

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

**Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Madrid,
Lote 3A2 – Troço Lisboa – Montemor (via TTT) / Secções 01, 04,
05, 06 e 07: Subtroço Lisboa/Moita/Terceira Travessia do Tejo**

Dezembro de 2008

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 Madrid, Lote 3A2
Troço Lisboa – Montemor (via TTT) / Secções 01, 04, 05, 06 e 07:
Subtroço Lisboa/Moita/Terceira Travessia do Tejo

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 Madrid, Lote 3A2 – Troço Lisboa – Montemor (via TTT) / Secções 01, 04, 05, 06 e 07: Subtroço Lisboa/Moita/Terceira Travessia do Tejo”.

2. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA

Considerando que o Projecto se integra na lista do anexo I do Decreto-Lei nº 69/2000, de 3 de Maio alterado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, a Consulta Pública decorreu durante 40 dias úteis, desde o dia 13 de Novembro a 9 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:

- Agência Portuguesa do Ambiente (APA)
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo
- Câmaras Municipais de Lisboa, Barreiro, Loures, Moita e Seixal

O Resumo Não Técnico foi disponibilizado para consulta nas seguintes Juntas de Freguesia:

Concelho	Junta de Freguesia
Lisboa	Santa Maria dos Olivais
	São João de Brito
	Marvila
	Alvalade
	Alto do Pina
	São João de Deus
	Beato
Barreiro	Santo António da Charneca
	Santo André
	Alto do Seixalinho
	Barreiro
	Lavradio
Loures	Sacavém
	Moscavide
Moita	Baixa da Banheira
	Vale de Amoreira
	Alhos Vedros
Seixal	Arrentela
	Aldeia de Paio Pires

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:

- 17 de Novembro – 18 horas – Lavradio - Sociedade Filarmónica Agrícola Lavradiense - Av. Joaquim José Fernandes, 41
- 18 de Novembro – 17 horas – Agência Portuguesa do Ambiente

6. PROVENIÊNCIA DOS PARECERES RECEBIDOS

No âmbito da Consulta Pública foram recebidos cerca de **83 pareceres incluindo 1 abaixo-assinado com um total de 11426 subscritores** com a seguinte proveniência:

Administração

- o Ministério da Defesa Nacional - Gabinete do Chefe de Estado-Maior da Armada
- 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 da Moita
- o Câmara Municipal do Barreiro
- o Assembleia Municipal do Barreiro
- o Câmara Municipal de Lisboa
- o Câmara Municipal de Loures
- o Junta de Freguesia do Barreiro
- o Junta de Freguesia de Alto do Seixalinho (Barreiro)
- o Junta de Freguesia de Santo André (Barreiro)
- o Junta de Freguesia de Lavradio (Barreiro)
- o Junta de Freguesia de Santo António da Charneca (Barreiro)
- o Junta de Freguesia de Verderena (Barreiro)
- o Junta de Freguesia de Fernão Ferro

- Junta de Freguesia de Arrentela (Seixal)
- Junta de Freguesia de Amora (Seixal)
- Junta de Freguesia de Corroios
- Junta de Freguesia do Seixal
- Gabinete dos Vereadores “Cidadãos Por Lisboa”

ONGA

- SPEA – Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves
- Quercus – Associação nacional de Conservação da Natureza
- GEOTA – Grupo de Estudos de Ordenamento do Território e Ambiente
- Parecer Conjunto do GEOTA e LPN – Liga para a Protecção da Natureza

Entidades

- SIMARSUL – Sistema Integrado Multimunicipal de Águas Residuais da Península de Setúbal, S.A.
- LBC Tanquipor, S.A.
- FISIFE – Fibras Sintéticas de Portugal, S.A.
- Quimiparque – Parques Empresariais, S.A.
- SILOPOR - Empresa de Silos Portuários, S.A.
- ANA – Aeroportos de Portugal, S.A.
- Metropolitano de Lisboa, E.P.
- Secção Regional do Sul da Ordem dos Arquitectos
- Associação Náutica da Marina do Parque das Nações
- Associação dos Proprietários do Barreiro
- MBPMF - Movimento Barreiro, Património, Memória e Futuro
- EDP distribuição

Particulares

- 1 Abaixo-assinado com 11 426 subscritores do concelho do Barreiro
- 45 Pareceres individuais

7. ANÁLISE DOS PARECERES RECEBIDOS

A Câmara Municipal de Lisboa emite parecer desfavorável ao projecto, sem pôr em causa a opção do corredor rodo-ferroviário no alinhamento Chelas – Barreiro. Deliberou ainda rejeitar a solução do feixe de acessos, em viaduto, na entrega norte da TTT, apelando à consideração e estudo de alternativas e indicando como referência a solução estudada pela autarquia desde que a mesma não acarrete impactes ambientais ou afectação da estrutura essencial e recursos do subsolo ou ainda comprometa condições essenciais ao desempenho estrategicamente atribuído às infra-estruturas do Porto de Lisboa. Esta solução prevê que sejam adoptadas as seguintes medidas:

- Redução do Tirante de Ar em 5 metros;
- Alteração do perfil longitudinal da linha de alta velocidade de forma a passar sob a linha de cintura, mantendo a actual directriz;
- Alteração do perfil longitudinal da linha convencional à linha do Norte de forma a passar igualmente sob a linha de cintura;
- Manutenção da directriz da rodovia sem inflexões, mergulhando logo após o desvio a Alta Velocidade, de forma a passar sob a linha de cintura;
- Manutenção do traçado da linha ferroviária convencional, sentido Entrecampos, passando sobre a actual linha de cintura;
- Ligação em túnel da avenida Santo Condestável à avenida Cidade do Porto/A1.

