



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

A Petição foi submetida a debate  
na Reunião Plenária de 27-02-2003  
de 2000\_\_

Deve ser dado cumprimento ao  
disposto no n.º 4 do Art.º 20.º da  
Lei das Petições.

EXCELENTÍSSIMO SENHOR  
PRESIDENTE DA ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Assembleia da República Gabinete do Presidente
N.º de Entrada <u>3152</u>
Classificação
<u>03/10/03</u>
Data <u>02.10.03</u>

863 /COM = 3 OUT. 2002

**Assunto:** Envio de Relatório.

Para os devidos efeitos e ao abrigo do n.º 6 do artigo 15.º da Lei do Exercício de Petição, junto tenho a honra de remeter a Vossa Excelência o **Relatório Final**, aprovado por unanimidade em reunião de 02/10/02, da **Petição n.º 75/VIII/3.ª**, da iniciativa do Senhor Vasco Cunha e Outros.

Com os melhores cumprimentos, de consideração, e afeto

A Vice-Presidente da Comissão,

(Edite Estrela)

Por determinação de Sua Excelência  
o Presidente da A. R., a' Daquelle  
02.10.03

*Publicar-se  
Dentro de Petição  
4/10/2002*



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS,  
TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

PETIÇÃO Nº 75/VIII/3ª

**Relatório/Parecer**

**1- Objectivo - Análise factual**

O concelho do Cartaxo aspira a ter um acesso à Auto-Estrada (A1) Lisboa-Porto com uma maior proximidade ao Concelho e à Cidade, tendo já há alguns anos promovido um conjunto de acções cujo objectivo no essencial é o da construção de um nó que venha a situar-se sensivelmente a meio do percurso Aveiras – Santarém.

**2- Enquadramento - Esboço Histórico**

Em 1995, o então Presidente da Câmara Dr. José Conde Rodrigues enviou uma carta ao Ministro das Obras Públicas Engº Ferreira do Amaral, com conhecimento à JAE e à BRISA, onde referenciava os dados essenciais sobre o concelho, motivando o Governo para a abordagem do problema.

Em 1996, o Presidente da Câmara solicita nova audiência, sobre este assunto, ao então Secretário de Estado das Obras Públicas Dr. António José Crisóstomo Teixeira.

Iniciam-se nesta altura uma série de contactos com o Ministério do Equipamento Social, Brisa e JAE depois IEP, que resultam na negação da construção do nó de acesso, com base num estudo de tráfego executado pela BRISA.

A solução apontada passava por uma variante entre Aveiras de Cima e Cartaxo, cujo estudo está concluído e inscrito no PRN 2000.

No entanto, e por força do interesse demonstrado então pelos concelhos de Santarém, Rio Maior e Azambuja, o Presidente da Câmara do Cartaxo



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

retoma, em 1997, a temática do Nó da A1 com a estrada 114-2 Cartaxo – Rio Maior.

Decorreram dois anos em que se debateu o tema entre as entidades já designadas, concluindo-se com o envio, ao Governo, de um excerto do PDM do Cartaxo, acompanhado de um relatório onde se explicita a necessidade de uma reavaliação do tráfego a servir pelo Nó que se deseja inserir na A1.

Durante o ano 1999, é executado pelo Gabinete do Secretário de Estado das Obras Públicas um trabalho que determina um relatório de avaliação da possibilidade de ligação directa entre a auto-estrada do norte e o Cartaxo, com a introdução de um novo nó.

Nesse estudo, entre diversos considerandos, podemos encontrar alguns que importa ressaltar:

- A EN3 desempenha actualmente (1999) um papel fundamental nas acessibilidades ao Concelho do Cartaxo..... é caracterizada por um traçado em planta sinuoso..... o perfil transversal desta estrada é do tipo 1x1, com vias de, no máximo 3,5 metros, sendo de salientar que as suas bermas se apresentam praticamente inexistentes em alguns troços..... e a composição do tráfego se caracteriza por uma elevada percentagem de pesados, acima dos 15%, o que dificulta a circulação rodoviária.
- A EN365-2 é uma alternativa que tem sido utilizada, apresenta deficientes características técnicas, coloca o Cartaxo a 12 Km do nó da A1 (nesta data é o acesso mais próximo) e obriga a atravessar as povoações de Aveiras de Cima, Casais de Penedos e Pontével.
- A EN114-2 representa uma importante ligação ao Norte da Zona Oeste e é detentora de um traçado em planta de características regulares.... esta infraestrutura cruza-se com a auto-estrada através de uma passagem superior a cerca de 3 Km da cidade do Cartaxo....na realidade com uma possível beneficiação perto do futuro IP6 (agora, em 2002, já ao serviço e designado por A15), a EN114-2 poderá vir a representar uma importante ligação a este itinerário e à própria auto-estrada A1 e, deste modo, melhorar significativamente a acessibilidade do Cartaxo à zona Oeste.... embora não melhore significativamente o acesso para o Sul do Cartaxo.
- Os custos de construção do novo Nó preveem-se de 600 mil contos para a implantação e de 40.000 contos para a exploração.



