

ANEXO L SOLUÇÕES PREVIAMENTE ESTUDADAS E ABANDONADAS

Conselho de Administração Executivo

Ex.mo Senhor

Presidente da Câmara Municipal de Vila Franca
de Xira

Dr. Fernando Paulo Ferreira

Praça Afonso de Albuquerque, nº.2
2600-093 VILA FRANCA DE XIRA

V/ REFº	ANTECEDENTE	N/REFº	SAÍDA	DATA
GAP 002345 de 17.11.2023	4129277-008	4314574-007	229	2024-05-06

Assunto: PF0204 - Linha do Norte - Modernização Alverca-Castanheira do Ribatejo:
Aprofundamento da análise das implicações da opção de construção de Túnel na
travessia de Vila Franca de Xira.

Em resposta ao solicitado na Vossa carta acima referenciada, vimos pela presente informar que a IP procedeu ao estudo detalhado da solução de construção de túnel no âmbito da quadruplicação da Linha do Norte em Vila Franca de Xira e Alhandra, tendo-se concluído que a mesma não é exequível em face das significativas implicações que acarretaria, nomeadamente, a implicação direta/demolição de edificado existente, os constrangimentos na exploração ferroviária na Linha do Norte e os custos e prazos associados.

Apresentamos em documento anexo o estudo detalhado das implicações da solução de construção destes atravessamentos em túnel.

Com os melhores cumprimentos,

O Vice-Presidente do Conselho de Administração Executivo

[Assinatura
Qualificada] Carlos
Alberto João
Fernandes

Assinado de forma digital por
[Assinatura Qualificada] Carlos
Alberto João Fernandes
Dados: 2024.05.06 12:11:44
+01'00'

Carlos Fernandes

ANEXOS:

- Análise das implicações da opção de construção de Túnel na travessia de Vila Franca de Xira e de Alhandra
 - Anexo I – Estudo de Viabilidade do Túnel em V.F. Xira
 - Anexo II - Estudo de Viabilidade do Túnel em Alhandra
- (nota: link de descarregamento a remeter via correio eletrónico)

**PF 0204 – MODERNIZAÇÃO DO TROÇO ENTRE ALVERCA E CASTANHEIRA
DO RIBATEJO**

**OPÇÃO DE CONSTRUÇÃO DE TÚNEL NA TRAVESSIA DE VILA FRANCA DE
XIRA E DE ALHANDRA**

ÍNDICE

1	INTRODUÇÃO	2
2	VILA FRANCA DE XIRA	2
3	ALHANDRA	12
4	ANEXOS	12

Análise das implicações da opção de construção de Túnel na travessia de Vila Franca de Xira e de Alhandra

1 INTRODUÇÃO

O presente documento pretende apresentar, com maior pormenor técnico, as implicações da solução de construção de túnel no âmbito da quadruplicação da Linha do Norte em Vila Franca de Xira, e, nesta oportunidade, incluir também a análise da viabilidade para Alhandra, como solicitado pela Autarquia.

Este documento explicita, quantifica e ilustra as diversas questões que se colocariam na construção destes atravessamentos em túnel o que, como seguidamente se demonstrará, constituiria uma opção profundamente penalizante tanto para a cidade de Vila Franca de Xira como para a Vila de Alhandra. Face às implicações que abaixo se demonstram, considera-se a solução em túnel inexequível.

2 VILA FRANCA DE XIRA

A. Pressupostos considerados no presente estudo

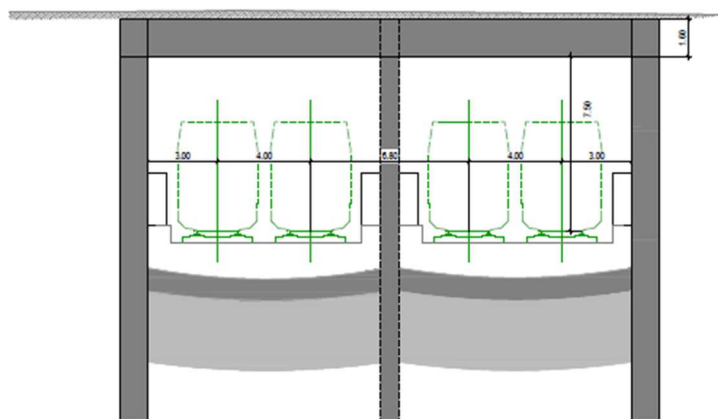
- Projeto de modernização com quatro linhas e cais central para o serviço de passageiros¹, face às atuais duas em exploração, tendo as seguintes velocidades máximas de projeto², na zona da Estação de Vila Franca de Xira:
 - i. Comboios pendulares de 150 Km/h;
 - ii. Comboios convencionais de 140 Km/h.
- Durante todo o prazo de execução da obra do túnel para quatro vias e Estação, deverá manter-se a exploração das duas linhas existentes à superfície com a mesma implantação, mantendo o serviço da estação e cais, via, catenária e sinalização, com redução de velocidade resultante da proximidade do canal do túnel em obra.
- Adoção de parâmetros de projeto de via mais restritivos dos respetivos normativos.
- Faseamento final de ligação às linhas do Túnel com interferências na exploração.

¹ Linhas exteriores dedicadas a comboios rápidos.

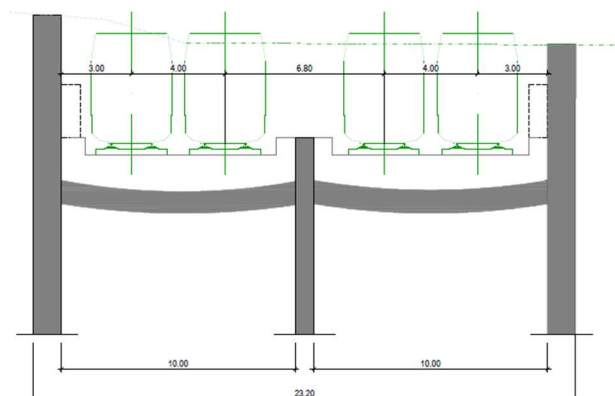
² “Velocidade de Projeto”, velocidade máxima a que poderão circular os comboios, podendo os operadores adoptar velocidades inferiores.

B. Características da solução túnel

- Adoção do método construtivo de vala enterrada com recurso à metodologia de escavação a céu aberto, vulgo “Top-Down”.
- A solução estrutural (estanque) admite-se composta por:
 - i. Túnel: estrutura em duplo “O”, no geral, constituída por 3 paramentos de paredes moldadas, lajes de cobertura e de fundo:



- ii. Rampas: estrutura em “U”, constituída por 2 paramentos de paredes moldadas, e laje de fundo:



- Foram, nesta fase, estudadas duas alternativas de execução do túnel, ambas otimizadas em relação à solução anteriormente considerada, que de seguida se descrevem:
 - i. Alternativa I (pendente máxima admitida 12,5 mm/m);

ii. Alternativa II (pendente máxima admitida 17,0 mm/m, do lado norte).

