ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE TORRES VEDRAS Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade



RELATÓRIO

OBRAS DE REQUALIFICAÇÃO DA E.N. 9 – TROÇO ENTRE TORRES VEDRAS E MERCEANA

INDICE

1 – ÂMBITO E CONSTITUIÇÃO	2
2 – ALARGAMENTO DO OBJETO	3
3 – INTRODUÇÃO	3
4 – ANTECEDENTES	3
5 – TRABALHOS REALIZADOS	4
5.1 – Zonas Recuadas (Gares)	4
5.2 – Caixas de Segurança (Ilhéus)	5
5.3 – Bermas, Valetas, Drenagem e Passeios	5
5.4 – Comparação com reabilitações anteriores	5
5.5 – Expropriações de Terrenos	5
5.6 – Reuniões com Presidentes de Uniões de Freguesia e Presidente da Câmara.	6
5.7 – Demissão de Elementos da Comissão	6
5.8 – Quadro Comparativo de Projetos	6
6 – ACORDO DE GESTÃO	8
7 – MAPA ESTRATÉGICO DE RUÍDO	8
8 – PLANO DE AÇÃO	9
9 – MEMORIAL NA ROTUNDA DE RUNA	10
10 – REUNIÃO COM A INFRAESTRUTURA DE PORTUGAL, SA	11
11 – CONCLUSÃO	17
ANEXOS	27

1- ÂMBITO E CONSTITUIÇÃO

- No âmbito do Regimento da Assembleia Municipal de Torres Vedras do atual mandato, de acordo com os Artigos 24º a 28º, este órgão deliberativo poderá constituir, na esfera das suas atribuições, Comissões Permanentes e Eventuais, apresentando os seus relatórios e conclusões finais, cabendo ao Plenário, por consenso ou por maioria, determinar o número de membros que constituirão cada uma das Comissões e o respetivo Presidente.

Cada Relatório final deve ser remetido ao Presidente da Assembleia Municipal para que seja agendado dado ulterior conhecimento ao Plenário do órgão deliberativo.

- A Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade surgiu na sequência de uma Moção apresentada pelo Grupo Municipal do CDS, sendo aprovada na Sessão Ordinária de 24 de junho de 2019, onde deliberou a sua constituição no seio da Assembleia Municipal, " de modo a identificar os problemas existentes e, sob a forma de Relatório Final, apresentar as recomendações à Câmara Municipal no âmbito do acompanhamento da execução na obra de revitalização da linha do Oeste e eventual dinamização" (ANEXO I).

Por indicação dos Grupos Municipais a Comissão foi constituída pelos seguintes deputados municipais:

- José Vale Paulos Representante do PS;
- Luís Carlos Lopes Representante do PSD;
- Teresa Oliveira Representante da CDU;
- Pedro Castelo Representante do CDS-PP;
- João Rodrigues Representante do BE;
- Sérgio Jacinto Representante de TnL.

No seguimento da tomada de posse, a Comissão reuniu pela primeira vez no dia 16-07-2019, tendo procedido por consenso à designação do Presidente da Comissão, o deputado José Vale Paulos.

Relatório da Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade

REQUALIFICAÇÃO DA EN9 ENTRE TORRES VEDRAS (Km 68,000) e MERCEANA (km 83,800), COM 15,800 Km

2 - ALARGAMENTO DO OBJETO

Na mesma reunião os membros da Comissão consideraram que, além do acompanhamento da obra de revitalização da Linha do Oeste, fazia sentido alargar o âmbito desta Comissão às obras da EN9 em curso, tendo decidido propor o alargamento do seu objeto de análise ao Presidente da Assembleia Municipal (ANEXO II).

Na sessão Ordinária da Assembleia Municipal, realizada no dia 16 de setembro de 2019, foi aprovada, por unanimidade o proposto alargamento do objeto desta Comissão ao acompanhamento das obras de requalificação da EN9 entre Torres Vedras e Merceana (ANEXO III).

3 – INTRODUÇÃO

A requalificação da EN9, entre Torres Vedras e Merceana, orçado em 3,6 milhões de euros, teve início em julho de 2019, depois de autorizada pelo Tribunal de Contas.

O concurso público foi lançado em maio de 2018 pelo montante de quatro milhões de euros, mas foi adjudicado por 3,6 milhões de euros. Com prazo de execução de nove meses, as obras compreendem a requalificação do atual troço da EN9 numa extensão de 15,8 quilómetros, entre os Km 68,000em Torres Vedras e os Km 83,800 até ao entroncamento da E.N. 115 na Merceana-Alenquer.

O processo foi reiniciado desde junho de 2016, após a Assembleia Municipal de Torres Vedras ter aprovado uma moção a exigir uma intervenção urgente, face ao péssimo estado do troço da EN9, que levou a IP, SA a colocar sinalética de perigo ao longo do percurso a alertar para o mau estado da via.

4 – ANTECEDENTES

Desde 2015 que se intensificaram as intervenções, na Assembleia Municipal, relativamente ao estado, cada vez mais degradado, da EN9 entre Torres Vedras e Merceana. De salientar que a programação desta obra teria sido suspensa desde 2005, na sequência da conclusão dos trabalhos de reabilitação realizados entre São Pedro da Cadeira e Torres Vedras, devido ao facto de ter sido

Relatório da Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade

REQUALIFICAÇÃO DA EN9 ENTRE TORRES VEDRAS (Km 68,000) e MERCEANA (km 83,800), COM 15,800 Km

equacionada a possibilidade de se contemplar duas variantes às localidades de Carvoeira e de Paiol-Merceana. Contudo face às fortes condicionantes existentes no terreno em termos ambientais, sociais e económicos a responsável pela obra abandonou esta hipótese de construção das variantes, bem como a própria requalificação do troço em apreço.

Na sessão Ordinária de 18 de setembro de 2015 da Assembleia Municipal foi aprovado uma Moção de Protesto relativo ao estado caótico do troço da EN9 entre Torres Vedras e Merceana.

Em 21-09-2015, O Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, através da Chefe de Gabinete, solicitou esclarecimentos à IP,SA. Tendo esta empresa respondido em 09-11-2015 o seguinte: "A IP, SA. monitoriza o estado de conservação da sua rede de estradas através de inspeções aos pavimentos que permitem obter um indicador de qualidade dos pavimentos, denominado Índice de Qualidade (IQ), o qual traduz o estado médio dos pavimentos em cada secção da rede, e varia entre 0 e 5.

Em função desta análise, podemos informar que o estado de conservação do pavimento na secção da EN9 entre Torres Vedras e Merceana apresentou, em 2014, uma qualidade razoável do pavimento com um valor de IQ=2,5.

A necessidade de intervenção naquela via foi avaliada à luz dos critérios referidos, tendo reunido as condições para uma intervenção de reabilitação, a qual integra o Plano de Proximidade 2015-2019 da IP, com previsão para 2019, sendo esta priorização objeto de reavaliação anual." (ANEXO IV).

Sabendo que, o concurso público foi antecipado para maio de 2018, relativamente ao previsto anteriormente, deveu-se ao trabalho sistemático junto da Administração Central do Presidente da Câmara Carlos Bernardes.

A contestação teve o seu ponto alto na sequência dos esclarecimentos prestados pela IP, SA.

Perante esta situação contraditória com o péssimo estado da EN9, a Assembleia Municipal ficou indignada, porque a referida análise não se enquadrava com a realidade, encontrando-se completamente desatualizada, senão vejamos:

- Será razoável classificar aquele troço da EN9 como razoável e de média qualidade e simultaneamente mandam colocar, no aludido troço, sinalética de perigo, com a designação de PISO EM MAU ESTADO. Os factos denunciados pela Assembleia Municipal, justificam o novo e veemente

Relatório da Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade

REQUALIFICAÇÃO DA EN9 ENTRE TORRES VEDRAS (Km 68,000) e MERCEANA (km 83,800), COM 15,800 Km

protesto, sem prejuízo das sistemáticas diligências do Presidente da Câmara com a IP,SA e com o Secretário de Estado da Infraestruturas, Transportes e Comunicações.

O facto motivou a apresentação à Assembleia Municipal de uma nova moção de Protesto e Indignação, aprovada por unanimidade na Sessão Ordinária de 27 de junho de 2016, acompanhada por uma reportagem fotográfica (ANEXO V).

5 – TRABALHOS REALIZADOS

As primeiras reuniões da Comissão serviram para traçar o Plano de trabalhos com base nos contributos apresentados as necessidades da obra em curso, sem sabermos se estariam ou não contempladas no projeto de execução, peça fundamental para desenvolvermos o nosso trabalho.

- 5.1 <u>Zonas Recuadas (Gare)</u>, fora das vias, para recolha de passageiros dos transportes coletivos e colocação de abrigos, em: (ANEXO VI).
 - Vila Nova da Espera-Runa, no lado esquerdo;
 - Zibreira, no lado direito;
 - Aldeia de Nossa Sra. da Glória, no lado direito;
 - Casais Palear, ambos os lados;
 - Curvel, melhoramento dos existentes.

A solução passará pela existência de vias lentas adicionais nos dois sentidos na zona dos apeadeiros, deixando livres as vias de circulação.

5.2 - <u>Caixas de segurança (ilhéus)</u>, nos entroncamentos ou cruzamentos para melhor segurança de quem entrar ou sair da EN9 (ANEXO VII).

Os sucessivos entroncamentos configuram autênticos pontos negros da via, sendo de enorme necessidade a colocação de caixas, ilhéus ou rotundas nos seguintes locais:

- Entroncamento no alto dos Cucos, (Foi executado);
- Entroncamentos na Ordasqueira, (Foi executado);
- Entroncamento em Matacães, (Foi executado);
- Vila Nova da Espera-Runa, (Foi executada rotunda);

Relatório da Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade

REQUALIFICAÇÃO DA EN9 ENTRE TORRES VEDRAS (Km 68,000) e MERCEANA (km 83,800), COM 15,800 Km

- Entroncamento acesso a Penedo-Runa, ponto negro, Km72,700;
- Cruzamento da Zibreira;
- Entroncamento de Aldeia de N. Sra. da Glória, dentro de perigosa curva;
- Entroncamento de Casais Palear, dentro de perigosa curva;
- Cruzamento da Zona Industrial (Jorge Pires) em Carvoeira.

5.3 - <u>As bermas, valetas, drenagens e passeios,</u> nos aglomerados urbanos, são melhoramentos importantes para uma verdadeira requalificação da via (ANEXO VIII).

Como ainda não dispomos do projeto de execução e de acordo com a informação disponível, esta Comissão apresentou dúvidas se as citadas obras estariam ou não contempladas, solicitamos, novamente, os elementos indispensáveis e o projeto de execução (ANEXO IX).

<u>5.4 - Comparando com as reabilitações anteriores</u> entre São Pedro da Cadeira e Torres Vedras, bem como, entre Merceana e Alenquer, onde foram contemplados todos os trabalhos aqui questionados e que, de acordo com a informação que vem chegando à Comissão, temos muitas dúvidas se os referidos melhoramentos são para levar a efeito.

<u>5.5 - Terrenos previamente expropriados</u> a particulares em zonas adjacentes à EN9, pela anterior Estradas de Portugal, nomeadamente na Carvoeira e no Curvel, porque segundo notícias no Semanário Badaladas de 04 outubro 2019, havia terrenos negociados e adquiridos para alargamento da via. Nesta sequência, a Comissão manifestou a necessidade de efetuar uma visita e identificar os locais aludidos (ANEXO X).

5.6 – Reunião realizada, em 14 de outubro 2019, com os Presidentes das Uniões das Freguesias de Santa Maria, São Pedro e Matacães, de Dois Portos e Runa e de Carvoeira e Carmões, teve o objetivo de tomar conhecimento da participação dos Presidentes de Junta na definição do projeto de execução.

Também foi abordada a marcação da reunião com a IP,SA do dia 12 de novembro de 2019, que foi desmarcada na sequência da reunião realizada com o Presidente da Câmara, em 1 de novembro de 2019, havendo solicitado nova reunião com a IP,SA (ANEXO XI).

Relatório da Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade

REQUALIFICAÇÃO DA EN9 ENTRE TORRES VEDRAS (Km 68,000) e MERCEANA (km 83,800), COM 15,800 Km

A visita às obras realizada em 18 outubro 2019 não foi conclusiva, visto que, apesar de nos serem indicados os eventuais terrenos expropriados pelas Estradas de Portugal, não conseguimos a confirmação dos proprietários, posteriormente tivemos conhecimento que nos entroncamentos de acesso à Aldeia de N.ª Sra. da Glória, e no cruzamento de acesso ao Parque Empresarial da Carvoeira, existem terrenos adquiridos e que vão ser enquadrados nos novos projetos a elaborar pela IP,SA que posteriormente lançará a concurso (ANEXO XII).

As dúvidas e acusações que continuaram a ser publicadas, em 25 de outubro de 2019 mereceram o esclarecimento da IP,SA (ANEXO XIII).

No semanário Badaladas de 8 novembro 2019, o Presidente da Câmara esclarece críticas às obras da EN9 (ANEXO XIV).

Na sequência dos pedidos de informação e do projeto de execução da obra, a Comissão foi informada, através do Gabinete de Apoio do Presidente da Câmara, que não dispunha da documentação solicitada nem do projeto de execução, dado que a requalificação da EN9 é um projeto da IP,SA, e que as reuniões tidas com os donos da obra foi sempre apresentado o projeto daquela entidade e que veio a sofrer atualizações constantes por esse motivo a IP, SA não disponibilizou cópia do projeto de execução nas reuniões realizadas (ANEXO XV).

Entretanto, a Comissão recebeu o Ofício n.º7596 de 15 novembro de 2019 do Presidente da Câmara, Carlos Bernardes a remeter as informações e os projetos de execução de 2013, bem como o traçado do projeto datado de 2002 (ANEXO XVI).

5.7- Esta Comissão reuniu em 27 de novembro de 2019, tendo tomado conhecimento efetivo da demissão do representante do CDS, por escrito do deputado municipal, Pedro Castelo, bem como do suplente, João Pedro Gomes, apresentando o motivo de que,"...a Comissão encontra-se perante a ineficácia devido à falta de informações e instrumentos de trabalho não tem condições efetivas para desenvolver o trabalho que inicialmente se expectava", (ANEXO XVII).

5.8 - <u>Na reunião da Comissão de 27-11-2019, também foi analisado um quadro comparativo das tarefas previstas</u> nos dois projetos, podendo concluir que o projeto de execução atual foi substancialmente melhorado, principalmente no troço entre o Alto dos Cucos e a Vila Nova da Espera em Runa, devido às persistentes diligências efetuadas pelo Presidente da Câmara, Carlos Bernardes, foram introduzidos trabalhos não previstos inicialmente, nomeadamente:

Relatório da Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade

REQUALIFICAÇÃO DA EN9 ENTRE TORRES VEDRAS (Km 68,000) e MERCEANA (km 83,800), COM 15,800 Km

- Ilhéu a 3 vias com separador e alargamento da via de aceleração no Alto dos Cucos (Km 69,350);

- Retificação e melhoramento dos ilhéus na Ordasqueira, com o objetivo de enquadrar os sucessivos entroncamentos existentes, assim como, a criação de Gares nos dois sentidos, ao Km 70,500;
- Na amplitude da interseção com ilhéu a três vias e Gare para desvio de autocarros, nos dois sentidos da via no entroncamento de Matacães;
- Rotunda e passeios na envolvente na interseção com a EN248, na Vila Nova da Espera em Runa, ao Km 72,550.

No restante troço, até a Carvoeira, a IP,SA, justificou a não intervenção nas interseções (entroncamentos e cruzamentos) seguintes devido à diminuição do tráfego naquele troço motivado a que grande parte se desviava para a EN248, designadamente:

- Entroncamento de acesso a Penedo-Runa, ao Km 72,900;
- Cruzamento para Zibreira e Subestação Elétrica da REN, ao Km 74,00;
- Entroncamento para Aldeia N. Sra. Glória, ao Km 74,800;
- Gare para autocarros nos dois sentidos em Casais da Estevainha, ao Km 75,400;
- Entroncamento de Casais Palear, ao Km 76,000;
- Cruzamento do Parque Industrial de Carvoeira (J. Pires) e respetivo cemitério, com Rotunda prevista por forma a convergir os dois entroncamentos, ao Km 76,000;- Entroncamento de Carvoeira com a Beira, A-de-Rainha e Carreiras, estando prevista semaforização, ao Km 76.20.
- Gares para autocarros nas paragens no Bairro da Clara e no Curvel. No entanto, a IP,SA, manifestou disponibilidade para estudar, projetar e lançar novos concursos nos casos das referidas obras não executadas.

QUADRO COMPARATIVO DOS TRABALHOS PREVISTOS NOS DOIS PROJETOS A EXECUTAR NAQUELE TROÇO DA EN9

Local / (Km)	Projeto datado de outubro 2002	Projeto datado de maio de 2013	Obs.
Alto dos Cucos K 69,350	- Interseção Sem ilhéu a 2 vias.	- Interseção 1-B com ilhéu a 3 vias(separador). Alargamento via de aceleração à direita e à esquerda.	- Sugere-se o Corte da vegetação a Norte que impede visibilidade Sul/Norte.
Vários tipos de perfil da plataforma de rodagem		- O projeto define 3 tipos de perfil da plataforma de rodagem, A=5,50 m, B=6,00 m e C=5,50 m, respetivamente, a (A) entre a Ponte do Pires (ao aqueduto dos arcos) Km 68,000 e a Interseção no alto dos Cucos, Km 69,400. A (B) entre o o alto dos Cucos, Km 69,400 e a Espera-Runa, Km 72,550 com 6,00 m perfil. A (C) entre a Espera-Runa até à Merceana, com 5,50 m. - Alargamento da via até à Espera Runa; - Retificação da curva da Pinheira.	- O troço da via entre a Espera- Runa e a Merceana sofreu a redução do perfil de 6,00 m para 5,50 m.
Ordasqueira Km 70,500		 Revisão do projeto com o ilhéu com separador a enquadrar os dois entroncamentos. Câmara coloca novos apeadeiros; O Estudo do Ruído define um Plano de Ação com aplicação de uma camada betuminosa no pavimento para absorção acústica em Ordasqueira devido à proximidade de habitações à EN9. 	Porquê que este estudo do ruído não abrange todo o troço T. Vedras-Merceana? discriminando as habitações na 9 Espera-Runa, Carvoeira e Curvel, somando 8 a 10 vezes mais que na Ordasqueira a exposição das habitações à poluição sonora especialmente dos veículos pesados?
Matacães Km 71,300	Interseção com ilhéue 3 vias.Gare p/ autocarrosnos dois lados	 Interseção 3-B com ilhéu a 3 vias. Gare para autocarro nos dois lados. Colocação de Apeadeiros pela Câmara e Junta Freguesia. 	·
Novo acesso à Pedreira do Barrigudo, Km 72,250		- Interseção com separador das faixas, criada para acesso à pedreira do Barrigudo em alternativa ao acesso precário existente na Vila da Espera.	Novo Acesso há muito reclamado pelos moradores da Vila da Espera.
Espera-Runa Km 72,550	- Interseção a manter com Gare nos dois lados e passeio Km72,450 a 77,650	- Rotunda na interseção 4-B c/ a EN 248 – Sobral M. Agraço/Arruda - Câmara manda colocar Memorial na Rotunda na Espera-Runa	- Passeios no lado direito até à gare existente e novo abrigo a criar no lado esquerdo.
Acesso a Penedo e lateral do CASRuna Km 72,700			-Esta Interseção (Ponto negro) c/ alargamento da Via (entrada e saída)(Mais segurança + visibilidade c/ corte arbórea)
Cruzamento p/ Zibreira e Sub- Estação elétrica Km 74,000	- Interseção c/ ilhéu a 3 vias + separador - Gare à esq. e direita	Interseção tipo 1-C, S/ ilhéuGare apenas à esquerda.Abrigo colocado pela Junta Freguesia.	- Interseção igual à tipo 2-C, com ilhéu a 3 Vias; - Gare p/ autocarros no lado direito



Relatório da Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade

REQUALIFICAÇÃO DA EN9 ENTRE TORRES VEDRAS (Km 68,000) e MERCEANA (km 83,800), COM 15,800 Km

- Criação Novo - Junta Freguesia com acordo c/ - Criação de nova interseção acesso a Aldeia S.ª proprietários e executa início do para Caminho Vicinal em Glória. Km 74,400 acesso. alternativa ao acesso atual. - Interseção s/ ilhéu. Aldeia S.ª Glória, - Interseção com ilhéu - Interseção com ilhéu e 3 vias Km, 74,800 a 3 vias - A IP,SA assumiu compromisso para (ponto negro devido à curva) lançamento de novo concurso. - Gare nos 2 lados, presumível - Gare autocarros nos 2 lados expropriação no lado esq. - Gare autocarros 2 lados Casais da Estevainha Km 75,400 - Gare autocarros nos 2 Presumível expropriação no lados. lado esquerdo Palear, Almagra, - Interseção com ilhéu - Interseção sem ilhéu - tipo 1-B - Interseção com ilhéu a 3 vias, Outeiro Zibreira - A IP,SA assumiu compromisso para com alargamento da curva; e 3 vias. CM 1081-1 - Gare autocarros nos 2 lançamento de novo concurso. - Gare autocarros 2 lados e dois Km 76,000 lados apeadeiros p/ passageiros. - Criação de passeios , lado direito até - Estes Passeios, bem como a Entroncamento com a Rua Paulo ao Entroncamento do J. Pires. drenagem de águas pluviais, Agostinho. Km - Passeios desde o entroncamento na sumidouros e caixas de visita foram executadas pelo MTV. 76,300 Carvoeira para a Beira até ao Curvel (limite do concelho) - Interseção tipo 3C- s/ ilhéu, com Cruzamento J.Pires, - Rotunda para - Rotunda a propor c/ terrenos Parque Empresarial e distribuição `a esq. e terreno expropriado (aguarda projeto em vinha expropriados Cemitério direita nas 2 para lançamento de concurso e criação incluindo uma pequena área interseções existentes. CM 1366 de uma rotunda para o local). da J. Freguesia. Km 76,400 a 76,900 -Recuo de 50m da - A IP,SA assumiu compromisso para - Gares autocarros a criar nos 2 lançamento de novo concurso. sentidos. atual interseção. - Executa obras de Entroncamento da Carvoeira para - Semáforos na - Interseção tipo 4-S / ilhéu melhoramento e placa central. 10 Carreiras, A-de-Rainha interseção na e Carrasqueira. EN 374 Carvoeira /Carreiras Km 76,120 Entroncamento - Executada a Interseção acesso a - Obra executada pelo com a acesso a Filha-Boa. Filha-Boa, (C.M. 1083), c/alargamento parceria Junta Freg. E CMTV, Km,77,500 da Via (entrada e saída) com aumento substancial dos (Mais segurança + visibilidade c/ corte raios de interseção. arbórea) Bairro da Clara, - Gare autocarros nos 2 - Previsão de manter os atuais abrigos - Negociados terrenos, Km 78,000 lados de passageiros. Execução de passeios e vedações com proprietários saneamento pela Câmara. pela Junta Freguesia. Curvel (centro) - Gare autocarros nos 2 - Manter situação atual Km 78,300 lados com passeios Curvel (saída) Cruzamento p/ Ereira - Melhoramento da visibilidade à esq. e Curvel com a colocação de espelhos (centro) nos dois lados da via Km 78,500 - Continuação do Perfil tipo A e C (min. Limite do Concelho de Torres Vedras 5,50 m + valeta) Km 78,700

Designações: - A vermelho refere-se ao Projeto datado outubro de 2002;

- A cor a azul, correspondem a trabalhos diligenciados pela Câmara Municipal e integrados no Projeto de execução;
- A verde, correspondem a trabalhos executados em parceria entre Câmara Municipal e Juntas de Freguesia.

LEGENDA

(Projeto datado de maio de 2013)

- Faixa de rodagem com min. de 5,50 m (2 vias) + Valeta.	Obs.
A - Entre T. Vedras (Ponte do Pires) Km 68,000 até Alto dos Cucos, Km 69,400;	
C – Entre Espera-Runa Km 72,550 até Merceana Km 83,700.	
- Faixa de rodagem com mínimo de 6,00 m (2 vias) + Berma + Valeta.	
B- Entre o Alto dos Cucos Km 69,400 e a Espera-Runa Km 72,550	
Advistant Company Colon de Col	
j .	
autocarro e colocação apeadeiro ou abrigo de passageiros.	
Alto dos Cucos com ilhéu e 3 vias	
Ordasqueira com ilhéu e 3 vias	
Matacães com ilhéu e 3 vias	
Espera- Runa com Rotunda	
Zibreira	
Aldeia N. S.ª Glória	
Jorge Pires (Zona Industrial da Carvoeira)	
Centro da Carvoeira, Acesso a Beira, Carreiras e A-da-Rainha	
	A - Entre T. Vedras (Ponte do Pires) Km 68,000 até Alto dos Cucos, Km 69,400; C – Entre Espera-Runa Km 72,550 até Merceana Km 83,700. - Faixa de rodagem com mínimo de 6,00 m (2 vias) + Berma + Valeta. B- Entre o Alto dos Cucos Km 69,400 e a Espera-Runa Km 72,550 Meia Lua fora do limite da faixa de rodagem para estacionamento do autocarro e colocação apeadeiro ou abrigo de passageiros. Alto dos Cucos com ilhéu e 3 vias Ordasqueira com ilhéu e 3 vias Espera- Runa com Rotunda Zibreira Aldeia N. S.ª Glória Jorge Pires (Zona Industrial da Carvoeira)

Relatório da Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade

REQUALIFICAÇÃO DA EN9 ENTRE TORRES VEDRAS (Km 68,000) e MERCEANA (km 83,800), COM 15,800 Km

Ainda durante a reunião de 27-11-2019, foram clarificadas as dúvidas relativamente à eventual sobreposição da recente criação da COMISSÃO PERMANENTE DE MOBILIDADE, concluindo que as duas Comissões, apesar de possuírem designações semelhantes, não se sobrepõem no seu objeto,

antes pelo contrário, completam-se numa atuação positiva.

A Comissão Permanente de Mobilidade tem um amplo campo de ação distinto, designadamente, no

acompanhamento da "Implementação do Plano de Mobilidade e Transportes para o território do

Concelho de Torres Vedras (PMT-TV)", com base na "Estratégia Municipal de Adaptação às Alterações

Climáticas", nomeadamente, a Rede de Ciclovias, sendo uma das Operações do PAMUS.

Por outro lado, a Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade tem uma função específica com

limite temporal relacionada com as obras em curso da Requalificação da EN9 e das obras da

Modernização da Linha do Oeste.

Concluindo-se que ambas não entrarão em conflito, porque atuam em campos distintos, podendo e

devendo desenvolver os seus trabalhos em paralelo.

Esta conclusão unanime da Comissão foi comunicada ao Presidente da Assembleia Municipal.

6 – ACORDO DE GESTÃO

Em 1 de julho de 2020, a Comissão recebeu uma minuta do Acordo de Gestão realizado entre o

Município de Torres Vedras e a Infraestruturas de Portugal, SA, para a construção, conservação,

manutenção e limpeza dos passeios na EN9, entre os Km 76,300, (entroncamento com a Rua Paulo

Agostinho) e o Km 78,45, desde o Entroncamento com CM 1082-Serra São Julião, na Carvoeira e o

Cruzamento de acesso a Ereira, no Curvel. (ANEXO XVIII).

Tratando-se de um projeto da responsabilidade da Câmara Municipal em parceria com A União das

Freguesias de Carvoeira e Carmões que incluiu acordos com proprietários dos terrenos,

levantamentos topográficos, construções de vedações e legalização das cedências à via pública em

Relatório da Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade

REQUALIFICAÇÃO DA EN9 ENTRE TORRES VEDRAS (Km 68,000) e MERCEANA (km 83,800), COM 15,800 Km

Carvoeira e Curvel, contribuindo deste modo para a melhoria das condições de acessibilidade e segurança da circulação pedonal entre as duas localidades.

