

Conselho de Administração Executivo

Ex.mo Senhor
Presidente da Câmara Municipal de Vila Franca de
Xira
Eng.º Fernando Paulo Pereira
Praça Afonso de Albuquerque, nº.2
2600-093 VILA FRANCA DE XIRA

V/ REF ^a	ANTECEDENTE	N/REF ^a	SAÍDA	DATA
GAP 001431 de 26.05.2023	3966284-008			
GAP 001570 de 06.06.2023	3975061-008	4012054-007	468	2023-07-27
GAP 001594 de 14.06.2023	3980128-008			

Assunto: PF0204 - Linha do Norte - Modernização Alverca-Castanheira do Ribatejo

Em resposta ao solicitado nas Vossas cartas acima referenciadas e tendo ainda em consideração as questões colocadas nas sessões públicas de apresentação à população (Reunião Extraordinária de Câmara e Sessão Extraordinária de Assembleia Municipal, de Vila Franca de Xira, realizadas em 5/05/2023 e 27/06/2023 respetivamente) vimos pela presente transmitir a seguinte informação integrada, contendo peças dos estudos e projetos desenvolvidos à data (fase de estudo prévio), permitindo desta forma um melhor conhecimento da realidade efetiva do impacte do Projeto no território do Concelho de Vila Franca de Xira. e das medidas compensatórias propostas.

Quadruplicação Alhandra-Vila Franca de Xira

(ver Anexo I - Apresentação efetuada em 27.06.2023 na Assembleia Municipal de VFXira)

Esta intervenção decorre da necessidade de aumento de capacidade da Linha do Norte neste troço, independentemente do projeto da Alta Velocidade e da localização do futuro Aeroporto de Lisboa.



Foi estudada a hipótese de triplicar a via em vez de quadruplicar, contudo esta solução não permite o aumento de capacidade necessário.

A quadruplicação permite DUPLICAR A OFERTA DE SUBURBANOS ENTRE LISBOA E CASTANHEIRA/ AZAMBUJA e oferecer um horário cadenciado.

Permite aumentar a oferta de serviços Regionais do Entroncamento, de Tomar ou outros.

Acomoda a oferta de alta velocidade e longo curso.

Aumento para (até) 18 circulações na hora mais carregada (por sentido):

- 8 Suburbanos
- 3 Regionais
- 2 Longo Curso (Alfa Pendular + InterCidades)
- 5 Alta velocidade (4 AV+1 HIB)

As áreas a afetar com o alargamento do canal ferroviário são as que constam das plantas abaixo, patentes no Anexo I.



“ Para maior eficiência, a IP imprime a preto e branco”

IP.MOD.004 |v39



A quadruplicação da linha não bloqueia o acesso ao rio. Todas as Passagens Superiores Rodoviárias (PSR) e Pedonais (PSP) ao caminho de ferro, serão mantidas ou substituídas melhorando as suas condições de acesso:

- PSP Estação de Alhandra,
- PSR Cimpor,
- PSP Alhandra,
- PSR Av. de Afonso de Albuquerque,
- PSP Rua D. Tomás de Almeida,
- PSP Caminho ribeirinho,
- PSP Fabrica das Palavras,
- PSP Estação de Vila Franca de Xira.

Por questões imperativas de segurança, serão encerradas as Passagens de Nível aos Km 23,380 e 29,887. Em sua substituição serão construídas 2 novas Passagens Superiores ao caminho de ferro aos Km 23,314 (Passagem Superior Rodoviária/Projeto da CMVFXira) e 29,614 (Passagem Superior Pedonal ligeira com escadas e elevadores minimizando a ocupação de espaço no Largo 5 de Outubro).

É mantido todo o traçado do caminho ribeirinho entre Alhandra e Vila Franca de Xira.