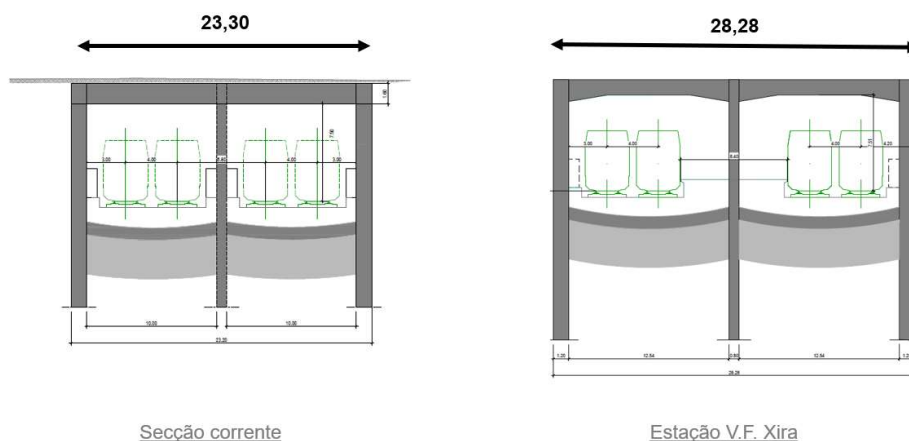
- A “Alternativa II” considera assim um aumento da pendente longitudinal, do lado norte, de 12,5 mm/m (valor normal) para 17,0 mm/m (sendo o valor limite excecional de 18,0 mm/m), reduzindo, desta forma, o comprimento total (túnel+rampa) de 2,410 Km, na Alternativa I, para 2,195 Km, na Alternativa II:

VILA FRANCA DE XIRA							
ALT I - 12,5mm/m				ALT II - 17mm/m			
Muros	Pki	28+780	640	Muros	Pki	28+780	640
Rampa 1	Pkf	29+420		Rampa 1	Pkf	29+420	
Túnel	Pki	29+420	1070	Túnel	Pki	29+420	1070
	Pkf	30+490			Pkf	30+490	
Muros	Pki	30+490	700	Muros	Pki	30+490	485
Rampa 2	Pkf	31+190		Rampa 2	Pkf	30+975	
TOTAL:			2410				2195

Nota 1: No lado sul do túnel manteve-se a inclinação de 12,5 mm/m, uma vez que a adoção de um valor superior iria gerar a necessidade de uma concordância vertical do traçado na zona onde se prevê a implantação dos AMV (vulgo: “agulhas”), sendo tal impedido por normativo de engenharia.

Nota 2: Em ambos os casos, conseguiu-se uma otimização da transição túnel/rampa (distância entre cota da rasante e cota do terreno), o que conduziu a uma redução no comprimento do Túnel, propriamente dito, tendo por referência a primeira versão apresentada publicamente, de 1,3 km para 1,1 km.

- Procedeu-se igualmente à otimização da solução para minimização da largura total do perfil transversal, resultando os seguintes parâmetros:
 - i. Distância entre-eixos das vias adjacentes, em túnel: reduzida de 4,30 m para 4,00 m;
 - ii. Largura de plataforma central de passageiros da estação, em túnel: reduzida de 10,32 m para 8,40 m;
- Nestes termos, obteve-se a seguinte uma redução da secção-tipo (plena via e estação) conforme ilustrado abaixo:



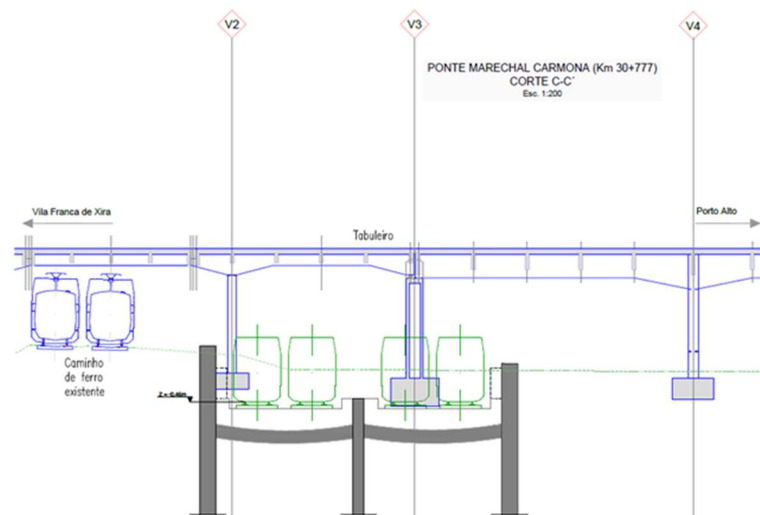
- A área de implantação do túnel teve também em conta a distância mínima a assegurar ao canal ferroviário em exploração, de acordo com normativo de segurança para execução de trabalhos na proximidade da via-férrea IP (IET77), que obriga a uma distância mínima de 5,3m (no presente estudo foi considerado 5,0 m de distância de segurança mais 1,0 m de folga para máquinas e zona de trabalho).

C. Implicações da solução Túnel na travessia de Vila Franca de Xira

Apesar das otimizações possíveis de ser introduzidas, persistem interferências muito relevantes com outras infraestruturas e com o edificado existente, conforme seguidamente se explicitam e ilustram (e que igualmente se incluem – sob a forma de peças desenhadas, a uma escala adequada, por forma a permitir a sua melhor visualização – no Anexo I):

i. Conflito “estrutural” com a Ponte Marechal Carmona:

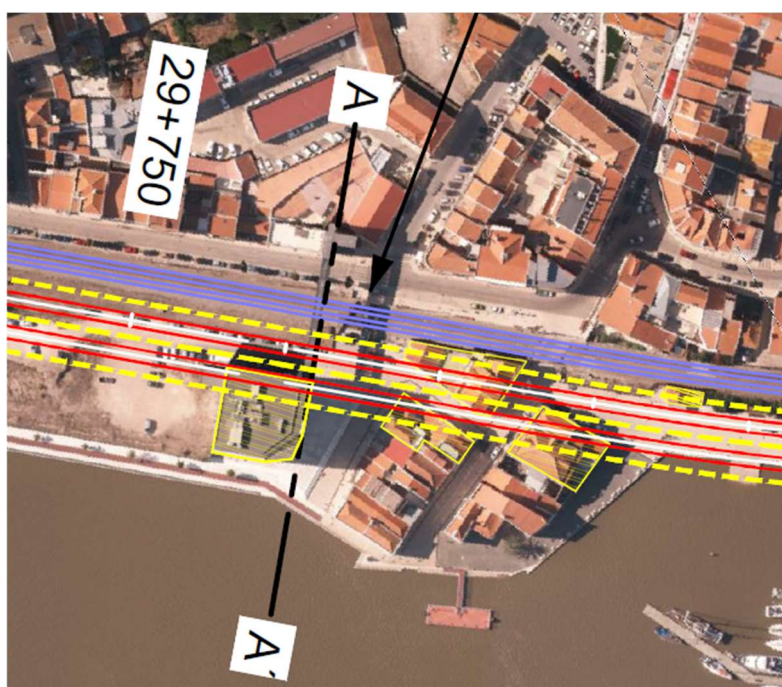
- De acordo com a informação obtida nos arquivos IP, relativamente à implantação da Ponte Marechal Carmona, constata-se que os vãos existentes não permitem a implantação dos túneis/rampa sem evitar conflito com os elementos estruturais da Ponte (vide corte abaixo):



Consequentemente, seria necessária uma grande alteração do traçado do túnel na zona das rampas, de forma a não colidir com as fundações da Ponte Marechal Carmona. E tal implicaria uma maior extensão da solução túnel/rampa, aumentando a área a expropriar, incluindo demolições no edificado industrial adjacente.