A IP,SA, verificou que a solução apresentada é adequada, garantindo as condições de sustentabilidade ambiental, de fluidez do tráfego e segurança da circulação, nos termos da legislação existente, sendo celebrado o acordo ente as citadas entidades.

De acordo com a memória descritiva, foram construídos os passeios com blocos e lancis de betão. Para esta obra houve a necessidade de executar toa a rede de drenagem de águas pluviais, colocação de coletores, caixas de visita e sumidouros com grelhas em ferro fundido.

7 – MAPA ESTRATÉGICO DE RUÍDO

Fornecido pelo Presidente da Câmara, (ANEXO XIX) tem por objetivo definir o nível do ruído de uma infraestrutura rodoviária, sendo produzido por diversos mecanismos físicos que se destacam-se:

- Ruído de rodagem, devido à interação pneu-estrada;
- Ruído aerodinâmico, provocado pela deslocação de ar associada ao movimento de um veículo;
- Ruído mecânico , produzido pelos sistemas mecânicos do veículo, como seja o motor e tubo de escape.

O ruído é quantificado através da sua maior ou menor intensidade expressa em dB(A).

Com a entrada em vigor do DL. 9/2007, passaram a existir três períodos de referência para avaliação dos níveis de ruído:

- Período diurno, das 07h00 às 20h00;
- Período do Entardecer, das 20h00 às 23h00;
- Período noturno das 23h00 às 07h00.
- Os níveis máximos de ruído permitido para as <u>zonas sensíveis</u> (Escolas, hospitais, habitações, espaços de recreio e lazer);
- Para as zonas mistas, (são as zonas sensíveis e incluem também o comércio e serviços).
- Zonas Sensíveis Diurno, igual ou inferior a 55 dB(A) e Noturno igual ou inferior a 45 dB(A);

Relatório da Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade

REQUALIFICAÇÃO DA EN9 ENTRE TORRES VEDRAS (Km 68,000) e MERCEANA (km 83,800), COM 15,800 Km

- Zonas Mistas – Diurno, igual ou inferior a 65 dB(A) e Noturno igual ou inferior a 55 dB(A).

Considerando que a área de estudo se estende por 8 Km entre a Rotunda do Choupal e o entroncamento com a EN248 na Espera-Runa.

"Da análise dos resultados, conclui-se que a EN9 não apresenta, na sua envolvente próxima, um elevado número de fogos e população expostos a níveis de ruído elevados provocados pela fonte de ruído em estudo. Registam-se situações pontuais em que os níveis de ruído incidente na fachada de habitações que esteja virada para a via ultrapassam os 65 dB(A) Diurno(Lden) e 55 dB(A) Noturno (Ln)."

Nos termos legais, esta rodovia será objeto de um PLANO DE AÇÃO para redução do ruído.

8 - PLANO DE AÇÃO

Também fornecido pelo Presidente da Câmara, (ANEXO XX), este Plano de Ação, aponta para as edificações expostas ao ruído rodoviário desde a zona da Rotunda de Acesso à A8, bem como, na zona de Ordasqueira e na Vila Nova da Espera.

Registaram-se seis (6) situações em que o nível de ruído incide na fachada de habitações ultrapassaram os 65 dB(A) Diurno e 55 dB(A) Noturno. Para estas zonas foram propostas medidas de minimização de ruído, particularmente a substituição da camada de desgaste por uma camada acusticamente mais favorável.

9 – ESCULTURA NA ROTUNDA DA VILA NOVA DA ESPERA-RUNA

Na sessão extraordinária da Assembleia Municipal foi aprovada uma recomendação ao Executivo para a instalação de um memorial na Rotunda da Espera-Runa, em homenagem aos atletas do G.D.Runa, na modalidade de Luta Greco-Romana na conquista de sete campeonatos nacionais consecutivos nas décadas de 60 e 70.

A Câmara Municipal aceitou a recomendação bem como as sugestões da Assembleia Municipal em valorizar o memorial e encontrar um escultor para levar a efeito o objeto, entretanto, foram tratados os procedimentos ao licenciamento da IP,SA e mandar executar e instalar a escultura no centro da Rotunda (ANEXO XXI).

Relatório da Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade

REQUALIFICAÇÃO DA EN9 ENTRE TORRES VEDRAS (Km 68,000) e MERCEANA (km 83,800), COM 15,800 Km

10 - REUNIÃO COM A IP, SA

Esta reunião por videoconferência entre a Infraestruturas de Portugal, SA, e a Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade e a participação do Presidente da Câmara Municipal, Carlos Bernardes e o Vereador, Hugo Lucas, realizada a 03 de novembro de 2020.

A reunião teve como objetivo a apresentação de questões relativo às obras em curso na EN9, através do Presidente da Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade. Após a apresentação das cerca de uma dezena de questões, o Vice-Presidente da IP,SA, Prof. Carlos Fernandes, que liderou a equipa da IP,SA, solicitou o envio das questões por e-mail para que os diversos departamentos da IP analisassem e respondessem concretamente a todas as dúvidas (ANEXO XXII).

Assim se procedeu, todavia, até à presente data, ainda não recebemos quaisquer respostas, embora com o desenvolvimento final da obra algumas das questões foram efetivamente resolvidas.

Sem prejuízo de anexarmos o documento na íntegra, apresentamos uma síntese das questões enviadas:

- 1. Comparando os projetos de 2002 e o de 2013, verificou-se que a existência de uma discriminação no atual projeto de execução, qual o motivo para tal alteração?
 - 1.1 Que justificação apresenta a IP para o mesmo projeto e a mesma EN9 tenha sido definido dois tipos de largura das faixas de rodagem, isto é, de Torres Vedras até à Rotunda da Espera-Runa foi estabelecido o Tipo B = 6,00 metros e o restante troço até à Merceana é reduzido para 5,50 metros ?
 - 1.2 Também questionamos a não previsão no projeto de Gares para passageiros da Espera-Runa até à Merceana?
- 2. Aplaudindo a retificação e alargamento dos raios de interseção no entroncamento de acesso a Filha-Boa, porquê que igual procedimento não foi feito nos entroncamentos para Penedo-Runa e para a localidade de Aldeia de N.ª Sra. da Glória?

Relatório da Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade

REQUALIFICAÇÃO DA EN9 ENTRE TORRES VEDRAS (Km 68,000) e MERCEANA (km 83,800), COM 15,800 Km

3. Não entendemos a decisão da elaboração de um Plano Estratégico de Ruído e respetivo Plano

de Ação apenas para o troço compreendido ente a Rotunda do Choupal e a Rotunda da

Espera-Runa, deixando de fora o restante troço até à Merceana.

4. Relativamente a proteções metálicas, está ou não previsto a sua montagem em todo o troço

intervencionado?

5. Existem zonas com dificuldade de visibilidade motivadas pela existência de barreiras arbóreas,

nomeadamente, no acesso a Penedo-Runa e no entroncamento do Alto dos Cucos. Estão

previstos podas ou cortes a estes obstáculos ao trânsito?

6. O reforço da iluminação pública que está a ser instalado no entroncamento de Matacães irá

ser replicado nos restantes cruzamentos e entroncamentos?

7. Na sequência de diligências desenvolvidas pelas Autarquias, (referidas anteriormente), a IP,SA

aceitou desenvolver os estudos e projeto para construção de uma Rotunda no cruzamento

para o Parque Empresarial de Carvoeira. Qual a previsão dos procedimentos concursais e

início da obra?

8. A Assembleia Municipal aprovou uma recomendação ao Executivo para a instalação de um

memorial na Rotunda da Espera-Runa, em homenagem aos atletas do G.D.Runa, na

modalidade de Luta Greco-Romana na conquista de sete campeonatos nacionais consecutivos

na década de 60/70, caso obtenha licenciamento das IP,SA, haverá hipótese de ser instalada

até ao final das obras em curso?

11 – NOVO ACESSO AO PARQUE EMPRESARIAL DE RUNA

Foi uma das últimas intervenções efetuadas nesta requalificação da EN9, tratando-se da criação de

um novo acesso, não só, ao Parque Empresarial de Runa, mas sobretudo ao Centro de Produção de

Massas Asfálticas na antiga Pedreira da Serra do Barrigudo.

Relatório da Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade

REQUALIFICAÇÃO DA EN9 ENTRE TORRES VEDRAS (Km 68,000) e MERCEANA (km 83,800), COM 15,800 Km

Este novo acesso justifica-se, há muito reclamado pelos moradores da Vila Nova da Espera, devido ao acesso precário ser bastante inconveniente, não só para os habitantes, como para a segurança rodoviária na entrada e saída na EN9, (ANEXO XXIII).

12 - CONCLUSÃO

A Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade, termina o seu trabalho, apresentando o Relatório Final de acompanhamento das obras de requalificação da EN9, no troço entre Torres Vedras e Merceana-Alenquer.

Após dois anos de trabalho, realizou-se várias reuniões com os Presidentes das Uniões de Freguesias, com Presidente da Câmara Carlos Bernardes e Vereador Hugo Lucas, reunião com os dirigentes da Infraestruturas de Portugal, SA e com visita à EN9 desde Torres Vedras até ao limite do concelho no Curvel.

Podemos observar e acompanhar, não só o desenvolvimento dos trabalhos inerentes à empreitada, bem como, todos as tarefas complementares desenvolvidas pela Câmara Municipal em parceria com a União das Freguesias de Carvoeira e Carmões em Acordo de Gestão estabelecido com a IP,SA.

Relativamente à escultura a colocar na Rotunda de Runa está a ser executada por Escultor Torriense e será instalada brevemente, respeitando os princípios da recomendação à Câmara Municipal aprovada pela Assembleia Municipal.

De referir que, ficaram por responder as questões apresentadas na reunião por videoconferência com a IP,SA. No entanto, queremos querer que, pelo menos, serviu de alerta porque na parte final da obra, parte das questões apresentadas acabaram por ser concretizadas, nomeadamente:

- A discriminação existente na comparação entre os projetos de 2002 e o de 2013, fomos sabendo que a justificação teria a ver pela existência de maior fluxo de trânsito e de mais acidentes entre Torres Vedras e a Rotunda de Runa, com a divisão de tráfego para a EN248, comparativamente com

Relatório da Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade

REQUALIFICAÇÃO DA EN9 ENTRE TORRES VEDRAS (Km 68,000) e MERCEANA (km 83,800), COM 15,800 Km

o restante troço até a Merceana. Embora estes fundamentos sejam corretos relativamente a veículos ligeiros, o mesmo já não se aplica a veículos pesados, isto é: - O troço Torres Vedras - Alenquer é

percorrido em cerca de 80% por veículos pesados comparativamente com o troço Torres Vedras – Sobral do Monte Agraço/Pero Negro.

Com base no argumento da diferenciação de tráfego justifica a decisão dos diferentes tipos da largura das plataformas, e o não prolongamento do Plano Estratégico de Ruído não abranger os aglomerados de Carvoeira e Curvel.

A preocupação demonstrada pela Comissão durante a visita à obra, com muitas dúvidas e incertezas, por exemplo, em relação aos tapetes das massas asfálticas aplicados sem a necessária reabilitação e reforço da fundação da plataforma da estrada, da reformulação da drenagem das águas pluviais e a ausência do reforço das proteções metálicas nas zonas de maior perigosidade. Dúvidas e incertezas, naturalmente por falta de informação e documentação indispensável, foram completamente dissipadas no decorrer dos trabalhos tendo sido concluídos grande qualidade construtiva.

Na sequência das diligências desenvolvidas pela Câmara Municipal sobre a construção da Rotunda de acesso ao Parque Empresarial da Carvoeira, bem como, das Gares para autocarros e respetivos abrigos de passageiros em falta, foi assumido o compromisso pela IP,SA em proceder aos estudos e projetos para lançamento de novos concursos.

No entanto, esta Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade propõe à Assembleia Municipal recomendar à Câmara Municipal que continue a diligenciar ou que execute os seguintes trabalhos:

1. Construção de desvio de autocarros (Gares) com instalação do respetivo abrigo ou apenas abrigo para passageiros nos seguintes locais:

• Vila Nova da Espera-Runa no lado esquerdo, Foto 1;





Foto 1 – Vila N. Espera - Para instalação de um Abrigo de Passageiros no local da Paragem existente

Entroncamento de acesso a Aldeia de N. Sra. da Glória, Foto 2;





Fotos 2 – Aldeia N.S. Glória- Instalação de Gare p/ autocarros e Abrigo de Passageiros na paragem

Entroncamento com a Rua Paulo Agostinho de acesso a Casais Palear,
 Almagra e Zibreira, do lado direito, criação de Gare e Abrigo, Fotos 3;





Fotos 3 - Entroncamento com Rua Paulo Agostinho acesso a Casais Palear e Almagra em frente do abrigo existente de apoio ao Parque Empresarial da Carvoeira, criação de Gare e Abrigo no lado direito.

2. Construção da Rotunda de acesso ao Parque Empresarial da Carvoeira, Foto 4.



Foto 4 – Cruzamento de acesso ao Parque Empresarial da Carvoeira e Carreiras e lado contrário para Pista de Motocross, sede da União Freguesias e Cemitério.

3. Alargamentos dos raios de interseção de acesso a Penedo e CasRuna, Km 72,900, Fotos 5.





Fotos 5 – Entroncamento de acesso à Aldeia histórica de Penedo, moinhos e secundário ao CasRuna.

- 4. Corte das barreiras arbóreas que, por falta de visibilidade, estão a causar insegurança rodoviária nos seguintes locais:
 - Entroncamento do Alto dos Cucos, Foto 6;



Foto 6 – No Entroncamento do Alto dos Cucos falta visibilidade a quem pretende virar à esquerda para as Termas dos Cucos devido à barreira arbórea existente a norte.

Relatório da Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade

REQUALIFICAÇÃO DA EN9 ENTRE TORRES VEDRAS (Km 68,000) e MERCEANA (km 83,800), COM 15,800 Km

• Entroncamento de acesso a Penedo, Km 72,900, Fotos 7.





Fotos 7 – Entroncamento de acesso à aldeia histórica de Penedo com falta escandalosa de visibilidade de quem pretende entrar na EN9 devido à barreira arbórea existente a Leste, **ponto negro** com acidentes rodoviários.

Relatório da Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade

REQUALIFICAÇÃO DA EN9 ENTRE TORRES VEDRAS (Km 68,000) e MERCEANA (km 83,800), COM 15,800 Km

5. Reforço da Sinalética dos sítios de interesse municipal ao longo do troço entre Torres Vedras

e Curvel, nomeadamente:

- Património arquitetónico, arqueológico, natural, religioso e de lazer;
- Campos de jogos, Pavilhões gimnodesportivos, Ringues ou Skates;
- Trilhos, Rotas, Miradouros ou Percursos pedestres e Passeios BTT;
- Turismo rural, Alojamento, Hotelaria e Restaurantes;
- Estação Caminhos de Ferro;
- Posto de Combustíveis;
- Instalações IPSS, Centros de Dia, Estabelecimentos Residenciais de Pessoas Idosas (ERPI);
- Unidades de saúde e Farmácias;
- Sede Juntas de Freguesia;
- Coletividades culturais, recreativas e desportivas;
- Centros Escolares;
- Adegas Vitivinícolas;
- Parques Empresariais;
- Entre outros(as).

Torres Vedras, 07 de setembro 2021

Os Membros da Comissão Eventual de Transportes				

Relatório da Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade

REQUALIFICAÇÃO DA EN9 ENTRE TORRES VEDRAS (Km 68,000) e MERCEANA (km 83,800), COM 15,800 Km

ANEXOS

27

un mining

Moção

Corporizando a preocupação crescente que os cidadãos do Concelho de Torres Vedras têm vindo a manifestar na questão vital dos transportes, o Grupo Municipal do CDS apresenta a Moção seguinte, nos termos e com os fundamentos dos considerandos abaixo descritos:

- Considerando que a temática da Mobilidade e Transportes, com enfoque nos movimentos pendulares de passageiros, merecem um cuidado e importância cada vez maiores da parte do poder autárquico, não apenas na lógica da regulação do serviço prestado, mas também na busca do aperfeiçoamento dos problemas existentes,
- Considerando que a linha do Oeste, vital para uma região, carece de acompanhamento na execução da obra e no contributo de ideias para uma futura dinamização, bem como para a integração do serviço de transporte ferroviário no âmbito do PART,

A Assembleia Municipal de Torres Vedras, reunida na sua sessão Ordinária de dia 24 de junho de 2019, delibera a constituição de uma Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade no seio desta Assembleia Municipal, de modo a identificar os problemas existentes e, sob a forma de um relatório final, apresentar recomendações à Câmara Municipal, no âmbito do considerando n.º 2, relativamente ao acompanhamento da execução na obra de revitalização da linha do Oeste e eventual dinamização.

Torres Vedras, 24 de junho de 2019

Os proponentes,

Pedro Castelo

João Pedro Gomes

	ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE	TORRES VEDRAS
	COMISSÃO EVENTUAL DE TRASNPOR	RTES E MOBILIDADE
		2019
José Vale Paulos		
Luís Carlos Lopes		
Assuntos tratados:		
	o do objeto de análise desta comissão 	
esclarecido o facto à consideração a per ter sido o grupo ma comissão eventual. próprio representar presente.———————————————————————————————————	de qualquer um dos elementos da contrinência da coordenação dos trabalho nunicipal autor da Moção que, por um Os membros chegaram à conclusão note do CDS-PP, Pedro Castelo dissente do comissão com o auxílio dos serviços de a comissão consideram que, além do a também sentido que o grupo se dedi deradas estruturantes para o concente do seu objeto de análise, incluindado de requência de comboios, haver o contributos sobre o plano de trabalho u o facto de a maior parte das estações a frequência de comboios, haver o recisamente essa falta de passageiro am círculo que importa quebrar	sé Vale Paulos, deu início à reunião e depois de missão ser elegível para presidente foi colocada os ficar a cargo do representante do CDS-PP por unanimidade, deu origem à constituição desta que essa não era uma condição essencial e o confiar no trabalho de todos os membros ali ventual de Transportes e Mobilidade fica a cargo spensado. Ficou acordado um trabalho conjunto apoio ao órgão Deliberativo.————————————————————————————————————



\$ 22 22019/ 22 NEXMO ST

Entrada nº 16514 Lnº 150.10.700

Em 19-07-2019

O Funcionário,

Exml^o Sr. Presidente da

Assembleia Municipal de Torres Vedras

Dr. José Augusto de Carvalho

Torres Vedras, 18 julho de 2019

Assunto: Proposta

Levo ao conhecimento de V. Exa. que a Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade decidiu, por unanimidade, propor à Assembleia Municipal o alargamento do seu objeto de análise, incluindo no seu âmbito o acompanhamento das obras da Estrada Nacional nº 9.

Junto em anexo a referida Proposta pedindo que a Mesa da Assembleia Municipal a coloque à consideração do Plenário na Ordem de Trabalhos da próxima Sessão do órgão Deliberativo.

Com os melhores cumprimentos,

O Presidente da Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade

José António do Vale Paulos

VB

ANEXO: Proposta



Proposta

A Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade foi constituída deliberação da Assembleia Municipal em 24 de junho do ano corrente, com o objetivo de acompanhar a execução da obra de revitalização da linha do Oeste e, sob a forma de relatório final, apresentar recomendações que possam contribuir para a sua futura dinamização.

O órgão Deliberativo do Município considerou esta linha ferroviária como vital para a região Oeste.

No decorrer da 1ª reunião, os seus membros desta comissão entenderam que a melhoria das vias comunicação que sejam consideradas estruturantes para o concelho merecem um acompanhamento por parte do poder autárquico, em geral e desta comissão em particular.

Sendo conhecidas as más condições em que se encontra a Estrada Nacional nº 9 (N9) e estando previsto o arranque dos trabalhos de requalificação da via, seria pertinente o acompanhamento dos trabalhos e forma a identificar e contribuir para a resolução dos problemas existentes.

Esta obra está fora da esfera de competências do Município mas, por ser de extrema importância para a melhoria das condições de vida de todos os munícipes que diariamente a utilizam em movimentos pendulares, deverá ser acompanhada por uma comissão.

Assim, reunida a 16 de julho de 2019, a Comissão Eventual dos Transportes e Mobilidade decidiu, por unanimidade, propor à Assembleia Municipal, o alargamento do seu objeto de análise, incluindo no seu âmbito o acompanhamento das obras da Estrada Nacional nº 9.

Torres Vedras, 16 de julho de 2019

A Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade

ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE TORRES VEDRAS Apartado 131 | 2564-910 Torres Vedras Av. 5 de outubro | 2560-270 Torres Vedras tlf. +351 261 310 400 | fax: +351 261 310 401

www.cm-tvedras.pt | assembleiamunicipal@cm-tvedras.pt

FREGUESIAS (AUTORIZAÇÃO GENÉRICA DA AM DE 30/11/2018):
Na sequência da autorização genérica concedida pela Assembleia Municipal, presente
informação sobre apoios concedidos pela Câmara Municipal:
Ofício número 4359, de 11/07/2019 a informar que em sua reunião de 27/05/2019 deliberou
aprovar, para a União de Freguesia Carvoeira e Carmões os seguintes apoios: € 35.000,00 para
obras no cemitério e € 5.000,00 para serviços de psicólogo para apoios aos alunos
Ofício número 4158, de 28/06/2019 a informar que em sua reunião de 25/06/2019 deliberou
aprovar o apoio de € 525,00 à União de Freguesias de Carvoeira e Carmões para o pavilhão
gímnico de Carmões
A Assembleia Municipal tomou conhecimento
PONTO 3 - PROPOSTA N.º 27/AM/2019 - COMISSÃO EVENTUAL DE TRANSPORTES E
MOBILIDADE – ALARGAMENTO DE OBJETO:
Presente proposta da Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade que a seguir se
transcreve e que foi lida pelo presidente da mesma, deputado municipal Vale Paulos
"A Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade foi constituída deliberação da Assembleia
Municipal em 24 de junho do ano corrente, com o objetivo de acompanhar a execução da obra de
revitalização da linha do Oeste e, sob a forma de relatório final, apresentar recomendações que
possam contribuir para a sua futura dinamização
O órgão deliberativo do Município considerou esta linha ferroviária como vital para a região
Oeste
No decorrer da 1.ª reunião, os seus membros desta comissão entenderam que a melhoria das
vias comunicação que sejam consideradas estruturantes para o concelho merecem um
acompanhamento por parte do poder autárquico, em geral e desta comissão em particular
Sendo conhecidas as más condições em que se encontra a Estrada Nacional n.º 9 (EN9) e
estando previsto o arranque dos trabalhos de requalificação da via, seria pertinente o
acompanhamento dos trabalhos e forma a identificar e contribuir para a resolução dos problemas
existentes
Esta obra está fora da esfera de competências do Município, mas, por ser de extrema
importância para a melhoria das condições de vida de todos os munícipes que diariamente a
utilizam em movimentos pendulares, deverá ser acompanhada por uma comissão
Assim, reunida a 16 de julho de 2019, a Comissão Eventual dos Transportes e Mobilidade
decidiu, por unanimidade, propor à Assembleia Municipal, o alargamento do seu objeto de análise,
incluindo no seu âmbito o acompanhamento das obras da Estrada Nacional n.º 9
Torres Vedras, 16 de julho de 2019."
O deputado municipal. Luís Carlos Lopes, também membro da comissão em título, teceu

MOÇÃO DE PROTESTO

A Estrada Nacional n.º 9 é uma estrada de 1ª Classe que integra a Rede Nacional de Estradas de Portugal, localizada no distrito de Lisboa desde Cascais até Alenquer, sendo considerada como eixo fundamental para o escoamento de produtos do Litoral Oeste para o Sul, o Norte e Espanha através do nó do Carregado.

Esta via possui um fluxo de trânsito considerado excecional, nomeadamente, de veículos pesados, por esse motivo tem vindo ao longo dos anos a ser reabilitada em determinados troços do seu percurso.

Considerando que o **troço entre Torres Vedras e Merceana** não tem merecido a melhor atenção dos responsáveis, sendo até identificado como o percurso de Estrada Nacional de 1ªclasse mais desprezada do País em termos de reabilitação e manutenção. Com cerca de catorze (14) quilómetros esta via tem causado a maior indignação a todos os seus utentes.

São revoltantes e inaceitáveis as condições de degradação e insegurança ali existentes, tendo provocado vários acidentes com avultados prejuízos para pessoas e seus bens.

Considerando que a última repavimentação ocorreu há mais de 38 anos, que existem estudos e projetos, há pelo menos uma década, é prova bastante que a E.N. 9 necessita de facto de uma reparação substancial.

A ausência de bermas provocada pela ocupação da vegetação na faixa de rodagem é uma constante que se junta à má qualidade do pavimento que se apresenta como uma manta de retalhos, fissurado, aqui e ali, abatido e neste momento com vários buracos o que se afigura de estrema perigosidade com o aparecimento das chuvas.

A Assembleia Municipal de Torres Vedras, em sessão ordinária de 18 de Setembro de 2015 aprova o presente protesto, reconhecendo o estado caótico em que se encontra o referido troço da E.N. 9, exigindo imediata intervenção de requalificação e manutenção pela entidade responsável pela gestão da Estradas do distrito de Lisboa, ao nível do pavimento, bermas, valetas, passeios, nós, interseções, além da reposição e adequação dos equipamentos de proteção, de segurança e o reforço da sinalização rodoviária.

A enviar a: - Estradas de Portugal, S.A. , Infraestruturas de Portugal, IP,SA, e Ministério das Obras Públicas.

Os membros da Asser	embleia Municipal

A.M. 18-Set. 2015



Exm.º Sr.
José António do Vale paulos
Rua de São João, 10
Paiol
2580 - 088 ALDEIA GALEGA DA
MERCEANA

Sua referência

Sua Comunicação

Nossa referência

Data

No

AM/ 99/2015

30/11/2015

Assunto: MOÇÃO DE PROTESTO – ESTRADA NACIONAL 9

Em cumprimento do despacho do Sr. Presidente da Assembleia Municipal envio os esclarecimentos recebidos por este órgão na sequência do voto de protesto enviado à tutela sobre a Estrada Nacional 9.

Com os melhores cumprimentos

O Presidente da Assembleia Municipal,

Alberto Manuel Avelino

Mf





SECRETÁRIO DE ESTADO DAS INFRAESTRUTURAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

> Exmo. Senhor Presidente da Assembleia Municipal de Torres Vedras Apartado 131 2564-910 Torres Vedras

> > MUNICÍPIO DE TORRES VEDRAS

Entrada nº 1122 L.nº 400.20,604 Em 25.11.15

O Funcionário,

SUA REFERÊNCIA AM-74/15

SUA COMUNICAÇÃO DE 21-09-2015

NOSSA REFERÊNCIA

ENT.: 9867

PROC. Nº: 01.13.03.11

DATA

ASSUNTO:

Moção de Protesto - Estrada Nacional 9

Na sequência da V/ comunicação supra identificada, referente ao assunto mencionado em epígrafe, encarrega-me S. Exa. o Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, de transmitir a V. Exa. que foram solicitados esclarecimentos à empresa Infraestruturas de Portugal, S.A., que informou de acordo com o ofício que se junta em anexo.

Com os melhores cumprimentos,

A Chefe do Gabinete

Ana Miguel dos Santos

Chefe de Gabinete de Sua Ex. o Secretário de ANA MIGUEL DOS SANTOS Estado das Infraestruturas Transportes e

Comunicações

Valetauln 2015.11.25

Anexa:

Of. 345 da IP, SA



Cunsaus ha Australonayên Elacini se

Exmo(a) Senhor(a)

Chefe do Gabinete de Sua Excelência o Senhor Secretário de Estado Infraestruturas, Transportes e Comunicações

Rua da Horta Seca, 15

1200-221 Lisboa

BUA REFERÊNCIA

AJONÉRSES A RESON DE CAÇACINUMOS AUS

ANYEGEDENCE

DATA

4419

2015-10-12

DCS/2015/765

1771099-008

SAIDA 545 1779212-007

2015-11-09

Assunto: Moção de Protesto - Estrada Nacional 9

Exmo(a). Senhor(a), De Suc Tripul & bet

Relativamente ao assunto em epígrafe e de modo a permitir a resposta desse Gabinete ao Presidente da Assembleia Municipal de Torres Vedras, Senhor Alberto Manuel Avelino, informase V. Exa. o seguinte:

A IP, S.A. monitoriza o estado de conservação da sua rede de estradas através de inspeções aos pavimentos que permitem obter um indicador de qualidade dos pavimentos, denominado Índice de Qualidade (IQ), o qual traduz o estado médio dos pavimentos em cada secção da rede, e varia entre 0 e 5.