Serão criadas ao longo do troço novas zonas verdes numa área total estimada de 104.000 m², conforme plantas incluídas na Apresentação patente no Anexo I



Será providenciado um aumento significativo do número de lugares de estacionamento:

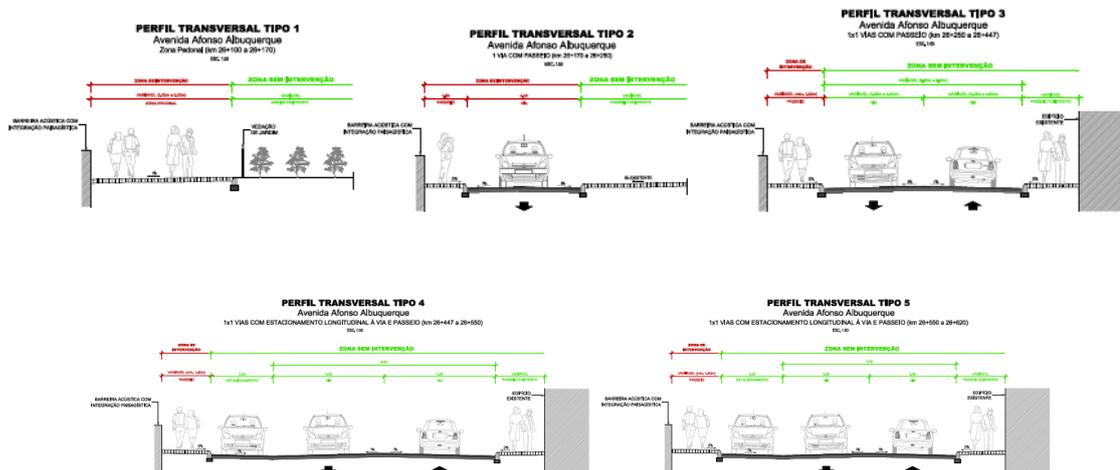
- Em Alhandra passando de 416 para 646 lugares (+55%)
- Em Vila Franca de Xira passando de 372 para 751 lugares (+100%)



Vila de Alhandra

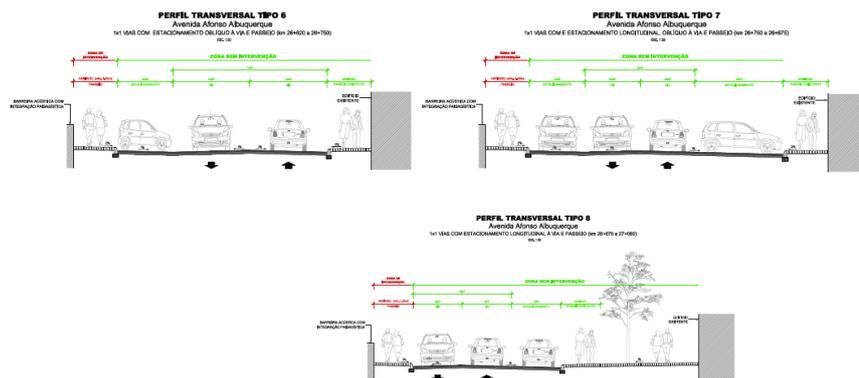
A Av. Afonso de Albuquerque irá manter o atual passeio junto aos edifícios, assim como as atuais faixas de rodagem.

A intervenção de quadruplicação da linha irá unicamente implicar uma redução da largura do passeio adjacente à via férrea, conforme plantas e cortes abaixo apresentados e que também constam do Anexo II.



“ Para maior eficiência, a IP imprime a preto e branco”

IP.MOD.004 |v39



Naquele passeio serão abatidas 160 árvores (área estimada de 13.500 m²)

Não é afetada a “Escola das Meninas”. Nessa zona é mantido o atual limite do canal ferroviário.

Não há qualquer demolição de habitações.

A Passagem Superior Rodoviária ao Km 26,042 (CIMPOR) será demolida e construída uma nova PS no mesmo local. Esta intervenção será faseada e decorrerá sem interrupção do tráfego rodoviário, incluindo pesados, prevendo-se, contudo, condicionamentos de circulação (nomeadamente redução de velocidade, trabalhos noturnos e eventual tráfego alternado pontual) durante o período da intervenção.

O alargamento do atual canal ferroviário não terá implicações com o Jardim Brás de Albuquerque. A intervenção proposta para criação de estacionamento junto do jardim será articulada com a Autarquia.

Foi analisada a hipótese de deslocar a futura Estação de Alhandra para sul, para junto da zona do Campo da Hortinha (que se encontra inoperacional). Esta hipótese foi abandonada por diversas razões:

- Afastava a estação do Centro Urbano da Vila;
- Implicava uma interface rodo ferroviária muito condicionada pelos acessos naquela zona, nomeadamente da EN10;
- O estacionamento seria inviável no espaço do atual campo de futebol, em face da distância até à nova Estação e também muito condicionado pelos acessos naquela zona;
- O traçado ferroviário inerente a esta solução implicaria demolições nas instalações da CIMPOR, nomeadamente no respetivo transportador de matéria-prima.



