

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

**Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto,
Lote D – Troço Lisboa / Alenquer (Ota)**

Janeiro de 2009

EQUIPA DE TRABALHO

Elaboração:

- *Augusto Serrano*

Secretariado:

- *Paulo Santos*

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO
2. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA
3. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA
4. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO
5. FORMAS DE ESCLARECIMENTO E PARTICIPAÇÃO DOS INTERESSADOS
6. PROVENIÊNCIA DOS PARECERES RECEBIDOS
7. ANÁLISE DOS PARECERES RECEBIDOS

ANEXO I

- Órgãos de Imprensa e Entidades convidados a participar na Consulta Pública

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto,
Lote D, Troço Lisboa / Alenquer (Ota)

1. INTRODUÇÃO

Em cumprimento do preceituado no artigo 14º do Decreto - Lei n.º 69/2000 de 3 de Maio alterado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, procedeu-se à Consulta Pública da “Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto, Lote D, Troço Lisboa / Alenquer (Ota)”.

2. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA

Considerando que o Projecto se integra na lista do anexo I do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio alterado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, a Consulta Pública decorreu durante 38 dias úteis, desde o dia 20 de Outubro a 12 de Dezembro de 2008.

3. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA

O Estudo de Impacte Ambiental (EIA), incluindo o Resumo Não Técnico (RNT), foi disponibilizado para consulta nos seguintes locais:

- o Agência Portuguesa do Ambiente (APA)
- o Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo
- o Câmaras Municipais de Loures, Vila Franca de Xira e Arruda dos Vinhos

O Resumo Não Técnico foi disponibilizado para consulta nas Juntas de Freguesia de Sacavém, Moscavide, Unhos, São João da Talha, São Julião do Tojal, Santa Iria da Azóia e Bucelas (Concelho de Loures), Vialonga, Calhandriz, São João dos Montes, Cachoeiras e Castanheira do Ribatejo (Concelho de Vila Franca de Xira) e Cardosas (Concelho de Arruda dos Vinhos).

4. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO

A publicitação do Estudo de Impacte Ambiental, incluindo o Resumo Não Técnico, foi feita por meio de:

- Afixação de Anúncios nas Câmaras Municipais e Juntas de Freguesia acima referidas;
- Publicação de um anúncio, envio de RNT e de nota de imprensa para o seguinte jornal:
 - o Correio da Manhã
- Envio de nota de imprensa e RNT para os jornais, revista e rádios que constam no Anexo I;
- Divulgação na Internet no site da Agência Portuguesa do Ambiente com anúncio e RNT;
- Envio de ofício circular e RNT às entidades constantes no Anexo I.

5. FORMAS DE ESCLARECIMENTO E PARTICIPAÇÃO DOS INTERESSADOS

No âmbito da Consulta Pública, a APA, tendo por objectivo promover um maior envolvimento das autarquias, entidades e cidadãos directamente interessadas e prestar esclarecimento relativamente ao processo de AIA, do projecto e respectivos impactes ambientais realizou as seguintes Sessões de Esclarecimento:

- 22 de Novembro – 11 horas – Clube Recreativo dos Cotovios - Freguesia de S. João dos Montes – Vila Franca de Xira
- 27 de Novembro – 17 horas – Salão da Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários do Zambujal – Freguesia de S. João do Tojal - Loures

6. PROVENIÊNCIA DOS PARECERES RECEBIDOS

No âmbito da Consulta Pública foram recebidos cerca de **58 pareceres incluindo 3 abaixo-assinado** com a seguinte proveniência:

Administração

- o Ministério da Defesa Nacional - Gabinete do Chefe de Estado-Maior da Força Aérea
- o Turismo de Portugal, I.P.
- o ANACOM – Autoridade Nacional de Comunicações

Autarquias

- o Câmara Municipal de Vila Franca de Xira
- o Câmara Municipal de Arruda dos Vinhos
- o Câmara Municipal de Loures
- o Junta de Freguesia de Vialonga (anexa listas de presença em 4 sessões de esclarecimento organizadas pela Junta de Freguesia)
- o Junta de Freguesia de São Julião do Tojal
- o Junta de Freguesia de Castanheira do Ribatejo
- o Junta de Freguesia de Calhandriz
- o Junta de Freguesia de Bucelas
- o Junta de Freguesia de São João dos Montes

Entidades

- o Associação dos Beneficiários de Loures
- o CTT – Correios de Portugal, S.A.
- o ITD – Imobiliária do Tejo e Douro, S.A.
- o Águas do Oeste, S.A.
- o SIMTEJO
- o Brisa – Auto-Estradas de Portugal, S.A.
- o Solvay Portugal, Produtos Químicos, S.A.
- o REN – Rede Eléctrica Nacional, S.A.
- o Alves Ribeiro, S.A.
- o MARL – Mercado Abastecedor da Região de Lisboa, S.A.
- o Estradas de Portugal, S.A.
- o Metropolitano de Lisboa, E.P.
- o EDP distribuição

Particulares

- o 1 Abaixo-assinado com 427 subscritores da Comissão Instaladora da Comissão de Moradores das Freguesias de Cardosas, São João dos Montes e Cachoeiras
- o 1 Abaixo-assinado com 221 subscritores do concelho de Arruda dos Vinhos
- o 1 Abaixo-assinado com 676 subscritores de Vila de Rei (Freguesia de Bucelas)
- o 30 Pareceres individuais

7. ANÁLISE DOS PARECERES RECEBIDOS

O **Gabinete do Chefe do Estado-Maior da Força Aérea** informa que a área em estudo encontra-se abrangida pelas servidões aeronáuticas da Base Aérea n.º 6, no Montijo, Depósito Geral de Material da Força Aérea em Alverca, CFMTFA na Ota e a Zona de protecção do ATI, não havendo, no entanto, impedimento à execução do projecto. Informa, ainda, que a sinalização diurna e nocturna deve ser conforme com a Circular de Informação Aeronáutica 10/2003 de 6 de Maio, do INAC.

A **ANACOM** verifica que uma parte das Soluções B1 e B2 situa-se dentro de uma zona condicionada, definida na servidão associada à Estação Remota de Servas. Considerando que a Solução B1 violará as condicionantes impostas pela servidão em causa, designadamente pelo facto de se prever o atravessamento em viaduto dos primeiros 1000m da zona secundária, a ANACOM manifesta parecer desfavorável à implantação desta solução. No que diz respeito à Solução B2, considera que esta não será susceptível de violar as condicionantes decorrentes da servidão, pelo que não se opõe à sua implementação.

O **Turismo de Portugal, I.P.** refere que a cerca de 500m a nascente da Solução B2, freguesia de Santa Iria, existe um empreendimento de turismo em espaço rural denominado “Quinta de Santo António de Bolonha” e que está prevista a instalação de um Hotel-apartamento de 3* a poente da Solução B1, na freguesia de São João do Tojal, o qual já mereceu parecer favorável deste Instituto.