Em função desta análise, podemos informar que o estado de conservação do pavimento na secção da EN9 entre Torres Vedras (km 68,000) e Entroncamento com a EN115 (Merceana) (km 82,620) apresentou, em 2014, uma qualidade razoável do pavimento com um valor de IQ=2,5.

Aquele troço tem vindo a ser objeto de muitas reparações ao longo dos últimos anos para assegurar condições de segurança rodoviária; no entanto a elevada frequência de recurso a trabalhos de reparação transmite, numa observação visual, uma sensação de falta de qualidade.

Atendendo ao atual enquadramento financeiro e à necessidade de definir prioridades, a IP segue uma Estratégia de Priorização de Intervenções, para seleção de atividades a incluir no seu Plano de Investimentos, que assenta em critérios objetivos e tem como fundamentos a urgência técnica da intervenção, com base no IQ das vias, e a adequação do investimento face ao tráfego

Jimistério da Economia Gabillete do Secretário de Estado Dac Defraestruturas, transportes e Comunicações

MERABRIALITHAS DE PORTHOLICE Propa do Portagem (28, 9, 0) (3 at 6, 40 d. 6, missol (1955) (210, 973, 000) (F. 935) (19, 95) (89 (Som Agamilla Adams (1844) (1994) (1994)

HIRTADA IP 4867 DATA 19, 11,15 CLASSIFICAÇÃO 01.13.03. u 2725.838.690.00 £

A10 De Sargarido Berouido



existente.

A necessidade de intervenção naquela via foi avaliada à luz dos critérios referidos, tendo reunido as condições para uma intervenção de reabilitação, a qual integra o Plano de Proximidade 2015-2019 da IP, com previsão para 2019, sendo esta priorização objeto de reavaliação anual.

Entretanto, no âmbito do Contrato de Conservação Corrente do distrito de Lisboa têm sido realizados trabalhos de conservação de modo a garantir as condições de segurança rodoviária, tendo sido realizados no troço em causa ceifas e corte de vegetação incluindo limpezas, bem como tapagem de covas, trabalhos que continuarão a ser efetuados sempre que se justifique.

O Presidente do Conselho de Administração Executivo

António Ramalho

Dé-se on becirrente desta

informação da ID, s.A. ao suha Presidente do Assembleia Municipal de Terres Vedras.

80/11/2015

Para maior eficiência, a IP imprime a preto e branco"

MOÇÃO DE PROTESTO E INDIGNAÇÃO

Passados mais de nove (9) meses desde a aprovação da moção de protesto pela Assembleia Municipal, em 18 de setembro de 2015, sobre o mau estado da EN9, entre Torres Vedras e Merceana, as Infraestruturas de Portugal SA emitiram uma resposta, baseada numa inspeção realizada em 2014 ao referido troço com 14,62 Km, em que apresenta uma qualidade razoável do pavimento com um valor de Índice de Qualidade, IQ=2,5 numa escala de 0 a 5, estando prevista nova análise a partir de 2019.

A aludida inspeção, realizada em 2014, encontra-se profundamente desatualizada e a consequente informação é totalmente inaceitável devido aos seguintes factos:

- Durante o anterior mês de abril, as Infraestruturas de Portugal, SA iniciaram a colocação de nova sinalética ao longo do referido percurso, reconhecendo a sua necessidade;
- Em maio, para nosso espanto, começou a ser colocada nova sinalética de Perigo! Chamando à atenção do <u>PISO EM MAU ESTADO</u>, na subida dos Cucos, junto a Ordasqueira e no entroncamento para Matacães, ignorando, até ao presente, o restante troço até à Merceana;
- A contradição demonstrada pelas I.P. SA. ao classificar aquele pedaço de estrada de "QUALIDADE RAZOÁVEL" e na prática ao colocar no terreno a sinalização de PERIGO - PISO EM MAU ESTADO, demonstrando claramente, uma atitude discriminatória com as restantes condições da EN9 de Cascais a Alenquer;
- Perante a inqualificável falta de equidade no tratamento de uma Estrada Nacional de 1ª classe de intenso tráfego, com destaque para a circulação de veículo pesados, questionamos, uma vez mais, as I.P. SA:
- Será que, as valetas obstruídas, a inexistência de bermas e respetivas proteções, a devassa da faixa de rodagem pela vegetação, o desaparecimento das marcações e da camada de desgaste no pavimento, são todas características de uma Estrada Nacional de qualidade razoável?
- Continuamos a não ter resposta às questões apresentadas anteriormente, relativo ao início das obras de reabilitação dos 14,62 Km em falta. Sabendo que já existem faixas de terreno adquiridas a particulares, pela anterior Estradas de Portugal SA, para alargamento da via dentro das localidades de Carvoeira e de Paiol.

Os factos de razão denunciados por esta Assembleia Municipal justificam o novo protesto e indignação, sem prejuízo das diligências em curso do Senhor Presidente da Câmara Municipal de Torres Vedras com o Senhor Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações.

A Assembleia Municipal de Torres Vedras, em sessão ordinária de 27 de junho de 2016, aprova o presente PROTESTO E INDIGNAÇÃO, reconhecendo inequivocamente, de acordo com as fotografias em anexo, a péssima qualidade do troço (secção) da EN9, entre Torres Vedras (km 68,000) e Entroncamento com a EN115 em Merceana (km 82,620) com a distância de 14,62 km, exigindo uma intervenção urgente, designadamente, na remoção de toda a vegetação na plataforma da Estrada, execução de novas valetas, reposição das bermas e criação das necessárias proteções de modo a garantir a segurança rodoviária e dos peões, alargamento das vias no entroncamento da Vila da Espera-Runa, na Carvoeira e no Paiol e novo pavimento com respetivas marcações.

A enviar: - Infraestruturas de Portugal, SA; Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações.

Torres Vedras, 27 de junho 2016			
1.01=	Os membros da Assembleia	a Municipal	
Jos autowo Vanty			
-			
			
	*		· /

Tm: 917560591

Exmo. Senhor Presidente da Assembleia Municipal de Torres Vedras Dr. Alberto Manuel Avelino

Cc: Presidente da Câmara Municipal de Torres Vedras

Assunto: Moção de Protesto – Estrada Nacional 9

Senhor Presidente,

Agradecemos o envio dos esclarecimentos prestados pela Infraestruturas de Portugal sobre o estado do troço Torres Vedras — Merceana da EN9. Tais esclarecimentos tiveram por base uma inspeção realizada ao pavimento, em 2014, tendo obtido um índice de qualidade (IQ) médio de IQ=2,5, numa variação de 0 e 5.

Perante esta situação contraditória, não podemos concordar, porque a referida análise não se enquadra com a realidade, encontrando-se completamente desatualizada, se não vejamos:

- Será razoável considerar, aquele troço da EN9 (do km 68,000 até km 82,620) com qualidade razoável e simultaneamente as Infraestruturas de Portugal mandem instalar diversa sinalética de perigo "PISO EM MAU ESTADO"?







Será razoável considerar a inspeção realizada em 2014 como atualizada? Depois de milhares de veículos, especialmente de veículos pesados, terem de noite e de dia circulado sobre um tapete de massas asfálticas colocado há mais de 37 anos?

Será justificável que aquele troço tenha vindo a ser objeto de reparações, do tipo tapa buracos, ao longo dos últimos anos para que estejam asseguradas as condições de segurança rodoviária?



No troço de 15,00 Km o pavimento encontra-se fissurado, desligado, ondulado e envelhecido



Mais de 50% do pavimento do troço da EN9, entre Merceana e Torres Vedras encontra-se

Será razoável concluir que a falta de qualidade é apenas de observação visual?

- Então o que classifica a inexistência de bermas para peões num troço de uma Estrada Nacional de 1ª classe?
- E a falta de Marcas Rodoviárias no eixo e nos limites da faixa de rodagem na maioria do percurso do dito troço?
- A segurança rodoviária está assegurada num pavimento transformado em manta-de-retalhos, onde prevalece o desgaste total da camada de aderência dos veículos, os abatimentos da fundação por todo o lado e os resíduos que se soltam constantemente sendo projetados sobre outros veículos, as valetas estão entupidas sendo o pavimento inundado pelas águas pluviais e em certos locais que grandes quantidades de lama provenientes de terrenos agrícolas?

É claro concluir que nestes 15,00 km de EN9 não existe segurança rodoviária e a prová-lo estão os inúmeros acidentes ali ocorridos.



A aderência ao pavimento é quase nula na grande parte do troço em apreço da EN9

Os utentes deste troço da EN9 continuam a não entender o porquê desta situação de abandono, desprezo e indiferença, apenas neste pedaço de Estrada.

Se a mesma EN9 foi recentemente reabilitada, a poente entre Torres Vedras e São Pedro da Cadeira e a nascente entre a Merceana e Alenquer, com novos tapetes asfálticos, novas valetas cimentadas, bermas para peões e novas marcas rodoviárias, será que é nesta Estrada que está prevista trabalhos de manutenção só em 2019?

Gostaríamos de relembrar que a EN9 não tem alternativa viável na ligação do litoral para o interior e viceversa, nomeadamente, para o escoamento dos produtos hortícolas, frutícolas e vinícolas desta zona da Estremadura para o MARL, Espanha e Sul do País, cuja consequência é a afluência anormal e muito intensa de veículos, sobre tudo, dos pesados.

O perigo nos entroncamentos diretos para a Estrada Nacional é tem provocado bastantes acidentes que poderiam ser evitados se existissem as faixas de entrada e saída da via principal, é o caso existente na Vila da Espera em Runa, onde frequentemente entram na Estrada veículos pesados com pedra ou massas asfálticas, oriundos da pedreira e central de massas, cuja entrada na estrada, perto do entroncamento e de uma curva, tem provocado acidente graves.





Um dos pontos negros da EN9, situado no entroncamento da Vila da Espera de Runa

CONCLUSÃO

O troço da EN9, entre Torres Vedras e Merceana (Alenquer) (km 68,000 e km 82,620) com 14,62 km, tem necessidade absoluta de uma intervenção urgente de reabilitação em conformidade com os restantes troços já intervencionados da mesma EN9 e com garantias de uma manutenção credível e adequada.

Senhor Presidente,

Solicitamos novo agendamento deste assunto para discussão em próxima Sessão da Assembleia Municipal.

Com os nossos cumprimentos.

Torres Vedras, 30 de Maio 2016

P'lo Grupo de Utentes

Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade REABILITAÇÃO DA EN9 TORRES VEDRAS (Km 68,000) e MERCEANA (km 82,600) 14,600 Km

ZONA RECUADA DOS APEADEIROS DE PASSAGEIROS

Tendo as obras iniciado durante o mês de agosto de 2019, no sentido da Merceana para Torres Vedras, desenvolvendo-se neste momento nas localidades de Curvel e Carvoeira, têm merecido dúvidas e preocupações nas populações locais da forma ligeira como os trabalhos estão a ser executados, assim de acordo com o jornal Badaladas na sua edição de 2019-10-04 são apresentadas as seguintes dúvidas:

- A presente reabilitação não contempla o alargamento de sete zonas de paragem de passageiros de transportes públicos, nomeadamente:
 - Vila da Espera-Runa (sentido Carvoeira -T. Vedras);
 - Aldeia da Senhora da Glória (sentido T. Vedras-Merceana);
 - Palear (nos dois sentidos);
 - Curvel (sentido T. Vedras Merceana)

Os transportes públicos a continuarem a ocupar uma das vias de tráfego na entrada e saída de passageiros vai continuar a insegurança para os peões e para a livre circulação do imenso tráfego existente.

A solução de acordo com as boas normas de segurança passará pela existência vias de lentas adicionais na zona dos apeadeiros deixando livres as duas vias de tráfego.

Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade REABILITAÇÃO DA EN9 TORRES VEDRAS (Km 68,000) e MERCEANA (km 82,600) 14,600 Km

2. CAIXAS DE SEGURANÇA EM ENTRONCAMENTOS E CRUZAMENTOS

Tendo as obras iniciado durante o mês de agosto de 2019, no sentido da Merceana para Torres Vedras, desenvolvendo-se neste momento nas localidades de Curvel e Carvoeira, têm merecido dúvidas e preocupações nas populações locais da forma ligeira como os trabalhos estão a ser executados, assim de acordo com o jornal Badaladas na sua edição de 2019-10-04 são apresentadas as seguintes dúvidas:

- Os sucessivos entroncamentos e cruzamentos existentes no referido troço da EN9, configuram autênticos pontos negros da via, sendo de enorme necessidade da colocação de caixas, ilhas ou rotundas nos seguintes locais:
 - Entroncamento dos Cucos com mais uma via para mudança de direção;
 - Entroncamento na Ordasqueira com mais uma via para mudança de direção;
 - Entroncamento de Matacães com mais uma via para mudança de direção; ;
 - Vila da Espera-Runa, criação de uma rotunda para acesso à EN 248 e à Zona Industrial de Runa;
 - Entroncamento para Penedo-Runa (Ponto negro ao Km72,700) com mais uma via para mudança de direção;
 - Entroncamento na Zibreira-Carvoeira, com mais uma via para mudança de direção;
 - Entroncamento da Aldeia da Senhora da Glória com mais uma via para mudança de direção;
 - Entroncamento do Palear-Carvoeira, com mais uma via para mudança de direção;
 - Entroncamento de acesso à Zona Industrial e Carreiras-Carvoeira com a construção de uma rotunda;

Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade REABILITAÇÃO DA EN9 TORRES VEDRAS (Km 68,000) e MERCEANA (km 82,600) 14,600 Km

3. BERMAS, VALETAS, DDRENAGENS E PASSEIOS NAS ZONAS URBANAS

- 3. 1- Tendo as obras iniciado durante o mês de agosto de 2019, no sentido da Merceana para Torres Vedras, desenvolvendo-se neste momento nas localidades de Curvel e Carvoeira, têm merecido dúvidas e preocupações nas populações locais da forma ligeira como os trabalhos estão a ser executados, não se vislumbrando a reabilitação das Bermas, das valetas, da criação de uma drenagem eficaz e da conclusão dos passeios nas zonas urbanas e ligações curtas entre zonas urbanas.
- 3.2 Não entendemos das razões técnicas discriminatórias comparando com a reabilitação da mesma estrada EN9 de São Pedro da Cadeira até Torres Vedras, onde foram contemplados todos os trabalhos que aqui questionamos e que, de acordo com a informação que nos vem chegando, nada disto é para levar a efeito.
- 3.3 Mais questionamos, se existem terrenos adquiridos a particulares em zonas adjacentes à E.N.9, pelas Estradas de Portugal, nomeadamente na Freguesia da Carvoeira, de acordo com a entrevista no jornal Badaladas de 2019-10-04;
- 3.4 Relativamente ao projeto de execução solicitado por esta Comissão, ainda não nos foi entregue, sendo essencial para que possamos analisar e concluir o relatório final a entregar na Assembleia Municipal, solicitamos o seu envio com caráter de urgência.

Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade REABILITAÇÃO DA EN9 TORRES VEDRAS (Km 68,000) e MERCEANA (km 82,600) 14,600 Km

Exmo. Senhor Presidenta da Mesa da Assembleia Municipal de Torres Vedras

Nos termos do n.º 2 do Artigo 25º do Regimento da Assembleia Municipal de Torres Vedras, esta Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade, solicita a V.Exª. que diligencie informação relativa aos documentos em anexo, bem como a análise do projeto de execução da obra em apreço, a ter presente na próxima reunião da Comissão Eventual, a realizar na próxima 2ª-Feira, dia 14 de outubro 2019, pelas 18h00.

Torres Vedras, 07 de outubro 2019

O Presidente da Comissão Eventual dos Transportes e Mobilidade

Obras de requalificação na EN9 preocupam as pessoas na freguesia da Carvoeira



"Eles não estão a cumprir as normas da Europa em termos de segurança rodoviária", denuncia o ex-presidente de Junta

FERNANDO MIGUEL [fernandomiquel@badaladas.pt]

José Manuel Cristóvão, ex-presidente da Junta de Freguesia da Carvoeira, é o porta-voz da uma certa preocupação e indignação popular em relação à atual execução no terreno da requalificação da Estrada Nacional nº 9 (EN9), no troço de cerca de 15 quilómetros entre Torres Vedras e a Merceana. Obra que já tem quase 30 anos de promessas e que agora ficará concluída até ao final do mês de maio do próximo ano e com um custo de cerca de quatro milhões de euros.

Tomando como exemplo o projeto que viu e analisou em 2005, quando ainda estava à frente dos destinos da Junta carvoeirense, José Manuel Cristóvão afiança que o que está a acontecer agora no terreno "não é nada daquilo" que então visualizou. Ou seja, hoje a obra de requalificação daquela concorrida rodovia não contempla o alargamento de "sete pontos de tomada e larga de passageiros", assim como também de "quatro caixas de segurança" em outros tantos cruzamentos e áreas para mudança de direção do tráfego rodo-

"Isto apenas no troço entre a Merceana e Runa, porque de Runa até Torres já contempla", sublinha o porta-voz da população, que aproveita para perguntar "porquê"? Ele nem quer acreditar que seja a "velha sina ou maldição" da Carvoeira estar situada "para lá da linha do comboio", ou então que seja "uma vingança política". Mas que isso o anda a preocupar, lá isso anda. Recorde-se que o Partido Socialista ganhou a Junta da Carvoeira nas últimas eleições autárquicas de 2017, que vinha sendo governada pela CDU há vários mandatos.

José Manuel Cristóvão acrescenta ainda que a EN9, "de Torres Vedras até São Pedro da Cadeira", tem assegurados esses mesmos pontos da tomada e largada de passageiros e as caixas para a mudança de direção dos veículos nos entroncamentos. Mas ele garante que os terrenos para a construção dessas mesmas infra-estruturas rodoviárias na freguesia da Carvoeira "existem e foram vendidos à então empresa Estradas de Portugal" pelos proprietários dos mesmos confinantes com a EN9.

"Imaginemos agora o seguinte cenário: caso não construam desde já essas escapatórias, quando um autocarro parar para tomar passageiros e o motorista tiver que tirar bilhetes, quem vier atrás de

carro tem de esperar longos minutos até o autocarro voltar a retomar a marcha. Isto é um absurdo nos dias de hoje. Eles não estão a cumprir as normas da Europa em termos de segurança rodoviária", denuncia o ex-presidente de Junta.

Já para não falar de outra situação criada posteriormente, quando as obras estiverem concluídas e o novo piso da estrada convidar a isso, ou seja, os excessos de velocidade no interior das localidades. O ex-presidente de Junta aguarda também, com natural expectativa, que sejam feitos os passeios para peões à ilharga da EN9, assim como as respetivas valetas e seu manilhamento para o escoamento das águas pluviais.

José Manuel Cristóvão espera e exige que. quer a Junta da Carvoeira quer a Câmara de Torres Vedras, ambos do PS, "defendam as populações locais e batam o pé à empresa Infra-estruturas de Portugal" para que cumpra o projeto inicial da obra, datado de 2005, e contemple todas as rejvindicações de que fala. Entretanto o Badaladas contactou, via telefone e por escrito, a referida empresa nacional para dela obter esclarecimentos acerca destes problemas mas, lamentavelmente, até ao momento não o conseguiu.

Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade REABILITAÇÃO DA EN9 TORRES VEDRAS (Km 68,000) e MERCEANA (km 82,600) 14,600 Km

Exmo. Senhor Presidenta da Mesa da Assembleia Municipal de Torres Vedras

No âmbito dos trabalhos em curso relativo à Reabilitação da EN9 no troço entre Torres Vedras e Merceana, Solicitamos a V.Exª. que diligencie o convite aos Presidentes das Uniões das Freguesias de, Santa Maria, São Pedro e Matacães, Dois Portos e Runa e Carvoeira e Carmões, para participarem na próxima reunião da Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade, a realizar na próxima 2ª-Feira, dia 14 de outubro 2019.

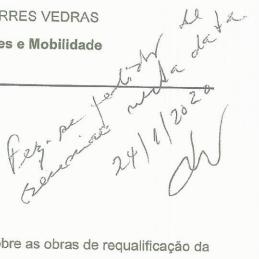
Torres Vedras, 07 de outubro 2019

O Presidente da Comissão Eventual dos Transportes e Mobilidade

Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade

Exmo. Sr. presidente da Assembleia Municipal

Dr. José Augusto Carvalho



Tendo em conta o objetivo de elaborar um relatório sobre as obras de requalificação da EN9 e a modernização da Linha do Oeste:

Esta comissão teve uma reunião agendada, a dia 12 de novembro de 2019, com o diretor do Departamento de Relacionamento Institucional Central e com representantes da Direção de Engenharia e Ambiente - Departamento de Estudos e Projetos Rodoviários e Departamento de Estudos e Projetos Ferroviários, nas Infraestruturas de Portugal S.A.

O Sr. presidente da Câmara Municipal, em reunião de 1 de novembro de 2019, comprometeu-se a diligenciar no sentido de nos serem fornecidas as suprarreferidas peças processuais.

Para aguardar a disponibilização desses elementos técnicos, a reunião com as Infraestruturas de Portugal foi desmarcada, a nosso pedido.

Depois da receção e análise das peças desenhadas de ambos os projetos, surgem-nos agora dúvidas substanciais que carecem de esclarecimento.

Assim, solicito a V. Exa. que diligencie no sentido de agendar uma reunião desta Comissão Eventual com representantes da entidade responsável pelos projetos de requalificação da EN9 e de modernização da Linha do Oeste, a Infraestruturas de Portugal S.A., e da possibilidade de, nesse encontro, nos serem disponibilizadas as peças escritas do projeto referente à Linha do Oeste.

Torres Vedras, 14 de janeiro de 2020

O Presidente da Comissão

(José António Vale Paulos)

Obras na EN9 levantam muitas dúvidas



Um dos locais, junto à Aldeia de Nossa Senhora da Glória, onde o piso já abateu e apresenta fissuras apesar de já ter a primeira camada de alcatrão

ANA ALCANTARA

Há muitas dúvidas por esclarecer sobre a requalificação da Estrada Nacional 9 (EN9), no troço entre Torres Vedras e a Merceana. Esta foi a única certeza a retirar da visita da Comissão Eventual para o Acompanhamento das Obras da EN9 que visitou o local no passado dia 15, ao longo da ma-

Essa comissão foi constituída a 30 de setembro último na Assembleia Municipal de Torres Vedras, é composta por um elemento de cada partido político eleito e tem a coordenação do socialista José Vale Paulos.

A falta de informação existente deixa muitas questões sem resposta. A comissão ainda não teve acesso ao projeto da obra, que já solicitou, nem a informações pretendidas e enviadas a quem de direito. Baseia-se nas estacas colocadas ao longo da estrada para afirmar que existe uma clara discriminação entre o troço de Torres Vedras/Matacães e o de Matacães/Merceana.

No primeiro percurso a comissão revela boas perspetivas no que diz respeito ao alargamento das vias e de alguns espaços recuados para apeadeiros. Surgem algumas dúvidas quanto à colocação de uma caixa de segurança junto ao cruzamento para os Cucos.

Já no segundo percurso o que a comissão vislumbra "não é nada de bom". Apesar de haver diversos terrenos comprados pelas Infraestruturas de Portugal, que é a dona da obra, nada indica que o troço possa vir a ser alargado.

Segundo os deputados municipais, que independentemente da cor política que representam defendem as mesmas condições para a EN9, também não se vislumbra a realização de passeios, pelo menos dentro das localidades. Em locais de menor visibilidade e de maior sinistralidade, nomeadamente junto ao Penedo (freguesia de Runa e Dois Portos), também não hã nada que indique possiveis melhoramentos. O mesmo acontece em relação às zonas de paragem para autocarros. Hoje em dia os transportes coletivos param na via para deixar os passageiros, obrigando o trânsito a parar também. Não existem áreas de desvio para as paragens e, ao que parece, essa situação irá manter-se. Facto que deixa a comissão deveras preocupada, tendo em conta os locais onde são deixadas as crianças que chegam da escola e que não oferecem condições de segurança. São exemplo disso a paragem da Aldeia de Nossa Senhora da Glória e a das Carreiras.

Em certas zonas o piso apresenta fissuras e já abateu devido à falta de drenagem dos terrenos, apesar de já ter levado a primeira camada de alcatrão, assegura a comissão.

Durante a viagem os deputados tentaram falar com responsáveis da obra. Deslocaram-se ao estaleiro, que estava fechado a cadeado, e abordaram alguns técnicos que encontraram na estrada, mas pouco ou nada souberam em concreto.

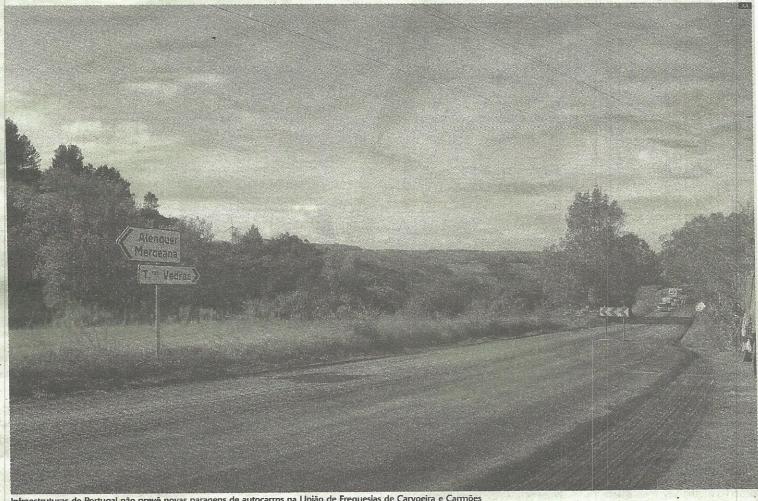
A preocupação era visível, sobretudo nos rostos de alguns deputados municipais mais sensíveis. Houve quem concluísse que a requalificação só se regista entre Torres Vedras e Matacães, pois de Matacães à Merceana o que se está a fazer "é apenas um arranjo para durar meia dúzia de anos".

A título de curiosidade, essa comissão é composta pelos seguintes elementos: José Vale Paulos (PS), Luís Carlos Lopes (PSD), Pedro Castelo (CDS--PP), Paula Mota (CDU), João Rodrigues (BE) e Sérgio Jacinto (TnL). A mesma tem reunião marcada para a próxima semana e espera, nessa altura, já ter os elementos que necessita para esclarecer as suas dúvidas. Contudo, garantiu ao Badaladas que estará atenta ao desenrolar das obras e, em último caso, pedirá a intervenção da Assem-

O Badaladas, entretanto, pediu vários esclarecimentos à Infraestruturas de Portugal e aguarda, há pelo menos duas semanas que chegue uma resposta.

Após as queixas sobre a reabilitação do troço entre Torres Vedras e a Merceana

IP esclarece dúvidas sobre a EN9



Infraestruturas de Portugal não prevê novas paragens de autocarros na União de Freguesias de Carvoeira e Carmões

ANA ALCÂNTARA [anaalcantara@badaladas.pt]

A empreitada de reabilitação do troço da Estrada Nacional 9 (EN9) entre Torres Vedras e a Merceana, orçada em 3,6 milhões de euros, continua a dar que falar. Após algumas semanas de espera a Infraestruturas de Portugal (IP) respondeu às questões colocadas por este semanário sobre algumas dúvidas levantadas quanto à falta de passeios e de paragens para passageiros, de drenagem dos terrenos, entre outras.

As obras já decorrem desde o final do mês de junho, mas de acordo com os deputados municipais de Torres Vedras a informação é escassa e até à semana passada ainda não tinham conseguido ter acesso ao projeto da obra.