Segundo a autarquia, esta solução permitirá que as linhas ferroviárias de alta velocidade e convencional de ligação à linha do norte e a rodovia se desenvolvam em túnel a partir da zona de amarração da TTT em Lisboa, reduzindo substancialmente grande parte dos impactes, ficando apenas visível a linha convencional (sentido poente) de ligação à linha de cintura que obrigatoriamente terá que passar sobre aquela via.

Apresenta ainda as seguintes recomendações:

- Inclusão no investimento da TTT das intervenções complementares da rede viária da cidade de Lisboa, nas situações identificadas no Relatório de Fundamentação Técnica;
- Conclusão das vias circulares entre as várias travessias do Tejo;
- Necessidade de optimização da solução estrutural da TTT, no sentido de minimizar os impactes negativos ambientais relativos ao ruído, à paisagem, à qualidade do ar e ao espaço urbano e património edificado;
- Necessidade de adoptar medidas de reforço da oferta de transporte público e promoção do seu uso, como contrapartida da injeção de caudais de tráfego significativos para a cidade.

A **Câmara Municipal do Barreiro** é favorável ao projecto, considerando que a Solução B é a que permite reduzir os impactes negativos e potenciar os impactes positivos para o desenvolvimento e estruturação do tecido urbano local.

De entre as questões respeitantes à minimização/potenciação de impactes, destaca:

- O Parque de Manutenção e Oficinas não deve ficar na área actualmente ocupada pelo corredor ferroviário;
- A desactivação do corredor ferroviário e a sua transformação em corredor urbano/verde com usos mistos e de suporte à mobilidade urbana ligeira (MST) e mobilidade suave;
- A adequada reformulação da rede viária da cidade;
- A redução da cota do tabuleiro da TTT para um valor que, de forma justificada e comprovada, constitua o mínimo necessário para garantir as funções fluviais/portuárias a montante;
- A concepção/execução de uma estação intermodal que constitua uma centralidade metropolitana e local (Gare do Sul) cujos aspectos respeitantes ao desenho urbano da envolvente e ao programa e projecto do edifício, garantam condições qualitativas para a concretização deste objectivo.

Considerando que os principais impactes positivos do projecto são de carácter nacional, regional e local, mas sendo os impactes negativos mais relevantes ao nível local, concelho e cidade do Barreiro, a autarquia expressa no seu parecer um conjunto de perspectivas e preocupações que deverão ser levadas em consideração nas fases subsequentes deste processo, de modo a garantir que os impactes negativos respeitantes à implantação física do projecto não agrave a delicada situação social e urbana do concelho.

A **Assembleia Municipal do Barreiro** deliberou por unanimidade:

- Manifestar a concordância geral com as conclusões do Estudo de Impacte Ambiental, considerando, extremamente positiva a concretização do projecto e a construção da Terceira Travessia do Tejo, com as valências rodoviária e ferroviária;
- Realçar o cômputo largamente positivo dos impactes previsíveis da implementação do projecto, em particular nas componentes de Ordenamento do Território, Socioeconomia e Património, cujo balanço é muito positivo para o Barreiro, para a Região e para o País;
- Considerar a Solução B (Poente), no que respeita à articulação no território da margem sul, como a solução mais adequada e vantajosa no plano ambiental, social, económico e do ordenamento do território, sobretudo, porque menos impactes origina nas populações, nas actividades económicas e nos aglomerados existentes;

- Sublinhar a importância da construção da Terceira Travessia do Tejo para o desenvolvimento económico do município do Barreiro e para a criação de emprego no Concelho e na Região;
- Salientar que a construção da Terceira Travessia do Tejo contribuirá para a promoção e criação de um sistema de transportes mais eficiente, que possibilitará uma mobilidade da população com maior rapidez, melhor qualidade e com reforçada segurança, contribuindo para o alcançar duma maior complementaridade e equilíbrio entre os diferentes modos e meios de transporte disponíveis;
- Assinalar a necessidade de ficar garantida a concretização, no mesmo período de tempo, das infra-estruturas necessárias e já previstas, no que respeita às acessibilidades a nível local e regional, da manutenção do núcleo oficial ferroviário com a localização no concelho do Barreiro das oficinas de Alta Velocidade, e da implementação da rede rodoviária local integrada, que complementa e articula com a construção da Terceira Travessia do Tejo – Ponte Barreiro-Chelas.

Refere ainda que a construção da ponte, para que concretize todas as possibilidades de desenvolvimento implica que seja complementada com:

- A concretização do plano de acessibilidades e mobilidade internas da Região, já decidido, e nomeadamente no que respeita à construção da CRIPS;
- O prolongamento do Metro Sul do Tejo e a construção da ponte Barreiro-Seixal, esta última, já incluída no projecto da TTT;
- Um sistema local de mobilidade rodoviária em rede, directamente articulado com a construção da ponte, sob pena de alguns dos impactes positivos referenciados não poderem ser totalmente alcançados ou potenciados.

A **Câmara Municipal da Moita** considera que apesar do concelho ser marginal em relação a este projecto, as consequências no seu território serão inevitáveis, não só para a área directamente afectada, mas também para o território envolvente, nomeadamente no que se refere à afectação da estrutura viária concelhia. Segundo a autarquia a implantação da TTT irá representar uma significativa sobrecarga rodoviária para a rede municipal, dada a proximidade com a nova acessibilidade a Lisboa. Assim, considera fundamental uma reapreciação/clarificação dos seguintes aspectos:

- A Secção 5 não contempla a ligação à EN11-2 através da futura variante à ER10/Circular da Moita, tal como acontece no sentido contrário, ou seja com a futura ligação Seixal-Barreiro. Esta ligação é fundamental, quer para o descongestionamento da estrutura viária existente, quer para a construção de uma alternativa à actual rede viária regional definida pelo PRN;
- Deverá ser dada especial atenção à ligação da via de restabelecimento do IC21 com a rede viária local, nomeadamente com a Avenida 1.º de Maio e Estrada da Amizade, nas freguesias do Vale da Amoreira e Baixa da Banheira, uma vez que a TTT irá transferir grande pressão para estas vias já congestionadas. Esta área está abrangida por um programa de qualificação e reinserção urbana de bairros críticos, e que no âmbito da operação de revitalização da vila da Baixa da Banheira existem já projectos com vista ao alargamento e reordenamento viário destas vias.