Refere também que a Solução B2 intersecta a área prevista para o Plano de Pormenor de Cabeço da Rosa, na freguesia de Bucelas, estando o Turismo de Portugal, I.P. a acompanhar o processo de revisão dos PDM de Arruda dos Vinhos, Loures e Vila Franca de Xira.

Salienta a necessidade de serem acautelados os seguintes aspectos:

- Assegurar que o conjunto de restabelecimentos da rede viária existente não venha a afectar negativamente o acesso a empreendimentos turísticos existentes e previstos.
- Garantir que não sejam obstruídas com as movimentações de terra, vistas ou panorâmicas interessantes e que constituam factores de atracção turística.
- Minimizar os impactes decorrentes das movimentações de terras e dos veículos e máquinas afectos à obra.

A **Câmara Municipal de Loures** considera importante o facto do traçado se desenvolver 60% em túnel ou viaduto o que contribuirá para a minimização dos impactes. Refere que as medidas de minimização propostas merecem a sua concordância, salientando que a sua implementação é primordial numa obra desta natureza. É favorável à Alternativa 1, apesar de considerar que é a que apresenta mais impactes no concelho e apresenta um conjunto de preocupações que seguidamente se sumarizam:

- Salienta os impactes do viaduto na zona do vale do Trancão o qual obrigará ao assentamento de sapatas de pilares na área da várzea, desconhecendo os impactes ao nível do leito de cheia e se se pode manter a produção hidroagrícola associada à várzea de Loures.
- Refere também a afectação de zonas agrícolas localizadas na bacia do Trancão, onde se desenvolvem explorações hidroagrícolas e de vinha, nomeadamente da Quinta da Romeira, na freguesia de Bucelas. Salienta os possíveis impactes negativos ao nível do efeito barreira e na própria exploração. Discorda do EIA uma vez que este afirma que os impactes ao nível sócio-económicos, quer nas explorações agrícolas, quer nas vinhas de Bucelas, são pouco significativos.
- Considera que a vegetação ripícola ou de carrascal que seja necessário desmatar durante a fase de obra, deve ser reposta.

- Discorda do EIA no que diz respeito aos impactes na paisagem, considerando que estes são bastante significativos, nomeadamente nos atravessamentos em viaduto e aterro da várzea de Loures e Bucelas, bem como na ribeira da Apelação ou no atravessamento à superfície junto a áreas habitacionais, como é o caso do Bairro das Casteloioças ou do aglomerado urbano de Vila de Rei.
- Reforça a necessidade de serem cumpridos os limites legais para o ruído e vibrações, nomeadamente junto a áreas urbanas
- Demonstra preocupação quanto à necessidade de estar previsto o restabelecimento de das vias T5 e MARL-Arneiro ainda em fase de projecto e considera que e existirá um efeito barreira significativo, nomeadamente nas zonas urbanas e em São Julião do Tojal onde a LAV interfere com a zona de expansão industrial.

A **Câmara Municipal de Vila Franca de Xira** considera a Solução B2 inaceitável e opta pela Solução B1, apresentando apenas comentários a esta Solução.

Refere as seguintes medidas genéricas:

- De forma a evitar o efeito barreira, deve ser salvaguardado que as barreiras acústicas junto das habitações sejam transparentes;
- Sempre que a LAV se aproxime de construções devem ser aplicadas mantas anti-vibratórias;
- As passagens hidráulicas devem ser de uma só secção, devidamente dimensionadas, ou de outra solução técnica que evite futuras acumulações de inertes;
- Devem ser salvaguardados os poços próximos à LAV e serem definidas um conjunto de medidas de minimização dos impactes nos lençóis freáticos;
- O acesso às propriedades agrícolas deve ser sempre garantido, devendo evitar-se situações que conduzam a percursos mais longos de acesso às mesmas;
- Deverão ser tidas em conta as construções de apoio à actividade agrícola, prevendo a sua realocação sempre que directamente afectadas ou sempre que o traçado ponha em causa a sua eficiência em termos de exploração agrícola.

Relativamente a medidas compensatórias a autarquia refere que as populações residentes em solo rural cujas habitações sejam directamente afectadas deveriam ter a possibilidade de construir nova habitação em propriedades rurais ainda que a classificação em PDM actualmente não o permita. Refere também que o EIA é omissivo no que se refere à definição de um conjunto de medidas compensatórias da utilização do território concelhio.

No que diz respeito aos impactes nas freguesias do concelho afectadas, apresenta as seguintes condicionantes à solução B1:

- Na freguesia de Vialonga, a Solução B1 apresenta um ponto de conflito na Quinta do Monteiro Mor, de elevado valor cultural e ambiental. Uma vez que toda a várzea de Vialonga será atravessada por viaduto é importante garantir a minimização dos impactes negativos ao nível do ruído e paisagem desse viaduto;
- Na freguesia de Calhandriz, a Solução B1 implica a afectação de algumas construções, pelo que a sua deslocação para Oeste no troço entre a A10 e o limite da freguesia com São João dos Montes permitiria a salvaguarda dessas construções;
- Sendo a ligação entre as freguesias de Calhandriz e São João dos Montes feita num ponto alto em escavação, propõe, se tecnicamente possível, a transformação da escavação prevista em túnel, possibilitando a manutenção das construções existentes à entrada desta freguesia;
- O atravessamento do aglomerado dos Cotovios deveria ser efectuado em túnel, evitando, assim, os impactes negativos quer da afectação directa de construções, quer do ruído, vibrações e paisagem;
- O túnel junto a Casal do Palmeiro (antes da EN248) deveria ser prolongado por forma a salvaguardar uma habitação que se situa logo no início do túnel e que está identificada como directamente afectada;

- Na zona de Badalinho e Cardosinhas o traçado interfere directamente com construções e divide pequenas propriedades, criando uma barreira que, no caso da população mais idosa, parecerá intransponível. Assim, nesta zona o traçado deveria ser em túnel. Junto a Cardosinhas está identificada uma habitação a demolir, a qual corresponde a um lagar de 1811 que se encontra em bom estado de conservação;
- A freguesia de Cachoeiras verifica-se que o traçado nas zonas urbanas desenvolve-se em túnel, propondo-se no entanto o prolongamento do túnel no cruzamento com a EM 524 em cerca de 200m, evitando áreas classificadas em revisão de PDM como urbanizáveis.

A **Câmara Municipal de Arruda dos Vinhos** deliberou emitir parecer desfavorável ao traçado da LAV no concelho devido ao impacte negativo da travessia de 458m à superfície. Salienta que esta linha irá ser mais uma das muitas servidões existentes no concelho, não apresentando quaisquer vantagens para o concelho e para os munícipes.