Ao Badaladas a IP, empresa responsável pela concessão da empreitada, explicou que a intervenção prevista tem o objetivo de "dotar a via de características mais homogéneas, permitindo uma melhoria das condições de circulação e seguran-

Está prevista a reformulação da geometria do traçado existente, "proporcionando maiores condições de segurança", com a introdução de rotundas e o alargamento da estrada entre os quilómetros 69.2 e o 72,55. A IP também adiantou que está prevista a instalação de iluminação rodoviária nas quatro ligações principais no percurso entre os referidos quilómetros.

Está contemplada a reabilitação funcional do pavimento, bem como a melhoria dos sistemas de drenagem longitudinal, entre os quilómetros 72,55 e o 83,7. Haverá reformulações geométricas de alguns entroncamentos, nomeadamente, aos quilómetros 69,000, 71,300 (Matacaes), 72,550 (ligação EN248 - construção de rotunda), 76,650 (CM 1366), 77,325 (EN374), 77,450 (caminho municipal), 79,800 (CM1120) e 82,425 (EN115).

A melhoria do sistema de sinalização, dos equipamentos de segurança e balizagem, dos dispositivos retrorrefletores complementares, assim como a reformulação de zonas pedonais com execução de passeios e reposição de gares para transportes coletivos também estão previstos, assegura a empresa responsável. A IP informa ainda que foram efetuadas expropriações de terrenos já a pensar no alargamento da faixa de rodagem atual entre o quilómetro 69,000 e o 72,500, onde se incluem gares de paragens de autocarros e para a reformulação geométrica de entroncamentos.

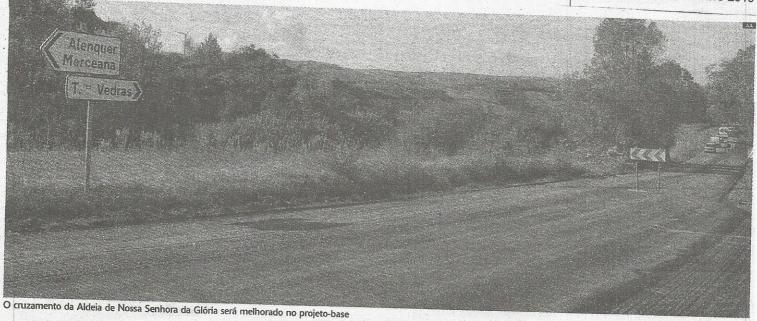
Ficou também esclarecido que no troço que atravessa a União de Freguesias de Carvoeira e Carmões, onde foram apontadas algumas zonas perigosas de largada de passageiros pelos deputados municipais, não está prevista a construção de novas gares de paragem de autocarros para além das que já existem.

"Importa reafirmar que a empreitada em execução resulta de um projeto apresentado e discutido com as entidades locais e não sofreu qualquer redução de objeto ou alterações, como tem sido afirmado. Ainda antes do início das obras a IP reuniu com as autarquias de Torres Vedras e Alenquer e em momento algum foi apresentada qualquer proposta de alteração", esclareceu a mesma entidade, mostrando-se disponível para avaliar as necessidades das populações.

Autarca de Torres Vedras mostra-se desagradado com "politiquices"

Presidente da Câmara esclarece críticas às obras da EN9

BADALADAS | 8 novembro 2019



ANA ALCANTARA [anaalcantara@badaladas.pt]

"A Estrada Nacional 9 é uma das obras importantes do concelho". Quem o diz é o próprio presidente da Câmara Municipal, mostrando-se desagradado com "a politiquice" que tem havido acerca das obras em curso, no troço entre Torres Vedras e a Merceana.

Carlos Bernardes explica que o projeto não é o ideal, mas serve a população. "Se quiséssemos tudo com todos os pormenores ainda estaríamos à espera que a obra arrancasse", advoga.

O socialista garante ter tido um papel importante, de muita persistência, junto do anterior Governo para que a obra arrancasse. "Era uma situação premente e de todo justa, porque à estrada estava num estado intransitável", considera.

"O trabalho que fizemos não foi fácil, tivemos que encontrar mecanismos para suportar um investimento desta natureza, nomeadamente junto do ministro das Finanças. Tratam-se de projetos plurianuais que requerem muito trabalho burocrático. Fui muito chatinho, no bom sentido. Mas conseguimos. No entanto, tudo é posto em causa e isso não é correto", sustenta o edil.

Carlos Bernardes explica que a empresa Infraestruturas de Portugal (IP), que é a dona da obra, quer com o município de Torres Vedras quer com o de Alenquer, foi sempre cordial. "Houve necessidade de fazer uma adaptação ao projeto

inicial, que remonta ao ano de 2004, com o dinheiro disponível aos dias de hoje. Poderíamos ter sido mais ambiciosos? Sim. Mas há sempre uma fasquia que não podemos ultrapassar, o seu limite financeiro", esclarece.

De referir que a obra, inicialmente, estava orçamentada entre os 3,5 e o quatro milhões de euros, mas o concurso público ficou pelos 3,6 mi-

Nas várias reuniões que o autarca diz ter tido com a IP foi determinante resolver o problema do cruzamento de Matacães, sendo que a solução encontrada dará mais segurança aos automobilistas, prevendo-se uma caixa de segurança e meia rotunda. "Foi o possível dada a orografia do terreno". O autarca fala também do cruzamento da Espera (Runa), outra situação problemática que ficará resolvida com a construção de uma rotunda. E o cruzamento da Aldeia de Nossa Senhora da Glória, que será melhorado no projeto-base. Carlos Bernardes garantiu ainda que existem zonas previstas para boxes e outras que estão a ser ultimadas pela IP para carga e descarga de passageiros, garantindo condições de segurança. "A obra também consigna passeios pedonais em vários pontos, para que as pessoas possam deslocar-se em segurança. Há outras zonas, que no projeto estão a descoberto, que estão a ser negociadas com a IP para virem a ser contempladas. Numa obra desta natureza há sempre situações pontuais que carecem de verificação, de melhoramento e esse trabalho tem sido feito com conjunto com a IP".

Carlos Bernardes recordou-se de situações semelhantes que também aconteceram nas obras do troço entre Torres Vedras e São Pedro da Cadeira. Também para a zona industrial da Carvoeira/Carreiras, que tem vindo a crescer com um conjunto de empresas sediadas, "a IP está disponível para estudar um modelo que não foi consignado no projeto. As pessoas têm que perceber que se trata de processos complexos de obter, foram muitos anos de espera; as obras estão a decorrer, a Câmara Municipal está a acompanhar o processo diariamente em cooperação com a IP para encontrar as melhores soluções. Queremos que a resultante final seja uma estrada mais segura para automobilistas e moradores".

Com base nestas informações o autarca considera que "está a haver aproveitamento político, nada mais do que isso, fazendo politiquice de uma obra que não carece disso. Se estivéssemos à espera do projeto ideal ainda hoje não havia obra. Fazer politiquice não fica bem", disse, criticando a posição pública do ex-presidente da Junta de Freguesia da Carvoeira. "Por muito respeito que tenha pelo seu percurso e pela sua pessoa, o senhor José Manuel Cristóvão, em relação a esta matéria, há alguns anos fez com que o processo não andasse (se calhar hoje tínhamos a variante construída e a EN9 requalificada), as coisas morreram na casca e o processo não evoluiu", concluiu o autarca.



Exmo. Senhor Presidente
da Assembleia Municipal de Torres Vedras
Dr. José Augusto de Carvalho
augustocarvalho.presidente.am@cm-tvedras.pt

v/ comunicação

v/ referência

n/ referência

n.º de oficio

data

6879,16-00T-2019

Assunto: Pedido da Comissão Eventual de Transportes

Exmo. Senhor Presidente da Assembleia Municipal,

Vimos pelo presente informar que não dispomos de documentação relativa à obra em curso nem do projeto de execução, dado que a requalificação da EN9 é um projeto das Infraestruturas de Portugal.

Contudo, importa referir que o signatário reuniu por diversas ocasiões com a citada empresa tendo-lhe sido apresentado o projeto que se encontra agora em execução. Foi entretanto dirigido oficio à citada empresa a solicitar esse mesmo projeto, a fim de vos ser disponibilizado.

Com os melhores cumprimentos,

O presidente da Câmara Municipal

Carlos Manuel Antunes Bernardes

DL







DE TORRES VEDRAS

- 7/57 L.nº/50.10-700

JS-10-2019

Uncionário,

Avaluation de la companya del companya de la companya del companya de la companya del companya de la companya de la companya de la companya del companya de la compan

Exmo. Senhor Presidente

da Assembleia Municipal de Torres Vedras

Dr. José Augusto de Carvalho

augustocarvalho.presidente.am@cm-tvedraspo

v/ comunicação

v/ referência

n/ referência

n.º de ofício

data

Assunto: Pedido da Comissão Eventual de Transportes

7596 15-NOV *19

Exmo. Senhor Presidente da Assembleia Municipal,

Na sequência de contactos anteriores vimos pelo presente remeter a V. Exa. o traçado da EN 9, Torres Vedras – Merceana que se encontra a ser executado pelas Infraestruturas de Portugal.

Aproveitamos esta oportunidade para remeter também o traçado do projeto que tínhamos em nossa posse, datado de 2002.

Com os melhores cumprimentos, + - ' - '.

O presidente da Câmara Municipal

Carlos Manuel Antunes Bernardes

Anexo: O citado.

DI





In Guinsat 9
23/M/2019

Exmo Pherident de Assen Deie Municipal de Tons Vedus

Tons Vedus, 20 de Novembro de 2019

60, Pedro Hisuel Castelo, mucho de Can:535 E Eventul de Trasports e Musilidade, valo Ma Eventul de Trasports e Musilidade, valo Ma este meio afrant a U. cre. a minte de 1556 de de mucho de refered Canissão.

de mucho de refered en infector que e mucho de atachedo aos fectos Gunes tendo de acontecido que mão tenho cardições efectivos por deservolves o trasolho se fector insciolados se expectava

> O Depotedo Maintel Pede Mary Coto



Exmo. Senhor Presidente da Assembleia Municipal de Torres Vedras Dr. José Augusto de Carvalho

v/ comunicação

v/ referência

n/ referência

n.º de ofício

data

GAP

2973 1-JUL '20

Assunto: Acordo de Gestão entre o Município de Torres Vedras e a Infraestruturas de Portugal SA, para a construção, conservação, manutenção e limpeza dos passeios na EN9, entre o km 76.300 e o km 78.45

Exmo. Senhor Presidente da Assembleia Municipal,

Joenas States a Vale Paulos a

Vimos pelo presente remeter a V. Exa. conforme solicitado pelo deputado municipal José Vale Paulos a minuta de acordo de gestão a celebrar entre o Município de Torres Vedras e a Infraestruturas de Portugal SA, para a construção, conservação, manutenção e limpeza dos passeios na EN9, entre o km 76.300 e o km 78.45.

Com os melhores cumprimentos,

O presidente da Câmara Municipal

Carlos Manuel Antunes Bernardes

Anexo: O citado.









ACORDO DE GESTÃO

O Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional, aprovado pela Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, estabelece a possibilidade da administração rodoviária se relacionar com municípios e outras entidades públicas, em matéria de construção.

O Município de Torres Vedras apresentou à Infraestruturas de Portugal, S.A. um pedido de parecer para aprovação de um projeto de execução relativo à construção de passeios na EN9, entre o km 76,300 e o km 78,450, e implantação de passadeiras.

O Município, além da construção dos referidos passeios, pretende ainda assegurar a sua conservação, manutenção e limpeza, contribuindo deste modo para a melhoria das condições de acessibilidade e segurança da circulação pedonal naquela via.

A Infraestruturas de Portugal, S.A. verificou que a solução apresentada é adequada, visando a garantia das condições de sustentabilidade ambiental, de fluidez de tráfego e segurança da circulação.

Assim,



F

O Município de Torres Vedras, com sede na Avenida 5 de outubro 2560-270 Torres Vedras, pessoa coletiva n.º 501 453 989, representado neste ato pelo Presidente da Câmara Municipal, Carlos Manuel Antunes Bernardes, doravante designado por MTV.

O acordo de gestão que se rege pelas cláusulas seguintes:

Cláusula 1.ª

Objeto

O presente acordo tem por objeto a construção, conservação, manutenção e limpeza dos passeios na EN9, entre o km 76,300 e o km 78,450, (cujas coordenadas, no sistema ETRS89, são respetivamente: -89.523, -65.232 e -88.269, -63.633), bem como a implantação de passadeiras, de acordo com o projeto de execução e esboço corográfico que constituem os anexos l e II ao presente acordo, que dele fazem parte integrante.

Cláusula 2.ª

Projeto

O MTV elaborou, por sua conta e risco, o projeto de execução relativo aos trabalhos de construção mencionados na cláusula 1.ª.

Cláusula 3.ª

Aprovação do Projeto

- 1. O projeto de execução é objeto de aprovação prévia pela IP.
- A IP emite um parecer obrigatório e vinculativo, relativo ao projeto referido no n.º 1, no prazo de 40 (quarenta) dias contado da data da assinatura do presente acordo, não obstante, a sua não emissão, não determinará a aprovação tácita do mesmo.

Cláusula 4.ª

Alterações ao projeto

Qualquer alteração ao projeto, deve ser objeto de parecer prévio da IP.



 Para efeitos de organização dos subsequentes trabalhos a desenvolver pelo MTV, a IP em regra, emite o seu parecer no prazo de 30 (trinta) dias, sendo que, a sua não emissão, não determina a aprovação tácita das respetivas alterações ao projeto.

Cláusula 5.ª

Expropriações

São da inteira responsabilidade do MTV, as expropriações que eventualmente se mostrem necessárias, para as quais devem ser obtidos os pareceres, licenças, autorizações técnicas ou de qualquer outra natureza, no integral respeito pelos procedimentos e normativos legais em vigor.

Cláusula 6.ª

Terrenos municipais

O MTV disponibiliza, a título gratuito, os terrenos localizados em ____ (cujas coordenadas, no sistema ETRS89, são x e y), conforme planta que constitui o anexo III ao presente acordo e dele faz parte integrante, os quais se mostram necessários à execução da obra.

Cláusula 7.8

Dono de obra

O MTV assume-se como dono de obra relativamente às intervenções mencionadas na Cláusula 1.ª, competindo-lhe lançá-la, geri-la, executá-la e fiscalizá-la, desde o procedimento pré-contratual até ao seu encerramento administrativo, cabendo-lhe ainda, a responsabilidade pela execução material, financeira e contabilística da obra.

Cláusula 8.ª

Dever de comunicação

- O MTV obriga-se, no prazo de 15 (quinze) dias após a ocorrência de cada um dos trâmites do procedimento pré-contratual, a comunicar à IP o respetivo lançamento do concurso e data de adjudicação.
- No mesmo prazo, indicará o emprelteiro designado, o preço contratual, prazo de execução, remetendo ainda à IP. 1 (um) exemplar da proposta adjudicada.
- O MTV obriga-se, ainda, a dar conhecimento do presente acordo ao empreiteiro, explicitando todas as obrigações constituídas a favor da IP, designadamente no que se refere à consignação, receção e transferência dominial.



Cláusula 9.ª

Início dos trabalhos

Cabe à **IP** autorizar o início dos trabalhos relativos à obra mencionada na Cláusula 1.ª, atentos os prazos legais previstos no Código dos Contratos Públicos, procedendo ao acompanhamento dos trabalhos da empreitada.

Cláusula 10.ª

Consignação

Compete ao MTV articular com a IP, a data em que será efetuada a consignação da obra, cujo auto será igualmente outorgado pelo representante do MTV, pelo empreiteiro, e ainda, pelo representante da IP, com menção expressa, ao presente acordo, e ao enquadramento da obra definido no mesmo.

Cláusula 11.ª

Alteração ao plano de trabalhos

- Qualquer alteração ao plano de trabalhos, deve ser objeto de comunicação prévia à IP, com indicação das razões que a determinaram.
- O MTV notifica o representante da IP, de quaisquer alterações efetuadas ao plano de trabalhos, atempadamente, para que a IP possa pronunciar-se dentro do prazo legalmente previsto no Código dos Contratos Públicos.

Cláusula 12.ª

Suspensão dos trabalhos

- 1. Sempre que se verifique a necessidade proceder à suspensão dos trabalhos da empreitada, nos termos previstos no art. 365.º e seguintes do Código dos Contratos Públicos, deve a referida intenção ser comunicada previamente à IP, com a indicação clara dos fundamentos legais para a mesma, devendo a IP pronunciar-se no prazo 5 (cinco) dias.
- O MTV fica obrigado a remeter à IP, cópia do auto lavrado para o efeito, no prazo de 10 (dez) dias, a contar da sua assinatura.
- O MTV deve ainda comunicar à IP a data definida para o recomeço dos trabalhos.



Cláusula 13.ª

Controlo de qualidade em obra

No âmbito do controlo de qualidade dos materiais empregues em obra, a IP reserva-se no direito de efetuar ensaios em obra, por si, ou através de entidade por si designada, com vista ao cumprimento integral dos requisitos constantes do Caderno de Encargos.

Cláusula 14.ª

Controlo da execução da obra

- Sendo a fiscalização da responsabilidade do MTV, este compromete-se a efetuá-la com dedicação e empenho, assegurando a qualidade dos trabalhos executados nos termos previstos no projeto aprovado, e das eventuais alterações introduzidas ao mesmo, nos termos do presente acordo.
- 2. A IP procede ao acompanhamento dos trabalhos através do seu representante, sendo da responsabilidade do MTV fazer cumprir pelo empreiteiro, todas as orientações que o representante da IP lhe venha a transmitir, direta ou indiretamente, de acordo com o previsto no Caderno de Encargos, designadamente, no que respeita ao planeamento da obra, cumprimento do projeto de execução e da qualidade dos materiais nele contemplados.

Cláusula 15.ª

Serviços afetados e restabelecimentos

- É obrigação do MTV, garantir a manutenção em funcionamento, de todos os serviços afetados públicos ou privados, durante a realização da obra mencionada na Cláusula 1.ª, nos termos previstos nos acordos efetuados com as respetivas entidades.
- A obrigação do MTV prevista no número anterior aplica-se aos trabalhos de conservação manutenção e limpeza.
- 3. Nos termos previstos no n.º 2 do artigo 30.º do Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional, os restabelecimentos das vias públicas integram o domínio público da entidade com jurisdição sobre a estrada restabelecida, no momento da abertura ao tráfego do restabelecimento.



Cláusula 16.ª

Agendamento de vistoria para efeitos de receção provisória

- 1. Compete ao MTV o agendamento da vistoria para efeitos de receção provisória.
- O MTV notifica a IP, da data, hora e local onde se iniciará a mesma, com a antecedência mínima de 10 (dez) dias.

Cláusula 17.º

Receção provisória

- Com a conclusão dos trabalhos da empreitada, há lugar à vistoria legalmente prevista, para efeitos de receção provisória.
- Deste ato é lavrado o respetivo Auto, devendo o mesmo ser outorgado pelos representantes do MTV, do empreiteiro e da IP, presentes no ato de vistoria, sendo efetuada menção expressa, que a mesma decorre do enquadramento da obra definido no presente acordo de gestão.
- Nos termos do presente acordo, fica o MTV obrigado a aceitar o parecer vinculativo do representante da IP, sem o qual, o representante do MTV n\u00e3o pode outorgar o documento acima referido.
- Com a receção provisória dos trabalhos, o MTV entrega à IP um exemplar das telas finais da obra.

Cláusula 18.ª

Transferência dominial

- O MTV obriga-se a informar o empreiteiro que o objeto da empreitada integrará o domínio público rodoviário nacional.
- Os bens, móveis e imóveis, objeto da obra, rodoviária nacional, são integrados no domínio público rodoviário nacional no momento em que se realizar a receção provisória da obra.
- 3. O MTV obriga-se a entregar à IP a documentação e bem assim, a fornecer todas as informações necessárias ao cumprimento dos deveres que sobre esta recaem, relativamente ao registo predial do bem que passa a integrar o domínio público do Estado, bem como, ao fornecimento ao IMT, até 31 de março de cada ano, de todos os elementos necessários à atualização do cadastro do património rodoviário a que se referem os preceitos dos artigos 27.º n.º 2 e 29.º do Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional.



4. O MTV presta ainda à IP todo o apoio que se mostre necessário, para a concretização do referido no número anterior, designadamente, junto do empreiteiro, diligenciando no sentido de obter a colaboração deste em todo o processo.

Cláusula 19.ª

Denúncia de defeitos

Durante o prazo de garantia da obra, a IP informa o MTV dos defeitos que deteta na obra, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, contados a partir do momento da tomada de conhecimento dos mesmos, instruindo o processo com todos os elementos que se mostrem necessários à interpelação do empreiteiro pelo MTV, de acordo com o estabelecido no Código dos Contratos Públicos.

Cláusula 20.ª

Receção definitiva

À receção definitiva, aplicam-se, com as necessárias adaptações, o estabelecido nas cláusulas 16.ª e 17.ª.

Cláusula 21.ª

Conservação, manutenção e limpeza

O MTV responsabiliza-se pelos encargos e pelo cumprimento das suas obrigações no domínio da conservação, manutenção e limpeza dos passeios mencionados na cláusula 1.ª.

Cláusula 22.ª

Descrição dos Trabalhos de Conservação, manutenção e limpeza

- 1. O MTV responsabiliza-se pelos trabalhos necessários e adequados à boa conservação, manutenção e limpeza dos passeios mencionados na cláusula 1.ª, incluindo tudo o que se refere a estabilidade, fundações, taludes, muros, pavimentos, órgãos de drenagem, sinalização, sinalética, balizas, mobilidade de pessoas portadoras de deficiência, equipamentos de segurança, iluminação pública, mobiliário urbano e outros equipamentos de apoio existentes no local.
- No âmbito dos trabalhos de limpeza dos passelos mencionados na cláusula 1.ª, o MTV procede nomeadamente à recolha do lixo.



Cláusula 23.ª

Autorização

- O MTV requer autorização à IP relativamente ao início dos trabalhos de conservação manutenção e limpeza dos passeios, que não se mostrem isentados pelo n.º 5 da presente Cláusula.
- A autorização é requerida com a antecedência mínima de 22 (vinte e dois) dias úteis relativamente à data em que o MTV pretende dar início aos trabalhos.
- A IP dispõe do prazo de 10 (dez) dias, contado da receção do pedido de autorização a que se refere o n.º 1, para se pronunciar.
- O MTV obriga-se a comunicar à IP as intervenções urgentes em prazo nunca superior a 24 (vinte e quatro) horas, contado a partir do momento do conhecimento da necessidade de intervenção pelo MTV.
- 5. Estão isentos de autorização os trabalhos de conservação, manutenção, e limpeza correntes que não interfiram, ainda que indiretamente, com a fluidez do tráfego, a segurança rodoviária, nem com a gestão dos bens do domínio público rodoviário.

Cláusula 24.ª

Bens que integram o domínio público

O MTV não tem direito a qualquer quantia, a que título seja, em qualquer fase de execução do acordo ou depois dele terminar, por qualquer material, equipamento, infraestrutura, direito e/ou bem, suas aquisição, montagem, incorporação no solo, estudos, projetos ou obras relacionadas direta ou indiretamente, conservação ou manutenção, alteração ou melhoria, etc. que incorpore na estrada e que integre ou deva integrar o domínio público rodoviário do Estado.

Cláusula 25.ª

Licenciamento rodoviário

A responsabilidade em matéria de licenciamento, autorizações e pareceres ao abrigo do Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional e demais legislação rodoviária, na área abrangida pela construção dos passeios, continua a caber à IP.



Cláusula 26.ª

Licenciamento perante terceiras entidades

As atividades desenvolvidas pelo MTV, por administração direta ou com recurso à prestação de serviços, à empreitada ou a qualquer forma de colaboração de terceiras entidades que necessitem ser acompanhadas da prática de atos de comunicação, declaração, autorização, licença, ou por qualquer outro, bem como o pagamento das correspondentes taxas, emolumentos, preços ou qualquer quantia a que título seja, constituem obrigação e encargo do MTV.

Cláusula 27.ª

Incumprimento

- 1. O incumprimento das obrigações de qualquer das partes confere, à parte não faltosa, o direito de exigir o cumprimento ou reparação dos danos sofridos, em prazo razoável e adequado às circunstâncias e, se aquela o não fizer no prazo fixado, esta pode rescindir o presente acordo, sem prejuízo do direito às indemnizações a que houver lugar, nos termos gerais do direito.
- No caso de transmissão de qualquer facto que possa configurar cumprimento defeituoso ou incumprimento de obrigação, deve o mesmo, ser comunicado por carta registada com aviso de receção, para os endereços postais indicados no presente acordo.
- Em caso de resolução, a respetiva intenção deve ser comunicada por carta registada com aviso de receção, para os endereços postais indicados no presente acordo.

Cláusula 28.ª

Resolução

A IP reserva-se no direito de resolver o presente acordo, nos seguintes casos:

- a) Se o MTV n\u00e3o proceder \u00e1s comunica\u00f3\u00f3es previstas na cl\u00e1usula 8.\u00e3 nos termos a\u00e1 estabelecidos;
- Se se verificar incumprimento ou cumprimento defeituoso das obrigações assumidas pelo MTV;
- c) Se o MTV alterar o projeto sem o acordo prévio da IP;
- d) Se o MTV alterar o plano de trabalhos sem prévia comunicação à IP;



- e) Se o MTV suspender e recomeçar os trabalhos sem prévia comunicação à IP;
- f) Se o lançamento da empreitada não ocorrer no período de 1 (um) ano, a contar do início da vigência do presente acordo;
- g) Se decorrerem mais de 2 (dois) anos, desde o início da vigência do presente acordo até à consignação da obra.

Cláusula 29.ª

Ressarcimento

- O MTV indemniza a IP por perdas, danos e lucros cessantes, resultantes da falta de execução ou execução defeituosa do presente acordo.
- A indemnização referida no número anterior deve ser paga no prazo de 30 (trinta) dias a contar da data da interpelação.

Cláusula 30.ª

Correspondência

A correspondência a dirigir entre as partes, no âmbito da execução do presente acordo, é efetuada por carta registada com aviso de receção para os respetivos endereços:

a. A correspondência que o MTV remeter à IP deve ser efetuada para:

Infraestruturas de Portugal, S.A.

Direção de Serviços de Rede e Parcerias

Praça da Portagem

2809-13 Almada

 A correspondência que a IP ou seus representantes dirigirem ao MTV deve ser efetuada para:

Câmara Municipal de Torres Vedras

Avenida 5 de outubro

2560-270 Torres Vedras

Cláusula 31.ª

Acompanhamento

 A IP acompanha a execução do presente acordo nos termos e para os efeitos do n.º 4 do artigo 44.º do Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional.



2. A IP notifica o MTV por meio de carta registada com aviso de receção, sempre que detete o incumprimento de alguma obrigação deste, que possa colocar em causa a segurança rodoviária ou a gestão do bem do domínio público rodoviário objeto do acordo.

Cláusula 32.ª

Danos

- 1. O MTV participa às autoridades policiais todos os danos que detetar no troço de estrada, nomeadamente na zona da estrada e nos materiais, equipamentos ou infraestruturas de demarcação, sinalização, segurança, proteção ambiental, comunicação e outros que nela estejam ou venham a ser incorporados, devendo esta comunicação ocorrer no prazo máximo de 48 (quarenta e oito) horas contado da sua verificação.
- O MTV envia cópia da participação à IP no prazo máximo de 10 (dez) dias, contado da apresentação da respetiva participação.

Cláusula 33.ª

Dever de colaboração

- O MTV e a IP obrigam-se reciprocamente a colaborar, no âmbito do presente acordo, em especial no que se refere ao seguinte:
 - a) Cumprimento de obrigações legais;
 - b) Formalização de situações constituídas;
 - c) Prestação de informação;
 - d) Fornecimento de documentos;
 - Defesa dos interesses das partes perante terceiros.
- O dever de colaboração mantém-se para além do prazo de vigência do acordo.