No que se refere ao traçado da Alta Velocidade (AV), a infra-estrutura irá interferir com uma área objecto de alvarás de loteamento em vigor designada por Alto da Amoreira numa zona imediatamente antes do fim do percurso da AV em túnel. Embora actualmente não haja ocupação para além dos arruamentos e de infra-estruturas parcialmente executadas, irão ser afectados os direitos de 1330 fogos. Assim importa clarificar a situação à superfície, nomeadamente no que se refere ao domínio ferroviário e aos direitos que a autarquia detém sobre este território.

Relativamente à ferrovia convencional, a Câmara entende que a localização da nova estação intermodal do Lavradio, muito próxima do limite do concelho da Moita, poderá estender a sua influência à zona Norte da Baixa da Banheira pelo que do ponto de vista das futuras ligações

intermodais e acessibilidades pedonais e rodoviárias considera fundamental a participação da autarquia na elaboração do projecto da estação.

A **Câmara Municipal de Loures** salienta os impactes indirectos expectáveis na circulação rodoviária, uma vez que a TTT irá descarregar o tráfego automóvel na Segunda Circular através da Av. Central de Chelas e também na via que faz a ligação entre a Av. Gago Coutinho e a Av. Infante Dom Henrique, marginando a sul o Parque da Bela Vista e cruzando a Av. Central de Chelas. Assim, salienta a necessidade de prever atempadamente a melhoria da rede do metropolitano com o prolongamento da rede à Portela e a Sacavém.

Refere também a possibilidade de serem utilizadas zonas húmidas do concelho para depósito de dragados resultantes da colocação dos pilares da ponte, nomeadamente os locais identificados com os números 19 e 25. Ambos os locais são considerados Zona de Protecção Especial da Reserva Natural do Estuário do Tejo, caracterizados pelo seu elevado potencial ecológico e cénico.

Considera que o local 19 não deve ser utilizado como depósito de dragados, uma vez que aquela área está a começar a verificar-se a regeneração do sapal e se verifica o regresso de muitas espécies de aves ao local.

Refere ainda que a TTT apresenta alguns impactes directos na freguesia de Moscavide, nomeadamente nos solos e uso do solo entre a Estação do Oriente e Moscavide. Ao nível da qualidade do ar refere que o impacte mais significativo durante a fase de construção é o aumento de partículas suspensas ao redor da obra, afectando as populações mais próximas desta.

Relativamente aos aspectos socio-económicos considera que com esta nova ponte é esperado um descongestionamento sensível nos principais acessos rodoviários às actuais travessias do Tejo, com melhorias ao nível da qualidade de vida das populações que diariamente as utilizam.

No que diz respeito às alterações ao apeadeiro de Moscavide considera que apesar de alguns impactes não poderem ser evitados, a maioria poderá ser minimizada através da adopção de medidas adequadas durante a fase de construção.

Refere ainda que existem impactes negativos residuais em quase todos os elementos afectados, mas que a maioria destes não são significativos.

A **Junta de Freguesia do Lavradio** considera que este investimento é essencial para o desenvolvimento da freguesia e do concelho. Salienta a importância da componente rodoviária, a qual irá criar maior igualdade de condições de acessibilidade e mobilidade com os outros territórios, sendo também muito importante a ligação Barreiro-Chelas. A TTT também se assume como o motor essencial para o desenvolvimento desta região, melhorando a qualidade de vida dos que aí trabalham ou residem. Refere que é necessário que a TTT seja reforçada com a inevitável criação de acessibilidades locais.

No que diz respeito à fase de construção, uma vez que esta será longa e com bastantes incómodos, a Junta considera que deverão ser adoptadas medidas de compensação, nomeadamente através da valorização ambiental e paisagística dos terrenos limítrofes ou através de infra-estruturas necessárias para a freguesia.

Considera a Solução B como a melhor uma vez que:

- implica a destruição de menos habitações;
- não divide a freguesia, respeitando a sua integridade;
- viabiliza a implementação de uma gare, que seja uma nova centralidade nesta área.

Solicita que seja desviado o arco ferroviário convencional um pouco mais para norte, por forma a evitar a destruição das casas do chamado bairro dos engenheiros.

A **Junta de Freguesia do Seixalinho** considera o projecto de extrema importância para o desenvolvimento sustentado da região e do País. Acredita que as novas acessibilidades irão melhorar a qualidade de vida das populações que habitam as duas margens do rio Tejo, proporcionando igualmente mais desenvolvimento económico e social assim como mais emprego.

Está ciente da necessidade dos impactes negativos que importa minimizar por forma a afectar ao mínimo a população do concelho e em particular a população da freguesia.

Considera que a escolha deverá recair sobre a Solução B, uma vez que é a que implica menores impactes negativos, para além de permitir obter alguns ganhos em termos de arranjos urbanísticos e equipamentos.

A **Junta de Freguesia de Santo António da Charneca** é favorável ao projecto considerando que este irá ser um contributo efectivo para o desenvolvimento da região e do País. Para além disso, este projecto irá enquadrar um conjunto significativo de investimentos que criam condições para que a região se transforme, tornando-se mais forte e coesa permitindo um desenvolvimento mais sustentado e equilibrado.