A **Junta de Freguesia de São João dos Montes** considera que deverão ser tidas em conta as seguintes considerações.

- Aumentar a extensão do túnel (km 1+300 a 2+300, Solução C) de forma a evitar demolições e expropriações, nomeadamente no aglomerado urbano dos Cotovios e em Casal dos Castelos e Badalinho;
- Fazer um levantamento exaustivo dos furos de captação de água e poços existentes para aferir se os lençóis freáticos serão afectados pela linha;
- Deverão ser adoptadas todas as medidas de minimização do ruído, vibrações e campos magnéticos que permitam garantir o cumprimento dos limites legais;
- Deverão ser efectuadas vistorias às residências mais próximas ao traçado e elaborados os respectivos relatórios sobre o estado de conservação, para que durante a fase de construção e exploração todos os danos causados sejam compensados através de indemnizações;
- Deverá haver um tratamento especial para as pessoas que forem expropriadas de forma a que possam construir nova habitação em terrenos da freguesia, mesmo que tenha área inferior à permitida.

A **Junta de Freguesia de São Julião do Tojal** deliberou que a solução mais vantajosa para a freguesia é a Solução B2 atendendo aos impactes negativos que a Solução B1 apresenta na freguesia, nomeadamente entre o MARL e o Arneiro. A Solução B1 conflitua com a expansão da Zona Industrial, colide com o projecto de uma via que irá servir a zona do Arneiro e prejudica a legalização dos bairros das Casteloças e Casal Novo num total de mais de 200 lotes.

Refere ainda que a ser implementada a Solução B1, deverá ser analisada em pormenor aquela área de forma a conciliar a linha com a realidade existente, nomeadamente permitir a criação de um acesso de emergência entre o MARL e Zambujal para as forças de segurança e os bombeiros. Deverá também ser garantida a reposição da rede viária e das infra-estruturas.

A **Junta de Freguesia de Bucelas** salienta os impactes negativos da Solução B1 em Vila de Rei, implicando a demolição de três construções e o atravessando de muitas outras propriedades, impedindo o seu actual uso. Refere os impactes negativos na paisagem e no turismo, assim como nos vinhos de Bucelas.

Propõe uma solução alternativa que integra parte das Soluções B1 e B2 que considera permitir diminuir significativamente os impactes negativos em Vila de Rei, sem criar impactes negativos noutros locais e permitindo a velocidade de 300km/h. Esta alternativa começa ao km 6+000 da Solução B1 e termina ao km 2+000 da Solução B2, interligando as duas soluções propostas pela RAVE.

A **Junta de Freguesia de Vialonga** considera que a Solução B1, apesar de constituir mais uma servidão na freguesia, é a que apresenta menores impactes negativos na freguesia de Vialonga.

Anexa listas de presença em sessões de esclarecimento realizadas pela Junta de Freguesia nos lugares de Granja, Santa Eulália, Gentil e em Vialonga. Segundo a Junta, nestas sessões, os presentes consideraram que a Solução B2 apresenta impactes negativos significativos para a freguesia, optando pela Solução B1.

A **Junta de Freguesia de Calhandriz** refere que a passagem da LAV na área da freguesia não apresenta qualquer vantagem para esta, acarretando, no entanto, diversas desvantagens, nomeadamente a descaracterização da paisagem, a fragmentação do território, a desvalorização patrimonial e a degradação da qualidade de vida da população.

É seu entendimento que, caso a LAV tenha que passar na freguesia, devem ser tidos em conta os seguintes aspectos:

- Deverão ser implementadas todas as medidas de minimização do ruído, nomeadamente através de barreiras acústicas, as quais deverão ser transparentes junto das habitações por forma a evitar o efeito barreira em termos visuais;
- Deverão ser aplicadas medidas de minimização das vibrações junto das habitações, nomeadamente através da aplicação de mantas anti-vibratórias;
- Deverá ser garantida a manutenção dos caminhos existentes, bem como dos acessos locais às propriedades, evitando situações de longos percursos;
- Devem ser aplicadas medidas que minimizem a afectação dos recursos hídricos pela infra-estrutura;
- Deverão ser evitados grandes aterros que descaracterizem a freguesia e que representem situações de risco de deslizamento de terras como aconteceu na A10;
- Não deverão ser alterados os cursos de água;
- Uma vez que a LAV passa em túnel por baixo de uma das fortificações das Linhas de Torres, deverão ser tidos cuidados durante a obra atendendo à fragilidade daquela fortificação;
- O rebaixamento da LAV permitiria minorar o impacte negativo dos viadutos no Loureiro e em Adanaia, assim como, possibilitaria a manutenção de algumas construções.

A **Junta de Freguesia de Castanheira do Ribatejo** solicita que sejam tidos em conta os seguintes aspectos:

- Realizar um levantamento dos poços e furos de captação de água por forma a salvaguarda-los e proceder à sua monitorização para aferir da afectação dos lençóis freáticos pela LAV;
- Realizar vistorias às habitações próximas à LAV antes do início da fase de construção para que se verifique se foram afectadas pela construção ou exploração do projecto;
- Realização de uma monitorização do ruído e dos campos magnéticos para verificar se os valores legais não são ultrapassados;
- Deverá haver um tratamento especial para as pessoas que forem expropriadas de forma a que possam construir nova habitação em terrenos da freguesia, mesmo que tenha área inferior à permitida.

A empresa **CTT Correios de Portugal, S.A.** chama a atenção para a necessidade de ser encontrada solução técnica adequada que reduza os níveis de ruído para os limites legais na zona do seu prédio urbano ao km 2+050

O **Metropolitano de Lisboa, E.P.** refere que o projecto não afectará directamente as infra-estruturas da rede do metropolitano.

A **Estradas de Portugal, S.A.** informa que não tem nada a opor ao projecto.

O **Mercado Abastecedor da Região de Lisboa, S.A.** alerta para o facto da Solução B1 incidir sobre a área de expansão do mercado, condicionando a viabilidade do seu crescimento. Refere, ainda, que a construção do túnel sob o depósito de água bem como as eventuais consequências da linha sobre os taludes de suporte das plataformas do mercado deve ser objecto de ponderação e análise.

A **EDP Distribuição** refere que o projecto irá interferir com infra-estruturas de alta, média e baixa tensão. Refere, também, que o estudo de compatibilização das mesmas com o projecto será efectuado assim que forem apresentadas as plantas referentes ao projecto de execução.

