

● REDE VIÁRIA

ESTUDOS PARA NOVAS VIAS AVANÇAM, COM ENCUMEADA NA LISTA

4,6 Milhões de euros estão reservados para estudar a viabilidade dos projectos e a melhor forma de colocar no terreno as variantes de ligação da zona Oeste do Funchal ao Caniço; da Ribeira Brava à Calheta; e ao túnel da Encumeada. O procedimento será por concurso público

PAULA HENRIQUES
phenriques@dnnoticias.pt

O Governo Regional quer resolver os problemas de mobilidade e vai avançar agora com os estudos para a concretização das ligações Amparo/Lazareto e Lazareto/Caniço, abrangendo os concelhos do Funchal e Santa Cruz, bem como para uma nova ligação entre a Ribeira Brava e a Calheta. Na lista está ainda uma Variante ao Túnel da Encu-

meada, no concelho de São Vicente, para garantir mais segurança. As quatro ligações viárias alternativas prometem trazer melhores dias a quem circula diariamente de e para o Funchal, bem como para a zona Oeste e Costa Norte. Os levantamentos pretendem apurar a viabilidade, bem como os custos envolvidos nestas respostas.

A distribuição de encargos será brevemente publicada, revelou a Secretaria Regional de Equipa-

mentos e Infra-estruturas, que com a Secretaria Regional de Finanças vai responder por este investimento na ordem dos 4,6 milhões de euros, que é quanto está reservado para o levantamento. O concurso público incluirá nos trabalhos a realizar estudos de tráfego, análises geológicas e geotécnicas, pré-dimensionamento de túneis e obras de arte, avaliação económica e eventual avaliação de impacto ambiental, caso seja necessário.



O Túnel da Encumeada não oferece alternativas de circulação, o que justifica a sua inclusão na lista.



O Governo Regional quer resolver o problema de saturação das vias 'Rápida' e 'Expresso' com a criação de alternativas para circulação. FOTOS ARQUIVO E DR

Os estudos para as quatro novas vias vão avaliar soluções técnicas para redistribuição de tráfego, a melhoria dos níveis de segurança e a criação de corredores alternativos que assegurem maior continuidade operacional da rede, sobretudo em situações de grande fluxo de tráfego, em situações de incidente ou manutenção, fez saber o secretário. “E através destes estudos que conseguimos aferir se a obra em análise é, efectivamente, exequível e se as soluções propostas são funcionais e vão ao encontro daquilo que pretendemos”, explica Pedro Rodrigues.

As intervenções visam reforçar a capacidade e a resiliência da rede viária regional, criando alternativas aos eixos actualmente mais pressionados, justifica o governante com a pasta dos Equipamentos e Infra-estruturas.

Resposta ao nível da segurança

Se no caso das ligações Amparo/Lazareto, Lazareto/Canico e Ribeira Brava/Calheta é a pressão do aumento de trânsito que mais pesa, na questão da variante ao Túnel da Encumeada, a segurança assume força maior. É que além de estar “próxima dos limites de serviço aceitáveis”, reconhece, o principal eixo viário entre a costa Sul e a costa Norte da Ilha da Madeira não dispõe de uma solução de redundância

que assegure a resposta necessária em cenários críticos. Isto significa que não consegue garantir a continuidade da circulação em caso de incidentes, operações de manutenção ou condições adversas.

Com pouco mais de três mil metros de extensão, o túnel foi concluído e inaugurado em 2000, tendo em 2006 sido publicado o Decreto-lei, e em 2014 a alteração, que estabeleceu os requisitos específicos de segurança para túneis rodoviários com mais de 500 metros. Foi a transposição para a legislação nacional da directiva europeia que impõe a existência de condições para evacuação, socorro e funcionamento alternativo em cenários de emergência. “A configuração actual do túnel não garante plenamente estes requisitos, especialmente no que se refere à disponibilidade de galerias de emergência e rotas de evacuação capazes de assegurar a continuidade operacional do corredor”, explica Pedro Rodrigues. Neste contexto, continua, “torna-se necessário estudar uma solução rodoviária alternativa que permita reforçar a segurança desta ligação estratégica, garantindo que o fluxo de tráfego entre as duas costas da ilha se mantém funcional e seguro em qualquer circunstância”.

A ideia passa eventualmente por uma rota complementar que “permitirá dar cumprimento às exi-

MAIS POPULAÇÃO E CRESCIMENTO ECONÓMICO TÊM IMPACTO NO NÚMERO DE CARROS

gências legais, reduzir riscos operacionais e melhorar os níveis de serviço, oferecendo uma rota complementar essencial para a mobilidade regional”.

Já em relação às restantes vias alvo de estudo, são alternativas impostas pelo aumento do número de viaturas nas estradas, de residentes e visitantes. O troço entre as Quebradas e o Canico é o segmento com maior pressão da rede viária regional, estando esta VR1 neste troço na sua capacidade de reserva e provocando nos períodos de maior procura congestionamentos frequentes.

“A saturação da VR1 tem vindo a agravar-se devido a factores como o aumento da população residente nos concelhos limítrofes, o crescimento das actividades económicas e

turísticas e a existência de nós de acesso com limitações geométricas que condicionam a fluidez do tráfego”, analisa o titular das obras públicas. Pedro Rodrigues diz ainda que o corredor em causa apresenta uma elevada propensão a incidentes, acidentes, avarias ou operações de manutenção que complicam a circulação, sem que haja alternativas adequadas para desvio do tráfego.

A actual dependência de um único eixo estruturante, assume, “coloca em risco a resiliência e segurança da mobilidade regional, afectando directamente o funcionamento dos serviços públicos, a economia, o turismo e a qualidade de vida da população madeirense”, palavras que justificam a necessidade de planejar corredores rodoviários alternativos à VR1, que possam reforçar a capacidade da rede, redistribuir fluxos e garantir redundância operacional em situações de perturbação.

Argumentação semelhante merece a ligação entre a Ribeira Brava e a Calheta, que padece dos mesmos males, com episódios recorrentes de congestionamento e longas filas por falta de alternativa e por acidentes, incidentes e manutenção. A VE3, como a VR1, “encontra-se no seu limite funcional em períodos de maior procura”, confirma Pedro Rodrigues, apontando também como necessária a aguardada alternativa.

