EP
Estradas de Portugal, S.A.

Conselho de Administração

Exmo. Senhor
Dr. Luis Campos Ferreira
Presidente da Comissão de Economia e Obras Públicas
Palácio de São Bento
1249-068 Lisboa

Sua Referência:	Sua Comunicação de:	Nossa referência:	Antecedente:	Saída:	Data:
321/CEOP	2011-11-25	GRI/1350/2011	112621	EP-SAI/2011/109991	29 DEZ. 2011

Assunto: Solicitação de informações sobre o objeto da Petição n.º 53/XII/1.ª

Relativamente ao assunto objeto da petição em epígrafe, informa-se que esta empresa não tem em curso nem planeado qualquer estudo/projeto de uma variante à EN10 em Alverca.

Mais se informa que em Setembro de 2009 foi celebrado um protocolo entre o InIR – Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, IP, o Município de Vila Franca de Xira, a EP – Estradas de Portugal, SA e a Brisa – Auto-Estradas de Portugal, SA com o objetivo de elaborar um Estudo de Acessibilidades Rodoviárias a Alverca e do qual se envia cópia em anexo.

No âmbito deste protocolo, as responsabilidades da EP, que constam da Cláusula 3.ª, cingiam-se à requalificação da EN10 existente.

No final de 2010, a autarquia apresentou à EP um Estudo de Viabilidade de Corredores e, em cumprimento do estabelecido no Protocolo, a EP analisou os documentos e enviou o seu parecer ao InIR e à Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, conforme carta em anexo, não tendo havido quaisquer desenvolvimentos sobre o assunto até à presente data que sejam do conhecimento desta empresa.

Sobre este assunto, envia-se ainda em anexo, cópia da carta remetida ao Gabinete de Sua Excelência o Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações, em Março de 2010.

Com os melhores cumprimentos, pessoais

O Conselho de Administração

Rui Nelson Dinis
Administrador

Ana Tomaz
Administradora

Anexo: O mencionado

DIVISÃO DE APOIO AS COMISSÕES
COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS
CEOP
Nº ÚNICO 416938
ENTRADA/SAÍDA Nº 10 DATA 2 /01/2012

AP/GRI

"Este documento é propriedade exclusiva da EP, não podendo ser reproduzido, utilizado, modificado ou comunicado a terceiros sem autorização expressa

Imp02.01.09; Rev.3; 03-01-2005

PROTOCOLO PARA A ELABORAÇÃO
DO ESTUDO DE ACESSIBILIDADES RODOVIÁRIA A ALVERCA

24/9/09

Entre:

INIR – INSTITUTO DE INFRA-ESTRUTURAS RODOVIÁRIAS, IP, pessoa colectiva nº 508 269 776, com sede na R. dos Lusíadas nº9 4ºF, em Lisboa, representado neste acto pelo Presidente do Conselho Directivo, Alberto Conde Moreno, doravante designado por **InIR**;

MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA, pessoa colectiva n.º 506 614 913, com sede em Praça Afonso de Albuquerque, nº 2, em Vila Franca de Xira, representada neste acto pela Presidente da Câmara Municipal, Maria da Luz Gameiro Beja Ferreira Rosinha, doravante designado abreviadamente por **Município**;

EP- ESTRADAS DE PORTUGAL, S.A. pessoa colectiva n.º 504 598 686, com sede na Praça da Portagem, em Almada, neste acto representada pelo Vice-Presidente do Conselho de Administração da EP – Estradas de Portugal, S.A., Eduardo José Coelho Andrade Gomes, doravante designada abreviadamente por **EP**;

BRISA – AUTO-ESTRADAS DE PORTUGAL, S.A., pessoa colectiva nº 500048177, com sede na Quinta da Torre da Aguilha - Edifício BRISA, freguesia de São Domingos de Rana, concelho de Cascais, representada neste acto pelo Vice-Presidente do Conselho de Administração, Pedro Rocha e Melo, e pelo Vogal António de Sousa com poderes para o mesmo, doravante designada abreviadamente por **Brisa**,

Considerando:

- A importância que o eixo fundamental constituído pelo IP1/A1 integrado no contrato de concessão da Brisa, representa para as acessibilidades ao concelho de Vila Franca de Xira.
- A pretensão da autarquia, no que concerne à construção de uma nova ligação ao IP1/A1 e à requalificação da rede viária arterial do concelho, que possibilite à

população e às actividades económicas, uma maior mobilidade e melhor acessibilidade ao IP1/A1;

- Que o **Município** está disposto a suportar os custos envolvidos na concretização destas novas vias rodoviárias;
- A necessidade de elaborar um estudo integrado para as acessibilidades rodoviárias em Alverca, no contexto do ordenamento do território;
- O limite da capacidade instalada, verificado no conjunto dos acessos ao Nó de Alverca;
- As condições de circulação na EN10, no interior da cidade de Alverca, a qual se integra no Plano Rodoviário Nacional e no objecto do contrato de concessão da **EP**;
- Que o **Município** dispõe de estudos desenvolvidos para uma alternativa à EN10 e para as ligações viárias em questão.

É celebrado o presente protocolo que se rege nos termos das cláusulas seguintes:

Cláusula 1ª
(Objecto)

O presente protocolo tem por objecto definir a colaboração das partes no que se refere à elaboração de um estudo de acessibilidades, no concelho de Vila Franca de Xira, nomeadamente à cidade de Alverca.

Cláusula 2ª
(Responsabilidades do Município)

1. O processo de desenvolvimento do estudo de acessibilidades será promovido pelo **Município,** com a colaboração estreita de todas as partes, cada qual na sua especificidade, que acompanharão o seu desenvolvimento.
2. Compete ao **Município**, no âmbito da elaboração do estudo de acessibilidades, obter os pareceres, as licenças, as autorizações técnicas ou de qualquer outra natureza, com respeito pelos procedimentos previstos e praticar todos os demais actos legalmente exigidos aos níveis Nacional e Comunitário.

3. O **Município** assume-se como dono do estudo, competindo-lhe lançá-lo e executá-lo desde a fase inicial até à sua conclusão, cabendo-lhe a responsabilidade pela execução material e financeira e obtenção dos pareceres de aprovação a que houver lugar.

Cláusula 3ª
(Responsabilidades da EP)

1. Compete à **EP** colaborar com o **Município** na realização do estudo de acessibilidades a Alverca, nomeadamente no que se refere às características técnicas a estabelecer para a EN10, no âmbito da sua requalificação e em função da procura de tráfego, bem como a consequente elaboração do respectivo parecer de aprovação.
2. Se decidido pelo concedente ou na sequência da análise anual às prioridades de intervenção na rede rodoviária nacional, a **EP** assume o desenvolvimento do estudo nas fases subsequentes, nomeadamente da fase de Estudo Préviono que se refere à requalificação da EN10 objecto do presente protocolo.

Cláusula 4ª
(Responsabilidades da Brisa)

1. Compete à **Brisa** colaborar com o **Município** na realização do estudo de acessibilidades a Alverca, nomeadamente no que se refere às características técnicas e operacionais a estabelecer para uma eventual ligação à A1.
2. A **Brisa** assume o desenvolvimento do estudo nas fases subsequentes, nomeadamente da fase de Estudo Prévio, em caso de aprovação do estudo de acessibilidades, objecto do presente protocolo, no que se refere a uma eventual ligação à A1, nas condições, designadamente financeiras, em que tal Estudo Prévio e demais estudos e projectos, Aquisição de Terrenos, Obras e Operação que vierem a ser previamente definidas e acordadas pelas partes.

Cláusula 5ª
(Responsabilidades do InIR)

1. Compete ao **InIR** colaborar com o **Município**, **EP** e **Brisa**, no âmbito das suas competências, na realização do estudo de acessibilidades rodoviárias a Alverca, nomeadamente no que se refere às características funcionais a estabelecer para

a rede arterial na zona e estudo e para a concepção dos nós de ligação e apreciação das diferentes soluções estudadas de uma forma integrada.

2. O **InIR** acompanhará o desenvolvimento deste protocolo no âmbito das suas atribuições e competências definidas nos termos do Decreto-Lei n.º 148/2007, de 27 de Abril.