Cláusula 34.ª

Responsabilidade civil

O MTV assume perante a IP e perante terceiros a responsabilidade por quaisquer danos emergentes de atos de gestão pública ou de gestão privada, direta ou indiretamente relacionados com a execução do presente acordo, bem como da atuação dos seus órgãos, funcionários, agentes, representantes, empreiteiros, e outros prestadores de serviços, ainda que com mera negligência.



Ciáusula 35.ª

Vigência

O presente acordo entra em vigor no dia seguinte ao da sua assinatura.

Cláusula 36.º

Duração

O presente acordo tem a duração de 20 (vinte) anos, automaticamente renovável por iguais períodos, salvo se for denunciado por qualquer das partes, com a antecedência mínima de 18 (dezoito) meses em relação ao seu termo, não cabendo às partes o direito a qualquer indemnização.

Cláusula 37.ª

Contagem dos prazos

Para efeitos de contagem dos prazos estabelecidos no presente acordo, são aplicáveis as seguintes regras:

- Não se inclui na contagem do prazo, o dia em que ocorrer o evento a partir do qual o mesmo começa a correr;
- Os prazos s\u00e3o contínuos, n\u00e3o se suspendendo nos s\u00e1bados, domingos e feriados;
- c. O prazo fixado em semanas, meses ou anos, a contar de certa data, termina às 24 horas do dia que corresponda, dentro da última semana, mês ou ano, a essa data, mas se no último mês não existir dia correspondente o prazo finda no último dia desse mês;
- d. O prazo que termine em sábado, domingo, feriado ou em dia em que o serviço perante o qual deva ser praticado o ato que não esteja aberto ao público, ou não funcione durante o período normal, transfere-se para o 1.º dia útil seguinte.

Cláusula 38.º

Foro

Os litígios que possam surgir em matéria de aplicação, interpretação ou integração das regras estabelecidas no presente Acordo de Gestão e que não possam ser resolvidos por



acordo entre as partes, são dirimidos com recurso ao Tribunal Administrativo e Fiscal de Almada, com expressa renúncia a qualquer outro.

Almada, de	de 2020
Infraestruturas de	Portugal, S.A.
()
Município de To	rres Vedras
Carlos Manuel Antu	



Município de Torres Vedras Divisão de Infraestruturas e Obras Municipais

CONSTRUÇÃO DE PASSEIOS NA EN9, ENTRE O KM 76,300 E O KM 78,450 NAS LOCALIDADES DE CARVOEIRA E CURVEL



- Memória Descritiva -

1. Introdução

Refere-se a presente memória descritiva ao projeto de construção de diversos passeios na Estrada Nacional 9, entre o Km 76,300 e o Km 78,450, nas localidades de Carvoeira e Curvel no Concelho de Torres Vedras.

A Estrada Nacional 9 constitui uma das principais vias estruturantes do concelho de Torres Vedras, pois faz a ligação ao concelho de Alenquer e a outros concelhos adjacentes da região de Lisboa e Vale do Tejo. Esta via regista assim diariamente um grande fluxo automóvel, sendo de realçar uma elevada circulação de veículos pesados de transporte de mercadorias e inertes.

No troço entre a cidade de Torres Vedras e o concelho de Alenquer, a Estrada Nacional 9 atravessa alguns aglomerados urbanos, sendo os mais importantes as localidades de Carvoeira e Curvel.

Como as quatro fotos a seguir apresentadas elucidam verifica-se a inexistência de passeios nestes dois núcleos urbanos, pelo que a circulação pedonal é feita pelas bermas da N9 sem as devidas condições de segurança para os peões, com um elevado risco de ocorrerem acidentes.









Fotos 1 a 4 - Vista da N9 em Carvoeira e Curvel

DIOM-ACMVM Construção de passeios na EN9 Deste modo, verifica-se a necessidade de dotar a N9 ao longo do troço de atravessamento das localidades de Carvoeira e Curvel de passeios que permitam uma circulação em segurança dos peões e também em comodidade.

A construção dos passeios irá dar uma imagem mais urbana da via e consequentemente contribuir para uma redução da velocidade da circulação, pois a existência de duas longas retas no Curvel e Carvoeira propiciam a excessos de velocidade por parte dos condutores, embora hoje existam dois sistemas de controle de velocidade associados a sinalização luminosa (semáforos).

2. Perfil tranversal dos passeios

O perfil transversal dos passeios será variável nos diversos troços a construir. Contudo, terão sempre que possível nos troços contínuos uma largura uniforme, salvo em situações de existência de muros e habitações que originem o aumento ou a redução da sua dimensão transversal.





Fotos 5 e 6 - Vista de muros

Os passeios terão uma largura entre 1,00 m a 2,00 m consoante as condicioantes existentes para a sua implantação. Por exemplo, no local da foto 5 a largura prevista será de 1,00 m e na foto 2 será de 2,00 m.

3 - Pavimento de revestimento

Os passeios terão como revestimento blocos de betão, de secção retangular com 6 cm de espessura, sendo que os lancis também serão em betão. Os blocos serão assentes sobre camada de areia e base granular em agregado britado de granulometria extensa.

As dimensões dos elementos construtivos e espessuras dos materiais encontram-se definidos nas peças desenhadas.

DIOM-ACMVM Construção de passeios na EN9

4 - Drenagem

Com a implantação dos passeios será necessário prever uma rede de drenagem para recolha das águas pluviais e o seu encaminhamento às linhas de água mais próximas.

Assim, serão previstos a colocação de sumidouros, para recolha das águas da faixa de rodagem, e a construção de coletores de drenagem e de caixas de visita. Os sumidouros serão em grelha de ferro fundido, com proteção anti-roubo, e serão ligados diretamente a caixas de visita.

No que diz respeito à localização destes elementos de drenagem foram cumpridos os regulamentos sobre este tipo de obras, sendo que os sumidouros terão uma distância entre si não superior a 30 m, as caixas de visita no máximo 50 m, e os coletores entre caixas terão sempre um alinhamento reto. A inclinação dos coletores de drenagem será sempre superior a 0,5 %.

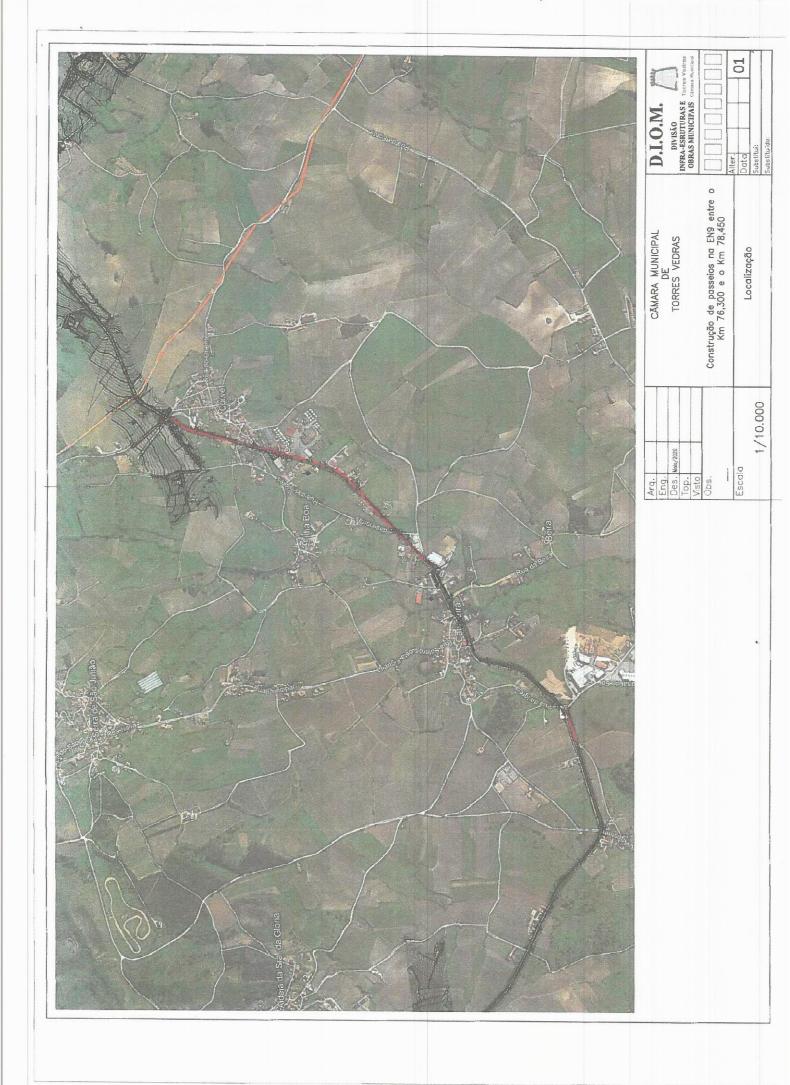
Nas peças desenhadas encontram-se definidas as dimensões e localização dos elementos de drenagem.

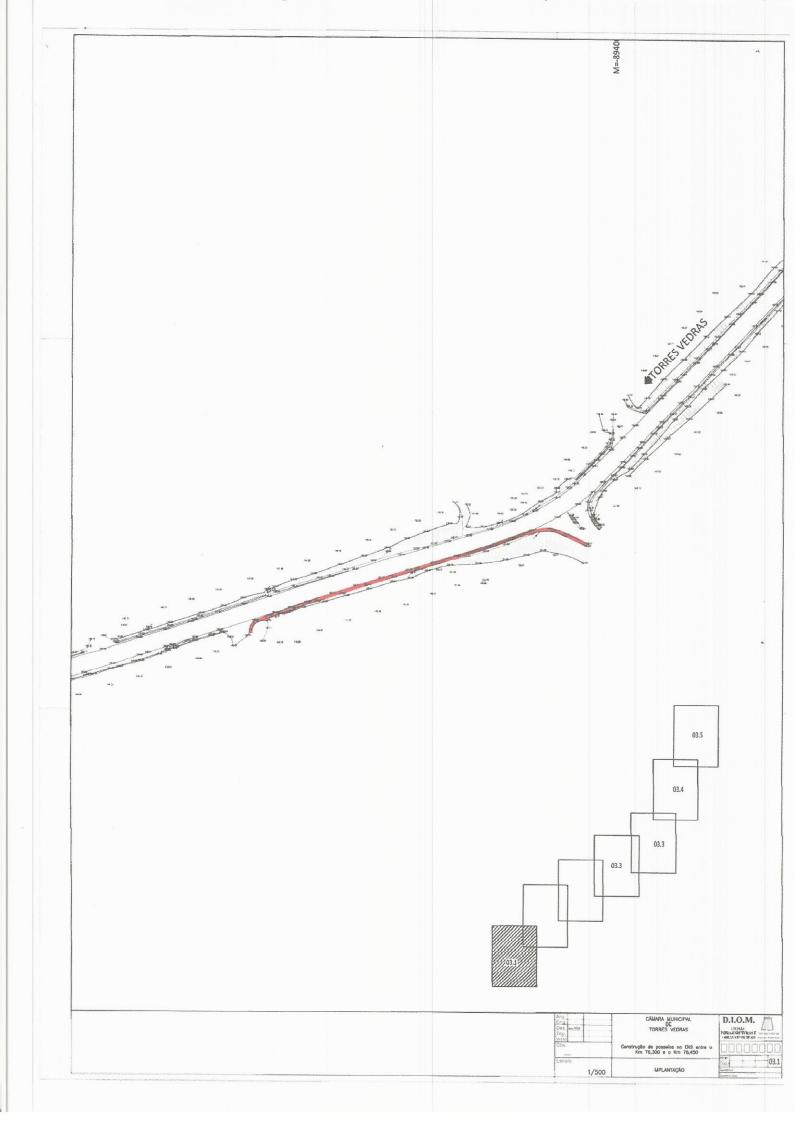
5 - Conclusão

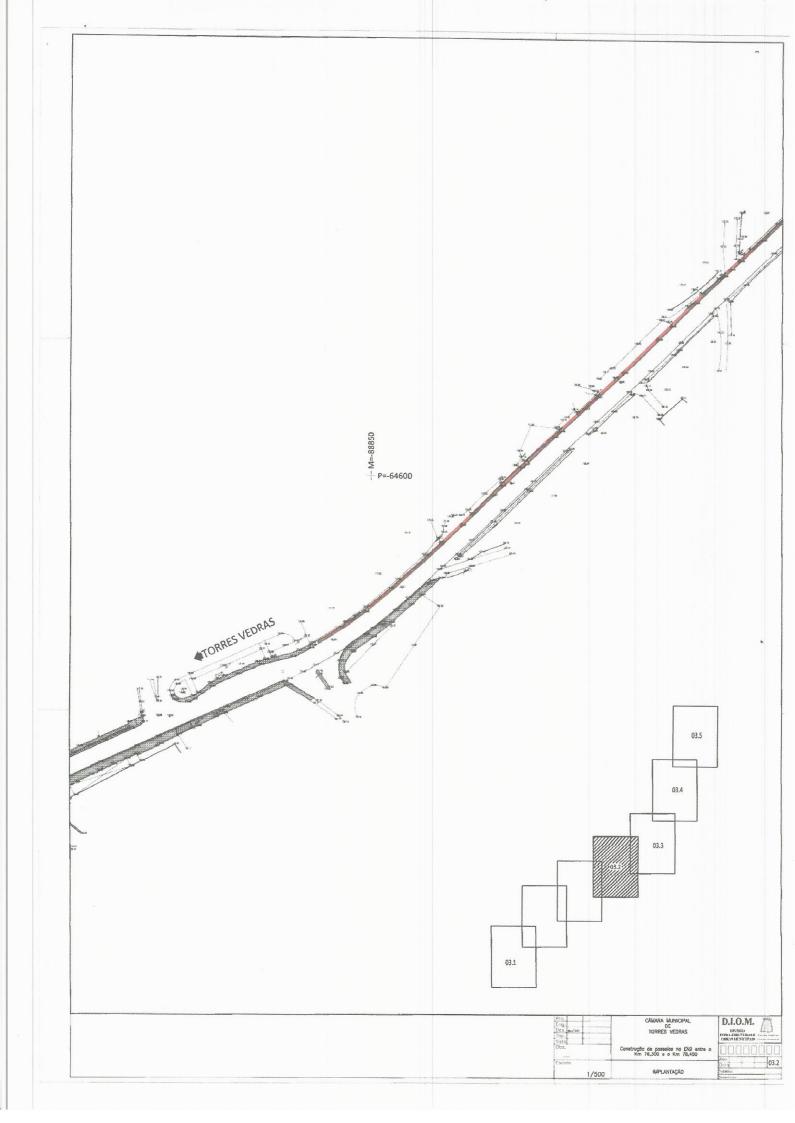
A construção dos passeios nas localidades de Carvoeira e Curvel irá permitir que os peões possam circular em condições de segurança, situação que hoje não acontece, e criar uma imagem mais urbana da EN9, contribuindo assim para uma redução da velocidade por parte dos condutores. Em suma, esta obra irá contribuir para o aumento da segurança rodoviária da EN9.

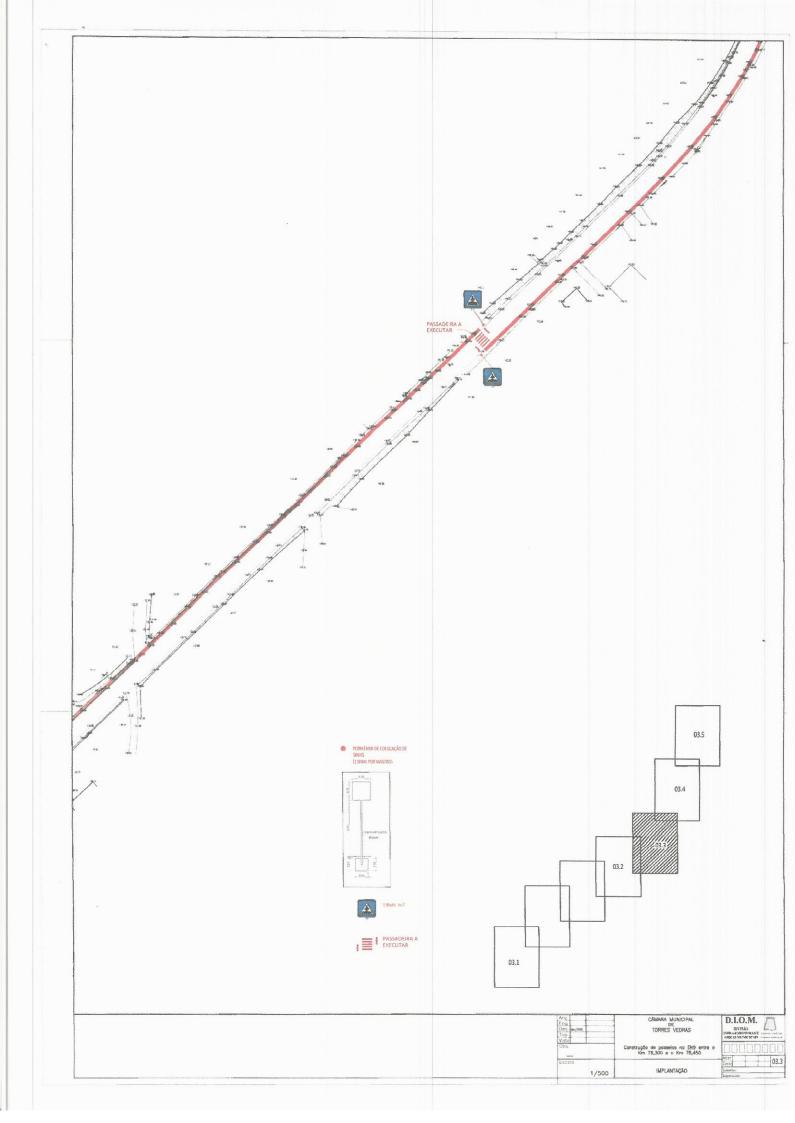
No mapa de quantidades de trabalhos, peça constante deste processo, encontram-se descritos e quantificados todos os trabalhos previstos para a realização da obra.

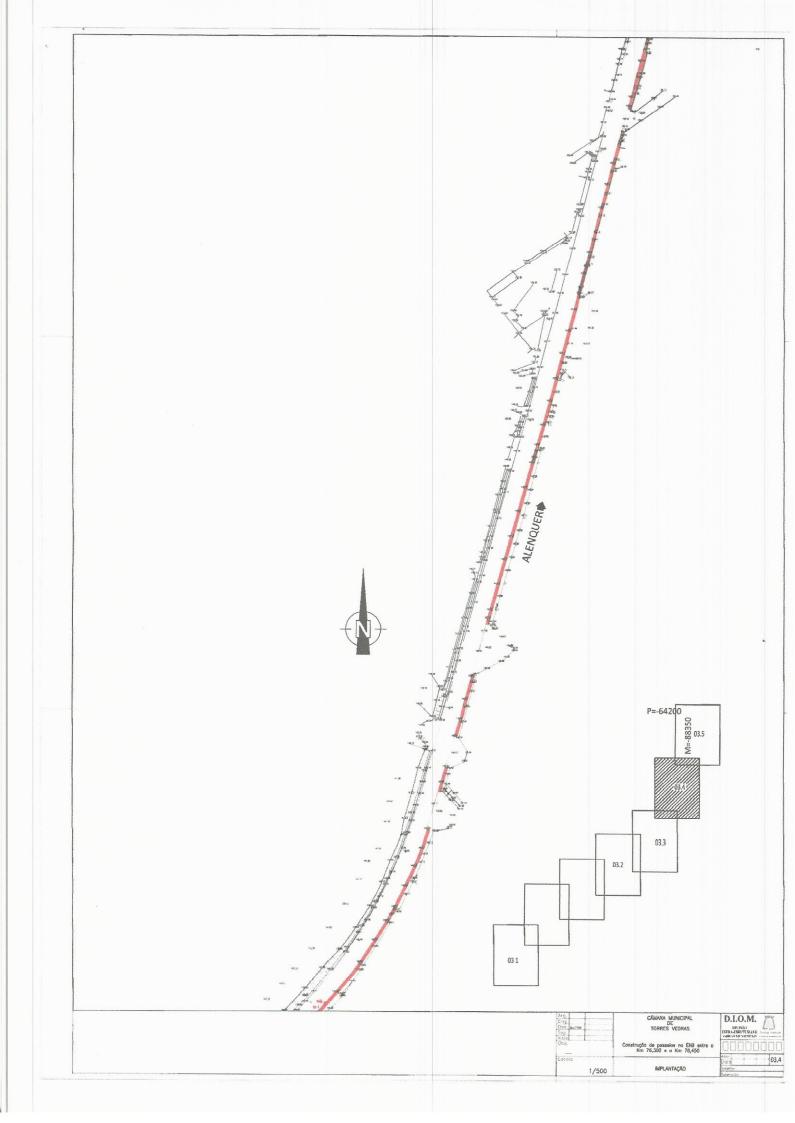
O Técnico, Manuel Cadavez Aires, Eng.º Civil

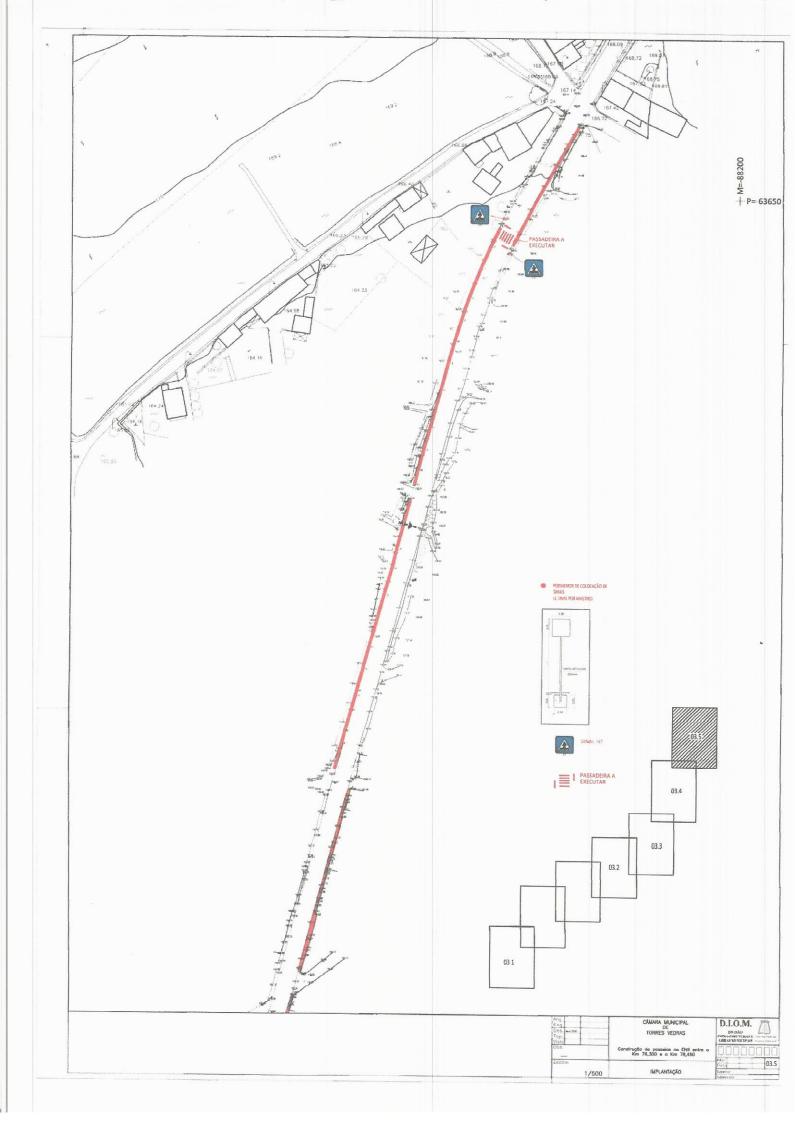




















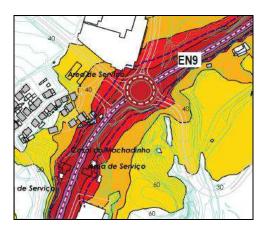
Mapa Estratégico de Ruído

EN9: Torres Vedras Nascente - Zibreira Poente (EN248)

Resumo Não Técnico

2018-10-09

Equipa Técnica do Mapa de Ruído: Luís Conde Santos, Diretor técnico Madalena Vaz de Miranda, Técnica superior Jorge Preto, Técnico superior Filipe Pinto, Técnico do laboratório



DBWAVE.I ACOUSTIC ENGINEERING, S.A.



1. INTRODUÇÃO

O presente Resumo Não Técnico (RNT) pretende ser um documento independente, contudo uma peça integrante do Mapa Estratégico de Ruído da EN9: Torres Vedras Nascente - Zibreira Poente (EN248), realizado para a Infraestruturas de Portugal, S.A.

O intuito deste resumo é sintetizar em linguagem não técnica o conteúdo do Mapa Estratégico de Ruído, explicitando-o de forma acessível e clara a todos aqueles que pretendam conhecê-lo.

2. OBJETIVO DE UM MAPA ESTRATÉGICO DE RUÍDO

A temática do ruído já há muito é discutida. No entanto, com a publicação do Decreto-Lei nº 146/2006, que transpõe a Diretiva Europeia 2002/49/CE, e do Decreto-Lei nº 9/2007, Regulamento Geral do Ruído, a prevenção e o controlo da poluição sonora, vieram assumir uma nova perspetiva.

Mas, o que é o ruído? O ruído pode ser entendido como um som desagradável ou indesejável para o ser humano. Ao nível de uma infraestrutura rodoviária, esse ruído é originado pelo tráfego rodoviário, sendo produzido por diversos mecanismos físicos, dos quais se destacam: ruído de rodagem, devido à interação pneu-estrada; ruído aerodinâmico, provocado pela deslocação de ar associada ao movimento de um veículo; e ruído mecânico, produzido pelos sistemas mecânicos do veículo, como seja o motor e tubo de escape. O ruído é quantificado através da sua maior ou menor intensidade, expressa em dB(A), isto é, em decibel com o filtro de ponderação A, que se destina a ter em conta a resposta do ouvido humano às distintas frequências que compõem um ruído.

De forma a proporcionar uma melhor qualidade de vida às populações, existe a necessidade de se conhecer os níveis de ruído existentes em redor das grandes infraestruturas de transporte (GIT), surgindo assim, os Mapas Estratégicos de Ruído (MER). É da competência das entidades responsáveis por cada GIT a elaboração e promoção dos respetivos MER, que se revelam uma ferramenta essencial de caracterização e análise do ruído produzido pela infraestrutura, bem como dos subsequentes Planos de Ação, onde se estudarão as eventuais medidas de minimização de ruído necessárias.

O parâmetro mais utilizado na avaliação do ruído é o nível sonoro contínuo equivalente, L_{Aeq}, que traduz a situação média em termos de ruído num dado ponto. Com a entrada em vigor do DL 9/2007 passaram a existir três períodos de referência para avaliação dos níveis de ruído:

- Período diurno, das 7h00 às 20h00;
- Período do entardecer, das 20h00 às 23h00;
- Período noturno, das 23h00 às 07h00.

Por outro lado, a avaliação dos níveis de ruído passou recentemente a ser feita com base nos indicadores L_{den} e L_n . O primeiro representa o L_{Aeq} , corrigido com uma penalização de 5 dB(A) para o



entardecer e de 10 dB(A) para o período noturno, para o conjunto dos três períodos de referência. O segundo representa o L_{Aeq} do período noturno.

Um MER de uma estrada é constituído essencialmente por: Mapas de Níveis Sonoros (mapas de ruído), que representam a distribuição espacial do ruído em torno da estrada, a uma altura típica de 4 metros do solo e com cores correspondentes às diversas classes de ruído, a intervalos de dB(A); e Mapas de Exposição da População ao ruído, que são geralmente apresentados sob a forma de Quadros em que se indica o número de pessoas que habitam em edifícios expostos às diversas classes de ruído.

Um Mapa Estratégico de Ruído fornece assim informação para atingir os seguintes objetivos:

- Descrever a situação acústica existente ou prevista em função de indicadores de ruído;
- Possibilitar a identificação da ultrapassagem de valores limite legais;
- Quantificar o número estimado de habitações, escolas e hospitais numa determinada zona que estão expostas a valores específicos de um dado indicador de ruído;
- Quantificar o número estimado de pessoas localizadas numa zona exposta ao ruído;
- Quantificar a área exposta a valores específicos de um dado indicador de ruído.