A **Associação de Beneficiários de Loures** salienta que ambas as soluções atravessam o Aproveitamento Hidroagrícola da Várzea de Loures (AHVL). No entanto, considera que a Solução B2 é a menos invasiva e a que apresenta menores impactes negativos no Aproveitamento, desde que o viaduto sobre o rio Trancão tenha altura suficiente que possibilite o trânsito e a operacionalidade das máquinas giratórias, durante os trabalhos de manutenção e reparação dos diques e das linhas de água.

Considera a Solução B1 muito invasiva, implicando um troço significativo em viaduto sobre os terrenos do Aproveitamento para além do troço construído em aterro paralelamente à ribeira de Alpriate. Refere que esta ribeira funciona para o AHVL como colector de encosta, uma vez que apenas possui dique na margem esquerda, recebendo as águas de escorrência da encosta de Santa Iria. Caso seja construída esta Solução terá de ser tido em conta o seguinte:

- A consolidação de terras do aterro necessário para a Linha de Alta Velocidade (LAV) tem de ser feito de forma a evitar o assoreamento da ribeira Alpriate.
- O dimensionamento das passagens hidráulicas e a sua inserção na linha de água;
- A altura do viaduto sobre os diques de defesa das ribeiras de Alpriate e dos Roucos, tem que permitir o acesso de máquinas.

Salienta que durante a fase de obra deverão ser acauteladas todas as infra-estruturas existentes no AHVL, as quais não devem sofrer qualquer prejuízo com o decorrer dos trabalhos.

A empresa **Alves Ribeiro S.A.** solicita que não seja escolhida a Solução B2 uma vez que esta interfere com a exploração da pedreira Moita da Ladra (km 9+200 – Sol. B2) inviabilizando a sua laboração.

Refere que a pedreira encontra-se a cerca de 170m da Solução B2 não tendo sido acautelada a distância mínima que permita a coexistência da circulação do comboio de alta velocidade com a actividade de exploração com recurso a explosivos, geradora de vibrações, para mais que neste troço a LAV desenvolve-se em túnel.

Salienta os impactes negativos muito significativos ao nível económico e social ao nível local e regional, caso a pedreira seja obrigada a cessar a sua actividade.

A **BRISA – Auto-Estradas de Portugal** refere que qualquer uma das soluções do projecto intercepta a rede de auto-estradas concessionadas a esta empresa, nomeadamente o Sublanço Sacavém/Alverca da A1, o Sublanço Zambujal/A10 da A9 e o Sublanço Bucelas/Arruda dos Vinhos da A10.

Refere que face à interferência da Solução B1 (km 11+600), na zona do viaduto do Loureiro, sobre o Sublanço Bucelas / Arruda dos Vinhos da A10, a Solução que menores impactes apresenta, em termos da gestão da rede de auto-estradas da Brisa, é a Solução B2, uma vez que apenas intercepta as auto-estradas em túnel.

Salienta que a solução que vier a ser adoptada deverá contemplar as melhores técnicas para a minimização das eventuais interferências com as actuais vias em serviço. Na fase de projecto

de execução dever-se-á considerar as zonas de servidão “*non aedificandi*” das A1, A9 e A10, garantindo todas as disposições regulamentares aplicáveis à sua implantação em relação às auto-estradas referidas, bem como adequar e implementar as medidas necessárias à compatibilização dos diversos projectos. Todas as situações que possam carecer de cuidados técnicos específicos, bem como na gestão do tráfego nestas auto-estradas, a Brisa terá de se pronunciar oportunamente.

Refere ainda que qualquer das soluções apresenta impactes na rede outorgada à Brisa, com consequentes perturbações no tráfego, bem como a eventual alteração e reposição de infra-estruturas associadas às auto-estradas, que é necessário avaliar, tendo em consideração o actual enquadramento legal sobre intervenções nas redes rodoviárias concessionadas.

A **SIMTEJO** considera que a existência de conflitos com as suas infra-estruturas só poderá ser avaliada com base em informação de maior pormenor, que ilustre com maior detalhe os traçados a preconizar.

Enuncia desde já as seguintes preocupações:

- Manutenção da integridade das infra-estruturas de saneamento, quer do ponto de vista estrutural, quer da sua condição de funcionamento hidráulico e sanitário. Não é aceitável a existência de construções sobre as infra-estruturas de drenagem, nem de qualquer sobrecarga adicional;
- Manutenção de condições de livre acesso a pessoas e equipamento para operações regulares de inspecção e operação. Deverá deste modo ser garantida a existência de uma faixa de 5m de largura, para acesso de pessoas e veículos de operação e manutenção, ao longo das infra-estruturas;
- Não é admissível a interrupção de funcionamento das infra-estruturas.

Refere ainda o seguinte:

- Prevendo-se o atravessamento em viaduto do interceptor do MARL e conduta elevatória Granja/Alpriate, importa garantir a não existência de interferência com estas ao nível das fundações, para além do livre acesso;
- É necessário esclarecer em concreto quais as interferências existentes com os interceptores Apelação/Catujal/Sacavém, Camarate/Sacavém e Figo Maduro/Quinta das Pretas, assim como, com os emissários Casal do Muro e Moscavide, designadamente em termos de galerias propostas;
- A ETAR de Rondulha encontra-se em funcionamento, contrariamente ao afirmado no EIA, pelo que se revela necessário construir uma nova, bem como proceder à remodelação do sistema interceptor a ela afluente.

Conclui referindo que a SIMTEJO não suportará quaisquer custos associados ao desenvolvimento dos projectos ou das obras relativas às interferências da LAV, sendo que os projectos terão obrigatoriamente de ser articulados com essa empresa. Solicita que lhe seja comunicado o início de quaisquer obras relativas às suas infra-estruturas, antes destas começarem tendo em vista o acompanhamento dos trabalhos.

A **Águas do Oeste, S.A.** refere que o projecto intercepta o subsistema de abastecimento de água Arruda dos Vinhos / Sobral de Monte Agraço em dois pontos, entre os km 6+000 e 7+000 da Solução C. Este subsistema é fundamental no abastecimento de água aos municípios de Arruda dos Vinhos e de Sobral de Monte Agraço com taxas de cobertura próxima de 100%.

Solicita cuidados especiais durante a fase de construção, por forma a garantir o abastecimento de água às populações, pelo que é de extrema importância a articulação directa com os serviços técnicos da Águas do Oeste, S.A. durante a fase de projecto.

A **REN, S.A.** refere que nas soluções em estudo encontram-se várias situações de potenciais interferências com as infra-estruturas da Rede Nacional de Transporte (RNT), nomeadamente com o traçado das seguintes linhas:

- Linha Palmela-Fanhões, a 400 kV
- Linha Carregado – Fanhões 2, a 220 kV
- Linha Carregado – Carriche, a 220 kV
- Linha Fanhões – Carriche, a 220 kV
- Linha Carregado – Sacavém, a 220 kV
- Linha Fanhões – Sacavém 2, a 220 kV
- Ramal da Linha Carregado – Carriche para Sacavém, a 220 kV
- Linha Sacavém – Porto Alto, a 150 kV
- Linha Fanhões – Sacavém 1, a 150 kV

É sempre desejável que a compatibilização seja conseguida, no sentido de não causar modificações nas infra-estruturas da RNT. Esta recomendação é particularmente importante para qualquer das Linhas da REN, cuja indisponibilização é extremamente difícil, por razões de segurança e estabilidade da RNT, bem como muito onerosa para o promotor.

