

PREVISÃO DE TRÁFEGO PARA AS EN371 E ER371

Nota explicativa

(Janeiro 2009)

Para a elaboração desta previsão foi feita uma extrapolação dos valores do recenseamento de tráfego entre 2000 a 2005 do posto 643 em Degolados, localizado entre Arronches e Campo Maior, tendo sido considerado como ano base o ano 2000.

O ano de entrada em funcionamento será previsivelmente o 2010 e o ano horizonte o de 2020.

A razão de se considerar o ano de 2000 como ano base prende-se com o facto de se ter verificado que nas décadas de 80 e 90, devido ao crescimento económico do país, houve um crescimento anómalo do volume de tráfego, o qual só estabilizou no fim da década de 90.

Relativamente ao crescimento dos pesados verificado, é de notar que houve um grande incremento entre 2003 e 2005 que poderá ter, entre outras razões, dois factores: a entrada em funcionamento da A23 (que tornou a EN371 um eixo importante entre a fronteira do Caia e o Centro do país) e a influência da obra de beneficiação da EN371 entre Arronches e Portalegre, com a entrada em funcionamento do troço nesse mesmo ano, uma vez que o crescimento do país não reflecte esses valores.

A taxa de crescimento do tráfego é de cerca de 3% ao ano com tendência para decrescer.

Não foram realizados recenseamentos de tráfego depois de 2005 de modo a aferir melhor os resultados da previsão, contudo, tendo em conta que não se entrou em linha de conta com o período de recessão da actual conjuntura, caso houvesse contagens mais recentes estas espelhariam por certo uma tendência menos optimista de evolução do tráfego, com taxas de crescimento inferiores.

Assim, apesar dos valores obtidos, não é previsível que haja um crescimento de tráfego pesado nesta via, uma vez que não se encontra nenhum factor adicional a ter em conta e as previsões de tráfego em geral (tráfego motorizado) mostram uma tendência para contrariar este crescimento.

Relativamente ao tráfego de ligeiros, notou-se uma acentuada discrepância entre o tráfego da EN371 e o da EN373, o qual se explica pela relação profunda existente entre Campo Maior e Elvas bastante superior daquela entre Arronches e Campo Maior, sendo que grande parte dos trabalhadores da DELTA de Campo Maior, que é o maior gerador de empregos da região, desloca-se diariamente para Elvas, as grandes superfícies situam-se em Elvas (já a quantidade de pesados não difere muito entre as duas estradas). Uma vez que entre Retiro e Campo Maior há uma quantidade muito menor de movimentos pendulares, não se espera que a EN373 possa reflectir a ER371 em termos de tráfego motorizado em geral.

Desta forma o valor de 2005 poderá não reflectir uma tendência de crescimento dos pesados mas um novo patamar, relação que só poderá ser confirmada com os novos recenseamentos de tráfego que vierem a ser realizados.

Para confirmar a tendência, comparou-se ainda os valores obtidos no posto 643 com os do posto 652 situado na EN373 onde se verificou a mesma propensão, associada a uma acentuada tendência para a diminuição do tráfego motorizado em geral, o que reforça a ideia anteriormente evidenciada.

Relativamente à ER371, entre Arronches e Retiro, onde não existe nenhum posto que permita tirar conclusões mais fidedignas, é de notar que actualmente está interdita a tráfego de pesados, devido às más condições de circulação e segurança. Contudo, o volume de pesados expectável, tendo em conta que o valor do tráfego de pesados ao longo do troço da EN373 (ligeiramente superior ao da EN371) não traduzirá apenas o tráfego em direcção a Badajoz mas também algum proveniente de Elvas e da A6 (sentido Oeste), admitindo que metade desse tráfego possa provir de Espanha, considera-se que o volume de

tráfego pesado a utilizar este troço não seja significativo, comparado com a EN373.

O troço em questão tem sobretudo uma grande importância local, porque entre Campo Maior e Badajoz o percurso tem 15km e utilizando as vias actualmente em serviço (Badajoz-A6/IP7-Elvas-EN373-Campo Maior) o percurso tem 37km. Esta importância local pode não ser extrapolada para o tráfego de médio / longo curso, isto porque a beneficiação preconizada limita-se a repor as condições mínimas de circulação de via (consiste em pavimentar 6m de plataforma da estrada, cingida ao actualmente existente), uma vez que actualmente a estrada encontra-se em ruína, interdita a pesados e prestando um mau serviço aos ligeiros. O troço alternativo de 37km (A6 + EN373) apresentará sempre melhores condições, apesar da melhoria do pavimento.

Assim, o volume de tráfego considerado para a ER371 tenderá sempre a ser inferior ao considerado para a EN371.