Em termos legais, para além da responsabilidade associada às entidades responsáveis pela emissão de ruído, é da responsabilidade de todos os municípios a classificação do seu território em zonas sensíveis¹ e zonas mistas², consoante a ocupação do território, e para as quais são permitidos níveis de ruído diferentes, quer para o indicador L_{den} quer para L_n.

No quadro seguinte estão representados os níveis máximos de ruído permitidos para os vários tipos de situações considerados.

Quadro 2-1 – Níveis máximos de ruído permitido expresso em L_{Aeq}

	L _{den}	Ln
	dB(A)	dB(A)
Zonas mistas	≤ 65	≤ 55
Zonas sensíveis	≤ 55	≤ 45
Zonas sensíveis na proximidade de GIT existente	≤ 65	≤ 55
Zonas sensíveis na proximidade de GIT não aéreo em projeto	≤ 60	≤ 50
Zonas sensíveis na proximidade de GIT aéreo em projeto	≤ 65	≤ 55
Zonas ainda não classificadas	≤ 63	≤ 53

¹ Zonas sensíveis: áreas vocacionadas para escolas, hospitais, habitações, espaços de recreio e lazer.

4 .

² Zonas mistas: incluem também comércio e serviços.



O MER da EN9 pretende ser uma ferramenta para a gestão e controlo da poluição sonora existente na área envolvente desta rodovia, servir de base a Planos de Ação, bem como apoiar a tomada de decisões sobre planeamento e ordenamento do território.

3. ÁREA DE ESTUDO

Incluído integralmente no concelho de Torres Vedras, o troço da estrada nacional objeto do presente estudo inicia-se em Torres Vedras e estende-se por 8 km até chegar ao ponto em que cruza com a EN248, em Zibreira poente.

Na Figura 3-1 está representada a área de estudo (limite a vermelho), o eixo de via (a preto) e os concelhos abrangidos pela mesma.



Figura 3-1 – Enquadramento geográfico do troço da EN9 e da área de estudo

A EN9, ao longo da extensão do troço em estudo, atravessa essencialmente zonas não urbanizadas. No entanto, é de referir a existência de várias habitações dentro da área de estudo na zona do início do troço e também a existência pontual de edifícios de habitação ao longo do mesmo.



Esta rodovia é composta por uma via de circulação por sentido, o limite de velocidade varia entre 50 km/h e 90 km/h e a camada de desgaste aplicada na via é em betão betuminoso. O tráfego que circula neste troço é dominado por veículos ligeiros ao longo de todo o dia, com maior número de pesados durante a noite.

O Quadro seguinte apresenta os volumes de tráfego horário dos vários sublanços incluídos no estudo.

Período Período diurno Período noturno Tipo de entardecer **Toponímia** camada de ТМН % **TMH** % **TMH** % desgaste (veíc./h) pesados (veíc./h) | pesados (veíc./h) pesados EN9: Torres Vedras Nascente-575 4,1 316 2,3 89 4,9 BB Cruz EN115-2 (km 68+107) EN9: Rotunda cruz. EN115-2 296 BB 6,2 161 3,4 46 7,3 EN9: Cruz EN115-2 (km 68+107)-Zibreira Poente 593 6,2 323 3.4 92 7.3 BB

158

2.3

45

4.9

BB

4.1

Quadro 3-1 - Dados de tráfego considerados para o troço da EN9

(EN248) EN9: Rotunda

4. MAPA ESTRATÉGICO DE RUÍDO

287

O Mapa Estratégico de Ruído da EN9: Torres Vedras Nascente - Zibreira Poente (EN248) foi elaborado em conformidade com o estipulado na legislação aplicável, designadamente o *Decreto-lei n.º 146/2006*, de 31 de julho, com a *Declaração de Rectificação n.º 57/2006*, de 31 de agosto, e o *Decreto-lei n.º 9/2007*, de 17 de janeiro (Regulamento Geral do Ruído), com a *Declaração de Rectificação n.º 18/2007*, de 16 de março e alterado pelo *Decreto-Lei n.º 278/2007*, de 1 de agosto.

O Mapa Estratégico de Ruído elaborado é relativo ao ano civil de 2016 e inclui, entre outras informações, Mapas de Níveis Sonoros e Mapas/Quadros de População Exposta ao Ruído.

O cálculo do Mapa Estratégico de Ruído da EN9: Torres Vedras Nascente - Zibreira Poente (EN248) teve como base um modelo em computador, utilizando o programa CadnaA v3.7, no qual se implementou uma representação física da realidade existente, incluindo o terreno, os edifícios, os taludes naturais, as barreiras acústicas e as fontes de ruído, neste caso constituídas pelas vias de circulação da estrada nacional em estudo. O método de cálculo utilizado foi o recomendado a nível europeu e pelas diretrizes da APA: NMPB-Routes-96.

O modelo em computador foi validado mediante uma medição de ruído realizada *in situ*, com amostragens contínuas e uma duração mínima de 48 h.

Os Mapas de Níveis Sonoros, apresentados às escalas 1:5 000 na Memória Descritiva, são aqui apresentados no anexo 1 e 2, relativos aos indicadores L_{den} e L_n, respetivamente, a uma altura de 4 metros acima do solo e à escala 1:10 000.

^{*} BB - Betão betuminoso



A figura que se segue apresenta a visualização em três dimensões do modelo acústico que serviu de base à elaboração dos cálculos dos mapas de ruído.

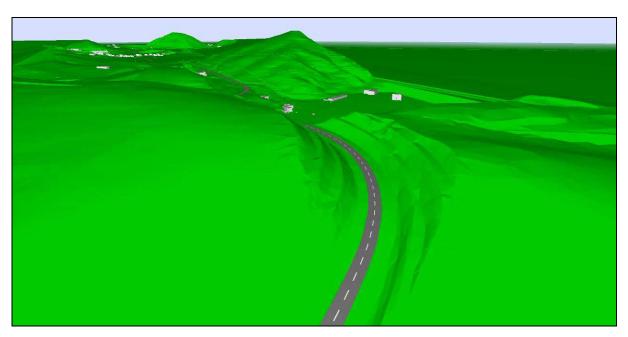


Figura 4-1 – Modelo digital do terreno construído com base nos elementos cartográficos, já com o troço da EN9 implantado

Os mapas de níveis sonoros apresentam uma escala de cores de acordo com os níveis de ruído simulados no programa de computador, correspondendo as cores mais escuras a níveis mais altos de ruído e as mais claras a níveis inferiores, tal como se verifica na figura seguinte.

Classes do Indicador	Cor	Classes do Indicador	Cor	
L _{den} ≤ 55	ocre	Լո≤ 45	verde escuro	→ MENOS RUÍDO
55 <l<sub>den≤ 60</l<sub>	laranja	45 <l<sub>n≤ 50</l<sub>	amarelo	
60 <l<sub>den≤ 65</l<sub>	vermelhão	50 <l<sub>n≤ 55</l<sub>	ocre	
65 <l<sub>den≤ 70</l<sub>	carmim	55 <l<sub>n ≤ 60</l<sub>	laranja	
L _{den} > 70	magenta	L _n >60	vermelhão	────➤ MAIS RUÍDO

Figura 4-2 – Escalas de cores representativas dos diferentes níveis de ruído



Nas figuras seguintes apresentam-se extratos dos mapas de níveis sonoros incluídos no anexo deste RNT.

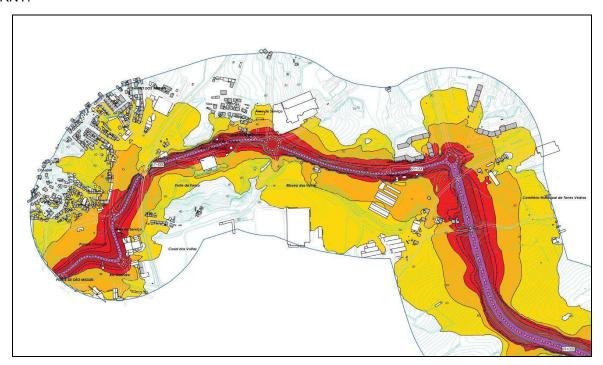


Figura 4-3 - Extrato do MER da EN9 para o indicador L_{den}

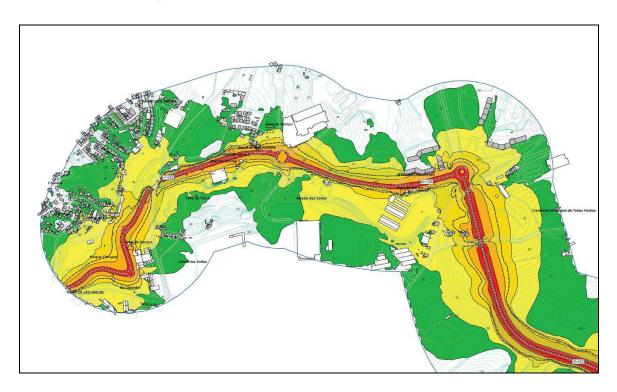


Figura 4-4 – Extrato do MER da EN9 para o indicador L_n



Os quantitativos de população exposta aos níveis de ruído gerados pela EN9, em cada uma das classes de 5 dB(A), foram calculados com base nos dados de população residente em cada uma das subsecções estatísticas consideradas nos *Censos de 2011*, do Instituto Nacional de Estatística. Os resultados obtidos são apresentados no quadro seguinte.

Quadro 4-1 - População exposta ao ruído da EN9 no concelho de Torres Vedras

Torres Vedras					
Classes dB(A)	Nº Estimado de Pessoas (centenas)				
55 < Lden ≤ 60	2				
60 < Lden ≤ 65	1				
65 < Lden ≤ 70	0				
70 < Lden ≤ 75	0				
Lden > 75	0				

Torres Vedras				
Classes	Nº Estimado de Pessoas			
dB(A)	(centenas)			
45 < Ln ≤ 50	3			
50 < Ln ≤ 55	1			
55 < Ln ≤ 60	0			
60 < Ln ≤ 65	0			
65 < Ln ≤ 70	0			
Ln > 70	0			

Torres Vedras					
Classes dB(A)	Nº Estimado de Pessoas (unidades)				
55 < Lden ≤ 60	173				
60 < Lden ≤ 65	99				
65 < Lden ≤ 70	7				
70 < Lden ≤ 75	1				
Lden > 75	0				

Torres Vedras					
Classes	Nº Estimado de Pessoas				
dB(A)	(unidades)				
45 < Ln ≤ 50	282				
50 < Ln ≤ 55	125				
55 < Ln ≤ 60	9				
60 < Ln ≤ 65	1				
65 < Ln ≤ 70	0				
Ln > 70	0				

No Quadro 4-2 apresentam-se os dados de superfícies totais (em km²) expostas a valores de L_{den} superiores a 55, 65 e 75 dB(A) e, também, o número total estimado de fogos habitacionais (em centenas) e o número total estimado de pessoas (em centenas) que vivem em cada uma dessas zonas. No Quadro 4-3 apresentam-se os valores em unidades, como informação complementar.

Quadro 4-2 – Quadro de áreas totais e de n.º estimado de fogos habitacionais e pessoas, em centenas, que vivem nessas áreas

EN9	Área total (km²)	N.º estimado de fogos habitacionais expostos à EN9 (centenas)	N.º estimado de pessoas expostas à EN9 (centenas)
Lden > 75	0,0	0	0
Lden > 65	0,4	0	0
Lden > 55	1,7	2	3

Quadro 4-3 – Quadro de áreas totais e de n.º estimado de fogos habitacionais e pessoas, em unidades, que vivem nessas áreas

EN9	Área total (km²)	N.º estimado de fogos habitacionais expostos à EN9 (unidades)	N.º estimado de pessoas expostas à EN9 (unidades)
Lden > 75	0,0	0	0
Lden > 65	0,4	5	8
Lden > 55	1,7	160	281

Este Relatório só pode ser reproduzido na integra, excepto quando haja autorização expressa da dBwave DBW_00702_18-RNT_11 2018-10-09



5. NOTA FINAL

O Mapa Estratégico de Ruído da EN9: Torres Vedras Nascente - Zibreira Poente (EN248) torna-se uma ferramenta útil na gestão e controlo da poluição sonora, assim como no planeamento do território e permite identificar situações prioritárias a integrar em futuros Planos de Ação para redução de ruído.

Da análise dos resultados, conclui-se que a EN9 não apresenta, na sua envolvente próxima, um elevado número de fogos e população expostos a níveis de ruído elevados provocados pela fonte de ruído em estudo. Registam-se situações pontuais em que os níveis de ruído incidente na fachada de habitações que esteja virada para a via ultrapassam os 65 dB(A) no L_{den} e 55 dB(A) no L_n.

De acordo com o DL 146/2006, esta rodovia será objeto de Plano de Ação para redução do ruído, contexto em que haverá oportunidades de melhoria para os casos em que se verifica ultrapassagem dos valores limite decorrentes do critério de exposição máxima do Regulamento Geral do Ruído (DL 9/2007).

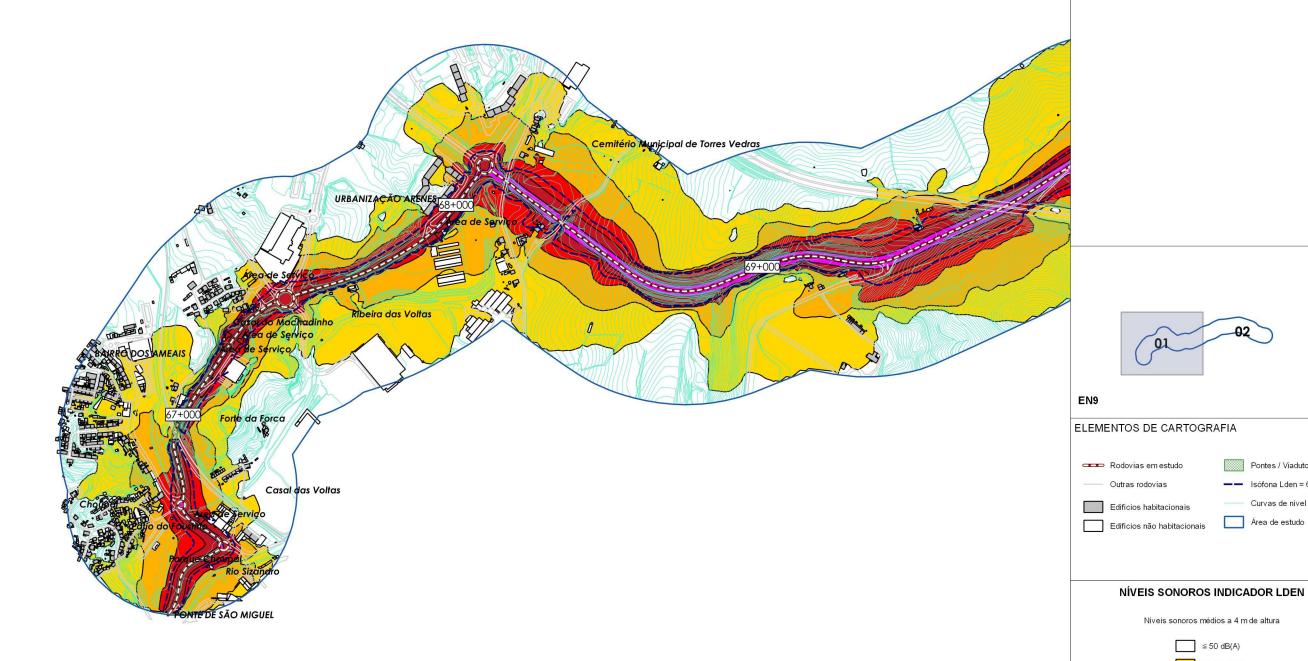
Os mapas estratégicos de ruído aqui apresentados, terão um papel importante já que, ao exibirem informação relevante e rigorosa sobre a distribuição espacial do ruído em redor das infraestruturas, podem apoiar os decisores envolvidos na elaboração dos seus planos, incluindo os decisores municipais ao nível de planos e licenciamentos.



ANEXO

Mapas estratégicos de ruído (1:10 000)





MAPA ESTRATÉGICO DE RUÍDO

EN9 Torres Vedras nascente -Zibreira poente



CONSULTORES

CLIENTE

Infraestruturas de Portugal

TIPO DE MAPA Mapa de Ruído - Indicador Lden Resumo Não Técnico ANEXO Nº DATA DE ENTREGA

Setembro 2018 REFERÊNCIA DO TRABALHO FOLHA 1 de 2 16.00016.dbw.0008

ESCALA 1:10 000 FORMATO A3 250 m NORMAS E MÉTODOS DE CÁLCULOS USADOS XPS 31-133 e NMPB-96 Routes

Dados de tráfego rodoviário reportam ao ano de 2016.

ANO DE REFERÊNCIA DOS DADOS

IDENTIFICAÇÃO DA CARTOGRAFIA DE REFERÊNCIA

≤ 50 dB(A) 50-55 dB(A) 55-60 dB(A) 60-65 dB(A) 65-70 dB(A) >70 dB(A)

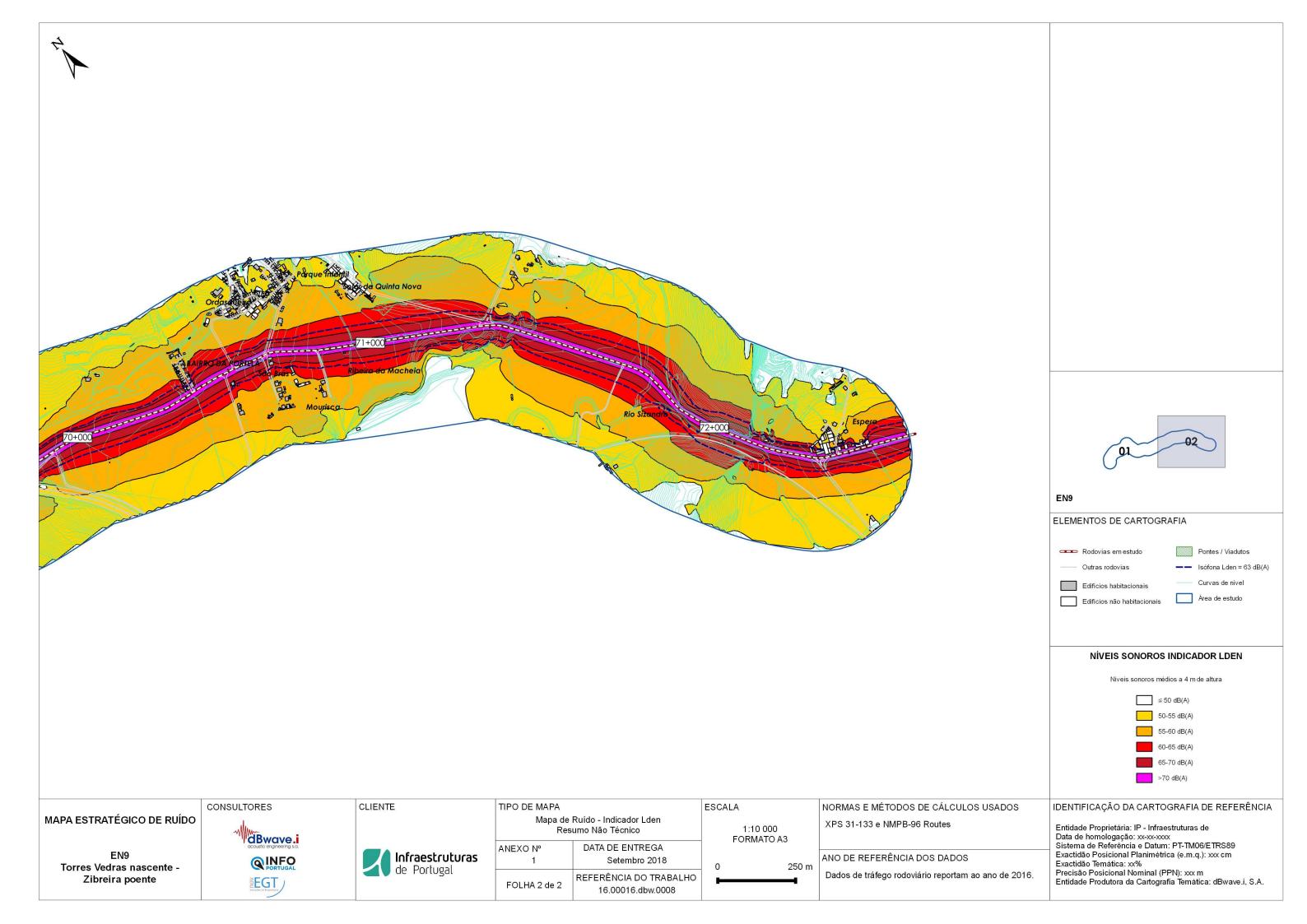
Pontes / Viadutos

Área de estudo

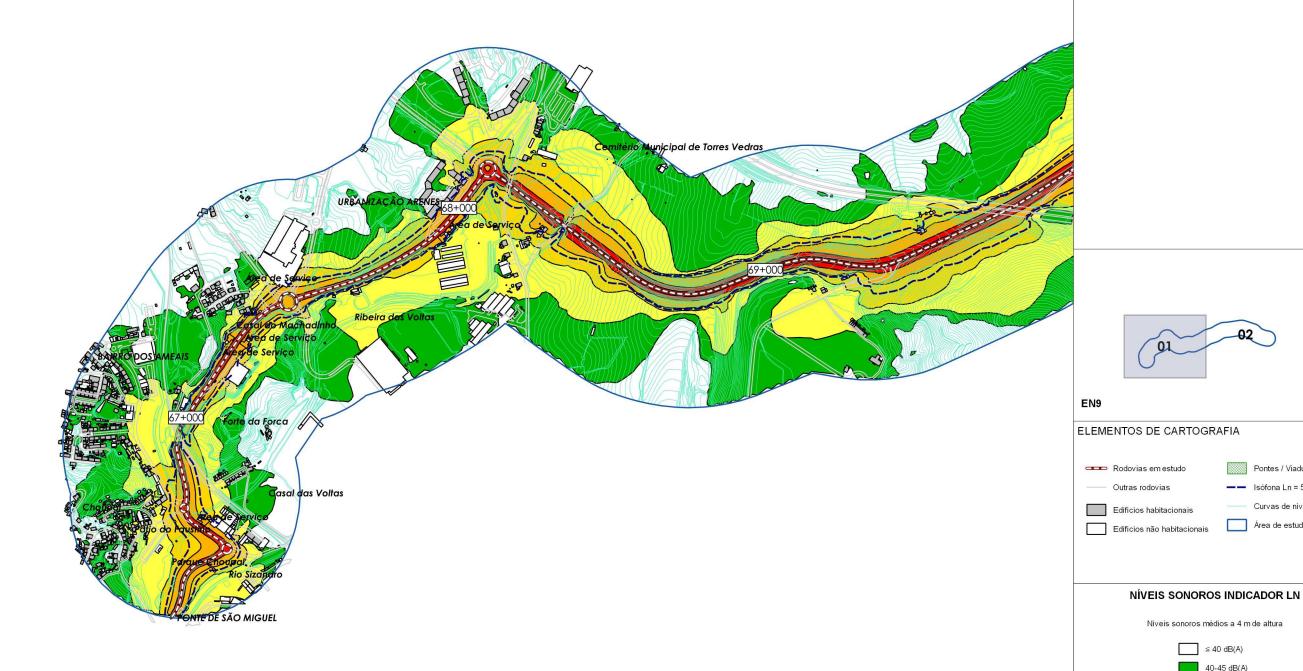
Curvas de nível

Isófona Lden = 63 dB(A)

Entidade Proprietária: IP - Infraestruturas de Data de homologação: xx-xx-xxxxx Sistema de Referência e Datum: PT-TM06/ETRS89 Exactidão Posicional Planimétrica (e.m.q.): xxx cm Exactidão Temática: xxx% Precisão Posicional Nominal (PPN): xxx m Entidade Produtora da Cartografia Temática: dBwave.i, S.A.







MAPA ESTRATÉGICO DE RUÍDO

EN9 Torres Vedras nascente -Zibreira poente

dBwave.i **QINFO**PORTUGAL

CONSULTORES

CLIENTE



TIPO DE MAPA Mapa de Ruído - Indicador Ln Resumo Não Técnico ANEXO Nº DATA DE ENTREGA 2 Setembro 2018

FOLHA 1 de 2

REFERÊNCIA DO TRABALHO

16.00016.dbw.0008

ESCALA 1:10 000 FORMATO A3 250 m NORMAS E MÉTODOS DE CÁLCULOS USADOS XPS 31-133 e NMPB-96 Routes

ANO DE REFERÊNCIA DOS DADOS

Dados de tráfego rodoviário reportam ao ano de 2016.

IDENTIFICAÇÃO DA CARTOGRAFIA DE REFERÊNCIA

≤ 40 dB(A) 40-45 dB(A) 45-50 dB(A) 50-55 dB(A) 55-60 dB(A) >60 dB(A)

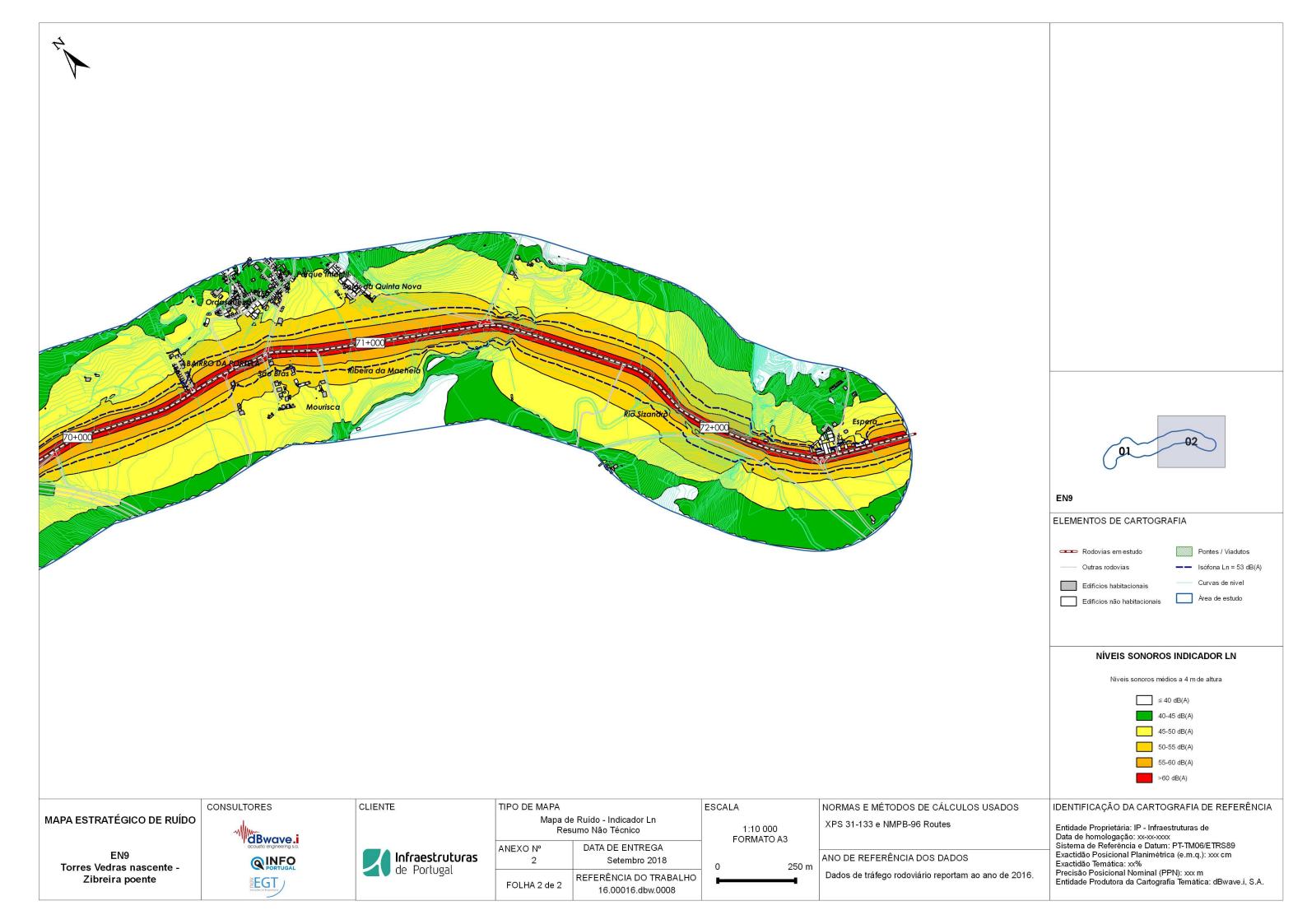
Pontes / Viadutos

Área de estudo

Isófona Ln = 53 dB(A)

Curvas de nível

Entidade Proprietária: IP - Infraestruturas de Data de homologação: xx-xx-xxxxx Sistema de Referência e Datum: PT-TM06/ETRS89 Exactidão Posicional Planimétrica (e.m.q.): xxx cm Exactidão Temática: xxx% Precisão Posicional Nominal (PPN): xxx m Entidade Produtora da Cartografia Temática: dBwave.i, S.A.