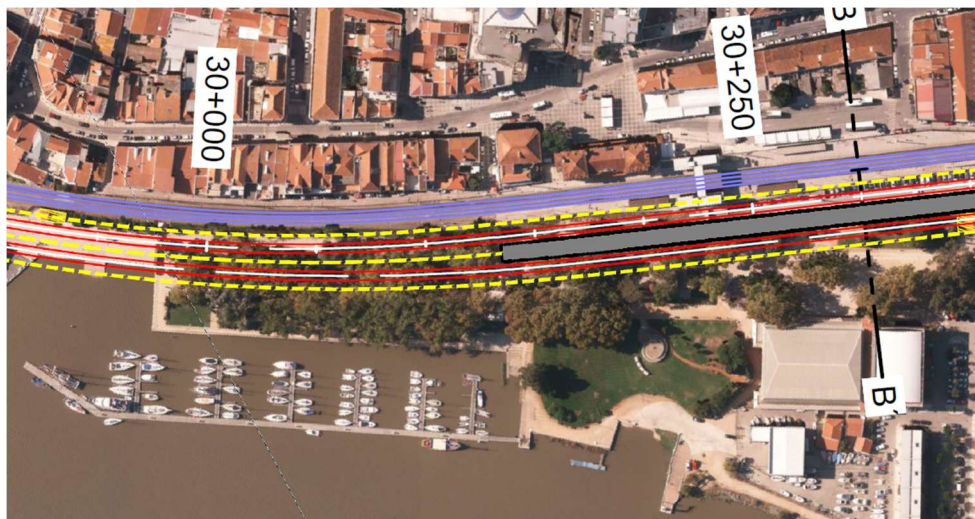
- ii. Necessidade de demolição da Fábrica das Palavras e de parte do Conjunto Habitacional da Tv. Indústria e Rua do Cais:

Em resultado do Estudo de Traçado de Via efetuado (cf. planta e corte abaixo):



iv. Afetação profunda do Jardim Municipal Constantino Palha e Relocalização do Coreto (durante as obras):

Em resultado do Estudo de Traçado de Via efetuado (cf. planta abaixo):

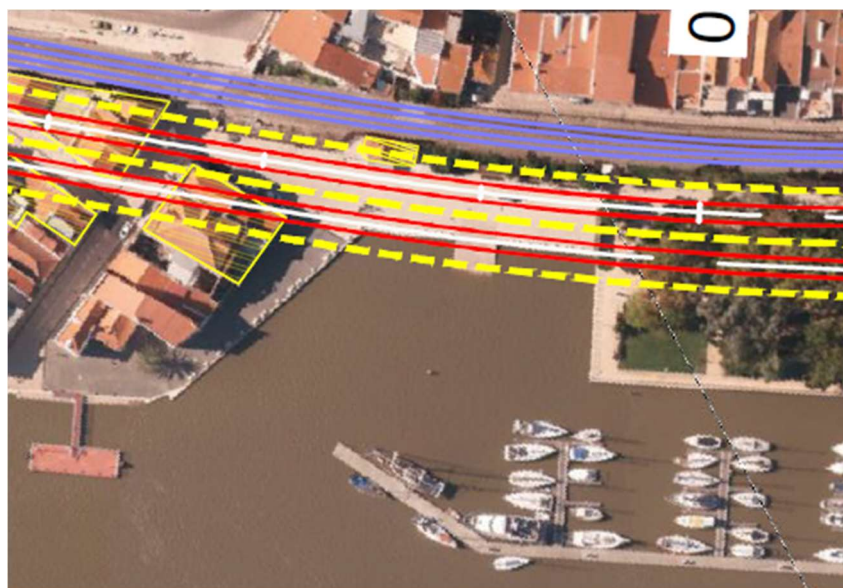


Nota 1: O acesso pedonal na zona da Estação, ligando ao jardim, ficará afetado durante um período alargado.

Nota 2: A utilização de uma Passagem Superior pedonal, amovível, mesmo que provisória, sobre o estaleiro da obra será uma solução técnica de complexa operacionalização face ao faseamento da obra.

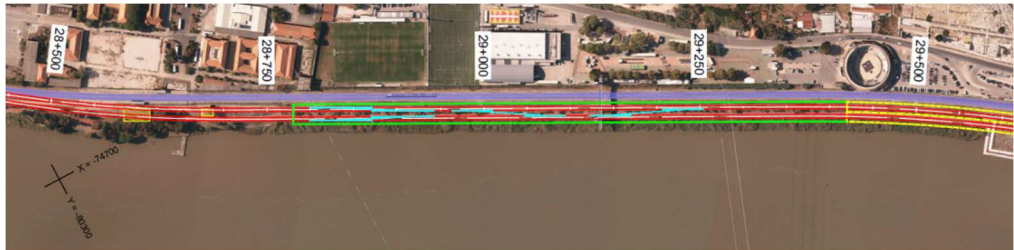
v. Afetação do Largo do Cais (durante as obras):

Em resultado do Estudo de Traçado de Via efetuado (cf. planta abaixo):



- vi. Necessidade de eliminação de ~ 1000 m do Passeio Pedonal Ribeirinho, na entrada da cidade:

Em resultado do Estudo de Traçado de Via efetuado (cf. planta abaixo):



- vii. Afetação da Passagem Hidráulica da Ribeira de Santa Sofia:

Afetação que, para ser minimizada, obriga a uma maior profundidade do túnel.

Além disso, durante a execução do túnel esta passagem hidráulica teria de ser desviada, o que constitui uma intervenção de elevada complexidade.

- viii. Afetação das linhas de água, incluindo a Ribeira de Povos:

Afetação cuja restituição, na sua maioria, só será possível por intermédio de bombagem, com recurso a vários conjuntos de grupos elevatórios.

D. Condicionalismos existentes

Existem na zona de intervenção em apreço diversos condicionalismos, sobretudo a nível geológico e hidráulico, que implicarão soluções técnicas complexas, sendo que a sua complexidade será significativamente mais agravada em caso de implementação de uma solução em “túnel”, nomeadamente:

- **Solos compressíveis de baixa resistência e elevada deformabilidade com características geotécnicas muito fracas** até uma profundidade de ~20m, segundo os resultados obtidos da execução das sondagens pela ex-REFER.