Cidade de Vila Franca de Xira

A ocupação prevista para o Jardim Constantino Palha consta na planta abaixo, patente no Anexo III, e terá uma largura máxima de cerca de 11m.



Haverá uma redefinição do Jardim Constantino Palha, a estudar com a CMVFXira, ficando o Coreto no mesmo local.

Não haverá qualquer afetação da Fábrica das Palavras nem da Passagem Superior Pedonal adjacente.

Implicará a demolição, na zona do cais, de 8 edificações para quadruplicação do canal ferroviário e para garantir o acesso de veículos de emergência, conforme planta abaixo, incluída na Apresentação patente no Anexo I.



Serão viabilizadas uma nova zona da verde e de lazer, a sul da Fábrica das Palavras, e uma nova Passagem Superior Pedonal para acesso ao Largo 5 de outubro.

As intervenções propostas para criação de estacionamento serão articuladas com a Autarquia.

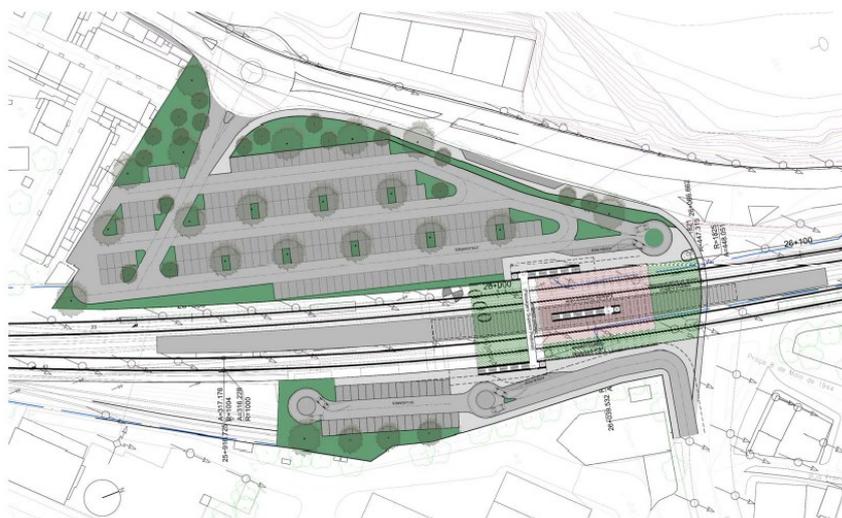


Estações

Estação de Alhandra

Será demolido o atual edifício da Estação e respetiva Passagem Superior Pedonal, sendo permanentemente mantido, ainda que de forma provisória, o funcionamento da estação e atravessamento à linha.

Será construída uma nova Estação, sobrelevada à Linha do Norte, com acessos de ambos os lados da via férrea (escadas e elevadores) e ligação à futura PSR da CIMPOR, conforme planta abaixo, incluída na Apresentação patente no Anexo I.



Serão construídos parques de estacionamento, de ambos os lados da via férrea com acessibilidade direta à EN10 (lado terra) e ao núcleo urbano (lado rio).

Estação de Vila Franca de Xira

Serão demolidos os edifícios degradados/devolutos, a norte da atual estação.

Será demolida a atual Passagem Superior Pedonal associada à atual estação.

Será construída uma nova Estação, a norte da atual, e uma nova praça com interface rodo ferroviária conforme patente na planta abaixo, incluída na Apresentação do Anexo I.



Será integrada na nova Estação, uma passagem superior pedonal ao caminho de ferro que servirá não só de acesso aos cais de passageiros como também de atravessamento urbano (cidade/jardim).

O atual edifício da Estação será preservado, para utilização futura de lazer (a protocolar entre a IP e a Autarquia).

Serão construídos 2 novos parques de estacionamento a nascente da via férrea, em articulação com a Autarquia, conforme planta abaixo, incluída na Apresentação patente no Anexo I.



“ Para maior eficiência, a IP imprime a preto e branco”

IP.MOD.004 |v39



Enterramento da Via-férrea

(ver Anexo IV - Apresentação efetuada em 27.06.2023 na Assembleia Municipal de VFXira)

Solução estudada pela Engenharia da IP considerada muito complexa e arriscada, implicando também restrições significativas à circulação ferroviária durante todo o tempo da obra, podendo obrigar mesmo à sua interrupção por períodos não quantificáveis.