A análise de interferências deverá ser feita, pelos serviços técnicos da REN, sobre o projecto de execução da infra-estrutura. Quando a solução de projecto implique modificações de linhas da RNT, com alteração da servidão, envolvendo a sobrepassagem ou colocação de apoios em novos proprietários, a viabilização das infra-estruturas em presença estará condicionada à obtenção das necessárias autorizações dos proprietários.

Informa ainda que o estabelecimento das Linhas da RNT esteve sujeito a condicionalismos estabelecidos em DIA.

A **SOLVAY Produtos Químicos, S.A.**, que explora a pedreira de Santa Olaia, na freguesia de Santa Iria, refere que a Solução B1 (km 7+000 a 8+000) desenvolve-se em túnel em terrenos da pedreira referida, os quais estão actualmente em fase de exploração que previsivelmente terminará no final do ano de 2009.

Refere que após a exploração desses terrenos, a área entrará numa fase de recuperação paisagística, com a reposição da cota ao nível existente antes da exploração. Considera que a construção do túnel prejudicará a utilização dos terrenos em exploração e poderá ter influência a consolidação dos solos. Salienta que as medidas preventivas e a futura área *non aedificandi* abrangem a área da pedreira apresentam evidentes implicações e restrições na exploração da pedreira.

Considera que a Solução B1 colide com os direitos adquiridos pela Solvay, pondo em risco o regular desenvolvimento da actividade da pedreira e por conseguinte a actividade da Fábrica da Póvoa de Santa Iria, pelo facto do calcário extraído ser fundamental para a sua laboração, solicitando que este traçado seja ajustado em conformidade.

Mostra preocupação quanto à integridade de uma conduta de salmoura, utilizada na actividade industrial, a qual será atravessada pela LAV e que poderá sofrer roturas devido à construção do projecto ou às vibrações. Estas roturas poderão levar à contaminação dos terrenos adjacentes, devido ao alto teor de salinidade e prejudicarão o normal funcionamento da actividade industrial. Assim, a Solvay recomenda uma visita ao local antes do início da fase de construção.

A **ITD – Imobiliária do Tejo e Douro, S.A.**, proprietária da Quinta da Azibreira, na freguesia de São João dos Montes refere que a Solução C (km 0+200) atravessa a referida propriedade, solicitando que seja escolhida outra alternativa que não afecte o projecto imobiliário que tem para a referida propriedade. Em alternativa sugere que seja estudada a construção de um túnel no troço que afecta a propriedade por forma a minimizar os impactes negativos na mesma.

221 municípios de Arruda dos Vinhos, em parecer abaixo-assinado, manifestam total discordância com o traçado proposto para o concelho devido ao impacte negativo da travessia de 458m à superfície.

676 cidadãos de Vila de Rei, em parecer abaixo-assinado remetido pela Junta de Freguesia de Bucelas, referem que a Solução B1 irá afectar habitações em Vila de Rei, implicar impactes ao nível do ruído e da paisagem.

Consideram que a ribeira das Romeiras não está preparada para receber as águas drenadas do viaduto, as quais irão provocar um aumento rápido e substancial do caudal da ribeira, causando efeitos negativos no troço compreendido entre este viaduto e o Trancão.

Salientam os impactes negativos durante a fase de construção e os efeitos das medidas preventivas.

Solicitam a alteração do traçado por forma a minimizar a afectação da área afectada, a criação de caminhos transitáveis alternativos de acesso às propriedades durante a fase de construção e de exploração e que seja assegurado o escoamento das águas. Solicitam ainda que seja realizada uma intervenção cuidada nas ribeiras, possibilitando o normal escoamento dos caudais.

427 cidadãos, em parecer abaixo assinado da Comissão Instaladora da Comissão de Moradores das Freguesias de Cardosas, São João dos Montes e Cachoeiras, apresentam uma proposta de alteração das Soluções B1 e C, a qual tem como objectivo a minimização dos impactes negativos destas Soluções.

Esta proposta consiste numa alteração da rasante entre o km 11+600 da Solução B1 e o final da Solução C, por forma a incluir um túnel com cerca de 6,2 km de comprimento, o qual começaria ao km 0+600 da Solução C e terminaria no final desta Solução.

Segundo os signatários, a solução proposta permite minimizar eficazmente os impactes negativos sobre as populações e suas habitações, conserva as suas fontes de rendimento e salvaguarda nichos ecológicos.

Salientam que com as soluções do EIA, estariam sujeitos aos seguintes impactes negativos:

- Aumento considerável dos níveis de ruído;
- Elevado número de habitações afectadas e sujeitas a vibrações não compatíveis com o tipo de construção existente;
- Alteração irreversível da paisagem natural e do enquadramento visual, provocando a desvalorização dos terrenos e das habitações;
- Alteração da qualidade de vida das populações;
- Diminuição da segurança dos moradores das habitações próximas da LAV, devido ao perigo de acidente.

António Brotas, salienta os impactes negativos da LAV entre Lisboa e Alenquer, assim como, os custos do projecto e propõe que sejam estudadas outras soluções alternativas, nomeadamente que os comboios para o Porto e os outros de bitola europeia utilizariam a Gare do Oriente e duas das actuais vias da linha do Norte, mudadas para bitola europeia, atravessando o Tejo por um túnel um pouco antes, ou depois de Alverca, seguindo os comboios para o Porto pela margem esquerda do Tejo.

Silvino G. Pompeu Santos faz uma apreciação do EIA e apresenta um conjunto de soluções alternativas ao projecto.

Relativamente ao Lote D, refere que a área atravessada apresenta uma orografia muito acidentada, uma densa ocupação humana, grande densidade de vias de comunicação e redes de infra-estruturas de importância estratégica para a Área Metropolitana de Lisboa, tudo condições que desaconselham a instalação da LAV. Salienta a enorme extensão de túneis em ambas as alternativas, assim como o elevado excedente de terras devido às escavações, apesar dos aterros previstos com mais de 10m de altura. Refere também o elevado número de

habitações demolidas e os enormes custos destas soluções. Considera, ainda, que os túneis previstos de via dupla não garantem as condições de segurança necessária, pelo que terão de ser alterados para dois túneis de via única, aumentando consideravelmente o custo da obra.