A este propósito, relembramos os incidentes ocorridos durante a obra de execução do “Caminho Ribeirinho”, que ocorreram entre setembro de 2007 e fevereiro de 2008 devido à instabilização do terreno existente, sobre o qual o LNEC emitiu um parecer a pedido da ex-REFER. Nas fotografias abaixo é possível observar alguns dos fenómenos de escorregamento ocorridos:



- **Nível freático elevado e variável.**
- **Zona Sísmica.**
- Soluções estruturais pesadas.
- Necessidade de medidas de mitigação face à proximidade ao Tejo;
- Potenciais perda de equilíbrio por impulsão e rotura hidráulica do terreno;
- Potencial de liquefação por determinar;
- Potenciais trabalhos fluviais;
- **Implantação de túnel em leito de cheia**, o que apresenta um elevado risco para a exploração ferroviária, perante a eventualidade da ocorrência de fenómenos extremos de precipitação, suscetibilidade do local a fenómenos oceânicos e fluviais e atendendo

ao registo histórico do local, entre os quais se destacam as cheias de 1967 e 1983, e as perspectivas de agravamento da sua frequência nos cenários de alteração climática

- **Influência da proximidade com o rio Tejo** e, consequentemente, influência das marés.
- **Conflito com a rede hidrográfica existente**, que apresenta particular relevância nas linhas de água localizadas ao km 28+592.265, 29+830.592 e 31+431.508. Locais onde a seção do túnel considera a sua manutenção, criando problemas de faseamento na execução das estruturas do túnel devido aos respetivos caudais.
- **Restabelecimento dos sistemas de drenagem** transversais e longitudinais das infraestruturas rodoviárias A1 e EN10 na envolvente da intervenção.
- **Restabelecimento das redes de drenagem de águas residuais pluviais** na envolvente da intervenção/ cidade de Vila Franca de Xira.
- **Alteração do nível freático**, introduzindo-se assim uma afetação permanente nas condições de percolação da água subterrânea e das captações existentes.
- **Continuidade hidráulica com o Tejo por determinar.**
- **Reposição de serviços afetados.**

E. Estimativas de Prazo e Custo

Nas plantas em anexo, é apresentada a área de ocupação inerente à solução de construção do túnel, cuja estimativa orçamental macro (Projeto+Obra) é superior a 500 M€ e prazo de execução superior a 52 meses.

De salientar que a solução “túnel” estudada pela Engenharia da IP, para além de muito complexa e com elevados riscos técnicos e financeiros, implica também restrições significativas à circulação ferroviária durante todo o tempo da obra, com a introdução de afrouxamentos na extensão apreciável do estaleiro, o que obrigará a restrições na capacidade da linha que, já nas condições atuais, está no seu limite, como em diversas oportunidades foi justificado pela IP.

Nas operações finais de ligação das vias de superfície ao Túnel será obrigatório estabelecer interrupções totais na circulação em vários fins de semana não quantificadas.

3 ALHANDRA

No que diz respeito à Localidade de Alhandra, também foi desenvolvida uma solução com mesmo método construtivo e mantendo a Linha do Norte em funcionamento. De forma a minimizar o impacto na área de intervenção considerou-se uma pendente de 18 mm/m.