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

- Os dados que referenciam este trabalho tem como base o estudo de tráfego realizado em 1989.

No estudo referido chega-se a algumas conclusões, das quais se ressaltam duas:

- Para uma adequada decisão deverá proceder-se a um novo estudo de tráfego baseado em valores mais actuais.
- Existindo em aberto a possibilidade de introdução de um novo nó na A1, a sua concretização poderá realizar-se em simultâneo com o alargamento previsto para 2x3 faixas de rodagem, entre Aveiras e Santarém.

Em 28 de Junho de 1999 o SEOP, com base no relatório do IEP, decide pela não construção do nó em referência, considerando que esta avaliação “deverá aguardar os reflexos” da melhoria da rede na região.

### **3- Enquadramento – Contactos Políticos e Institucionais**

Durante o ano de 2000, foram estabelecidos diversos contactos entre a Câmara do Cartaxo e o Governo, no sentido de induzir resposta positiva à pretensão, com base em diversos argumentos que se somavam:

- O local que se considera mais adequado é o da intersecção da A1 com a EN 114-2, situado a cerca de 3 Km da cidade do Cartaxo;
- Este nó servirá não só as populações do concelho do Cartaxo, mas também dos concelhos de Santarém e de Rio Maior, no nó de Malaqueijo da A15;
- É convicção dos 3 concelhos designados que a existência do Nó promoverá efeitos indutores e multiplicadores para a economia e desenvolvimento regional:

Um destes contactos com o S.E.O.P. em que estiveram presentes alguns deputados do Círculo de Santarém, entre os quais o próprio relator deste parecer, foi conclusivo quanto à vontade política do Governo, por se considerar adequada e oportuna a pretensão, negociar a construção do Nó com a Brisa, na fase de alargamento de 2 para 3 faixas de rodagem da A1.

Na sequência o Secretário de Estado das Obras Públicas exarou um despacho para o IEP para em conjunto com a Brisa avaliar e viabilidade da introdução do novo Nó na A1.



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Em 03/01/2002, em resposta a requerimento apresentado pela Deputada Maria José Campos, o Ministro do Equipamento Social informa:

“O IEP – Instituto das Estradas de Portugal – tem em curso um processo de consulta prévia a cinco empresas para elaboração de um estudo de tráfego de acessibilidade ao Cartaxo, de modo a aferir da necessidade da introdução do novo Nó na A1”.

Em 26 de Janeiro de 2002, dá entrada na Assembleia da República uma petição assinada por mais de 4.000 cidadãos, agora em apreciação, designada por petição nº 75/VIII (3ª) apresentada por Vasco Cunha e outros, solicitando à Assembleia da República a adopção de medidas no sentido da construção do Nó de acesso directo à A1 no concelho do Cartaxo.

### **3- Enquadramento – Político Social**

Em 26 de Fevereiro de 2002, constitui-se um grupo de trabalho para avaliar o impacto do Nó pretendido enquanto factor de atracção empresarial para a região, descongestionamento da EN3, promoção da segurança e assistência a acidentes na A1 e na região, resposta aos desafios promotores do desenvolvimento resultantes da construção do novo aeroporto da OTA e determinação da relação custo/benefício.

Este grupo de trabalho envolve diversas personalidades com responsabilidade na região, directamente interessadas na solução: Presidentes das Câmaras Municipais do Cartaxo, Almeirim, Alpiarça, Azambuja, Rio Maior e Santarém, Presidente da Assembleia Municipal do Cartaxo, Presidente da Associação de Municípios da Lezíria do Tejo, Presidente do NERSANT, Presidente do CADEC e Presidente do IDERSANT que, em conjunto com outros colaboradores, decidiram suportar e apoiar o objectivo em causa, conforme documento que enviaram à Assembleia da República em 02/03/2002.

### **4- Enquadramento Político Partidário**

Este assunto foi amplamente discutido e analisado na fase de candidatura às Eleições Legislativas de 2002, tendo havido diversas tomadas de posição nos debates que decorreram e em que se discutiram objectivos e factores de desenvolvimento regional, no que respeita aos diversos constrangimentos das acessibilidades no Distrito de Santarém.



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Tendo o relator participado em diversos destes debates, pode afirmar por ser verdade que a defesa do objecto desta petição foi dos poucos assuntos que mereceu aprovação, defesa e cumplicidade na acção programática de todos os partidos que participaram, tendo o PSD e o PS feito incluir esse objectivo nos seus programas regionais. O CDS/PP, a CDU e o Bloco de Esquerda assumiram posições públicas definitivamente favoráveis àquele objectivo.

### **5- Contributos recebidos**

Foram diversos os contributos recebidos para a concretização deste relatório, entre os quais se destacam:

- Documento do grupo de trabalho constituído no âmbito social
- Documentos disponíveis na Assembleia da República
- Relatório de avaliação do Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território
- Processo enviado pela Câmara Municipal do Cartaxo
- Declarações públicas do Presidente da Associação de Municípios da Lezíria do Tejo
- Declarações Públicas do Presidente do NERSANT
- Documentos programáticos do PSD e do PS na fase de candidatura às Eleições Legislativas de 2002
- Diversos artigos da imprensa nacional e regional

### **6- Custos previsíveis**

O custo previsível da obra deverá situar-se na ordem dos 3 milhões de euros, podendo vir a ser inferior, se integrado de uma forma adequada no alargamento para 2x3 faixas do troço Aveiras – Santarém, cujo projecto está em fase de conclusão.

### **7- Benefícios previsíveis**

Os benefícios previsíveis deste investimento, caso venha a ser considerado, são:

- Descongestionamento da EN3, da EN365-2 e da estrada municipal do Cartaxo, beneficiando de forma directa os concelhos de Azambuja e Cartaxo;



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

- Aproximação da cidade do Cartaxo à A1, cujo acesso de 24 Km, pela EN3 ou de 12 Km pela EN365-2 passando por três povoações, passará a ser de 3 Km, com um traçado em planta de características regulares;
- Benefício directo para acesso à zona Norte e Oeste do concelho do Cartaxo, à zona norte do concelho da Azambuja e à zona Sul e Oeste do concelho de Santarém;
- Benefícios indirectos, mas importantes, para os concelhos de Rio Maior, de Almeirim e de Salvaterra de Magos nos respectivos acessos de Malaqueijo da A15, ponte Salgueiro Maia que liga Santarém a Almeirim e ponte D. Amélia que liga Cartaxo a Muge (Salvaterra de Magos);
- Maior celeridade na prestação de socorro, no caso de acidente grave na A1 no troço Aveiras-Santarém, actualmente com 20 Km de extensão;
- Maior capacidade de atracção para a localização de empresas na região;
- Redução do custo de operação dos utentes que circulam na área de influência definida por estes concelhos de 50\$00/Km (0,25 euros /km) em troços percorridos fora da auto-estrada, para 46\$00/Km (0,23 euros /Km) em auto-estrada (dados do relatório de 1999);
- Redução do tempo de percurso entre diversos polos urbanos importantes da região, como é exemplo meramente indicativo o percurso Lisboa Cartaxo (dados do relatório de 1999):

<b>Lisboa – Cartaxo</b>	<b>Sem Nó na A1</b>	<b>Com Nó na A1</b>
Percurso na A1	46 Km – 28 minutos	56 Km – 34 minutos
Percurso na EN3	24 Km – 30 minutos	
Percurso na EN365-2	12 Km – 24 minutos	
Percurso na EN114-2		3 Km – 4 minutos
Percurso Total	70 Km ou 58 Km	58 Km
Tempo Total	58 min ou 52 min	38 minutos
Custo operação	16,58 € ou 13,58 €	13,63 €

- A região ficará com uma capacidade de resposta mais adequada ao desenvolvimento que a instalação do futuro aeroporto da OTA irá promover, motivando a localização de estruturas empresariais que nessa fase se irá concretizar.



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### 8 – Conclusões

O objecto da petição em causa tem fundamento, apresenta benefício para as populações e para a estrutura empresarial e a sua concretização confere à região factores de desenvolvimento positivos.

### 9 – Parecer

Somos de parecer que a petição está em condições de ser apreciada em Plenário e que a Assembleia da República recomende ao Governo a tomada de decisão política favorável à inserção de um Nó na A1, na actual travessia da EN114-2, se os estudos de tráfego mais actuais confirmarem a sua justificação e apoie a negociação que o Governo terá que fazer com a concessionária para esse efeito, de forma a que a obra possa ser integrada no custo base inicialmente previsto de alargamento - de 2 para 3 faixas em cada sentido -, sem encargos adicionais para o Estado ou para os utentes, no troço da auto estrada A1 Aveiras – Santarém.

Palácio de São Bento, 02 de Outubro de 2002

**A Vice-Presidente da Comissão**

(Edite Estrela)

**O Deputado Relator**

(Nelson Baltazar)