Nas plantas abaixo, constantes no Anexo IV, é apresentada a área de ocupação inerente à solução de enterramento da linha, cuja estimativa orçamental macro (Projeto+Obra) é superior a 500M€ e prazo de execução superior a 52 meses.



Riscos:

- **Solos compressíveis de baixa resistência e elevada deformabilidade com características geotécnicas muito fracas até uma profundidade de ~20m**
- **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** - apresenta um elevado risco para a exploração e 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.
- **Influência da proximidade com o rio Tejo** e, conseqüentemente, 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
- **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
- **Descida do nível freático**, introduzindo-se assim uma alteração permanente nas condições de percolação da água subterrânea ou destruição de captações existentes
- **Continuidade hidráulica com o Tejo por determinar**
- **Reposição de serviços afetados**

Implicações Diretas e Indiretas:

- Demolição da Fábrica das Palavras
- Demolição de grande parte do Conjunto Habitacional da Tv. Indústria e Rua do Cais
- Demolição de parte dos Armazéns Robalo e Pollux
- Afetação profunda do Jardim Municipal Constantino Palha e Relocalização do Coreto (durante as obras)
- Afetação do Largo do Cais e da Marina (durante as obras)
- Eliminação de ~ 1000m do Passeio Pedonal Ribeirinho, na entrada da cidade
- Eventual intervenção/reforço dos pilares da Ponte Marechal Carmona, com restrições do tráfego rodoviário durante a obra
- Afetação da PH da Ribeira de Santa Sofia
- Afetação das linhas de água, incluindo a Ribeira de Povos, cuja restituição, na sua maioria, só será possível com recurso a conjuntos de grupos elevatórios.
- Eventuais constrangimentos à exploração ferroviária
- Eventual afetação da Praça de Touros
- Eventual afetação do Edifício da Estação de Vila Franca de Xira
- Eventual afetação do restante conjunto Habitacional da Tv. Indústria e Rua do Cais



- Eventual afetação de todo o Conjunto Habitacional a poente da L. Norte (Rua da Praia e Rua 1º. de Dezembro)

Ambiente

Ruído e Vibrações

No âmbito do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) em elaboração e que será submetido para Avaliação de Impacte Ambiental pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA), serão elaborados Mapas de ruído quer para a situação atual quer para a situação futura tendo em consideração o tráfego previsto para a Linha do Norte Quadruplicada.

Com base nos resultados obtidos serão propostas medidas de minimização que reduzam os impactes ambientais identificados para valores dentro dos limites estabelecidos no regulamento geral de ruído em vigor para o nosso país.

No caso das vibrações também será feita uma caracterização da situação atual, pois já estamos em presença de uma linha ferroviária em exploração. Tendo por base os resultados obtidos para a situação futura com o tráfego previsto também serão propostas medidas de minimização para que o efeito das vibrações fique abaixo do limiar dos níveis de incomodidade previstos nos normativos em vigor.

Arborização

É do conhecimento geral que os resultados obtidos com o transplante de árvores existentes são de muito reduzido sucesso.

Nestes termos, propõe-se atenuar o impacte resultante do abate das árvores, principalmente na Av. Afonso de Albuquerque na vila de Alhandra, com o arranjo paisagístico associado às Barreiras Acústicas (BA) a colocar do lado da avenida, por intermédio da colocação de espécies arbustivas que permitam criar uma cortina verde.

Com estas BA haverá uma redução significativa do ruído que se faz sentir maioritariamente pelo tráfego rodoviário da A1 e também do tráfego ferroviário e, do lado virado para os prédios haverá um enquadramento paisagístico assegurado, essencialmente por espécies arbustivas que permitam criar a referida “cortina verde”.



Alta Velocidade

No Anexo V, encontra-se a planta com os corredores da Linha AV (estudos de 2006/2008). Admite-se, contudo, que a ocupação do território tenha sido alterada desde aquela data, bem como a que é permitida pelos atuais instrumentos de ordenamento da Autarquia.

Com os meus melhores cumprimentos

O Vice-Presidente do Conselho de Administração Executivo

Carlos Fernandes

ANEXOS:

- Anexo I – Área afetada
- Anexo II – Av. Afonso de Albuquerque
- Anexo III – Jardim Constantino Palha
- Anexo IV – Enterramento Via-Férrea VFXira
- Anexo V – Estudos AV 2006_2008

(nota: link de descarregamento a remeter via correio eletrónico)