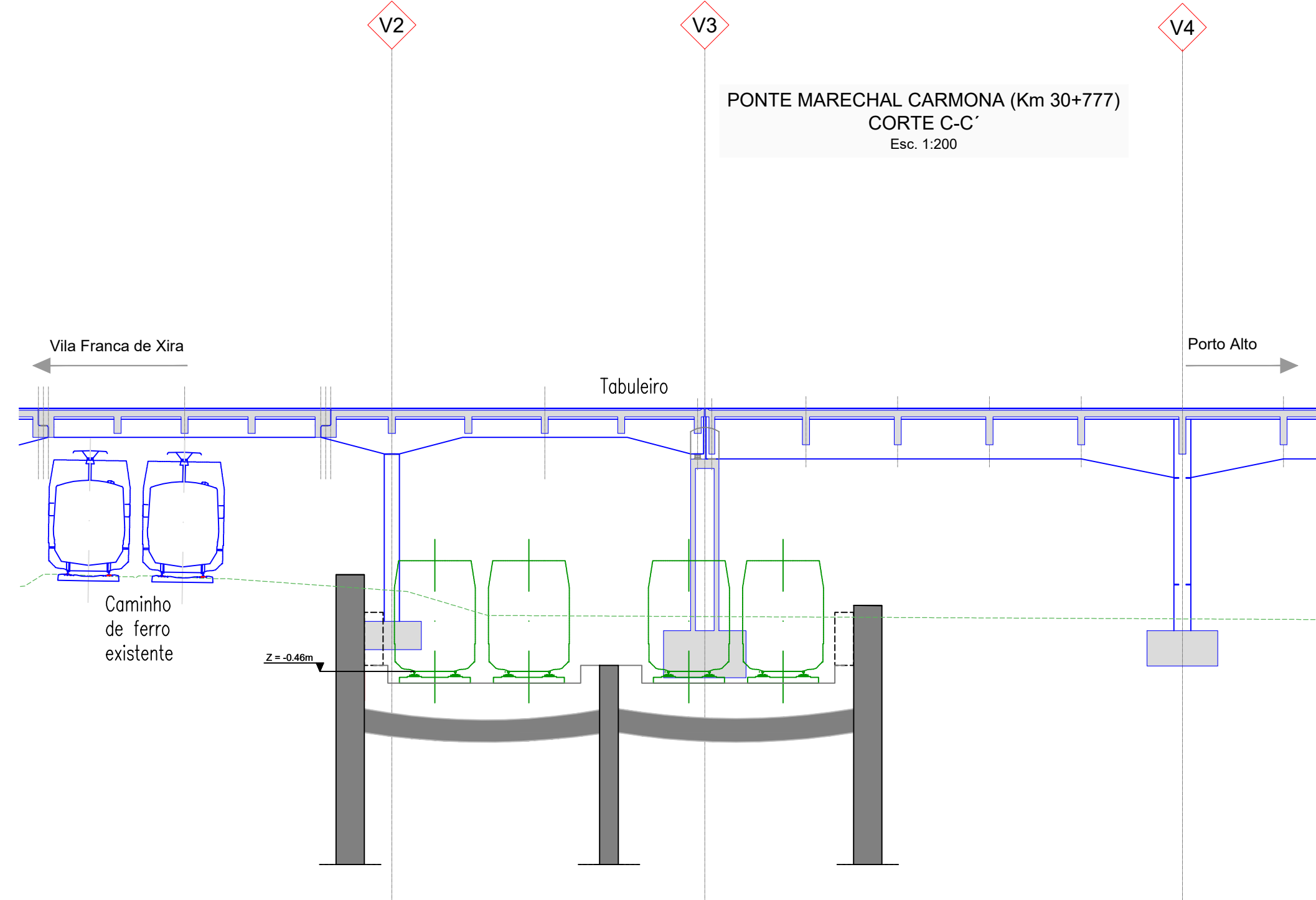
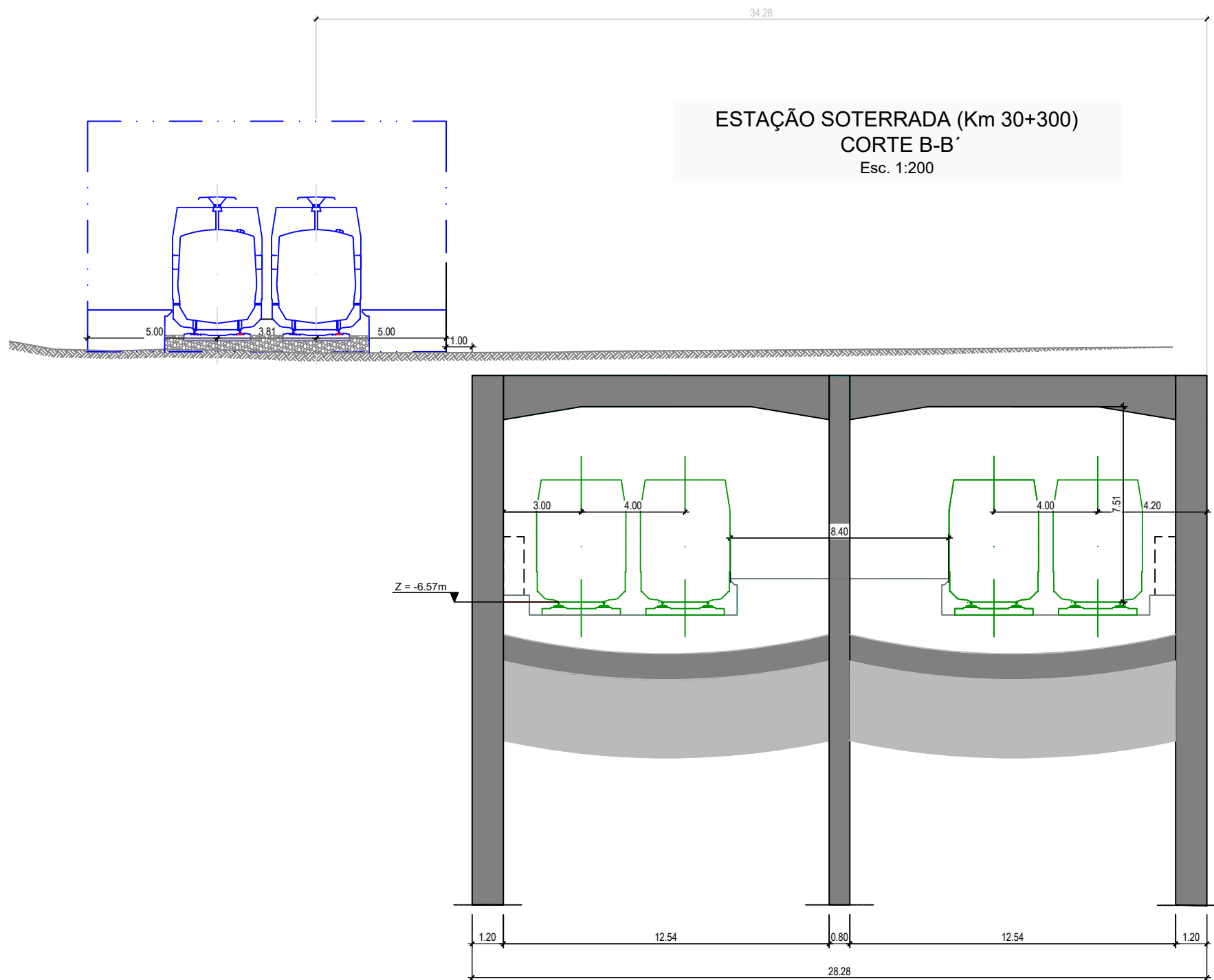
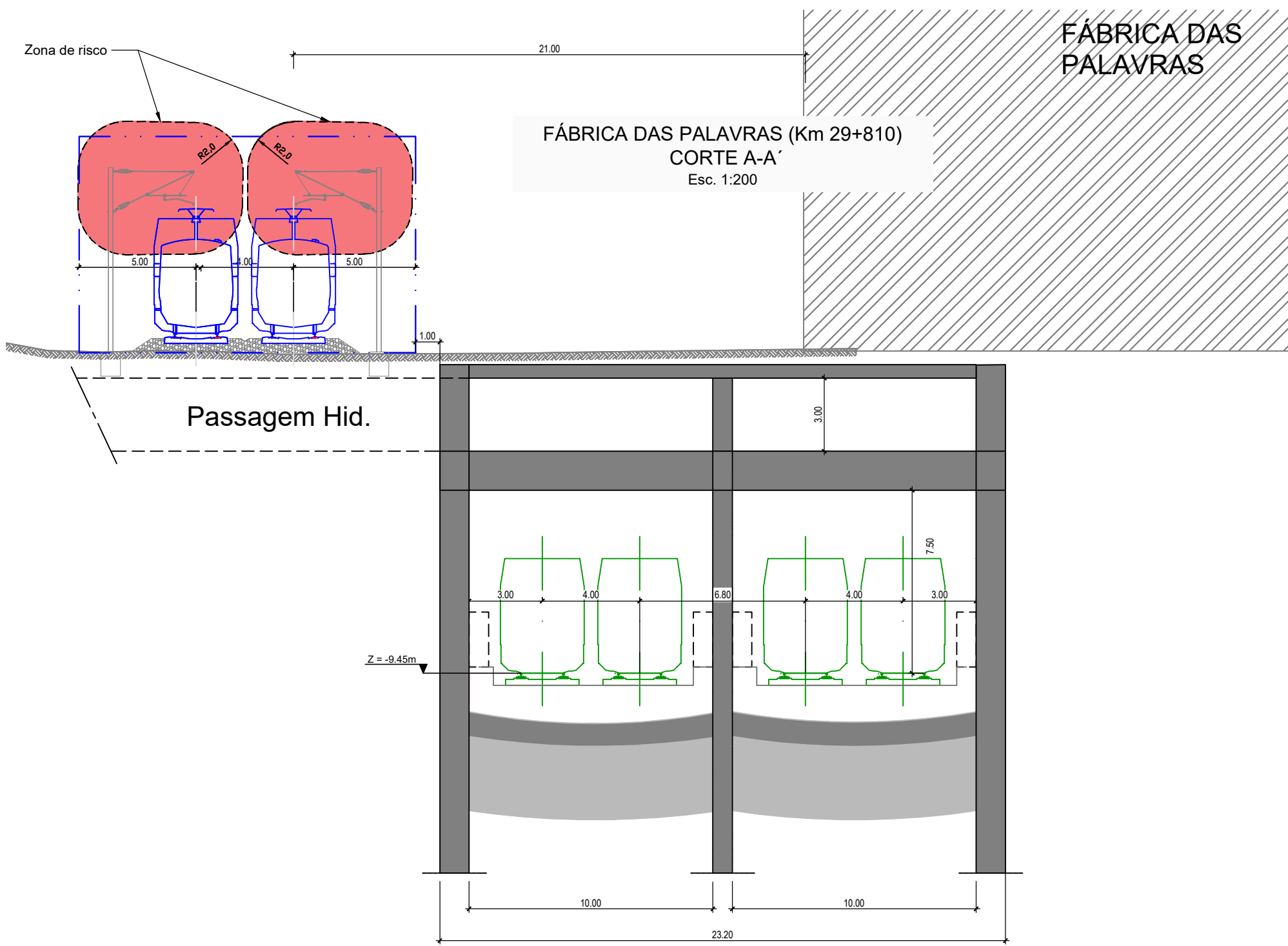
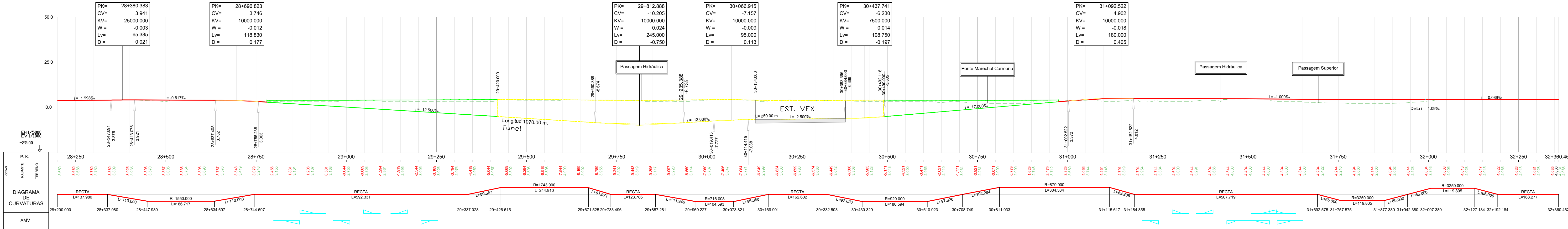
Tendo em conta a necessidade de garantir a margem de segurança para a execução dos trabalhos (na ordem dos 5 m ao eixo da via existente), assim como a existência de PHs relevantes nas imediações da localização da nova estação proposta, mesmo admitindo inclinações excecionais, verificar-se-iam interferências muito relevantes com o edificado adjacente à Av. Afonso de Albuquerque, com o complexo industrial da Cimpor e com as respetivas ligações ferroviárias (Cimpor e Iberol), o que obriga a concluir pela inviabilidade desta opção.