A ligação da Margem norte à linha do Alentejo, a par de outros projectos como a CRIPS, o prolongamento do Metro Sul do Tejo e a nova ponte Barreiro-Seixal, são essenciais para o desenvolvimento da península de Setúbal e por conseguinte para o concelho do Barreiro e freguesia de Santo António da Charneca.

Segundo a Junta, o projecto da TTT, nas componentes ferroviárias e rodoviária, irá ser sinónimo de melhor qualidade de vida para as populações, mais emprego e novas infra-estruturas, favorecendo a coesão social e atenuando desequilíbrios existentes.

Reconhece que o projecto acarretará alguns impactes negativos, devendo ser adoptadas medidas de minimização desses impactes. No que diz respeito à solução a adoptar, considera que deverá ser adoptada a Solução B, a qual possibilita a preservação da Escola Álvaro Velho e que apresenta impactes negativos menos significativos no concelho do Barreiro.

A **Junta de Freguesia do Barreiro** defende a TTT nas componentes ferroviárias e rodoviária e opta pela Solução B.

A **Junta de Freguesia de Verdeana** considera que a TTT com as componentes ferroviárias e rodoviária é uma importante infra-estrutura para a região e para o País.

A ligação da Margem norte à linha do Alentejo, a par de outros projectos como a CRIPS, o prolongamento do Metro Sul do Tejo e a nova ponte Barreiro-Seixal, são essenciais para o desenvolvimento da península de Setúbal e por conseguinte para o concelho do Barreiro e freguesia de Verdeana.

Simultaneamente à construção da TTT tem que se ter em conta a sua ligação às diversas freguesias do concelho do Barreiro, impondo-se a necessidade de criação de um sistema rodoviário em malha, que resolva a mobilidade e acessibilidade às freguesias.

No que diz respeito a esta freguesia, tem que ser garantida a acessibilidade através do redimensionamento da Av. Dos Fuzileiros Navais e da Rua Calouste Gulbenkian, ambas a partir da rotunda da Verdeana, conjugado com as necessárias alterações aos nós com o actual IC21 na Av. Do Bocage/Fidalguinhos e Santo André/Vila Chã.

Para a Junta o projecto da TTT, nas componentes ferroviárias e rodoviária, irá ser sinónimo de melhor qualidade de vida para as populações, mais emprego e novas infra-estruturas, favorecendo a coesão social.

Para atenuação dos impactes no Barreiro, propõe que o programa POLIS seja prolongado ao longo do estuário do rio Coina.

No que diz respeito à solução a adoptar, considera que deverá ser adoptada a Solução B, a qual possibilita a preservação da Escola Álvaro Velho e que apresenta impactes negativos menos significativos no concelho do Barreiro.

A **Junta de Freguesia de Santo André** é favorável ao projecto considerando que este irá ser um contributo efectivo para o desenvolvimento da região e do País. Para além disso, este projecto irá enquadrar um conjunto significativo de investimentos que criam condições para que a região se transforme, tornando-se mais forte e coesa permitindo um desenvolvimento mais sustentado e equilibrado.

A ligação da Margem norte à linha do Alentejo, a par de outros projectos como a CRIPS, o prolongamento do Metro Sul do Tejo e a nova ponte Barreiro-Seixal, são essenciais para o desenvolvimento da península de Setúbal e por conseguinte para o concelho do Barreiro e freguesia de Santo André.

Segundo a Junta, o projecto da TTT, nas componentes ferroviárias e rodoviária, irá ser sinónimo de melhor qualidade de vida para as populações, mais emprego e novas infra-estruturas, favorecendo a coesão social e atenuando desequilíbrios existentes.

Reconhece que o projecto acarretará alguns impactes negativos, devendo ser adoptadas medidas de minimização desses impactes. No que diz respeito à solução a adoptar, considera que deverá ser adoptada a Solução B, a qual possibilita a preservação da Escola Álvaro Velho e que apresenta impactes negativos menos significativos no concelho do Barreiro.

Para atenuação dos impactes no Barreiro, propõe que o programa POLIS seja prolongado ao longo do estuário do rio Coina.

A **Junta de Freguesia de Seixal** salienta a importância da ligação Barreiro-Seixal considerando que esta permite fechar todo o arco ribeirinho sul e ligá-lo à zona norte da área metropolitana de Lisboa, criando um anel rodoviário que irá beneficiar o movimento pendular entre as duas margens do Tejo. Segundo a Junta, esta ligação potenciará o desenvolvimento de projectos favoráveis à freguesia permitindo ainda uma relação mais eficaz e eficiente à rede ferroviária de alta velocidade, à rede convencional e ao novo aeroporto.

Refere também que é importante para a freguesia que TTT tenha as valências ferroviárias convencional e alta velocidade assim como a rodoviária.

Considera que apesar do projecto apresentar impactes ambientais negativos, estes podem ser minimizados e monitorizados, sendo que os impactes positivos superam os negativos.

A **Junta de Freguesia de Arrentela** considera que a ligação Barreiro – Seixal irá trazer melhores acessibilidades ao concelho do Seixal, proporcionando condições mais favoráveis ao desenvolvimento deste territórios e favorecendo projectos na área do Seixal, permitindo uma eficaz ligação à ferrovia convencional e ao novo aeroporto.

Reconhece a existência de impactes negativos, considerando que estes são relativizados por se verificarem com maior incidência durante a fase de obra, que podem ser atenuados com a implementação de um plano adequado de monitorização quer para a fase de obra quer para a de exploração.

Considera ainda que o projecto deverá ser executado de uma só vez e é favorável a todas as componentes do projecto.