Salienta que as propostas da RAVE apresentam deficiências significativas e custos elevados, deixando a eficiência do sistema aquém do desejado. Considera que o seu plano integrado apresenta soluções muito interessantes para o interesse público, tanto do ponto de vista dos custos e dos impactes ambientais, como da sua eficiência.

As principais soluções alternativas do plano integrado proposto são:

- Localização do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) na zona do Pinhal Novo, a Leste da auto-estrada A12 e a Norte da Linha do Alentejo;
- As linhas de Alta Velocidade Ferroviária Porto-Lisboa e Lisboa-Madrid entrarão conjuntamente em Lisboa (após entroncamento na zona do NAL, em Pinhal Novo) e a estação será em Chelas;
- A TTT será realizada através de uma ponte entre Chelas e o Barreiro, com três modos de transporte: ferrovia de alta velocidade, ferrovia convencional e rodovia.
- A ponte será realizada em duas fases, na primeira fase serão instalados os modos ferroviários e na segunda fase serão instaladas as vias rodoviárias, com a colocação de abas laterais.
- A amarração do lado de Lisboa far-se-ia com as linhas de AV e ferroviária convencional sobrepostas até à estação de Chelas; a ligação rodoviária principal até à Av. Santo Contestável será parte sobre o terreno, parte em túnel e parte em viaduto; a ligação rodoviária complementar através dum trevo para acesso local e à zona do Areeiro, este através de um túnel por baixo do bairro da Madredeus, seguido de um viaduto, no prolongamento da Av. Afonso Costa; Construção de um pequeno viaduto sobre a linha de cintura, de modo a estabelecer a ligação entre a Rua Salgueiro Maia, em Chelas e a Rua Miguel Oliveira, em Marvila, em substituição do viaduto existente.
- A amarração do lado do Barreiro irá utilizar um canal livre, a ponte da actual estação do Lavradio, o que permite uma inserção fácil da ferrovia convencional na linha do Alentejo, bem como o prolongamento em frente, em viaduto, da ferrovia de alta velocidade e da rodovia.
- Prolongamento da ponte até à A12 e ao NAL no Pinhal Novo.

Jorge Araujo coloca algumas questões relativamente aos impactes na freguesia de Bucelas, nomeadamente quanto aos impactes cumulativos da CREL e da LAV no ambiente sonoro.

Carlos Alberto Almeida, residente em **Adanaia – Calhandriz** **Discorda da Solução B2** referindo que esta Solução (km 15+200) implica a demolição da sua habitação e que a Solução B1, embora também desfavorável, passa a cerca de 100m e não implica a demolição da habitação. Solicita que seja tido em atenção o caminho de acesso e a vedação da habitação, assim, como sejam adoptadas medidas que minimizem o ruído e a poluição do ar durante a fase de construção. Mostra-se preocupado com os impactes negativos durante a fase de exploração, nomeadamente ao nível do ruído e vibrações.

Nuno Carlos Fonseca de Almeida residente no **Casal da Ponte Velha, Adanaia – Calhandriz** (Solução B2 Km 15+200) manifesta preferência pela Solução B1. Refere que a sua propriedade irá ser grandemente afectada pelo projecto, quer seja pelo atravessamento da LAV, quer pelo restabelecimento do caminho público proposto, quer pela proximidade da LAV à habitação.

No que diz respeito ao restabelecimento proposto refere que este irá dividir a propriedade a meio. Salienta a necessidade de serem previstas medidas de minimização para o ruído e para a paisagem, quer durante a fase de construção, quer de exploração. Solicita que a LAV passe o mais abaixo e longe da habitação possível, por forma a minimizar o impacte negativo.

Matilde Purificação Lopes e Maria Brígida Dionísio Santos, residentes no prédio denominado **Casal da Geralda, na freguesia de Cardosas** e concelho de Arruda dos Vinhos, discordam do traçado proposto e solicitam que este seja alterado. Salientam que o traçado tem um forte impacto negativo nos cerca de 458m à superfície, onde está previsto um aterro de 15m de altura, o qual implica a demolição de 7 habitações, incluindo as suas.

Adriano da Conceição Lopes Bexiga, residente no **lugar de Cardosinhas**, freguesia de Cardosas refere que a sua propriedade poderá vir a ser afectada pela LAV (Solução C), não conseguindo, nesta fase, saber a extensão dessa afectação.

José Ferreira da Rocha e Maria Elisa da Rocha Moreira residentes em **Quinta das Cardosinhas**, freguesia de São João dos Montes consideram que a LAV irá provocar um conjunto de impactes negativos, nomeadamente:

- Desvalorização da propriedade;
- Diminuição da qualidade de vida;
- Contaminação dos recursos hídricos com metais pesados;
- Aumento dos níveis de ruído;
- Radiações electromagnéticas.

Gentil Rodrigues Simões Pombo, é proprietário de um terreno com cerca de 2ha em **Casal da Tojeira – Cotovios**, susceptível de objecto de loteamento é contra a Solução C. Refere que a LAV irá passar sobre o seu terreno, causando prejuízos de natureza económica.

Cristiano D. Pinheiro Batista proprietário de duas habitações denominadas **Casal da Boa Vista**, freguesia de **São João dos Montes** (Km 1+000, Solução C) discorda da solução adoptada, uma vez que implica a demolição destas habitações e solicita que esta zona de escavação seja efectuada em túnel, por forma a não implicar a demolição das habitações.

Francisco de Sousa M. Barros, proprietário de dois prédios urbanos e **José António da Piedade Bernardo**, proprietário de um prédio urbano em **Cotovios** (Km 0+500? – Solução C), freguesia de São João dos Montes, discordam da Solução C uma vez que o viaduto previsto para esta zona passa sobre as sua propriedades e residências.

Carlos Amílcar Pereira Batista, residente em **Horta dos Velhos – Cardosas** (Km 2+500, Solução C) refere que muito provavelmente a sua habitação será directamente afectada, assim como o terreno com cerca de 17 mil metros quadrados.

João Manuel Gouveia Freitas refere que a sua propriedade, localizada em **Casal das Lages, Horta dos Velhos**, freguesia de Cardosas (Solução C), sofrerá impactes negativos significativos ao nível do ruído, vibrações, qualidade do ar, paisagem e ecologia implicando perda de qualidade de vida e desvalorização da propriedade.

Maria Celeste Correia e Jorge Manuel de Brito Correia proprietários do prédio misto denominado “**Quinta das Meirinhas**”, **lugar das Cardosinhas**, freguesia de São João dos Montes (Solução C – Km 2+900)

Referem que a quinta será seriamente afectada no que concerne à qualidade do ar, ruído e vibrações, provocando a desvalorização da propriedade pondo em causa a qualidade de vida dos residentes. Face a estes impactes consideram que a propriedade deverá ser totalmente expropriada.