Apresenta-se no Anexo II a peça desenhada que inclui a planta e perfil longitudinal da solução acima mencionada a uma escala adequada que permite a visualização da implantação do túnel e suas interferências com o edificado.

4 ANEXOS

Anexo I – Estudo de Viabilidade do Túnel em V.F. Xira (Planta à escala 1:4000, Perfil Longitudinal e Cortes)

Anexo II – Estudo de Viabilidade do Túnel em Alhandra (Planta à escala 1:3000, Perfil Longitudinal e Cortes)



LEGENDA

PLANTA

- Eixo da Via Quadruplicação
- Muros
- Tunel Cut & Cover
- Carris Existentes
- Interferência Direta com Edificado

PERFIL

- Rasante de Projeto
- Terreno Natural
- Muros
- Tunel "Top-Down"

Logotipo e informação complementar				
Projeto				
Código Projeto				
Folha				
Revisão				
Data				
Descrição				
Responsável				
Elaborou (Autor do Documento)				
Verificou (Aprova do Projeto)				
Aprova (Coord. do Projeto)				
Projeto				
Viabilidade de Soterramento das Estações de Alhandra e Vila Franca de Xira				
Linha				
Linha do Norte				
Local				
Vila Franca de Xira				
Especialidade				

Data				
Abr. 2024				
Versão				

Folha				

Título do Documento				
Planta / Perfil Longitudinal / S. Tipo (ALT II)				
Escala				
PLANTA: 1:4000				
Perfil: 1:1000				



Câmara Municipal de Vila Franca de Xira
Presidência

Exmo. Senhor
Presidente do Conselho de Administração da IP
Infraestruturas de Portugal, S.A
Doutor Miguel Jorge Campos Cruz

Praça da Portagem
2809-013 ALMADA

Sua referência

Sua comunicação de

Nossa referência
GAP

Of.º

24 JUL 2024 003523

**Assunto: Modernização da Linha Férrea no Troço de Vila Franca de Xira a Alhandra –
Decisão da IP pelo não enterramento - Tomada de posição da CMVFX**

Senhor Presidente,

No âmbito do assunto melhor identificado em epígrafe, serve o presente para remeter a conhecimento de V. Ex.ª cópia da *“Tomada de Posição sobre a Decisão da Infraestruturas de Portugal pela impossibilidade de Enterramento da Linha Férrea no Troço de Vila Franca de Xira a Alhandra”*.

Continuamos a considerar que a melhor opção seria pelo enterramento, mas sendo a decisão da IP e do Governo pela modernização da linha férrea à superfície, não abdicaremos de procurar influenciar as melhores decisões no sentido de minimizar impactos sobre as populações, assegurar as corretas ligações entre os dois lados da linha, garantir estacionamentos suficientes perante a nova infraestrutura e, evidentemente, fazer com que o Estado crie novas áreas verdes por conta das que serão afetadas por este investimento.

Sugiro, assim, a marcação de reunião com o objetivo de iniciar os trabalhos em torno do projeto.

Com a expressão dos meus melhores cumprimentos,

E a consideração Atua,

O Presidente da Câmara Municipal,

Fernando Paulo Ferreira

.HR



MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO NORTE **- COMBOIO DE ALTA VELOCIDADE -**

TOMADA DE POSIÇÃO DA CÂMARA MUNICIPAL NA SEQUÊNCIA DA **DECISÃO DA INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL PELA IMPOSSIBILIDADE** **DE ENTERRAMENTO DA LINHA FÉRREA NO TROÇO DE** **VILA FRANCA DE XIRA A ALHANDRA**

Na sequência do envio à Infraestruturas de Portugal (IP), Governo e demais entidades da tomada de posição deliberada pela Câmara Municipal de Vila Franca de Xira em novembro de 2023, entre outras **defendendo urbanisticamente o enterramento da linha férrea no troço de Vila Franca de Xira a Alhandra**, a IP remeteu a sua decisão sobre a matéria, **indicando a inviabilidade desta opção**¹.