3. O **InIR**, após a assinatura por todos os subscritores, diligenciará a submissão do presente protocolo à Tutela para que esta proceda à sua homologação. \

4. O **InIR** promoverá o respectivo parecer de aprovação, num prazo de 60 dias após a recepção dos vários pareceres de aprovação das restantes entidades, incluindo os referidos no ponto 2 da Cláusula 2ª.

Cláusula 6ª

(Início dos Trabalhos e Calendarização)

1. Os trabalhos que integram o objecto do presente protocolo iniciar-se-ão após a respectiva homologação.

2. Deverão ser efectuadas reuniões entre as partes, a promover pelo **Município**, de periodicidade mensal se não estabelecida outra, para análise da evolução dos trabalhos, que deverão contar com a presença da equipa consultora para o desenvolvimento do estudo de acessibilidades.

3. Todas as entidades desenvolverão os esforços e acções ao seu alcance no sentido do estudo de acessibilidades se encontrar concluído até 31 de Março de 2010.

4. As fases subsequentes do estudo serão elaboradas no âmbito de novo protocolo a estipular entre as partes, para melhor definição das responsabilidades e respectivas calendarizações.

Cláusula 7ª

(Comissão de Acompanhamento e Coordenação)

1. As partes acordam na criação de uma Comissão de Acompanhamento e Coordenação, que monitorizará a execução de todas as acções de forma a garantir o cumprimento dos prazos previstos na Cláusula 6ª.

2 . As partes nomeiam desde já os seus representantes na Comissão:

a. InIR – Eng.º Carlos Leitão

b. CMVFX– Eng.ª Filomena Lourinho

c. EP – Eng.º José Meliço

d. Brisa – Eng Victor Santiago

e acordam que o coordenador é o representante da **EP**

Cláusula 8ª

(Produção de Efeitos)

O presente protocolo produz efeitos após a homologação do Senhor Secretário de Estado Adjunto das Obras Públicas e das Comunicações e termina com a aprovação, pelas partes, do estudo de acessibilidades, tendo como limite máximo de vigência o dia 31.12.2011.

Cláusula 9ª

(Disposições Finais)

1. Qualquer alteração ao presente acordo só é válida, se constar de documento assinado pelos representantes de todas as partes, com poderes e legitimidade para o efeito.
2. Qualquer situação não regulada expressamente pelo presente protocolo deverá ser objecto de acordo prévio entre as partes intervenientes.
3. As dúvidas que porventura surjam na interpretação e aplicação do presente protocolo serão resolvidas por acordo escrito entre as partes, em tudo o que não carecer de despacho do Senhor Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações.
4. O presente protocolo está dispensado de visto prévio do Tribunal de Contas, de acordo com o estipulado na Lei n.º 98/97 de 26 de Agosto, republicada pela Lei n.º 48/2006 de 29 de Agosto.

Feito aos 22 de Setembro de 2009, valendo todos os exemplares como originais

O Presidente do Conselho Directivo do InIR–Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, IP

(Alberto Conde Moreno)

A Presidente da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira

(Maria da Luz Gameiro Beja Ferreira Rosinha)

O Vice-Presidente do Conselho de Administração da EP – Estradas de Portugal, S.A.

(Eduardo José Coelho de Andrade Gomes)

O Administrador da BRISA - Auto-estradas de Portugal, S. A.

(Pedro Rocha e Melo) (António de Sousa)

Escala 1:10 000

LEGENDA:

- ESTUDOS RODOVIÁRIOS JÁ DESENVOLVIDOS
- VIA CIRCULAR POENTE
- VIA CIRCULAR POENTE. ALTERNATIVA 1
- VIA CIRCULAR POENTE. ALTERNATIVA 2
- NÓ DO SOBRALINHO. HIPÓTESE 1 e 2
- NÓ DO SOBRALINHO. HIPÓTESE 3
- NÓ DO SOBRALINHO. HIPÓTESE 4
- ACESSIBILIDADES NA ZONA DA SILVEIRA
- ACESSIBILIDADES NA ZONA DO SOBRALINHO
- DESNIVELAMENTO DA EN10 NA ZONA DA PREVIDENTE
- LOTEAMENTOS PREVISTOS

Chefe de Projecto: Cláudia Paredes	Responsável Técnico: Joaquim Bacalhau	Escala Numérica: As indicadas	Especialidade:	Código: 2032-EVC-TRA-01	
Projectista: João Coloço	Gestor da Qualidade: Gil Serras Pereira	Escala Gráfica: 0 10 50 100	Peça Desenhada: ESBOÇO COROGRÁFICO	Data: Agosto, 2010	Folha: 1/1
Desenhador: João Coloço	Substitui:				

EP
Estradas de Portugal, S.A.