As **Juntas de Freguesia de Amora e de Corroios** consideram a Terceira Travessia do Tejo, no Corredor Chelas - Barreiro, um empreendimento que contribuirá grandemente para o desenvolvimento do Concelho do Seixal e naturalmente para o da Freguesia de Amora. A ligação directa á zona Norte da Área Metropolitana de Lisboa beneficiará a circulação da população que diariamente se desloca nos dois sentidos, permitindo a ligação à rede ferroviária de alta velocidade, à rede ferroviária convencional e ao futuro aeroporto, contribuindo para o desenvolvimento das acessibilidades e das infra-estruturas, factor que consolidará o crescimento socio-económico do território.

Tendo em conta a análise conjunta dos aspectos positivos e negativos do projecto, constata-se que os benefícios superam em muito qualquer custo apresentado pelo estudo, para o concelho do Seixal.

A **Junta de Freguesia de Fernão Ferro** é favorável ao projecto e considera que a TTT irá ter grande influência no desenvolvimento demográfico e nas acessibilidades se se verificar a construção da ponte Barreiro-Seixal e assegurados os acessos ao IC32, via que delimitará a norte a freguesia.

O **Gabinete dos Vereadores “Cidadãos Por Lisboa”** emite parecer desfavorável uma vez que não foram analisadas soluções alternativas, nomeadamente a não introdução da componente rodoviária ou a sua introdução futura se e quando necessária, permitindo menores impactes visuais, ambientais e financeiros a médio prazo.

Defende:

- a necessidade urgente de uma articulação entre a TTT e os vários modos de transporte público, à escala metropolitana e na cidade de Lisboa, no âmbito da Junta Metropolitana de Lisboa e da CCDR-LVT;
- que a Câmara Municipal de Lisboa (CML) negocie com o Governo soluções equilibradas de financiamento das intervenções a realizar na rede viária de Lisboa, no quadro de uma justa repartição dos custos de capitalidade, incluindo uma participação municipal nas receitas das portagens já cobradas nas infra-estruturas de acesso a Lisboa;
- que as soluções apresentadas no Relatório de Fundamentação Técnica e no Parecer da Direcção Municipal de Planeamento Urbano da CML sejam remetidas para o âmbito de um Plano de Mobilidade, ambiental e financeiramente sustentável, que deverá integrar o futuro PDM de Lisboa;
- que seja desenvolvido um debate alargado sobre a política metropolitana de transportes, incluindo a promoção do transporte público e de modos suaves de transporte, numa óptica de redução da poluição ambiental e sonora, economia de meios e recursos financeiros, poupança energética e ganhos efectivos de tempo nas deslocações dos habitantes da região e da cidade.

A **ANACOM** informa que a área em avaliação não está presentemente sujeita a qualquer condicionalismo decorrente da existência de ligações hertzianas ou centros radioelétricos com servidão radioelétrica constituída.

O **Gabinete do Chefe do Estado-Maior da Força Aérea** informa que a área em estudo encontra-se abrangida pelas servidões militares, terrestre e aeronáutica, do Aeroporto de Lisboa e da Base Aérea n.º 6, no Montijo e pela servidão militar aeronáutica do Depósito Geral de Material da Força Aérea em Alverca. Informa ainda que a servidão militar aeronáutica do

Depósito Geral de Material da Força Aérea em Alverca foi recentemente alterada e que o mesmo se prevê para a servidão da base Aérea n.º 6.

O **Gabinete do Chefe do Estado-Maior da Marinha** apresenta os seguintes comentários ao projecto:

- Assinalamento marítimo e avisos à navegação:
 - Uma vez que serão executados trabalhos junto a canais de navegação, será necessário promover a sinalização marítima das obras de dragagens e, paralelamente, a promulgação de avisos à navegação local. Estas medidas são indispensáveis para implementar as necessárias condições de segurança para a navegação local, quer diurna, quer nocturna.
 - Para a fase de exploração é necessário apresentar um projecto de assinalamento marítimo definitivo para sinalização da ponte.
 - O projecto de assinalamento marítimo provisório para a fase de construção e o projecto de assinalamento marítimo definitivo para a fase de exploração deverão ser apresentados à Autoridade Marítima Local, em tempo para que possam estar implementados antes do início e no final da intervenção.
 - A iluminação viária e outra existente na TTT não deverá interferir com a conspicuidade do assinalamento marítimo definitivo, nem prejudicar a visibilidade do navegante ofuscando-o.
- Dados topo-hidrográficos:
 - Na fase de construção deverá ser assegurado o envio do projecto de implantação da obra ao Instituto Hidrográfico (IH) para efeitos de aviso à navegação e actualização cartográfica.
 - Concluída a obra, deverão ser enviados ao IH os novos elementos topográficos e hidrográficos de forma a actualizar os documentos náuticos.
 - Posteriormente à construção dos pilares da TTT deverá ser considerada a execução de levantamentos topo-hidrográficos com uma frequência que permita monitorizar possíveis alterações de fundo, nomeadamente nos canais navegáveis, produto de eventuais efeitos negativos decorrentes da intensificação do assoreamento ou de processos erosivos.
- Análise de risco de acidentes marítimos:
 - É indicado que em coordenação com a Administração do Porto de Lisboa (APL) e recorrendo ao simulador da Escola Náutica Infante D. Henrique, foram realizados ensaios de navegabilidade simulando as condições mais críticas de corrente, atmosféricas e de frota verificadas no Porto de Lisboa. Para uma correcta avaliação é pertinente a apresentação de resultados, bem como identificar os modelos matemáticos e fundamentos utilizados na modelação.
 - Não é apresentada qual a consequência da colisão de um navio num dos pilares, assim como a análise de risco desta ocorrência. Esta informação é fundamental para posterior definição dos resguardos a implementar em redor de cada pilar.
 - A análise de risco e identificação dos condicionalismos deverá também ser efectuada para a fase de construção. Esta terá maior importância se o método construtivo da ponte canal de Cabo Ruivo for com utilização de gruas flutuantes ou de pilares intermédios.
- Para uma correcta avaliação do impacte da TTT sobre a navegação portuária é necessária uma caracterização mais completa da actividade portuária, nomeadamente identificando as dimensões dos navios previstos cruzarem a TTT. Esta caracterização é determinante para entender as consequências das restrições impostas pela largura dos vãos e altura dos tabuleiros nos canais de navegação.
- É referido para determinação do tirante de ar mínimo uma cota de preia-mar máxima de 3,42m. No entanto para um entendimento deste valor é recomendado indicar como foi determinado este valor de maré.
- Apesar do EIA referir que o IH foi contactado como entidade interessada, convém esclarecer que as solicitações dirigidas àquele Instituto não foram nesse sentido, tendo tido apenas como objectivo a cedência de dados hidrográficos publicados pelo IH.