Entre outras, a IP alega questões técnicas e financeiras que considera inultrapassáveis, designadamente:

- Inexistência de espaço-canal disponível na zona da Ponte Marechal Carmona;
- Maior extensão das demolições / expropriações necessárias à superfície, em áreas comerciais, habitacionais e industriais;
- Maior grau de destruição do Jardim Constantino Palha;
- Destruição definitiva da ligação do caminho ribeirinho entre Vila Franca de Xira e Alhandra, sem possibilidade de reposição num dos seus troços;
- A passagem sob as várias linhas de água obrigaria a maior profundidade do túnel, com consequente maior extensão do mesmo e a instalação permanente de bombagens para evitar inundações nas zonas urbanas, com custos suplementares e eternos de energia;
- Dificuldades geológicas e hidráulicas, com agravamento das condicionantes à circulação e sua futura evolução;
- As interrupções que causaria no regular funcionamento da linha do norte (a principal linha ferroviária do País);

¹ Ver o conteúdo total da argumentação da IP no seu ofício nº 4314574-007 de 6 maio de 2024, dirigido à Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, disponível em [Recolha de Contributos e Opiniões - Município de Vila Franca de Xira \(cm-vfxira.pt\)](https://www.cm-vfxira.pt/Recolha%20de%20Contributos%20e%20Opin%C3%B5es)



- O elevado custo – se possível fazer esta obra – superior a 500 milhões de euros.

Relativamente às condicionantes de caráter geológico e hidráulico, a IP destaca:

- Solos compressíveis de baixa resistência e elevada deformabilidade com características geotécnicas muito fracas;
- Nível freático elevado e variável;
- Zona Sísmica;
- Potenciais perda de equilíbrio por impulsão e rotura hidráulica do terreno;
- Potencial de liquefação por determinar;
- Influência da proximidade com o rio Tejo e, consequentemente, influência das Marés;
- Conflito com a rede hidrográfica existente;
- Restabelecimento das redes de drenagem de águas residuais pluviais na envolvente da intervenção/ cidade de Vila Franca de Xira;
- Alteração do nível freático, introduzindo-se assim uma afetação permanente nas condições de percolação da água subterrânea e das captações existentes;
- Continuidade hidráulica com o Tejo por determinar;

Uma vez que houve eleições legislativas, antes de se considerar esta posição da IP como estável / definitiva, pediu-se uma audiência ao novo Ministro da Infraestruturas, que a concedeu ao Senhor Presidente da Câmara Municipal, tendo o governante reiterado a opção de *quadruplicação* da linha à superfície apresentada pela IP. Mais explicou que a decisão do novo aeroporto nada afeta a opção da ligação em comboio de alta velocidade Lisboa-Porto, que se mantém.

Pediu-se ainda aos serviços técnicos municipais que analisassem o ofício da IP e documentação anexa.

Assim, considerando:

1. A absoluta necessidade de garantir que a quadruplicação acontece antes da entrada em funcionamento do serviço de alta velocidade Lisboa-Porto, para não constranger a mobilidade das comunidades de Vila Franca de Xira e Alhandra nas suas deslocações suburbanas entre Lisboa e Azambuja;



2. A melhoria significativa com que a IP se comprometeu, de passarem a haver ligações ferroviárias a Lisboa (e regresso) equivalentes às de um «Metropolitano», essenciais para a mobilidade metropolitana a norte do Concelho de Vila Franca de Xira;

A Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, reunida em 17 de julho de 2024 delibera:

- I. Manifestar mais uma vez a sua preferência pelo enterramento das linhas férreas, exortando a Infraestruturas de Portugal, SA a estudar alternativas;
- II. Todos os Vereadores e Vereadoras manifestam disponibilidade e interesse em seguir este assunto, pretendendo ser informados regularmente do andamento do projeto;
- III. Continuar a tornar pública, como tem feito até aqui, a documentação relevante para o melhor esclarecimento e conhecimento dos residentes e eventuais interessados na matéria;
- IV. Quando houver novidades relevantes, promover mais uma apresentação aberta nos órgãos municipais, e participar e desenvolver ações públicas a propósito do Estudo de Impacto Ambiental, a levar a cabo pela IP, em tempo;
- V. Convidar os Senhores Presidentes das Juntas da União das Freguesias de Alhandra, São dos Montes e Calhandriz e de Freguesia de Vila Franca de Xira a acompanharem de perto este assunto, bem como a remeterem contributos para as exigências a fazer junto da Infraestruturas de Portugal, SA e do Governo;
- VI. Realizar reunião de Câmara Municipal extraordinária para recolha formal de contributos das diversas bancadas políticas para as exigências a apresentar à Infraestruturas de Portugal, SA e ao Governo, no âmbito deste projeto.

Para já, com os dados disponíveis, esta é a posição que melhor defende o interesse das populações afetadas e o interesse público das comunidades.



Câmara Municipal de Vila Franca de Xira

Presidência



RF 8998 0913 8 PT

Registo



PORTUGAL AR €003.65



25.07.20

CTT 10036415

PT0003

Infraestrutura de Portugal
Secretaria Regional
26 JUL 2020
Para: M h Cu
assinatura: 3



26 JUL 2020 10:03:6415 PT0003

AR CN 07 AR CN 07 AR

A preencher pelo Remetente

Loja de depósito - Bureau de dépôt

Date

Exmo. Sr. Presidente, do Conselho de Administração da
IP - Infraestruturas de Portugal, SA
Doutor Miguel Jorge de Campos Cruz
Praça da Portagem
2809-013 Almada

Nature de l'envoi	Registado - Recommandé	Valor Declarado Valeur Déclarée	Importância - Montant
☐ Tipo de Objeto	☐ Encomenda - Collis	☐ Contra Reembolso Remboursement	☐ Importância - Montant
☐ Entrega ao Próprio à Main Propre	☐ Prova de Entrega Livraison attestée	☐ Vale de Correio Mandat de Poste	☐ Importância - Montant

Este AVISO foi assinado
Cet AVIS a été signé

☐ Pelo Destinatário
Par le Destinataire

☐ Entrega - Remis

☐ Por pessoa a quem foi entregue
Par la personne a qui il a été livré

☐ Pago - Payé

Identificação de quem recebeu o objeto - Identification de la personne qui a reçu l'envoi

1034611

BI ou outro documento oficial
Carte d'identité ou autre document officiel

Nome legível - Nom lisible

Data e assinatura - Date et signature

26/1/24 Bernardo Duarte

ctt

CTT - Correios de Portugal, S.A.
Sociedade Aberta

Reservado à colagem da Etiqueta Código de Barras - Numéro

Aviso de Receção - de entrega
Avis de Reception - de livraison

A.R.

