



REQUERIMENTO Número /x ( .ª)

PERGUNTA Número 2591 /x ( 4 .ª)

Expeça-se

Publique-se

05 / 06 / 09

O Secretário da Mesa

Recorreis

**Assunto:** Desenvolvimento Económico, Crescimento do Emprego, Protecção Ambiental e consequente melhoria de qualidade de vida, das populações residentes no Concelho de Vila Franca de Xira.

**Destinatário:** Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações

*Ex.º Sr. Presidente da Assembleia da República*

A boa mobilidade, das pessoas e das mercadorias, é um factor importante para o desenvolvimento económico e para a qualidade de vida das populações.

As dificuldades verificadas na circulação rodoviária no interior do Concelho de Vila Franca de Xira são sobejamente conhecidas e resultam, fundamentalmente, da concentração de tráfego ao longo da Estrada Nacional 10 (EN-10) onde confluem a esmagadora maioria dos fluxos gerados nos seus núcleos urbanos, bem como do transporte de mercadorias, de e para as muitas centenas de empresas localizadas nesta zona. Tal situação limita profundamente esses objectivos, de desenvolvimento e bem estar, potencialmente existentes.

A abertura do nó incompleto, a Sul de Vila Franca de Xira, veio resolver parte dos problemas viários **desta cidade** sobretudo por ter desviado o tráfego de veículos pesados do seu interior.

Porém, é necessário ter em conta que a maioria das empresas, geradoras de transporte do maior volume de mercadorias, quer pela recepção de matérias primas, quer para escoamento das suas produções, se situam em duas zonas dificilmente servidas pelas actuais ligações à Auto-Estrada n.º 1 (A1).



A primeira dessas zonas localiza-se no espaço compreendido entre as freguesias de Alhandra, Sobralinho e a zona norte de Alverca, onde se encontram instaladas muitas centenas de empresas geradoras de muito tráfego rodoviário. Só a Cimpor, de Alhandra, gera diariamente a circulação de muitas centenas de viaturas de grande tonelagem de e para esta empresa.

A segunda zona situa-se no espaço compreendido pelas freguesias de Vialonga, Póvoa de Santa Iria e a zona Sul de Alverca, também com forte concentração industrial e de serviços como é o caso da proximidade do Mercado Abastecedor de Lisboa.

Estas realidades configuram áreas de grande conflito de tráfego rodoviário, no eixo compreendido entre Alhandra e a Póvoa de Santa Iria e, de forma particularmente grave, no interior de Alverca, situação esta a que os actuais acessos à A1 não dão suficiente resposta, pelo que a concentração de tráfego, muito dele constituído por veículos pesados, provoca elevadas perdas de tempo e preocupantes índices de poluição com os consequentes impactos negativos de natureza económica e da saúde pública.

A presente caracterização, sumariamente descrita, configura a necessidade de estudar e pôr em prática um conjunto de medidas tendentes a prosseguir os objectivos que são razão dos propósitos evidenciados em título e cuja solução deve passar, seguramente, pela implementação das seguintes medidas:

- 1. Construção do nó rodoviário, de inserção na A1, na zona do Sobralinho, onde existe espaço para esse fim previsto no PDM do Concelho de Vila Franca de Xira.**  
Nó este que deverá dar escoamento ao volumoso tráfego da EN-10 e da EN-10.6, bem como do viaduto previstos no ponto n.º 4.
- 2. Construção de uma Variante à EN-10, na cidade de Alverca, cuja construção está prevista e prometido há mais de 30 anos mas que, por razões diversas, tem vindo a ser sucessivamente adiada, com prejuízos enormes para quem por ali circula e para as populações ali residentes que sofrem as consequências dos constantes**



engarrafamentos ali registados. O último obstáculo parece ser o que resulta da necessidade de uma parecer favorável da Direcção Geral de Infra-estruturas do Ministério da Defesa Nacional.

3. Construção de um Viaduto sobre a linha ferroviária do Norte, na freguesia do Sobralinho, permitindo a eliminação de três anacrónicas passagens de nível existentes entre o Sobralinho e Alhandra.
4. Construção de uma via rodoviária entre a Linha do Norte e o Rio Tejo, a partir da via marginal já existente na Cimpor, e a ligar ao viaduto previsto no ponto 3 e à variante de Alverca, prevista no ponto 2.

Estas duas últimas infra-estruturas, além de facilitarem o acesso das pessoas à zona ribeirinha, em conexão com o futuro nó do Sobralinho, permitirão o escoamento directo do volumoso tráfego rodoviário, de e para a Cimpor, aliviando a EN-10, e respondendo, simultaneamente às necessidades das outras empresas, localizadas entre o Rio Tejo e a Linha Férrea, que se encontram muitíssimo limitadas na sua actividade económica, pelos maus acessos existentes e só possíveis através das passagens de nível referidas no ponto 3, tendo em conta a elevada frequência dos comboios que ali circulam, o que se traduz em prejuízos evidentes.

Do mesmo modo, estas mesmas infra-estruturas, potenciariam a instalação, entre a linha do Norte e o Rio, de outras novas empresas, aproveitando até instalações existentes (contrariando a tendência actual das que dali se têm deslocado, ou mesmo encerrado) e o desenvolvimento de outras actividades económicas, para as quais aquela zona está particularmente vocacionada, tais como a retoma da construção e reparação naval, ou o transporte fluvial de mercadorias através dos ancoradouros ali existentes, potenciando assim a criação de novos postos de trabalho.

Pelo que antes se expõe e dadas as justas expectativas há muitos anos criadas, quer pelas autarquias, quer pelas populações e por todos os sectores da actividade económica local, ao abrigo das normas regimentais e constitucionais aplicáveis, solicito a V. Exa., através do



Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

A resposta às seguintes perguntas:

1. Está ou não prevista a construção de um novo nó, de acesso à A1, na zona do Sobralinho, há tantos anos reclamado, e qual o prazo previsto para a sua concretização?
2. Qual a previsão para o início das obras de construção da variante à EN-10, em Alverca, construção prometida há mais de 30 anos e que, ao que parece, está agora dependente de um parecer favorável da Direcção Geral de Infra-estruturas do Ministério da Defesa Nacional?
3. É expectável o estudo e possível concretização das infra-estruturas referidas nos pontos 3 e 4 desta exposição e que também são de importância muito relevante, não só para esta zona, mas para todo o Concelho?

Agradecendo, antecipadamente, a resposta às questões aqui suscitadas e com os melhores cumprimentos.

Palácio de São Bento, 1 de Junho de 2009.

Deputado(a)s:

(João Gaspar)