Conselho de Administração

Exmo. Sr.
Mestre Alberto Conde Moreno
Presidente do Conselho Directivo do InIR

Rua dos Lusíadas, n.º 9, 4º Fte.
1300-364 Lisboa

C/C Exma. Sra. Presidente da Câmara Municipal de
Vila Franca de Xira

Sua Referência:	Sua Comunicação de:	Nossa referência:	Antecedente:	Saída:	Data:
19/09 GENERI/CM	s/data	DPCD/455/2010	86634		7 JUN 2011

Assunto: Estudo de Acessibilidades Rodoviárias a Alverca do Ribatejo – Viabilidade de Corredores

Na sequência do vosso ofício com refª 19/09 GENERI/CM - NIPG: 93698/09, referente ao assunto mencionado em título, informamos que, no âmbito dos compromissos assumidos em sede do protocolo homologado em 24.09.2009, foi desenvolvida uma análise aos elementos enviados e, no que respeita às vias sob a jurisdição da EP-Estradas de Portugal, SA (EP), consideramos ser de referir o seguinte:

O Estudo interfere directamente com a EN10, propondo a duplicação do perfil transversal a Norte de Alverca, onde se pretende cumulativamente a implantação de 4 rotundas novas e o desnivelamento junto ao km 126,5.

Apesar de considerarmos nada haver a opor como solução de princípio, as inúmeras pretensões ao nível da ocupação do solo, geradoras de tráfego com impacto que poderá ser assinalável, levam a que, na ausência de Estudo de Tráfego desenvolvido especificamente para o efeito, não haja condições para a emissão de um parecer sustentado por parte da EP.

Na EN116, é proposta a construção de uma pequena variante à via existente junto a A-dos-Potes e a sua eventual ligação à designada Via Circular Poente. Considerando o já referido no parágrafo anterior, carecerá de melhor justificação a necessidade e o benefício da promoção de duas novas ligações à via existente. Já no que se refere ao términos da EN116, a EP nada terá a opor à pretensão de desnivelamento da rotunda existente, desde que seja assegurada a manutenção da ligação da EN116 com a EN10, sendo que a obra de arte a construir pelo Município integrará o domínio viário municipal.

ModQ 18.11.05; 27-11-2007

Quanto à EN10-6, para a execução das intervenções pretendidas, deverá o município assumir a jurisdição da via, desclassificada e urbana, desde a EN10 e numa extensão aproximada de 2 kms, até à intersecção com a estrada municipal designada por Estrada da Graciosa.

A análise efectuada a nível do ambiente concluiu que o projecto se desenvolve numa área muito urbanizada, resultando em impactes sobretudo ao nível da componente social, pela afectação directa de várias edificações e dos serviços existentes, tendo sido identificados impactes na ocupação de áreas REN, embora de pequena dimensão e na sua maioria associadas às linhas de água existentes e ao nível do património (verificou-se existirem alguns sítios patrimoniais na área de estudo).

Atendendo à documentação disponibilizada, os impactes ambientais resultantes do projecto não parecem ser significativos. No entanto, de forma a minimizar estes impactes, considera-se que nas fases seguintes deverão ser promovidas as seguintes acções:

- Contactar as várias entidades, já identificadas no Estudo de Viabilidade Ambiental de Corredores, responsáveis pelos serviços existentes na área de desenvolvimento do projecto de forma a minimizar a sua afectação;
- Minimizar, tanto quanto possível, a afectação de áreas REN e entregar o processo de ocupação de solos de Reserva Ecológica Nacional (REN) junto da CCDR-LVT;
- Ajustar o traçado de forma a evitar a demolição de edificações e a afectação dos sítios patrimoniais identificados;
- Elaborar um estudo geotécnico de detalhe para a zona a ocupar, que comprove a inexistência de riscos para a segurança de pessoas e bens;
- Tendo-se verificado que parte do traçado da Circular Poente de Alverca se desenvolve paralelamente a duas linhas de água, deverá ser evitada a alteração do traçado das mesmas bem como a artificialização das suas margens.