José M. P. Nascimento e Margarida Nascimento, proprietários da vivenda **Casal dos Sol em Badalinho, freguesia de São João dos Montes** (Solução C, próximo do Km 3+270) referem que a LAV implica a expropriação de mais de 2/3 do terreno ou mesmo a sua totalidade, incluindo a habitação.

Salientam os impactes que sofrerão caso a habitação se mantenha, nomeadamente ao nível do ruído e vibrações e ainda ao nível da qualidade de vida e valor da propriedade. Consideram ainda que a segurança da sua habitação pode estar em risco em caso de acidente. Assim, consideram que a única alternativa é a expropriação total da propriedade.

Jorge Manuel Paulino Canuto proprietário de um terreno situado na **Estrada das Cardosinhas** (Solução C, entre os km 3+000 e 3+200), salienta os impactes negativos durante a fase de construção nomeadamente ao nível do ruído, qualidade do ar e paisagem. Refere que apesar de estar prevista a redução dos níveis de ruído para os limites legais, os valores actuais de ruído são significativamente mais baixos, não estando previstas quaisquer medidas que garantam a manutenção destes valores.

Refere também os impactes negativos ao nível das vibrações, quer para a fase de construção quer de exploração, considerando que deverão ser adoptadas medidas que minimizem estes impactes.

Refere ainda que no terreno situa-se um estaleiro de apoio à empresa de que é proprietário e que possui um projecto aprovado para a construção de uma habitação.

Patrick e Emília Dunne residentes na **Estrada do Badalinho**, freguesia de São João dos Montes, referem que a LAV irá afectar a sua qualidade de via e a tranquilidade que gozam no local para além de implicar a desvalorização da propriedade, caso não sejam expropriados. Mostram preocupação quanto ao aumento do ruído e à forma como serão aplicadas as medidas de minimização para este impacte, nomeadamente as barreiras acústicas e quanto à qualidade do ar. Questionam também por onde passarão as linhas eléctricas que irão abastecer a LAV.

António do Vale Rodrigues, Maria Fernanda R. F. Rodrigues, Joaquim António M. Soares, Isabel M. F. R. Soares e Joana A. Rodrigues Soares, constituem dois agregados familiares residentes na **Estrada das Cardosinhas em Badalinho, freguesia de São João dos Montes** salientam a importância da propriedade onde residem e referem que serão afectados pela Solução C. Solicitam que esta zona seja atravessada em túnel por forma a minimizar os impactes negativos nas suas habitações e nas vizinhas.

António C. V. Lima da Costa e Maria I. B. Carvalho dos Santos moradores na **Quinta do Badalinho, Estrada do Badalinho**, freguesia de São João dos Montes (km 3+450, Solução C) referem que a LAV irá dividir o seu terreno deixando a habitação de um lado e o furo de abastecimento de água do outro. Este furo é a única fonte de água para abastecimento da habitação quer para rega, pelo que não pode ser posto em causa.

Mostram-se preocupados com o acesso à habitação e com os impactes negativos no ruído e qualidade do ar durante a fase de construção, solicitando que sejam adoptadas medidas de minimização para esses impactes.

Referem que terá que ser garantido o acesso à propriedade em condições similares às actuais e que os níveis de ruído durante a fase de exploração sejam abaixo dos máximos permitidos. Salientam a desvalorização económica da sua propriedade devido ao projecto.

João Pedro Lima Vicente, proprietário de um terreno com 6800m² situado na travessia **Badalinho – Cardosinhas** (Solução C) é contra a LAV devido aos seus impactes negativos.

Francisco P. V. Lima da Costa morador no **Casal da Palhoça, freguesia de São João dos Montes** (km 3+600 – Solução C) refere que a sua habitação fica dentro da faixa de 200m e salienta a desvalorização da propriedade devido a este projecto. Refere que terá que ser garantido o acesso à sua propriedade em condições similares às actuais e que os níveis de ruído durante a fase de exploração sejam abaixo dos máximos permitidos. Salienta a

necessidade de serem minimizados os impactes durante a fase de construção, quer ao nível do ruído quer da qualidade do ar.

Constantino e Joaquim V. Sopa Soares referem que a Solução C (km 4+300 a 4+500) atravessa a sua propriedade com cerca de 6ha, designada de “Entre Estradas” na zona urbana das Cachoeiras.

Salientam os impactes negativos da LAV nesta zona nomeadamente ao nível do ruído e paisagem para além de prejudicar a fixação de pessoas na freguesia. Referem também os impactes negativos cumulativos da LAV com a Auto-estrada A10.

Propõem que o traçado passe na margem sul do Tejo, ou que em alternativa, que a LAV seja em túnel no troço mais acidentado que atravessa as freguesias de São João dos Montes e Cachoeiras. Esta última alternativa implica um acréscimo de 3,9 km em túnel.

Caso se mantenha a Solução C, consideram que a expropriação deverá ser na totalidade do terreno

Joaquim V. Sopa Soares refere também que é proprietário de um terreno designado por “**Casal da Palhoça**”, em **Badalinho** e que a LAV à superfície, quer seja em aterro ou viaduto implica impactes negativos significativos e desvaloriza a propriedade.

Considera que a LAV poderá ter outros traçados, nomeadamente na margem sul do Tejo ou mais a norte que a solução actualmente proposta, ambas áreas menos densamente povoadas, ou em túnel em toda a região. Propõe que para o local da propriedade o traçado seja em túnel.

Maria Vitória Januário, residente em **Casal Januário, Badalinho** mostra-se preocupada com a afectação da sua habitação e do terreno adjacente.

Nuno Miguel Lourenço Cascareja, residente em **Casa do Alto, freguesia das Cachoeiras** (Solução C, Km 7+050) salienta os impactes no ruído, qualidade de vida e desvalorização da propriedade e questiona o restabelecimento da estrada municipal proposto, o qual parece afectar a sua habitação.

Rui M. Roma de Jesus Pereira residente na **Quinta das Oliveiras – Calhandriz** salienta os impactes negativos da passagem da LAV na freguesia de Calhandriz, nomeadamente impactes negativos cumulativos com a A10, ao nível do ruído, paisagem, qualidade da água, ecologia e desvalorização da paisagem.

Propõe que seja adoptada a Solução B1 e que a passagem em Calhandriz seja efectuada integralmente em túnel e que todo o traçado seja dotado de medidas de minimização para o ruído e vibrações.

Os originais dos pareceres recebidos encontram-se arquivados no processo administrativo na Agência Portuguesa do Ambiente.

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto,
Lote D, Troço Lisboa / Alenquer (Ota)

Agência Portuguesa do Ambiente

Janeiro de 2009

ANEXO I

Órgãos de Imprensa e Entidades convidadas a participar na Consulta Pública

LISTA DE ENTIDADES CONVIDADAS A PARTICIPAR NA CONSULTA PÚBLICA DO ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

NOME	MORADA	LOCALIDADE
ANACOM - Autoridade Nacional de Comunicações	Av. José Malhoa, 12	1099-017 LISBOA
Associação Nacional de Municípios Portugueses - ANMP	Av. Elias Garcia, 7 – 1º	1000-146 LISBOA
Associação Nacional de Freguesias - ANAFRE	Rua António Pereira Carrilho, 5 – 3º	1000-046 LISBOA
Associação Nacional da de Conservação da Natureza - QUERCUS	Apartado 4333	1508 LISBOA CODEX
Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente - CPADA	Rua Bernardo Lima, 35 – 2.º F	1150-075 LISBOA
Centro de Estudos da Avifauna Ibérica - CEAI	Rua do Raimundo, 119 Apartado 535	7002-506 ÉVORA
Departamento de Ciências e Engenharia do Ambiente / UNL	FCT / UNL – Quinta da Torre	2825 MONTE DA CAPARICA
Grupo de Estudos do Ordenamento do Território e Ambiente - GEOTA	Travessa Moinho de Vento, 17-c/v Dtª	1200 LISBOA
Liga para a Protecção da Natureza - LPN	Estrada do Calhariz de Benfica, 187	1500 LISBOA
REN - Redes Energéticas Nacionais, SA	Av. Estados Unidos da América, 55 - 20.º Apartado 5316	1749-061 LISBOA
Sociedade Portuguesa de Ecologia - SPECO	Faculdade de Ciências da Univ. de Lisboa Edifício C4 – 4.º Piso – Campo Grande	1749-016 LISBOA
Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves - SPEA	Av.ª da Liberdade, 105 – 2.º Esq.º	1250-140 LISBOA
Centro de Estudos de Planeamento e Gestão do Ambiente – CEPGA	Departamento de Ciências e Estudos do Ambiente Quinta da Torre	2825 MONTE DA CAPARICA
INAC – Instituto Nacional de Aviação Civil	Rua B – Aeroporto de Lisboa	1700-008 LISBOA
Autoridade Nacional de Protecção Civil - ANPC	Av.ª do Forte em Carnaxide	2795-112 CARNAXIDE
Ministério da Defesa Nacional – Direcção-Geral de Infra-Estruturas	Av.ª Ilha da Madeira	1400-204 LISBOA
Ministério da Defesa Nacional – Força Aérea – Gabinete do Chefe do Estado-Maior	Av.ª da Força Aérea	2724-506 ALFRAGIDE
ANA – Aeroportos de Portugal, S.A	Rua D – Edifício 120 – Aeroporto de Lisboa	1700-008 LISBOA
CLC – Companhia Logística de Combustíveis, S.A	E.N. 366, Km 18	2050 AVEIRAS DE CIMA
EDP – Distribuição de Energia, S.A	Rua Camilo Castelo Branco, 43, 2º.	1050 – 044 LISBOA
LISBOAGÁS GDL – Sociedade Distribuidora de Gás Natural de Lisboa, S.A	Rua Miguel Serrano, n.º 9 Miraflores	1495-173 ALGÉS
Turismo de Portugal, I.P.	Rua Ivone Silva, Lote 6	1050-124 Lisboa
Metropolitano de Lisboa	Av. Barbosa du Bocage, n.º 5	1049-039 LISBOA
Parque EXPO 98, S.A.	Av. D. João II, Lote 1.07.2.1	1998-014 Lisboa
Lusoponte Concessionária	Edifício da Portagem	2870 - 392 Montijo

NOME	MORADA	LOCALIDADE
para a Travessia do Tejo, S.A.	Praça da Portagem Penas	
Grupo CTT	Rua de São José, 20	1166-001 LISBOA
Portugal Telecom, SGPS, S.A.	Av. Fontes Pereira de Melo, 40-9º	1069-300 LISBOA
Estradas de Portugal, S.A.	Praça da Portagem	2800 ALMADA
IPODEC	Rua Miguel Bombarda, 71 Quinta dos Almostéis	2689-508 SACAVÉM
MARL – Mercado Abastecedor da Região de Lisboa, S.A.	Lugar do Quintanilho	2660-421 SÃO JOÃO DO TOJAL
Sport Grupo Sacavenense	Largo 5 de Outubro	2685-041 SACAVÉM
Bombeiros Voluntários de Sacavém	Av.ª James Gilmar, 18 / 26	2685-068 SACAVÉM
BRISA – Auto-estradas de Portugal, S.A.	Quinta da Torre da Aguilha Edifício Brisa	2785-599 São Domingos de Rana
Associação de Beneficiários de Loures	Rua do Funchal, 49 – 1.º	2670-364 LOURES
Águas do Oeste, S.A.	Convento de S.Miguel das Gaeiras	2510-718 GAEIRAS
CIMPOR – Cimentos de Portugal, SGPS, S.A.	Rua Alexandre Herculano, 35	1250-009 LISBOA
SIMTEJO	Av.ª Defensores de Chaves, 45 – 3.º	1000-112 LISBOA
Solvay Portugal, S.A.	Rua Eng.º Clément Dumoulin	2625-106 PÓVOA DE ST. IRIA

LISTA DOS ORGÃOS DE IMPRENSA

NOME	MORADA	LOCALIDADE
Redacção do “Jornal de Notícias”	Rua Gonçalo Cristóvão, 195 – 219	4049-011 PORTO
Redacção da T.S.F. Rádio Jornal	A/c Sr. José Milheiro Rua 3 da Matinha – Edifício Altejo – Piso 3 – Sala 301	1900 LISBOA
Redacção da Rádio Renascença	Rua Ivens, 14	1200-227 LISBOA
Redacção do Jornal Semanário Sol	Rua de São Nicolau, 120 – 5.º	1100-550 LISBOA
Redacção do Jornal “O Expresso”	A/c Sr. Mário de Carvalho Rua Duque de Palmela, 37-2º	1200 LISBOA
Redacção do “Diário de Notícias”	Av.ª da Liberdade, 266	1200 LISBOA
Redacção do Jornal “Correio da Manhã”	Av.ª João Crisóstomo, 72	1069-043 LISBOA
Redacção do “Jornal Público”	Rua Viriato, 13	1069-315 LISBOA
Redacção da Agência Lusa	Rua Dr. João Couto, Lote C - Apartado 4292	1507 LISBOA CODEX
Redacção da RTP	Avenida Marechal Gomes da Costa, 37	1849-030 LISBOA
Redacção da SIC	Estrada da Outurela	2795 LINDA-A-VELHA
Redacção da TVI	Rua Mário Castelhana, 40	2749-502 BARCARENA