Marca do dia do serviço
que devolve o a
Timbre du bu
renvoyant l



RF 8998 0913 8 PT

Devolver a - Renvoyer à

Remetente (Nome, Morada, País e Código Postal)

Garaf 3623

Câmara Municipal de Vila Franca de Xira
Gabinete de Apoio à Presidência
Praça Afonso de Albuquerque, nº 2
2600-093 Vila Franca de Xira

Ne rien inscrire ci-dessous • Não escrever neste espaço • Ne rien inscrire ci-dessous



Câmara Municipal de Vila Franca de Xira
Presidência

Exmo. Senhor
 Presidente do Conselho de Administração da
 IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.
 Doutor Miguel Jorge de Campos Cruz
 Praça da Portagem
 2809-013 Almada

Sua referência

Sua comunicação de

Nossa referência

Of.º

GAP

17 NOV 2023 002345

Assunto: Modernização da Linha do Norte / Comboio de Alta Velocidade
TOMADA DA POSIÇÃO DA CÂMARA MUNICIPAL

Senhor Presidente,

No âmbito do assunto melhor identificado em epígrafe, serve o presente para remeter a conhecimento de V. Ex.^a cópia da *"Tomada de posição sobre a(s) proposta(s) de quadruplicação apresentada(s) pela Infraestruturas de Portugal no âmbito da modernização da linha do norte"*, nomeadamente quanto ao conjunto de preocupações que subjazem e à necessidade de melhor estudar a opção de enterramento das quatro linhas, deliberada por maioria dos membros do órgão executivo municipal, na sua reunião extraordinária do passado dia 8 de novembro.

Mantemos a preocupação com o serviço suburbano e regional (cuja mobilidade no conjunto da AML é fundamental que não seja posta em causa pela implementação do comboio de alta velocidade, antes esperando-se que a diversificação da ferrovia nacional aumente horários e frequências do transporte público pesado suburbano tornando-o assim, no Concelho, próximo de um verdadeiro Metro); a par da disponibilidade desta Câmara Municipal em acompanhar muito de perto o andamento dos estudos em curso e que vierem a ser feitos.

Com a expressão dos meus melhores cumprimentos, *E A CONSIDERAR*,

O Presidente da Câmara Municipal,

Fernando Paulo Ferreira

Anexo: Cópia da tomada de posição da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira



MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO NORTE - COMBOIO DE ALTA VELOCIDADE -

PROPOSTA(S) DE QUADRUPLICAÇÃO APRESENTADA(S) PELA INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL (IP)

TOMADA DE POSIÇÃO DA CÂMARA MUNICIPAL

Considerando:

- A deliberação unânime da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, tomada em novembro de 2022, que abriu e assegurou um amplo debate público sobre a modernização da linha do norte (vulgo “quadruplicação” da linha) no troço norte do Concelho, v.g. entre Vila Franca de Xira e Alhandra;
- As reuniões extraordinárias dos órgãos municipais dedicadas ao tema, entretanto realizadas, abertas à população;
- Os contributos que nos foram chegando por parte da sociedade civil e dos Partidos Políticos, pelas mais diversas formas (carta, mail, reuniões dos órgãos municipais ou no sítio de internet criado para o efeito pelo Município);
- O interesse público deste empreendimento para o País e para a população do norte do Concelho de Vila Franca de Xira, mas também os impactos e transformações que pode introduzir no território;

A Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, reunida em reunião extraordinária, deliberou, por maioria:

1. Considerar, em termos urbanos ideais, que a melhor opção será a do enterramento das quatro linhas, devendo a IP revisitar esta possibilidade, para ver efetivamente da sua viabilidade, abrangendo as áreas dos dois núcleos urbanos em causa.

- a. A IP deverá estudar melhor esta opção com urgência, para que isso não atrase a quadruplicação das linhas, sob pena de um *isolamento* do sistema ferroviário urbano das localidades de Vila Franca de Xira e Alhandra.



Câmara Municipal de Vila Franca de Xira Presidência

2. Que, tendo em conta estudo apresentado pela IP, de um novo canal dedicado a poente do Concelho, afastado do atual corredor ferroviário da linha do norte, correspondendo fundamentalmente ao trabalho efetuado na fase anterior, em que o comboio de alta velocidade não correria em linhas de bitola ibérica (e essa linha serviria apenas esse serviço, não aliviando a pressão sobre as duas linhas atualmente existentes, ou seja, impedindo a melhoria do serviço urbano);
 - a. Que os impactos desta opção são mais extensos no conjunto do território concelhio (e Concelhos adjacentes), uma vez que a intervenção criaria uma nova faixa / canal de servidão com mais de 20km de extensão, obrigando a impactantes constrangimentos quer à circulação rodoviária quer a construções pré-existentes quer, ainda, ao desenvolvimento territorial posterior – desde logo durante a obra, mais longa – afetando significativamente mais território e muito mais populações.
 - i. A Câmara Municipal descarta a possibilidade de criação de um novo canal ferroviário, independente e mais constrangedor para o conjunto do território concelhio.
3. Que a Câmara Municipal deve continuar a acompanhar o desenvolvimento deste assunto e os estudos em curso pela IP, concentrando-se em tudo fazer para reduzir os impactos da opção que a IP acabar por tomar, nomeadamente no que diz respeito à mobilidade nascente/poente da linha; estacionamento; novas estações; elementos arbóreos e espaços verdes; entre outros.

Para já, com os dados disponíveis, esta é a posição que melhor defende o interesse das populações afetadas e o interesse público das comunidades.

Vila Franca de Xira, 08 de novembro de 2023.



Câmara Municipal de Vila Franca de Xira

Presidência



RF 6387 2356 5 PT



PORTUGAL
100822

Registo

AR €003.210



17.11.23
CTT 100364156
PT000313



Infraestruturas de Portugal
Secretaria Geral

20 NOV. 2023

Hora: 11 h 00

Assinatura: *Laureta*

Local de depósito - Bureau de dépôt

Data - Date

Exmo. Sr. Presidente, do Conselho de Administração da
IP - Infraestruturas de Portugal, SA
Doutor Miguel Jorge de Campos Cruz
Praça da Portagem
2809-013 Almada

Nature de l'envoi

☐ Registado - Recommandé	Valor Declarado Valeur Déclarée	☐ Importância - Montant
☐ Encomenda - Colis	Contra Reembolso Remboursement	☐ Importância - Montant
☐ Entrega ao Próprio à Main Propre	Vale de Correio Mandat de Poste	☐ Importância - Montant
☐ Prova de Entrega Livraison attestée		

Este AVISO foi assinado
et AVIS a été signé

☐ Pelo Destinatário Par le Destinataire	☐ Por pessoa a quem foi entregue Par la personne à qui il a été livré
☐ Entregue - Remis	☐ Pago - Payé

Identificação de quem recebeu o objeto - Identification de la personne qui a reçu l'envoi

BI ou outro documento oficial
Carte d'identité ou autre document officiel

Nome legível - Nom lisible

Data e assinatura - Date et signature

rien inscrire ci-dessous

• Não escrever neste espaço •

• Ne rien inscrire ci-dessous •

ctt

CTT - Correios de Portugal, S.A.
Sociedade Aberta

Aviso de Receção - de entrega
Avis de Reception - de livraison

A.R.

Marca do dia do serviço
que devolve o aviso

Timbre du bureau
renvoyant l'avis

Reservado à colagem da Etiqueta Código de Barras - Numéro



RF 6387 2356 5 PT

Devolver a - Renvoyer à

Prioritaire - Par avion

Remetente (Nome, Morada, País e Código Postal)

Câmara Municipal de Vila Franca de Xira
Gabinete de Apoio à Presidência
Praça Afonso de Albuquerque, nº 2
2600-093 Vila Franca de Xira

6494
2345