Plano de Ação

EN9: Torres Vedras Nascente - Zibreira Poente (EN248)

Resumo Não Técnico

Setembro 2019

Equipa Técnica do Plano de Ação: Luís Conde Santos, Diretor técnico Madalena Vaz de Miranda, Técnica superior



1. INTRODUÇÃO

O presente Resumo Não Técnico (RNT) pretende ser um documento independente, contudo uma peça integrante do Plano de Ação (PA) da EN9: Torres Vedras Nascente - Zibreira Poente (EN248), realizado para a Infraestruturas de Portugal, S.A.

O intuito deste resumo é sintetizar em linguagem não técnica o conteúdo do PA, explicitando-o de forma acessível e clara a todos aqueles que pretendam conhecê-lo.

2. OBJETIVO DE UM MAPA ESTRATÉGICO DE RUÍDO

A temática do ruído já há muito é discutida. No entanto, com a publicação do Decreto-Lei nº 146/2006, que transpõe a Diretiva Europeia 2002/49/CE, e do Decreto-Lei nº 9/2007, Regulamento Geral do Ruído, a prevenção e o controlo da poluição sonora, vieram assumir uma nova perspetiva.

Mas, o que é o ruído? O ruído pode ser entendido como um som desagradável ou indesejável para o ser humano. Ao nível de uma infraestrutura rodoviária, esse ruído é originado pelo tráfego rodoviário, sendo produzido por diversos mecanismos físicos, dos quais se destacam: ruído de rodagem, devido à interação pneu-estrada; ruído aerodinâmico, provocado pela deslocação de ar associada ao movimento de um veículo; e ruído mecânico, produzido pelos sistemas mecânicos do veículo, como seja o motor e tubo de escape. O ruído é quantificado através da sua maior ou menor intensidade, expressa em dB(A), isto é, em decibel com o filtro de ponderação A, que se destina a ter em conta a resposta do ouvido humano às distintas frequências que compõem um ruído.

De forma a proporcionar uma melhor qualidade de vida às populações, existe a necessidade de se conhecer os níveis de ruído existentes em redor das grandes infraestruturas de transporte (GIT), surgindo assim, os Mapas Estratégicos de Ruído (MER).

Os Planos de Ação definidos no Decreto-lei n.º 146/2006, surgem no seguimento dos MER e destinam-se a gerir os problemas e efeitos do ruído, bem como, quando necessário, a reduzir a sua emissão. Os PA devem ainda identificar as medidas a adotar prioritariamente sempre que se detetem, a partir dos respetivos MER, zonas ou recetores sensíveis onde os indicadores de ruído ambiente L_{den} e L_n ultrapassam os valores limite fixados no Regulamento Geral do Ruído.

O ponto de partida para este trabalho é a caracterização da situação acústica existente da autoestrada e respetiva envolvente, onde se identificam situações de conflito acústico existentes no MER. Essas situações de conflito correspondem tipicamente a um conjunto de recetores sensíveis expostos a níveis sonoros superiores a 65 dB(A) para o L_{den} e/ou 55 dB(A) para o L_n. São devidamente delimitados por um polígono fechado em planta, para os quais se estudam medidas de minimização do ruído.

O Plano de Ação pretende, desta forma, reduzir os níveis sonoros acima mencionados para níveis inferiores a esses, junto dos recetores sensíveis mais expostos ao ruído da circulação rodoviária proveniente da EN9, pelo que, em última análise, se pretende dar cumprimento ao RGR. Para tal, foi estudada a seguinte medida de minimização de ruído, para determinados troços:



 Alteração da camada de desgaste de betão betuminoso para um tipo de camada acusticamente mais favorável e que confira, no mínimo, uma redução de 3 dB(A) à potência sonora emitida pela estrada (face ao tipo de pavimento existente).

3. ÁREA DE ESTUDO

Incluído integralmente no concelho de Torres Vedras, o troço da estrada nacional objeto do presente estudo inicia-se em Torres Vedras e estende-se por 8 km até chegar ao ponto em que cruza com a EN248, em Zibreira poente.

Na Figura 3.1 está representada a área de estudo (limite a vermelho), o eixo de via (a preto) e o concelho abrangido pela mesma.



Figura 3.1 – Área de estudo da EN9 e concelho abrangido¹

A EN9, ao longo da extensão do troço em estudo, atravessa essencialmente zonas não urbanizadas. No entanto, é de referir a existência de várias habitações dentro da área de estudo na zona do início do troço e também a existência pontual de edifícios de habitação ao longo do mesmo.

¹ A partir de http://maps.google.pt e com tratamento em programa de SIG por parte de dBwave.i.



Esta rodovia é composta por uma via de circulação por sentido, o limite de velocidade varia entre 50 km/h e 90 km/h e a camada de desgaste aplicada na via é em betão betuminoso. O tráfego que circula neste troço é dominado por veículos ligeiros ao longo de todo o dia, com maior número de pesados durante a noite.

O quadro seguinte apresenta os volumes de tráfego horário dos vários sublanços incluídos no estudo.

Quadro 3.1 - Dados de tráfego considerados para o troço da EN9

_ , ,	Periodo diurno			íodo decer	Período noturno		Tipo de	
Toponímia	TMH (veíc./h)	% pesados	TMH (veíc./h)	% pesados	TMH (veíc./h)	% pesados	camada de desgaste	
EN9: Torres Vedras Nascente- Cruz EN115-2 (km 68+107)	575	4,1	316	2,3	89	4,9	ВВ	
EN9: Rotunda cruz. EN115-2	296	6,2	161	3,4	46	7,3	BB	
EN9: Cruz EN115-2 (km 68+107)-Zibreira Poente (EN248)	593	6,2	323	3,4	92	7,3	ВВ	
EN9: Rotunda	287	4,1	158	2,3	45	4,9	BB	

^{*} BB - Betão betuminoso

4. PLANO DE AÇÃO

Os dados de base para a elaboração do PA reportam, tal como no MER, ao ano de 2016. A partir desta base, foram então estudadas as medidas a propor no âmbito do PA para o troço da EN9 para as situações de conflito previamente identificadas com recurso aos mapas de conflito.



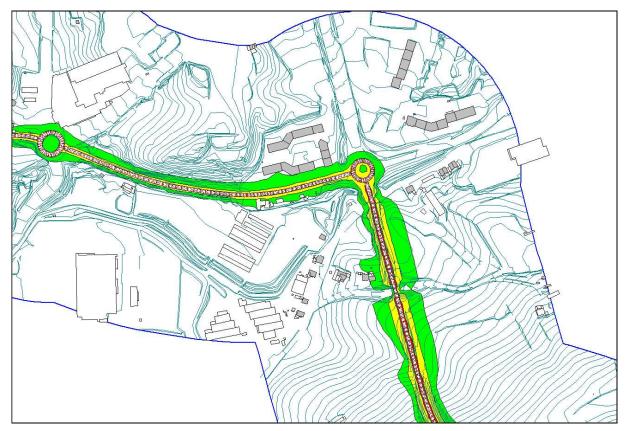


Figura 4.1 – Exemplo de mapa de conflitos para o indicador Ln, que serviu de base para o PA da EN9

Para efeito do dimensionamento de medidas, os limites regulamentares a cumprir são de 65 dB(A) para o L_{den} e 55 dB(A) para o L_{n} .

As medidas de minimização do ruído propostas para a EN9 consistiram em:

 Alteração da camada de desgaste de betão betuminoso para uma camada com características de absorção acústica que confira uma redução de 3 dB(A) à potência sonora emitida pela estrada (face ao tipo de pavimento existente).

Estas alterações estão identificadas a amarelo no Anexo II.

Para estimar os resultados da implementação das medidas previstas foi elaborado um modelo final onde constam as medidas propostas. A partir deste modelo final, calcularam-se novos mapas de ruído, a população e edifícios/fogos habitacionais expostos e as áreas expostas às várias classes de ruído.

Os mapas de níveis sonoros, apresentados às escalas 1:5 000 no estudo principal, são aqui apresentados no Anexo III: Cartas 1 e 2, relativas aos indicadores L_{den} e L_n, respetivamente, a uma altura de 4 metros acima do solo e à escala 1:10 000.

Os mapas de níveis sonoros apresentam uma escala de cores de acordo com os níveis de ruído simulados no programa de computador, correspondendo as cores mais escuras a níveis mais altos de ruído e as mais claras a níveis inferiores, tal como se verifica na figura seguinte.



Classes do Indicador	Cor	Classes do Indicador	Cor	
L _{den} ≤ 55	ocre	L _n ≤ 45	verde escuro	——→ MENOS RUÍDO
55 <l<sub>den≤ 60</l<sub>	laranja	45 <l<sub>n≤ 50</l<sub>	amarelo	
60 <l<sub>den≤ 65</l<sub>	vermelhão	50 <l<sub>n≤ 55</l<sub>	ocre	
65 <l<sub>den≤ 70</l<sub>	carmim	55 <l<sub>n ≤ 60</l<sub>	laranja	
L _{den} > 70	magenta	L _n >60	vermelhão	——→ MAIS RUÍDO

Figura 4.2 – Escalas de cores representativas dos diferentes níveis de ruído

Nas figuras seguintes apresentam-se extratos dos mapas do plano de ação, Anexo III.

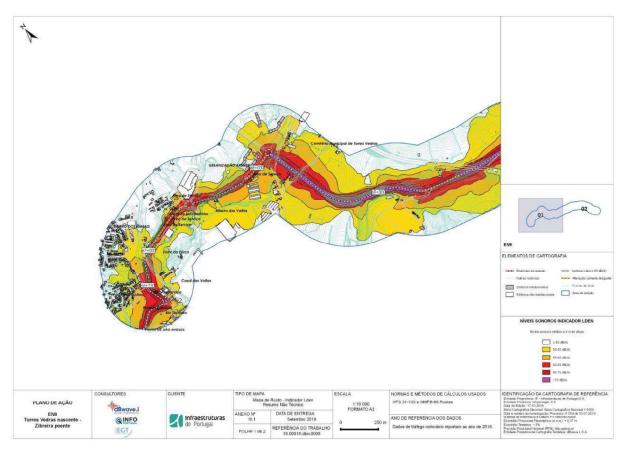


Figura 4.3 - Extrato do MR após PA da EN9 para o indicador Lden



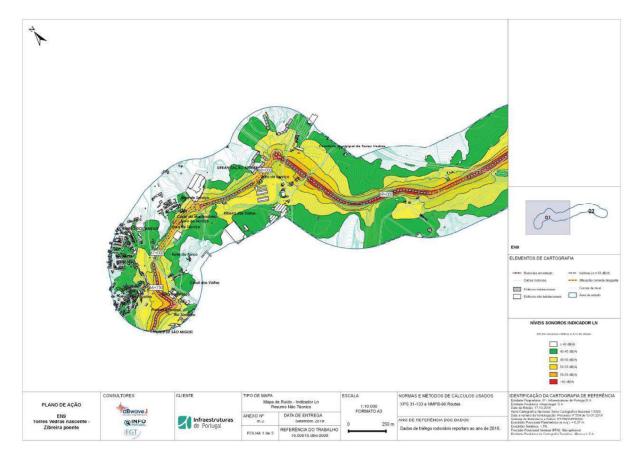


Figura 4.4 – Extrato do MR após PA da EN9 para o indicador Ln

Para o cálculo da população exposta, a população residente na área de estudo e sua distribuição pelos vários edifícios habitacionais nessa área foi obtida com base em dados dos Censos 2011. Foram calculados os níveis de ruído incidentes nas fachadas dos edifícios, resumindo-se os resultados no quadro que se segue, apresentado em centenas.

Quadro 4.1 – Número estimado de pessoas expostas a diferentes gamas de valores de L_{den} e L_n a 4 m de altura e na fachada mais exposta

TOTAL							
		N° €	estimado de pessoa	s (centen	as)		
Classes	MER	PA	Classes	MER	PA	% Redução MER-PA	
Classes	L _{den}	L _{den}	Classes	Ln	Ln	L _{den}	Ln
55 < L _{den} ≤ 60	1	1	45 < L _n ≤ 50	2	3	9%	-48%
60 < L _{den} ≤ 65	1	0	50 < L _n ≤ 55	1	1	52%	27%
65 < L _{den} ≤ 70	0	0	55 < L _n ≤ 60	0	0	100%	100%
70 < L _{den} ≤ 75	0	0	60 < L _n ≤ 65	0	0	-	-
L _{den} > 75	0	0	65 < L _n ≤ 70	0	0	1	-
			L _n > 70	0	0	-	-



Notas:

- Os valores negativos indicam que aumentou o número de população exposta a essa classe de ruído.
 Esta situação é justificável: uma vez que se trata da classe de ruído mais baixa, indica que a população exposta a níveis superiores passou a estar exposta a esta classe de ruído inferior, pelo que é uma alteração positiva.
- 2. As reduções de 100% referem-se a situações em que existiam algum número de pessoas expostas, mesmo que inferior a uma centena, e esse número foi reduzido a zero com o Plano de Ação.

Quadro 4.2 – Número estimado de áreas totais, de fogos habitacionais e de pessoas expostas a diferentes gamas de valores de L_{den} a 4 m de altura e na fachada mais exposta

EN9	Área total (km²)	N.º estimado de fogos habitacionais expostos à EN9 (centenas)	N.º estimado de pessoas expostas à EN9 (centenas)
L _{den} > 75	0,0	0	0
L _{den} > 65	0,3	0	0
L _{den} > 55	1,5	1	3

5. NOTA FINAL

O Plano de Ação da EN9: Torres Vedras Nascente - Zibreira Poente (EN248) torna-se uma ferramenta útil na gestão e controlo da poluição sonora, assim como no planeamento do território e permite identificar situações prioritárias a integrar em futuros Planos de Ação para redução de ruído.

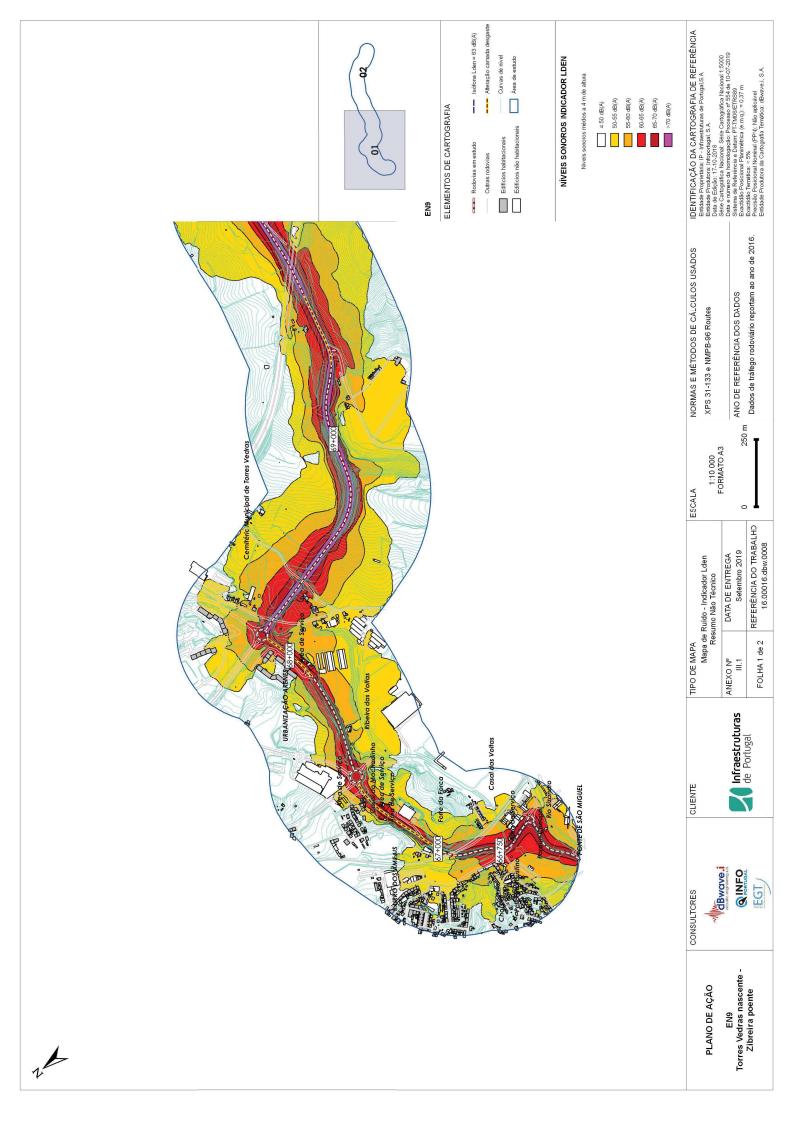
Da análise dos resultados conclui-se que a EN9 não apresenta, na sua envolvente próxima, um elevado número de fogos e população expostos a níveis de ruído elevados provocados pela fonte de ruído em estudo. Registam-se 6 situações em que os níveis de ruído incidente na fachada de habitações ultrapassam os 65 dB(A) no L_{den} e 55 dB(A) no L_n. Para estas zonas foram propostas medidas de minimização de ruído, particularmente a substituição da camada de desgaste por uma camada acusticamente mais favorável.

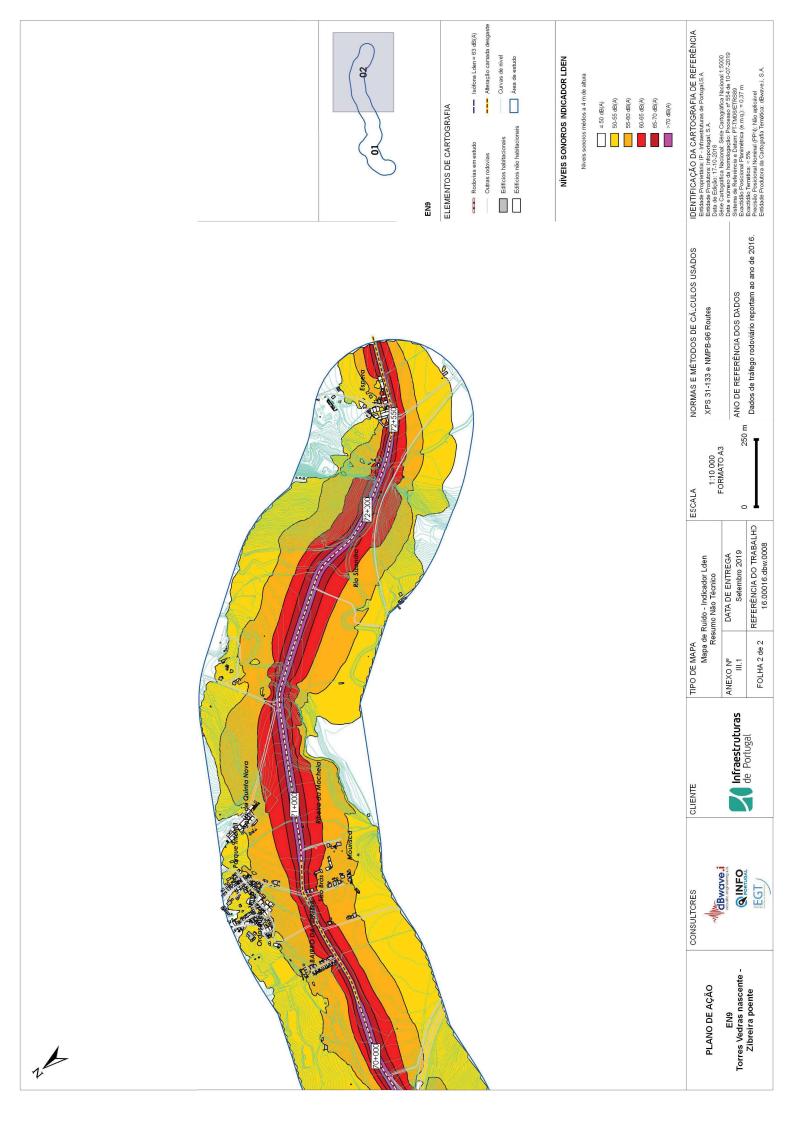
Os resultados apresentados, quer em termos de população exposta antes e depois da implementação do plano, quer em termos de áreas e número de fogos expostos, permitem concluir que o PA terá um impacto positivo no ambiente acústico da envolvente desta via.

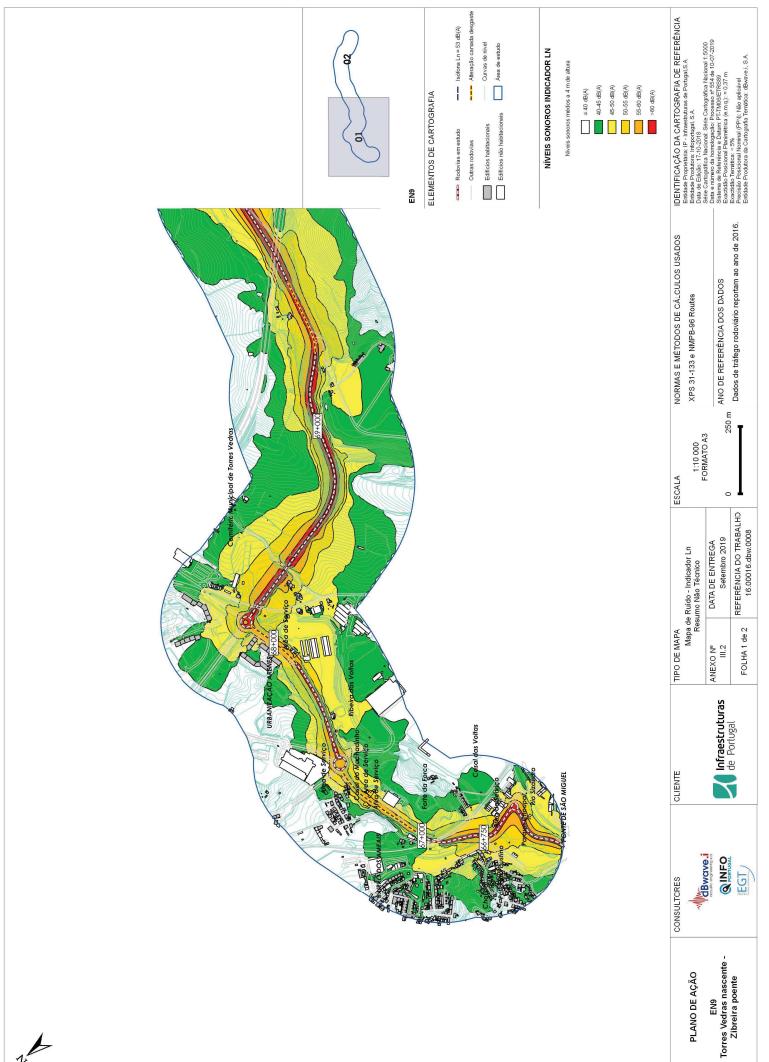


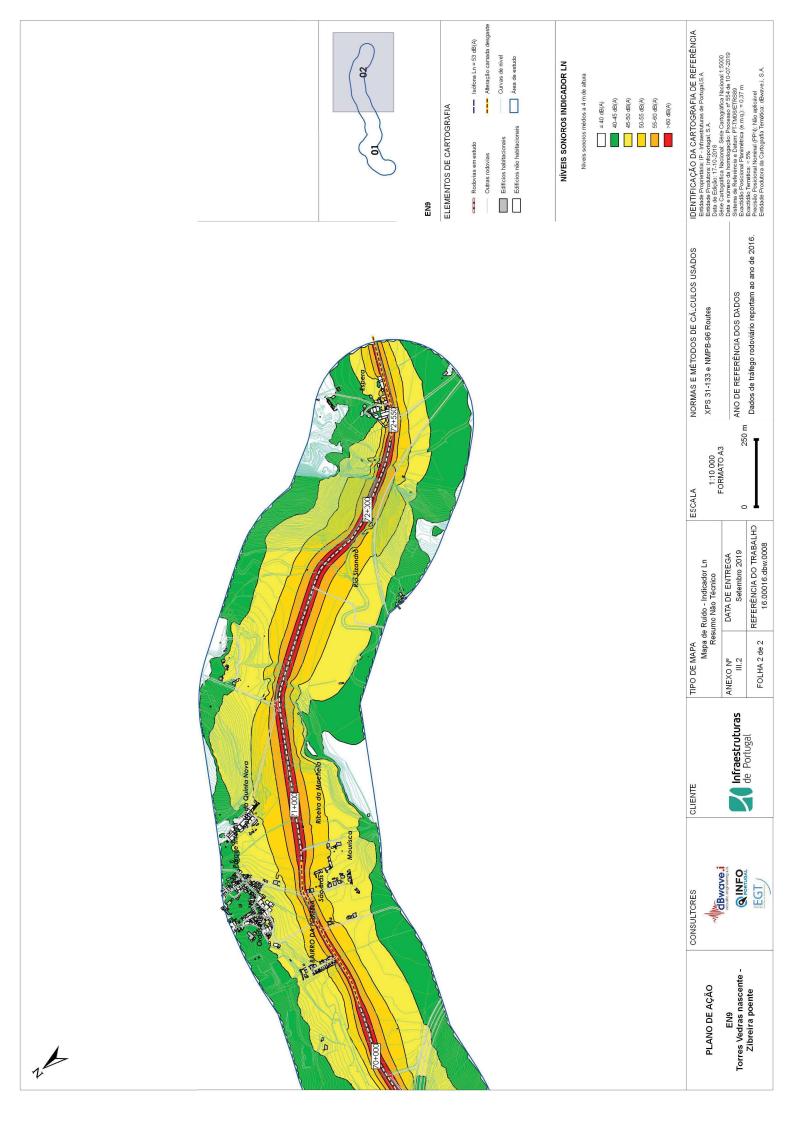
ANEXO III

Mapas de ruído após plano de ação (1:10 000)









ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE TORRES VEDRAS

Sessão Extraordinária de 24 de julho de 2020

RECOMENDAÇÃO

- Considerando que as obras da reabilitação da E.N.9 entre o Km 68,000 em Torres Vedras e o Km 82,600 em Merceana estão na fase final da empreitada;
- Considerando que a rotunda e arranjo envolvente, localizados no entroncamento com a E.N.248, na Vila Nova da Espera-Runa, freguesia de Dois Portos e Runa, encontra-se quase concluída, sem qualquer objeto previsto para ocupação do interior da rotunda;
- Considerando que nas décadas de 60 e 70 o Grupo Desportivo de Runa ficou conhecido no País por ter alcançado sete Campeonatos Nacionais consecutivos na modalidade de Luta Greco-Romana, honrando a localidade de Runa e o Concelho de Torres Vedras;
- Considerando que não existe qualquer referência a tal feito é de toda a justiça que se preste homenagem aos atletas, dirigentes e ao Clube para memória futura.

Assim sendo, recomenda-se à Câmara Municipal que;

- 1. Diligencie junto às Infraestruturas de Portugal, SA, o respetivo licenciamento para implantação do objeto/referência em anexo;
- 2. Elabore o projeto de execução tendo por base o estudo-prévio apresentado em anexo;
- 3. Execute a obra até à conclusão final dos trabalhos de reabilitação da E.N.9 entre Torres Vedras e Merceana.