O **Turismo de Portugal, I.P.** apresenta uma listagem dos empreendimentos turísticos localizados nas imediações do projecto e considera que este irá ter um impacto positivo resultante da melhoria das acessibilidades entre Lisboa e a margem sul do Tejo e dos benefícios decorrentes do desenvolvimento económico e social da região. Salaria a necessidade de serem cumpridas as medidas de minimização propostas no EIA e propõe as seguintes:

- 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 vistas ou panorâmicas interessantes e que constituam factores de atracção turística.
- Serem colocadas barreiras acústicas quando tal se justifique, nas situações que o ruído provocado seja susceptível de afectar negativamente os empreendimentos existentes e previstos.

A **LBC Tanquipor, S.A.** considera que o projecto da TTT inviabiliza totalmente a operacionalidade do Terminal de Graneis Líquidos do Barreiro, logo desde a fase de construção, mesmo que a paralisação da actividade seja apenas temporária.

Em consequência, inviabiliza o *cluster* da indústria química e adubeira nacional, bem como afecta de forma significativa toda a logística de distribuição de combustíveis da BP e da CEPSA. Para além disso, irá ainda:

- Inviabilizar totalmente a actividade da FISIFE – Fibras Sintéticas de Portugal, S.A.
- Inviabilizar as actividades das seguintes indústrias, inseparáveis da actividade do Terminal: AP - Amoníaco de Portugal, S.A. e Resiquímica – Resinas Químicas, S.A.
- Por via da inviabilização do fornecimento de Amoníaco, potenciar a inviabilização das seguintes indústrias: ADP – Adubos de Portugal, SA; AP - Amoníaco de Portugal, S.A.; CUF – Químicos Industriais, S.A.; DOW Portugal; Ar Líquido; Petrogal (Refinaria dos aromáticos, Matosinhos).
- Afectar de forma significativa toda a logística de combustíveis das seguintes petrolíferas: BP Portugal – Comércio de Combustíveis e Lubrificantes, S.A. e CEPSA Portuguesa Petróleos, S.A.

Refere que o EIA é totalmente omisso quanto à identificação da LBC Tanquipor, S.A. ou unidades industriais anteriormente identificadas como infra-estruturas afectadas pelo projecto, quanto à identificação/avaliação dos impactes sócio-económicos e identificação de medidas de minimização.

Salaria as consequências graves resultantes da paralisação da LBC nos índices de emprego, actividade económica, rendimento e volumes de negócios, não só para o concelho do Barreiro e para a península de Setúbal, mas também a nível nacional.

Considera ainda que a remissão da responsabilidade para a APL não suprime as deficiências do EIA e que este deverá ser reformulado por forma a:

- Definir os impactes negativos decorrentes da vedação do acesso dos navios tanque ao cais da LBC;
- Incluir nesses impactes a inviabilização da laboração da LBC e das indústrias dependentes e as inerentes consequências socio-económicas;
- Definir as várias medidas alternativas necessárias à anulação de tais impactes, procedendo ao seu estudo no âmbito do próprio EIA.

Para a LBC tais impactes serão anulados se se proceder a uma de três medidas alternativas:

- Alteração do traçado da ponte;

- Alteração da solução arquitectónica, mediante aumento da altura livre e da distância entre pilares, na zona de bacia de manobra e canal de acesso ao Terminal de Líquidos;
- Relocalização do cais (Jetty) de acesso de navios tanque ao terminal e construção dos pipelines de ligação do novo cais ao Terminal actual.

A **FISIPE – Fibras Sintéticas de Portugal, S.A.** apresenta uma posição coincidente com a LBC, nomeadamente propondo a adopção de uma das três medidas alternativas acima referidas. Refere genericamente as mesmas deficiências de análise do EIA e salienta as consequências graves resultantes da paralisação da FISIPE nos índices de emprego, actividade económica, rendimento e volumes de negócios, não só para o concelho do Barreiro e para a península de Setúbal, mas também a nível nacional.

A **Quimiparque** considera a ligação ferroviária de AV que se orienta para o local onde hoje se encontram instaladas as oficinas ferroviárias do Barreiro implica impactes extremamente negativos, comprometendo o Plano de Urbanização (PU) em curso, uma vez que irá provocar uma barreira física de grandes dimensões entre as áreas nascente do Plano de Urbanização e a área urbana a Sul. Assim, a Quimiparque não concorda com a solução da implantação do Parque de Materiais e Oficinas.

