que determinam a capacidade de uma via, sendo nessas seções críticas que se formam as filas de espera, o que não permite que uma via que tem em média cerca de 20 000 veículos diários nos troços com maior afluência, venha ter um nível de serviço A ou B, em vez dos anteriores níveis de serviço de D ou E, e, portanto, incompatíveis com o funcionamento de uma autoestrada.

Em termos de tráfego médio diário as autoestradas A6, A10, A13, A14, A15, A17, A21, A23, A24, A32 e A42, têm valores bastante inferiores ou da mesma ordem de grandeza que o IP3.

Importa recordar que o Relatório do Grupo de Trabalho para as Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado (IEVA) concluiu, já em 2014, que a ligação em autoestrada no percurso Viseu – Coimbra (IP3) era uma das duas obras rodoviárias mais prioritárias no País. A outra era o Túnel do Marão (IP4), que foi, entretanto, construído.

Reconhecendo que o traçado do IP3 não permitia um nível de serviço adequado à importância da via e dado o elevado registo de sinistralidade - o que levou a que esta via tenha (tem) sido apelidado por muitos como “Estrada da Morte”, o Governo PSD/CDS incluiu à data no Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2015-2020 (PETI3+), a Autoestrada Coimbra-Viseu.

A 11 de abril de 2018, o Grupo Parlamentar do PSD apresentou o projeto de Resolução N.º 1499/XIII, para a construção de ligação rodoviária em perfil de autoestrada entre Viseu e Coimbra, garantindo uma solução não portajada.

Muito recentemente, o Grupo Parlamentar do PSD apresentou uma Proposta de Aditamento ao Projeto de Lei n.º 4/XV/1.ª (Orçamento do Estado para 2022), que preconizava que o Governo promovesse os estudos necessários e os procedimentos adequados com vista à construção de uma ligação rodoviária à A13 em perfil de autoestrada, entre Coimbra e Viseu, em regime de portagem, assegurando aos utilizadores locais a manutenção de uma ligação não portajada.

São publicas as intervenções dos Presidentes das Câmaras de Coimbra e Viseu na defesa da construção de uma autoestrada Coimbra-Viseu, emprestando a sua voz a uma sociedade civil que se tem indignado pela sua não execução, intenção reconhecida e apoiada pelos restantes Autarcas ao longo do IP3.

Assim, estando conscientes do contexto adverso dado a situação financeira do País e o quase inexistente financiamento comunitário para infraestruturas rodoviárias, propomos que o PSD continue ativamente a pugnar pela execução da ligação entre Coimbra e Viseu por autoestrada, exigindo ao Governo que dê cumprimento às conclusões do Relatório do Grupo de Trabalho para as Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado (IEVA) e Decisões que levaram à inclusão da Autoestrada Coimbra-Viseu no Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2015-2020 (PETI3+).