Com os melhores cumprimentos,

O Conselho de Administração,

Almarindo da Silva Marques
Presidente

Eduardo Andrade Gomes
Administrador

(RC)

ModQ 16 11.05; 12711-2007

EP
Estradas de Portugal, S.A.

Conselho de Administração

Exma. Sra.
Dra. Ilda Ferreira
Chefe do Gabinete de Sua Excelência o
Secretário de Estado Adjunto, das Obras
Públicas e das Comunicações

Rua de S. Mamede ao Caldas, n.º 21
1100-533 Lisboa

Sua Referência:	Sua Comunicação de:	Nossa referência:	Antecedente:	Saída:	Data:
		DPCD/130/2010		18820	29. MAR. 2010

Assunto: MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA
VARIANTE À EN1/EN10
CIRCULAR URBANA DE ALVERCA

Encontra-se a decorrer um estudo de acessibilidades no concelho de Vila Franca de Xira, nomeadamente à cidade de Alverca, sustentado num protocolo firmado entre a EP, o Município, a Brisa e o InIR, homologado em 24.09.2009, no qual é referido que o Município está disposto a suportar os custos envolvidos na construção de uma nova ligação ao IP1/A1 e na requalificação da rede viária arterial do concelho e que o Município dispõe de estudos desenvolvidos para uma alternativa à EN10 e para as ligações viárias em questão.

Entretanto, em reunião realizada na sede desta empresa, no passado dia 25.02.2010, a Presidente da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira apresentou os memorandos anexos relativos à Variante à EN1/EN10 em Vila Franca de Xira e à Circular Urbana de Alverca, onde se reflecte que o desenvolvimento dos projectos correspondentes orçam em 1.020.000 € e as obras sequentes em 42 M€, valor a que acrescerá o relativo a expropriações.

Mais foi referido pelo executivo camarário que Sua Excelência, o Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações terá reafirmado, recentemente, o compromisso da execução de tais empreendimentos com comparticipação financeira da EP.

ModO.18.11.05.27-11-2007

EP
Estradas de Portugal, S.A.

Face ao exposto, não estando previstas no Plano de Investimentos da empresa as intervenções em questão, nem ao nível de projecto nem de obra e não tendo esta empresa qualquer indicação do concedente neste sentido, solicitamos orientação sobre a forma como o assunto deverá ser conduzido.

O Conselho de Administração,

Eduardo Andrade
Vice-Presidente

ModQ.16.11.05; 12711-2007

RC

Variante á EN 1 /EN10 em Vila Franca de Xira

A cidade de Vila Franca de Xira é atravessada diariamente por milhares de veículos, o que provoca congestionamentos, diminuiu a qualidade de vida dos habitantes e reduz a competitividade da cidade.

Torna-se necessário encontrar uma alternativa ao tráfego de atravessamento que permita melhorar as condições de circulação, de segurança e de defesa ambiental do meio urbano.

Uma variante ao meio urbano, para funcionar de facto como alternativa, não deverá obrigar a um percurso muito superior ao que habitualmente é feito, porque perde atractividade para os condutores.

No caso particular de Vila Franca de Xira, a juntar ao acima exposto, temos ainda a questão da topografia, da ocupação urbana, das condições geológicas e geotécnicas, bem como das inúmeras servidões que atravessam este concelho, em particular, neste caso, os canais da EPAL.

Após várias visitas ao local e reuniões na CCDRLVT, concluí-se que dada a complexidade da zona e a evidente necessidade da construção da variante, a qual também irá constituir um segundo acesso ao Novo Hospital de Vila Franca de Xira, a Avaliação de Impacte Ambiental será efectuada no âmbito do projecto de execução, sendo que, dos três traçados estudados em fase de Estudo Prévio, iremos avançar com a solução a céu aberto

Os custos estimados são;

Projecto – 420 000 euros

Obra – 13 650 000 euros

Nota: os valores indicados incluem o IVA mas não incluem as expropriações.