No que diz respeito à ligação ferroviária convencional que se desenvolve desde a estação do Lavradio até à zona industrial do Barreiro, a Quimiparque considera que é fundamental para servir as indústrias existentes a nascente do parque, assim como num futuro próximo, a zona de logística e porto fluvial considerados no Plano de Urbanização. Esta ligação permitirá desactivar a linha existente a poente do parque, que actualmente é uma condicionante ao desenvolvimento e inter-relacionamento entre o centro urbano do Barreiro e o PU. Deverá ser tido em conta que este ramal permita a ligação rodoviária entre as zonas poente e nascente do parque.

Defende a adopção da Solução B, a qual inclui uma nova estação a qual será implantada nos terrenos da Quimiparque, considerando que esta irá criar uma nova centralidade com valências diversas, mostrando-se disponível para encontrar com as entidades envolvidas, uma solução que sirva os interesses de todas as partes.

Considera fundamental a existência de uma ligação rodoviária directa ao seu território a partir da TTT, o mais próximo possível do local de amarração, de forma a permitir maior facilidade de acesso e assim maior atractividade ao seu projecto.

Mostra-se satisfeita com a prevista ligação Barreiro-Seixal uma vez que irá permitir a adopção de um modelo de desenvolvimento urbanístico mais equilibrado, contribuindo para a dinamização das actividades económicas e para a criação de emprego nesta região, nomeadamente permitindo a ligação fácil e rápida entre os parques empresariais da Quimiparque e da SNESGES.

Refere ainda que os impactes negativos no hipermercado Feira Nova deverão ser minimizados.

A **ANA – Aeroportos de Portugal, S.A.** refere que o projecto se desenvolve em áreas afectadas pelas Medidas Preventivas para o Novo Aeroporto de Lisboa, previstas no Decreto-Lei n.º 19/2008, de 1 de Julho. Considera que deverão ser consideradas as condicionantes previstas no referido Decreto e ainda as situações de sinalização/balizagem aeronáutica dos elementos que constituirão o projecto que se enquadrem na caracterização de obstáculos à navegação aérea. Considera ainda que os projectos finais desta infra-estrutura deverão ser remetidos à ANA, S.A. para efeitos de emissão de parecer específico.

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 a TTT será

efectuado assim que forem apresentadas as plantas referentes ao projecto de execução, salientando que o custo dessa compatibilização ascende a quatrocentos mil euros.

O **Metropolitano de Lisboa** salienta que o projecto irá afectar directamente as infra-estruturas da sua rede, designadamente as relativas à Estação do Oriente. Refere que já estão a decorrer reuniões entre a RAVE e o Metropolitano de Lisboa para a definição de soluções técnicas e das necessárias medidas de minimização decorrentes desta afectação directa.

Pretende que estas medidas minimizem o impacte nas infra-estruturas de betão de suporte da Estação, bem como dos serviços afectados como sejam: posto de transformação; postos de bombagem; posto de ventilação; baixa tensão; escadas mecânicas, entre outros. Salienta ainda a necessidade de manter a exploração da rede de metropolitano.

A **SIMARSUL, S.A.** sugere as seguintes medidas de minimização:

- Em fase de projecto de execução deverá ser consultada a SIMARSUL, para um levantamento pormenorizado das infra-estruturas existentes, em remodelação e em construção, por forma a considerar ao nível do projecto de execução da TTT e das infra-estruturas associadas, as soluções necessárias à minimização da afectação das infra-estruturas de drenagem e elevação de águas residuais. A necessidade de reposicionamento das infra-estruturas e a garantia do seu continuado funcionamento deverá ser incluída no projecto e empreitada da TTT e submetida previamente a aprovação da SIMARSUL;
- Em fase de construção, deverão ser previamente identificadas as infra-estruturas afectadas ou que potencialmente possam ser afectadas, e planeadas as acções a desenvolver em conjunto com a SIMARSUL. Qualquer afectação das infra-estruturas só deverá ocorrer após implantação de soluções provisórias alternativas que assegurem a recolha e drenagem das águas residuais. Todas as acções que afectem o normal funcionamento do subsistema de saneamento deverão ser realizadas no mais curto espaço de tempo possível;
- Caso se verifique a afectação accidental de uma infra-estrutura, deverá proceder-se ao seu restabelecimento o mais rapidamente possível, devendo de imediato ser contactada a SIMARSUL.
- Após a construção, deverá ser entregue à SIMARSUL uma cópia digital das infra-estruturas afectadas e alteradas, assim como a localização de infra-estruturas associadas à TTT que tenham sido implantadas na proximidade das de saneamento.

A **Secção Regional do Sul da Ordem dos Arquitectos (SRSOA)** considera que a TTT tem impactes nas cidades de Lisboa e do Barreiro que vão além da imposição física da sua infra-estrutura, pelo que serão necessários projectos de enquadramento urbanístico para promoção da qualidade dos locais de implantação, tal como definido na Carta de Leipzig. Além de estarem ausentes do Estudo Prévio, estes instrumentos de planeamento, a SRSOA considera que a Parceria Público-Privada não é o mais indicado para a promoção de uma obra de âmbito urbano. Para esta entidade, o projecto da TTT deveria estar enquadrado num Programa de Acção Territorial estabelecido entre a RAVE S.A. e pelas Câmaras Municipais do Barreiro e Lisboa. Deste modo, poderia garantir-se com maior acuidade, não apenas a execução da obra pública, mas igualmente a elaboração dos necessários planos municipais que salvaguardam a adequada integração da infra-estrutura no tecido urbano consolidado e que potenciem a regeneração urbana dos tecidos obsoletos.

Considera que o EIA apresenta uma insuficiente avaliação no descritor Paisagem e que há impactes negativos sobre o Património, nomeadamente o convento de Chelas, classificado como Monumento Nacional. Verifica a ausência de um descritor no EIA que avalie o impacte no espaço público urbano, concluindo que os critérios usados no estudo são desadequados para áreas urbanas. Refere ainda que não é avaliado o impacte do acréscimo de circulação rodoviária em áreas centrais da cidade.