Torres Vedras, 20 de julho 2020

O deputado municipal proponente

José António Vale Paulos

REABILITAÇÃO DA E.N.9 ENTRE TORRES VEDRAS E MERCEANA

Estudo Prévio dos Arranjos da Rotunda da Vila Nova da Espera

Memória Descritiva

1. Introdução

A presente memória descritiva refere-se ao estudo prévio dos arranjos da Rotunda sita no entroncamento da E.N.9, Km 72,550 com a E.N.248 na Vila Nova da Espera-Runa, freguesia de Dois Portos e Runa, concelho de Torres Vedras.

Considerando a inexistência de qualquer estudo para os arranjos no interior da Rotunda, propõese uma solução simples carregada de simbolismo, em particular para a população de Runa, e na generalidade para as populações do concelho e da região.

O objeto/referência que se pretende implantar será composto por três bolachas em chapa de ferro dispostas na vertical em ípsilon (Y), sendo visualizadas sempre duas bolachas em qualquer dos sentidos que convergem para a rotunda, de acordo com as fotos 1, 2 e 3 seguintes.



Foto 1 – Vista no sentido de Runa – T. Vedras



Foto 2 – Vista no sentido da Merceana – T. Vedras



Foto 3 – Vista no sentido Torres Vedras – Runa

2. Características construtivas

2.1 - O objeto/referência

Será formado por três bolachas de chapa de ferro, com cerca de 2,00 metros de diâmetro, devidamente fixadas à base e entre si através de parafusos em aço 8.8. Terá uma espessura mínima de 12 mm, as quais serão recortadas a pantógrafo em oxicorte, de acordo com o símbolo da modalidade de Luta Greco-Romana. A chapa receberá aparelho e será pintada com tinta esmalte à cor preta mate.

As três bolachas serão iluminadas através de três projetores LED embutidos no pavimento.

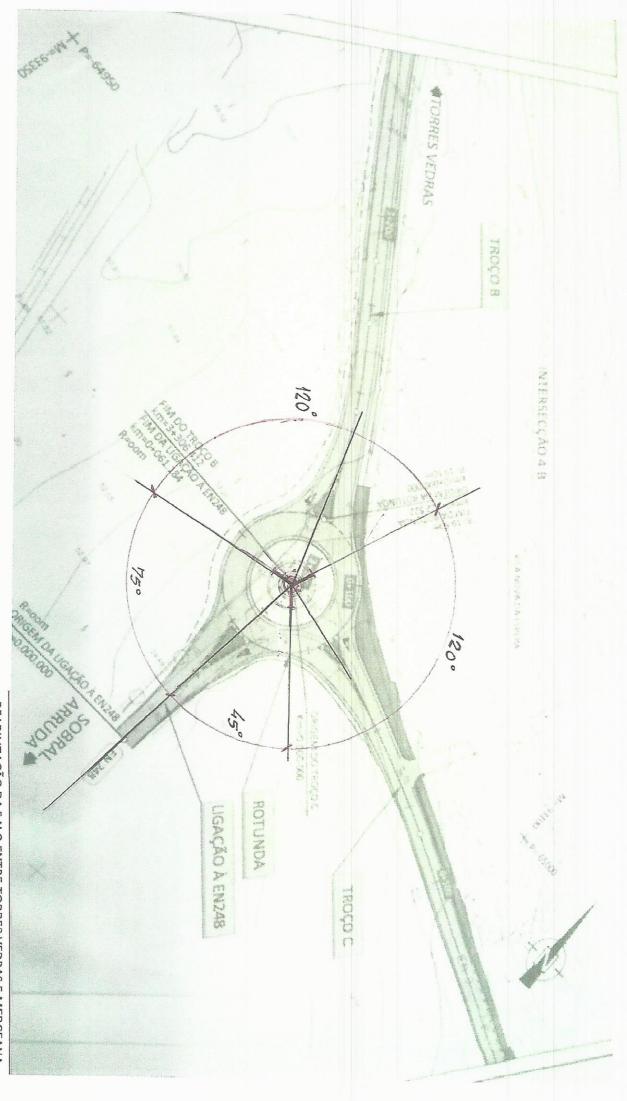


Símbolo oficial da modalidade de Luta Greco-Romana

2.2 - Constituição da base

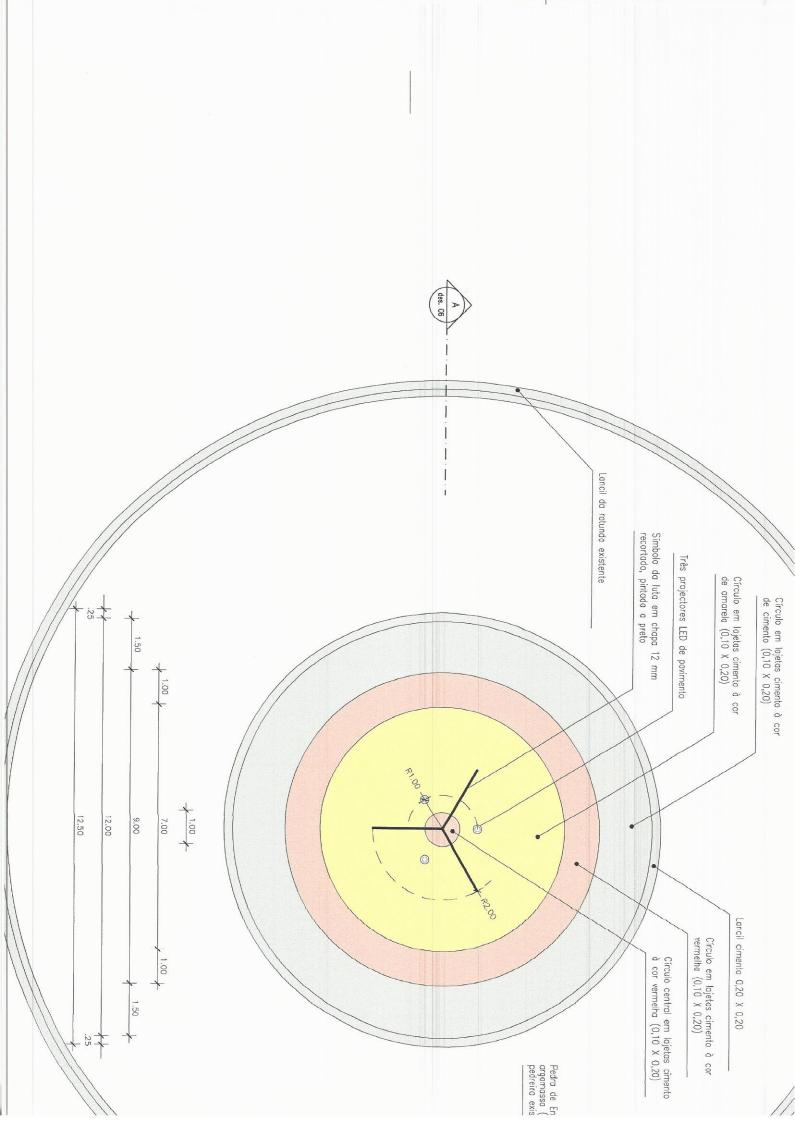
A base será formada por uma plataforma circular, de acordo com os tapetes oficiais da modalidade, em lajetas de betão 0,10x0,20, no centro com diâmetro de 1,00 metros à cor vermelha e outro circulo à cor amarela com o diâmetro de 7,00 metros e uma faixa circular seguinte com 9,00 metros de diâmetro à cor vermelha e finalmente um circulo com 12,00 metros à cor cinzenta (betão) mais o remate com lancil fecha a plataforma circular. Esta base terá uma inclinação de 3% para escoamento das águas pluviais. Esta plataforma terá um desnível para a faixa de rodagem em cerca de 1,20 metro, formando um talude composto por pedra de enrocamento ou brita grossa alusiva à pedreira centenária existente no local.

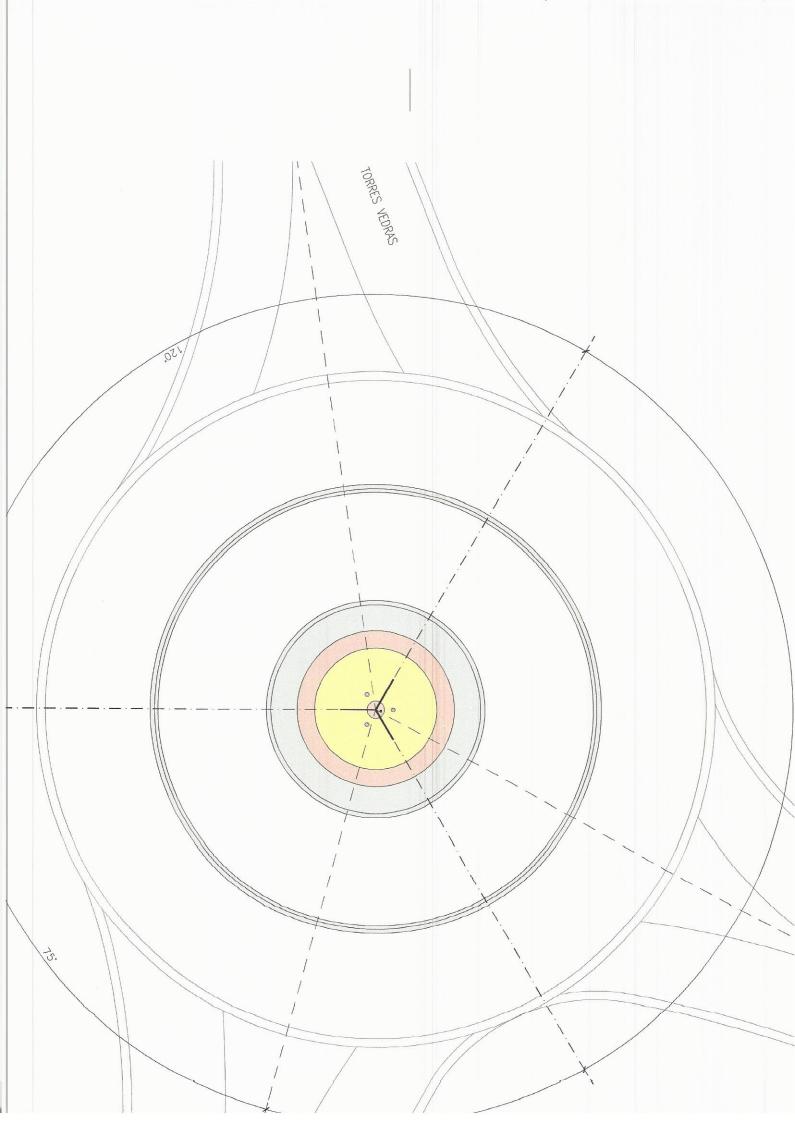
O deputado municipal José Vale Paulos

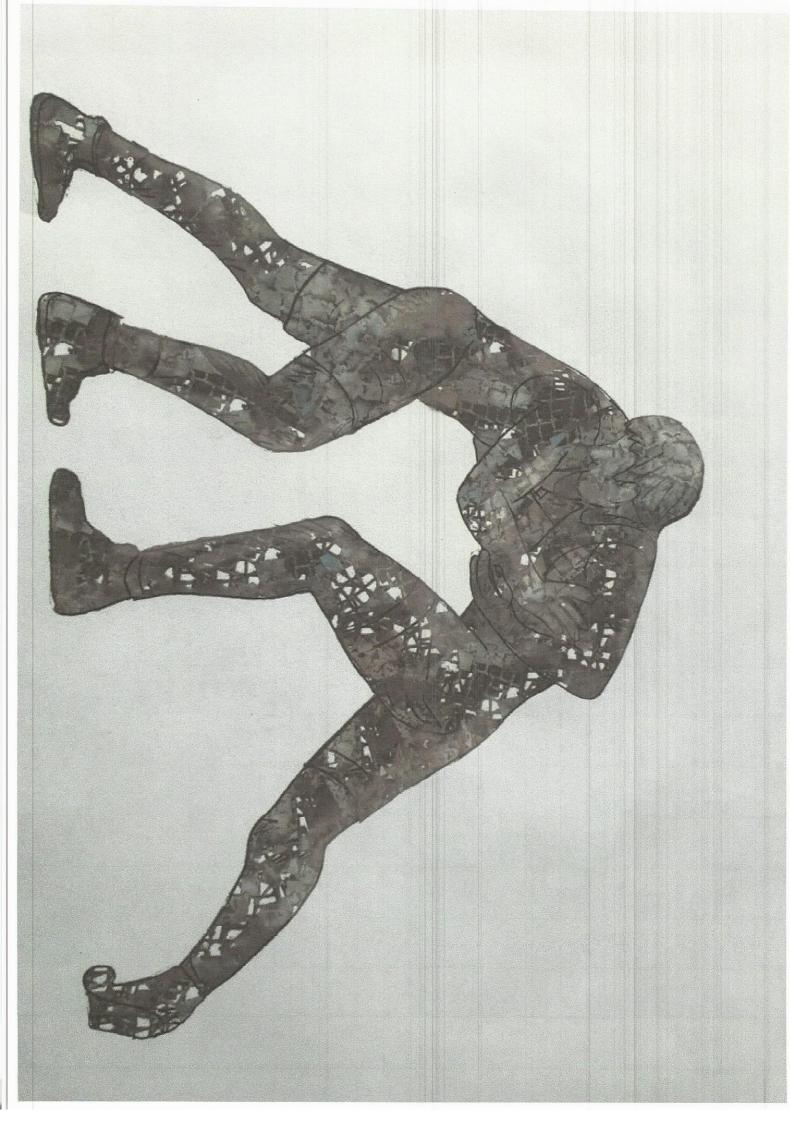


REABILITAÇÃO DA E.N.9 ENTRE TORRES VEDRAS E MERCEANA Estudo Prévio dos Arranjos da Rotunda da Vila N. Espera – Runa IMPLANTAÇÃO

Escala: 1:1000

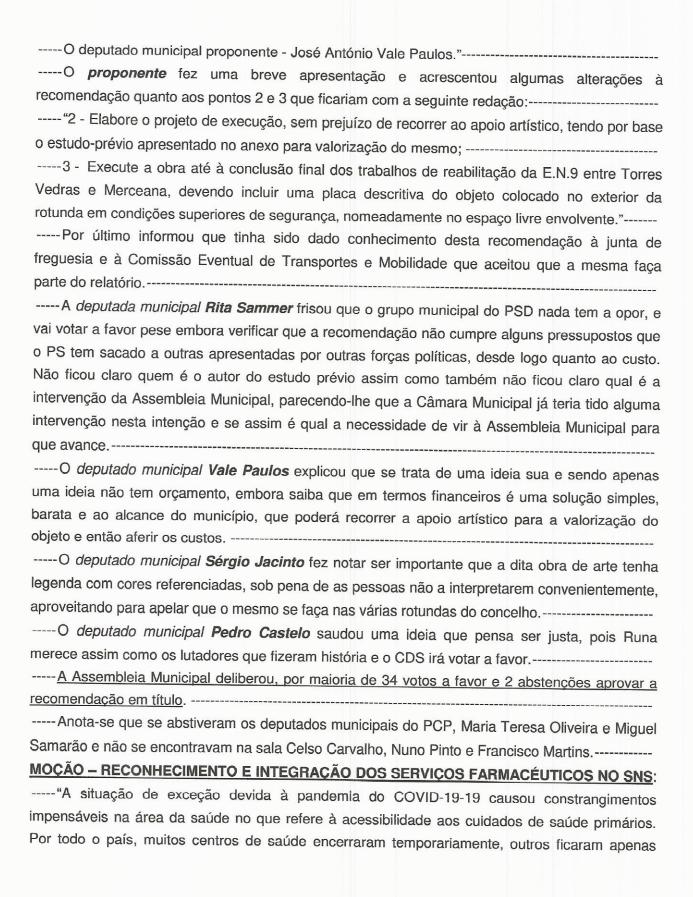






ATA N.º 8
ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE TORRES VEDRAS
Aos 24 dias do mês de julho de 2020, pelas 21.00h reuniu em sessão extraordinária a
Assembleia Municipal de Torres Vedras, no salão nobre dos Bombeiros Voluntários de Torres
Vedras, assegurando o cumprimento das normas em vigor de afastamento físico resultantes da
pandemia COVID-19-19, com a seguinte ordem de trabalhos:
1 - Proposta n.º 14/AM/2020 - Votos, moções e recomendações;
2 - Proposta n.º 40/CM/2020 - Prestação de Contas Consolidadas do Município de Torres
Vedras de 2019;
3 - Proposta n.º 39/CM/2019 - Alteração do regulamento das Medalhas Municipais;
4 - Proposta n.º 18/AM/2020 - Informação COVID-19-19;
5 - Proposta n.º 41/CM/2020 - Autorização para repartição de encargos - Empreitada de
repavimentação de diversos arruamentos nas freguesias do concelho de Torres Vedras - concurso
público;
6 - Proposta n.º 15/AM/2020 - Relatório de Atividades de 2019 - Representantes;
7 - Informação sobre competências delegadas:
7.1 - Proposta n.º 16/AM/2020 - Tomada de conhecimento de cedências de parcelas de
terreno para afetação ao domínio público (autorização genérica da AM de 9/11/2018);
7.2 - Proposta n.º 17/AM/2020 - Tomada de conhecimento de apoios a freguesias (autorização
genérica da AM de 30/11/2018)
Presidiu o presidente da Assembleia Municipal José Augusto de Carvalho, tendo sido
secretariado por António Fernando Alves Fortunato (primeiro secretário) e Paulo Dinis Faustino
Valentim (segundo secretário)
Estiveram presentes os deputados municipais:
Rita João de Maya Gomes Sammer, Jacinto António Franco Leandro, Susana Maria Ribeiro
das Neves, Pedro Miguel Sousa Nunes Castelo, António Carlos Nunes Castelo, Dina Teresa
Antunes de Sousa Almeida, Rui José Prudêncio, José António do Vale Paulos, António Martins
Moreira, Maria Teresa Lopes de Oliveira, Luís Carlos Jordão de Sousa Lopes, Francisco da Cruz
Branco da Silva, Marta Filipa Sousa Geraldes, Maria Leonor Marques Marinheiro, João Pedro
Alves Pimentel Duarte Gomes, Nelson Laureano Oliveira Aniceto, João António Florindo
Rodrigues, Sérgio Paulo Ribeiro Jacinto, Rui Pedro Avelar Lopes, Nuno Miguel Almeida dos
Santos Henriques, Maria Manuela Hortas Silva Pacheco, Ana Isabel Marques Fiéis, Pedro Miguel
Germano Bernardes, Pedro Jorge da Vasa Santos, António Joaquim Espirito Santo, Carlos Alberto
Alves Gomes, Luís Pedro Duarte Silva, João Carlos Esteves Caldeira, Luís Miguel Antunes Batista,
Nuno Alexandre Paulo Cosme, Natalina Maria Martins Luís, Nuno Carlos Lopes Pinto, João

dos beneficios que estão disponíveis, mas como o regime existente é mais benéfico para a
população, o PS vai votar contra
A deputada municipal Rita Sammer, disse que o grupo municipal do PSD concorda com o
objeto da moção. Percebem que a água é um bem que se paga muito caro e o seu consumo
aumentou durante a pandemia e não lhe parece que tenha havido um reflexo significativo na
redução do valor das faturas. Assim, se estes dados são fidedignos, e estão a falar de 5845
agregados familiares, nada têm a opor mas solicitou que o propoente esclarecesse sobre os
mesmos que ajudava a decidir o sentido de voto desta força partidária
O deputado municipal e proponente da moção João Rodrigues, explicou que os números
estão plasmados no ponto 9 e 10 da recomendação, seguindo um método simples copiado pela
aplicação automática da Tarifa Social da Eletricidade da EDP em todo o país
A Assembleia Municipal deliberou por maioria, de 25 votos contra e 8 votos a favor reprovar a
recomendação em título
Votaram a favor, Maria Teresa Oliveira, Miguel Samarão, João Rodrigues Rita Sammer, Luís
Carlos Lopes, Dina Almeida, Pedro Vaza e Ana Fiéis
Encontravam-se ausentes da sala, João Pedro Gomes, Rui Prudêncio, Francisco Martins,
Nuno Henriques, António Moreira e Marta Geraldes
RECOMENDAÇÃO - ARRANJOS DA ROTUNDA DA VILA NOVA DA ESPERA:
"Considerando que as obras da reabilitação da E.N.9 entre o Km 68,000 em Torres Vedras e o
Km 82,600 em Merceana estão na fase final da empreitada;
Considerando que a rotunda e arranjo envolvente, localizados no entroncamento com a
E.N.248, na Vila Nova da Espera-Runa, freguesia de Dois Portos e Runa, encontra-se quase
concluída, sem qualquer objeto previsto para ocupação do interior da rotunda;
Considerando que nas décadas de 60 e 70 o Grupo Desportivo de Runa ficou conhecido no
País por ter alcançado sete Campeonatos Nacionais consecutivos na modalidade de Luta
GrecoRomana, honrando a localidade de Runa e o Concelho de Torres Vedras;
Considerando que não existe qualquer referência a tal feito é de toda a justiça que se preste
homenagem aos atletas, dirigentes e ao Clube para memória futura
Assim sendo, recomenda-se à Câmara Municipal que:
1.Diligencie junto às Infraestruturas de Portugal, SA., o respetivo licenciamento para
implantação do objeto/referência em anexo;
2. Elabore o projeto de execução tendo por base o estudo-prévio apresentado no anexo;
3. Execute a obra até à conclusão final dos trabalhos de reabilitação da E.N.9 entre Torres
Vedras e Merceana
Torres Vedras, 20 de julho 2020





ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE TORRES VEDRAS

Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade

REQUALIFICAÇÃO DA EN9 ENTRE TORRES VEDRAS (Km 68,000) e MERCEANA (km 82,600) 14,600 Km

Na reunião por videoconferência entre as Infraestruturas de Portugal e a Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade da Assembleia Municipal de Torres Vedras, realizada a 03 de novembro de 2020, respeitante às obras em curso no referido troço que atravessa o território de Torres Vedras, foram apresentadas as seguintes questões:

- Tendo por comparação os dois projetos elaboradas em que, um em 2002 e outro mais recente em maio 2013, através do qual a obra está a ser executada, verifica-se existir uma coincidência no troço ente Torres Vedras e a Rotunda da Espera – Runa, relativamente ao restante troço até a Merceana verificamos existir uma discriminação substancial. Gostaríamos de saber que justificação levou a I.P. a proceder a tal alteração;
- 1.1 O projeto em execução apresenta uma dualidade de critérios preocupante, tendo em consideração o enorme tráfego de veículos pesados em todo o troço da empreitada, porquê que o perfil transversal das duas faixas de rodagem é de Tipo B, com 6,00 metros de largura, de Torres Vedras até à nova Rotunda da Espera -Runa e o restante troço é reduzido para o Tipo C, com 5,50 metros de largura, sabendo que, da totalidade do tráfego de veículos pesados que circulam entre Torres Vedras e a nova rotunda da Espera-Runa e vice-versa, 80% a 90% do referido tráfego continua a circular no restante troço da E.N.9 até Alenquer, enquanto que os restantes 10% a 20% é desviado para a E.N.248 na direção de Dois Portos.

Comparativamente o troço da E.N.9 da Merceana até Alenquer, reabilitado há pouco tempo, apresenta um perfil com 6,50 metros de largura entre as duas faixas de rodagem mais berma e mais valeta.

Que justificação apresenta a I.P. para os referidos três tipos diferentes de perfis transversais para a mesma E.N.9 ?

- 1.2 Também não entendemos a inexistência de gares para segurança dos abrigos de Passageiros de transportes públicos no troço entre a Rotunda da Espera-Runa até à Merceana, nomeadamente nos seguintes locais críticos:
 - Vila Nova da Espera-Runa, no lado esquerdo da via, ao Km 72,650?
 - Cruzamento para a localidade de Zibreira, nos dois sentidos, ao Km 74,000 ?
 - Entroncamento para a localidade de Aldeia de N.ª S.ª da Glória, nos dois sentidos, ao Km 74,800 ?
 - Cruzamento dos Casais do Palear, para as localidades de Almagra e Outeiro da Zibreira, ao Km 76,000 ?
 - Cruzamento em Carvoeira de acesso ao Parque Empresarial e para as localidades de Carreiras e no outro sentido para o Cemitério e Pista Desportiva, ao Km 76,500 ?



ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE TORRES VEDRAS

Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade

REQUALIFICAÇÃO DA EN9 ENTRE TORRES VEDRAS (Km 68,000) e MERCEANA (km 82,600) 14,600 Km

Também, comparativamente ao troço da E.N.9 da Merceana até Alenquer, reabilitado há pouco tempo, foram construídas gares para segurança dos abrigos dos transportes públicos em todas as paragens existentes.

- 2. Aplaudindo a retificação, com alargamento dos raios de interseção, levada a efeito no entroncamento de acesso à localidade de Filha-Boa, ao Km 77,500. Porém, questionamos o porquê da não aplicação do mesmo critério nos seguintes acessos?
 - Cruzamento para a localidade de Penedo e à Ala lateral e traseira do Centro de Apoio Social de Runa CASRuna, ao Km 72,700 (Ponto negro devido ao números de acidentes) ?
 - Entroncamento para a localidade de Aldeia de N.º S.º da Glória, com alargamento do lado direito, ao Km 74,800 ?
- 3. Não conseguimos compreender a decisão da elaboração de um Plano de Ruído apenas para o troço de Torres Vedras até à Rotunda da Espera-Runa, determinando a aplicação de uma camada de desgaste de betuminoso com características para absorção acústica que confira uma redução da potência sonora emitida pela circulação dos veículos, especialmente, os veículos pesados, para salvaguardar a saúde das pessoas das seis (6) habitações existentes junto à E.N.9, na zona da Ordasqueira, deixando de fora o restante troço até à Merceana, com existência de dez (10) vezes mais habitações junto à mesma estrada. Será que a referida camada irá ser aplicada na totalidade do troço intervencionado?
- 4. Tem sido grande preocupação dos utentes deste troço da inexistência pontual de proteções metálicas no lado direito da E.N.9, devido à frequente existência de despistes. Está ou não previsto o reforço destas proteções metálicas em determinados taludes com cerca de 3,00 metros de profundidade ?
- 5. Relativamente à Falta de visibilidade motivada pelas barreiras arbóreas existentes, até ao final dos trabalhos está prevista os cortes das ditas barreiras ? Nomeadamente:
- No cruzamento ao Km 72,700;
- Entroncamento do Alto dos Cucos, para quem pretende mudar de direção para Torres Vedras, via Termos dos Cucos.
- 6. O reforço da Iluminação Pública que está a ser instalado no entroncamento de Matacães irá ser replicado em todos os cruzamentos e entroncamentos existentes entre Torres Vedras e Merceana ?

2

Charles Market Market

ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE TORRES VEDRAS

Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade

REQUALIFICAÇÃO DA EN9 ENTRE TORRES VEDRAS (Km 68,000) e MERCEANA (km 82,600) 14,600 Km

7. Na sequência de diligências desenvolvidas pelas Autarquias, a I.P aceitou desenvolver os estudos e projeto para a construção de uma nova Rotunda no cruzamento para acesso ao Parque Empresarial de Carvoeira, a Carreiras, ao Cemitério e Pista desportiva ao Km 76,500.

Qual é a previsão para o início da obra, visto que, tudo indica que será para depois de concluída a empreitada em curso ?

8. A Assembleia Municipal aprovou uma recomendação ao Executivo de um estudo de ideias para os arranjos da nova rotunda da Espera-Runa, consistindo na instalação de um memorial alusivo aos Campeões da Luta Greco-Romana do G.D. de Runa (Conquista de sete campeonatos nacionais consecutivos). Admitindo que o objeto respeita a legislação aplicável, a questão é saber se ainda terá hipótese de ser instalado até ao fim das obras em curso ?

Torres Vedras, 03 de novembro 2020

A Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade