



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Projeto de Resolução n.º 847/XV/1.^a

Reforço dos comboios suburbanos, o novo canal de alta velocidade e a modernização da infraestrutura ferroviária em Vila Franca de Xira

Exposição de motivos

A modernização e desenvolvimento da rede ferroviária nacional constitui um objetivo estratégico para o País a fim de melhorar e acolher o tráfego ferroviário nos serviços suburbanos, regionais, longo curso e alta velocidade. Esse investimento, necessário ao País deve servir para melhorar o serviço, em vez de o condicionar e contribuir para a requalificação dos territórios em vez de criar novos e mais graves problemas.

Na região de Lisboa, a Linha de Cintura, entre as estações Roma-Areeiro e Braço de Prata, e a Linha do Norte após a estação de Alverca (ambos os casos ainda em via dupla) constituem trechos condicionantes da infraestrutura, em especial para os tráfegos suburbanos com término em Castanheira do Ribatejo e Azambuja, estações para esse efeito apenas localmente dotadas de quatro linhas de serviço.

A este condicionamento da infraestrutura acresce a insuficiência da oferta de transporte no serviço suburbano neste canal ferroviário, decorrente da falta de investimento e da crónica escassez de material circulante da CP, prejudicando o acesso aos transportes públicos a milhares de cidadãos. Por outro lado, o troço de via dupla da Linha do Norte entre Alverca e Azambuja é ainda particularmente sobrecarregado pelo tráfego de mercadorias do terminal da Bobadela (que tudo indica aqui se manterá por largos anos), e com diverso tráfego Regional, Intercidades e Alfa.

Estamos, assim, perante o troço de maior intensidade de ocupação da infraestrutura da Linha do Norte, onde circula grande parte da oferta ferroviária nacional, pelo que a proposta de quadruplicação da via entre Alverca e o Carregado deveria estar enquadrada com a melhoria da oferta do serviço suburbano, em termos infraestruturais e de material circulante.

Face a esta situação, torna-se evidente o quadro de preocupações perante a opção, que o Governo pretende concretizar, de inserir o novo serviço de alta

velocidade precisamente neste troço mais ocupado da Linha da Norte (embora aqui obviamente praticando as velocidades atuais). É uma opção cuja fundamentação está por demonstrar.

Mesmo que a quadruplicação da via entre Alverca e o Carregado viesse a acontecer, verifica-se que é precisamente entre a estação Oriente e a estação de Alverca que a Linha está particularmente sobrecarregada, apesar de já se encontrar em via quádrupla. A ir por diante a opção que o Governo apresenta, para acomodar a nova ligação de alta velocidade, tal opção iria secundarizar o serviço de comboios suburbanos atual, que já hoje é insuficiente, ou mesmo implicar a redução da oferta, particularmente na linha da Azambuja, quando o que se impõe é o seu reforço.

Por outro lado, se a linha de alta velocidade tiver também um traçado em canal autónomo, como se prevê para o restante traçado, e com ligação direta à estação Oriente, isso irá permitir aumentar significativamente a oferta do transporte suburbano. Tal permitirá ainda desviar tráfego de longo curso para essa ligação direta entre Carregado e Oriente.

O PCP entende que a modernização da via a norte de Alverca deve então ser considerada enquanto importante fator para a melhoria da oferta de comboios suburbanos, bem como da restante oferta de transporte ferroviário na Linha do Norte. A alta velocidade não tem de ser, nem deve ser, um investimento que implique a degradação de toda a restante oferta na ferrovia. Por esse motivo, a opção certa para o projeto de alta velocidade neste troço é ter um canal próprio para acesso à estação Oriente.

Aliás, o projeto de Alta Velocidade de 2008 já previa esse traçado por canal autónomo, e o atual projeto chegou a considerar, na Fase 6, esse mesmo traçado. No entanto, tem vindo a ser agora colocada a utilização prioritária do atual canal da Linha do Norte entre o Carregado e a estação Oriente – sendo que estão por fundamentar os custos, os prazos e o impacto operacional e territorial desta opção de itinerário.

Noutra perspetiva ainda, a concretização da Terceira Travessia do Tejo e a decisão sobre o Novo Aeroporto de Lisboa podem fazer surgir uma outra alternativa de ligação à estação Oriente, que entendemos que deve ser já neste momento devidamente estudada e ponderada. Em Vila Franca de Xira, independentemente das opções tomadas, a Linha do Norte deve desde já ser objeto de aprofundado estudo de viabilidade do seu soterramento integrado num com um projeto urbanístico necessariamente mais amplo de modernização e revitalização da Frente Ribeirinha.

Assim, nos termos da alínea b) do artigo 156.º da Constituição e da alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento, os Deputados do Grupo Parlamentar do PCP propõem que a Assembleia da República adote a seguinte

Resolução

A Assembleia da República, nos termos n.º 5 do artigo 166.º da Constituição da República, recomenda ao Governo que:

1. Considere, no projeto de nova linha de alta velocidade ferroviária entre o Porto e Lisboa, a construção de um novo traçado em canal autónomo de acesso a Lisboa, com ligação direta à estação Oriente;
2. No âmbito da modernização da Linha do Norte, promova o estudo e a opção preferencial do soterramento da infraestrutura, nomeadamente na área urbana consolidada de Vila Franca de Xira, integrado com um plano urbanístico em articulação com as autarquias locais, que tenha em conta a proteção do património histórico e ambiental e a qualidade de vida das populações;
3. Esclareça de forma pública e transparente o fundamento das opções estudadas, designadamente em termos de custos, prazos de concretização e impactos nos tráfegos existentes na Linha do Norte;
4. Suspenda todos os projetos que signifiquem a inviabilização dos objetivos acima referidos.

Assembleia da República, 25 de julho de 2023

Os Deputados,

Bruno Dias, Alma Rivera, Duarte Alves, Paula Santos, João Dias, Manuel Loff