



PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 1634/XIII/3ª

URGENTE REQUALIFICAÇÃO DO IP3, ENTRE COIMBRA E VISEU, E A SUA MANUTENÇÃO SEM PORTAGENS

O Itinerário Principal 3 (IP3), é a principal ligação, e a mais curta, entre duas das principais cidades do centro do país, Coimbra e Viseu. Ao longo do percurso de setenta e sete quilómetros, entre estes dois aglomerados populacionais, o IP3 atravessa os concelhos de Penacova, Mortágua, Santa Comba Dão e Tondela, constituindo igualmente a principal ligação destes territórios.

Esta estrada, em perfil de via rápida, concluída há 30 anos, para além de ser um elemento fundamental em termos de mobilidade nestes territórios, reveste-se igualmente de um carácter estruturante fazendo a ligação às autoestradas A1, A25, A24 e A14, assim como o IC6 e o IC12 afluem ao IP3, ou seja, um eixo rodoviário relevante para ligar a região entre si, e desta para o país, e indiretamente para o estrangeiro, contribuindo para atenuar os problemas da interioridade deste território.

Ao longo destas décadas realçou-se a sua importância, pelo tráfego de veículos de passageiros e mercadorias, que sucessivamente tem aumento. Em determinados troços do percurso como por exemplo, entre Coimbra (Troxemil) e o nó de acesso ao IC6 (Penacova) circulam quase 20 mil veículos por dia, muitos dos quais pesados.

Esta estrada desde que entrou em funcionamento revelou os problemas que derivam do seu traçado sinuoso e a conseqüente insegurança, sendo considerado uma das estradas mais perigosas do país, onde ocorreram milhares de acidentes com vítimas mortais.

Dados referentes à sinistralidade demonstram que entre 1991 e 2017, ocorreram quase dois milhares de acidentes, só entre Coimbra (Botão) e Penacova (Oliveira do Mondego), em pouco mais de vinte quilómetros, com cerca de 2000 feridos e mais de uma centena de mortos.

Apesar de se tornarem evidentes os problemas e a segurança no IP3, os sucessivos governos alhearam-se do problema sem que tivesse havido uma requalificação de fundo. As intervenções que ocorreram foram escassas e pontuais, como a colocação de separadores centrais nos troços mais críticos. A falta de manutenção desta via

tem conduzido à sucessiva degradação que acentuam e contribuem para os problemas de insegurança e tornam a via mais perigosa.

Ao longo dos anos tem sido reivindicado por alguns autarcas da região e até anunciado por elementos com responsabilidades em determinados governos, uma via paralela ao IP3, em perfil de autoestrada, que permitiria reduzir, nessa perspetiva, o volume de tráfego, mas de qualquer forma não resolveria os problemas estruturais desta via considerada uma das mais mortíferas do país que com ou sem autoestrada precisa de ser reabilitada.

As populações têm igualmente reivindicado e exigido a requalificação do IP3 entre Coimbra e Viseu. Recentemente foi entregue uma petição na Assembleia da República pela “Melhoria e alargamento do IP3 sem portagens — Pela segurança, acessibilidade e desenvolvimento” promovida pela Associação de Utentes e Sobreviventes do IP3, que contou com mais de sete mil assinaturas, número que expressa bem a vontade inequívoca das populações e utilizadores na reabilitação e a importância desta via estruturante na mobilidade e desenvolvimento da região.

De entre as intervenções prioritárias é reclamada a reparação urgente do piso da via, a estabilização dos taludes (de particular importância pela ocorrência de incêndios), a correção dos graves problemas de segurança e a instalação de separador central no lanço onde ainda não existe.

Os utentes defendem que entre Coimbra e Viseu a estrada tenha via dupla em toda a sua extensão (perto de 80 quilómetros) e que sejam suprimidos os cruzamentos de nível. Uma exigência pela requalificação e em paralelo que sejam dadas garantias que não sejam introduzidas quaisquer portagens, após a requalificação, nem venha a ser cobrada qualquer portagem caso uma eventual autoestrada se possa sobrepor ao traçado do IP3.

O ministro do Planeamento e das Infraestruturas anunciou no passado mês de abril, a requalificação do IP3, aparentemente sem qualquer portagem associada ao seu percurso, iniciando-se a primeira intervenção - que abrange a zona onde ocorre um maior número de acidentes e que já conta com projeto e avaliação de impacto ambiental - no início de 2019 e com uma duração prevista de três a quatro anos.

A requalificação anunciada com um custo previsto de 134 milhões de euros visa reforçar a redução do tempo de percurso em um terço e garantir o reforço da segurança, ficando 85% do percurso da via com perfil de autoestrada e nos restantes 15% com duas faixas por uma, à exceção das pontes.

Pese embora este anúncio recente é, contudo, fundamental garantir efetivamente a requalificação célere do Itinerário Principal 3, não só pela redução do tempo despendido no seu percurso, mas para garantir as condições de segurança que têm estado seriamente comprometidas com o atual estado desta estrada.

Tendo também em consideração que a conclusão da requalificação, na melhor das hipóteses, ocorrerá lá para 2023, é necessário tomar medidas urgentes no sentido

de garantir a segurança dos utilizadores e evitar a ocorrência de acidentes graves que se continuam a verificar nesta estrada que é apelidada por muitos como “estrada da morte”.

Por outro lado, tal como a reivindicação das populações, é necessário garantir que esta estrada, mesmo com perfil de autoestrada, não seja portajada. No passado, a passagem de itinerários principais para autoestradas, ou seja, as construções de autoestradas em cima dos percursos dos itinerários, que se anunciava como “sem custos para os utilizadores”, estão hoje afinal a ser portajadas sem que haja uma verdadeira alternativa.

Assim, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, os deputados do Partido Ecologista Os Verdes apresentam o seguinte Projeto de Resolução, propondo que a Assembleia da República recomende ao Governo que:

- 1 - Proceda à requalificação urgente do Itinerário Principal 3 no seu percurso entre Coimbra e Viseu.
- 2 – Assegure que o IP3, em toda a sua extensão, seja alargado para duas faixas em cada sentido e seja colocado separador central.
- 3 - Até à conclusão das obras de requalificação de fundo, sejam tomadas medidas para garantir a segurança dos utilizadores, nomeadamente a estabilização dos taludes, a reparação do piso, desde logo brechas e abatimentos, a drenagem das águas pluviais, a intervenção nos cruzamentos de nível, mecanismos para evitar a entrada de animais na via, substituição/colocação de proteções laterais e colocação de sinalização.
- 4 - Com a requalificação do IP3, pelo menos nas áreas de maior relevância, sejam assegurados corredores ecológicos como forma de mitigar os efeitos da fragmentação dos ecossistemas e criando as condições para a deslocação de animais.
- 5 – Garanta que após a conclusão da requalificação não sejam aplicadas portagens.

Assembleia da República, Palácio de S. Bento, 18 de maio de 2018

Os Deputados,

José Luís Ferreira

Heloísa Apolónia