CÂMARA MUNICIPAL DE V.F.XIRA

GAT/ACESSIBILIDADES

CIRCULAR URBANA DE ALVERCA

As razões pela qual se torna necessário e urgente a construção da Circular Urbana de Alverca como alternativa á EN 10, são:

1 – A EN 10, na sua travessia em Alverca, encontra-se desde há muito tempo, completamente saturada, pelo que se tornou uma prioridade encontrar uma via alternativa que permitisse melhorar a fluidez do tráfego, a segurança dos peões, e, não menos importante, a qualidade de vida dos residentes na zona quer em termos de poluição sonora quer em termos de poluição ambiental.

2 - A freguesia de Alverca, para além de densamente povoada, apresenta uma grande concentração de empresas e de serviços, que têm apenas como alternativa de mobilidade, a utilização da EN 10.

Daí que, em contagens de tráfego efectuadas em 2004, na Rotunda da Silveira, temos volumes de tráfego constantes ao longo do dia, com mais de 1400 veículos/ hora, com uma percentagem de pesados de 9%.

Noutro ponto de contagem, no centro da Cidade (cruzamento Av. Infante D. Pedro /Rua da Boca da Lara), a situação é idêntica, em termos de tráfego constante ao longo do dia mas agravado com uma percentagem de pesados de 16%. De referir que na hora de ponta da manhã (11h45m – 12h 45 m) – o tráfego total é de 1502 veículos, sendo que 18,8% são pesados.

Na hora de ponta da tarde (18h 15m – 19h 15m), um total de 1820 veículos com uma percentagem de pesados de 10,2%.

Estes dados, só por si, demonstram a necessidade de se criar uma alternativa á EN 10, quer para as populações, quer para as inúmeras empresas que estão instaladas em Alverca.

3 - A cidade de Alverca, á semelhança do resto do concelho, apresenta várias e importantes condicionantes que dificultam a escolha de uma solução que sirva os objectivos a que se propõe, a saber:

- Condicionantes urbanísticas;
- Orografia;
- Servidões administrativas, etc.

4 – Atendendo aos condicionalismos referidos, bem como, considerando as preocupações colocadas pela população, como insegurança para os peões, ruído e consequente decréscimo de qualidade de vida dos residentes próximos das zonas dos traçados inicialmente previstos, foram realizados novos estudos. Destes, foram seleccionadas duas soluções:

- Uma a Poente e outra a Nascente do Caminho – de – ferro;

5 – A solução Poente tem como inconveniente, a necessidade da demolição de vários edifícios de habitação e o consequente realojamento dos respectivos residentes. Por outro lado, o traçado em viaduto, provocaria um ruído significativo para as pessoas que continuarão a residir no local e para toda a comunidade educativa, principalmente, para os cerca de 5000 alunos;

6 – A solução a Nascente é a que, no nosso ponto de vista, deve ser adoptada, pois o traçado igualmente em viaduto, fica mais afastado da zona residencial, não apresentando assim, os condicionalismos referidos no ponto anterior.

As dificuldades deste traçado, prendem-se com a eventual necessidade de demolir uma pequena zona de alguns armazéns do Depósito Geral – DFMFA, questão que se ultrapassa, caso o viaduto fosse construído de modo a passar sobre os referidos armazéns.

Foram solicitados vários pareceres á Força Aérea e realizadas reuniões com o CEMFA, Sr. General Luís Araújo, iniciativas que não tiveram o sucesso que esperávamos.

As questões de segurança referidas pela Força Aérea, poderiam ser resolvidas com a construção de um viaduto fechado.

Não havendo receptividade por parte da Força Aérea Portuguesa e dada a necessidade fundamental de construção da Circular Urbana, o processo irá avançar com a solução a Poente, sendo que os valores estimados são:

Custo do Projecto - 600 000 euros

Custo da Obra – 28 350 000 euros

(Nestes valores incluem-se o IVA)

Custo estimado da expropriação das habitações/comércio - **1.262.740,44€** (um milhão duzentos e sessenta de dois mil e setecentos e quarenta e quatro cêntimos)