Apresenta ainda as seguintes considerações:

- Não é apresentado qualquer estudo sobre o assentamento dos pilares dos viadutos e da ponte sobre áreas urbanas;
- Não é considerado nenhum estudo sobre o impacte das descontinuidades urbanas causadas pelos acessos à ponte em áreas com problemas existentes de espaço público, como é o caso das freguesias de Marvila e Beato;
- Tendo em conta que o principal acesso rodoviário à ponte se efectua pela Av. Santo Contestável, não é apresentado nenhum estudo que pondere a transformação de uma via urbana (avenida) numa via de circulação rodoviária de alta velocidade com faixa separadora central (via rápida);
- Não é apresentado nenhum estudo de tráfego que avalie o impacte do número de veículos que terão acesso a áreas da cidade de Lisboa já congestionadas, como a rotunda de Entrecampos e a Praça do Areeiro, através do nó da Madreus ou do nó da Bela Vista;
- Prevendo o EIA a utilização de barreiras acústicas para a diminuição do ruído, não são apresentadas nenhuma medida para a harmonização destes dispositivos com a paisagem, ou recurso a áreas verdes e modelação de terreno para a atenuação do ruído;
- O EIA não avalia de forma válida o enquadramento urbano e paisagístico dos monumentos classificados próximos à infra-estrutura, pelo que não pode ser garantida em sede de Projecto de Execução a salvaguarda dos valores patrimoniais inventariados.

A **SILOPOR – Empresa de Silos Portuários, S.A.** refere que qualquer solução de aterro que implique obras significativas frente ao Terminal da SILOPOR do Beato apresenta as seguintes consequências:

- Impossibilita, durante os trabalhos de avanço da muralha, a operação do Terminal uma vez que não poderão acostar e descarregar navios, havendo uma redução da capacidade de armazenagem de 120 000 ton, correspondendo a cerca de um terço da capacidade nacional de armazenagem portuária de cereais, em serviço público, sendo mais de 80% do consumo nacional é suportado pela importação por via marítima;
- Implica a reposição posterior dos diversos equipamentos mecânicos de apoio à descarga dos navios;
- Uma vez que o Terminal do Beato é uma unidade destinada fundamentalmente a operar cereais panificáveis e o terminal da Trafaria a operar cereais forrageiros, não será possível transferir descarga e armazenagem de um para o outro sem afectar significativamente também a capacidade do Terminal da Trafaria. Ficam assim fortemente limitadas as capacidades operativas dos dois terminais, ainda que apenas um deles seja afectado pelas obras. Para além disso irá significar o aumento do tráfego rodoviário na Trafaria, quando hoje já circulam cerca de 350 camiões por dia para aceder a este Terminal;
- Não existem alternativas credíveis à recepção de cereais no Terminal do Beato por não existir capacidade silar alternativa e as descargas no meio do rio representam um retrocesso face à legislação nacional e comunitária em matéria de regulamentação da qualidade alimentar e por não serem suficientes para substituir a oferta do Terminal;
- A unidade fabril da Cerealis deixará de poder ser abastecida por via marítima, como normalmente sucede, com inerentes aumentos de custos;
- Nesta situação a SILOPOR poderá não ser economicamente sustentável, podendo por em causa a concessão da exploração a privados do Terminal do Beato, tendo consequências gravosas para o Estado enquanto concedente.

A **ANMPN – Associação Náutica da Marina do Parque das Nações** salienta a falta de estudos hidrográficos efectuados por entidades de referência, nomeadamente o Instituto hidrográfico e recomenda um estudo profundo das consequências do assoreamento do rio.

Refere que caso os estudos provem o contrário, a TTT irá muito provavelmente provocar um forte assoreamento junto a cada pilar, situação que tenderá ao longo dos anos para a criação de uma barreira natural a meio do estuário, que será potenciadora de desastres naturais em casos de cheias. Salaria os fortes condicionalismos que a infra-estrutura acarreta para a navegação de recreio e considera desprovida de sustentação técnica a proposta do EIA de transferência do terminal de Graneis Líquidos para jusante, com a criação de uma nova bacia de manobra e eventual correcção do Canal do Montijo.

A **Associação dos Proprietários do Barreiro** salienta a importância da TTT nas componentes rodo-ferroviárias no corredor Chelas-barreiro.

O **Movimento Barreiro, Património, Memória e Futuro (MBPMF)** manifesta a sua concordância genérica com o projecto como previsto pela RAVE, incluindo a Ponte Barreiro - Seixal. Considera que o projecto dará um contributo indispensável para o melhor funcionamento da Área Metropolitana de Lisboa, numa perspectiva futura de progressiva redução dos movimentos pendulares entre as duas margens da grande cidade, e permitindo o desenvolvimento económico, empresarial e Sócio-Cultural não só do Concelho do Barreiro, mas também de outros concelhos da margem Sul do Tejo, com afinidades no Corredor Central, em particular Moita, Palmela, Sesimbra e Seixal.

Na passagem ao Projecto de Execução e durante a construção da obra, o MBPMF gostaria de ver salvaguardados os seguintes aspectos:

- Elaboração e Execução de um Plano para a implantação de um núcleo Museológico Ferroviário do Barreiro. De modo a que este seja um museu vivo, preconiza a sua ligação ferroviária em túnel até à prevista estação do Lavradio, de modo a permitir a circulação ferroviária de inspiração cultural e turística. Ficaria adicional e complementarmente disponível uma plataforma potenciadora do turismo fluvial no Estuário do Tejo.
- A manutenção das oficinas da EMEF no Barreiro, reconvertendo-as para os comboios eléctricos convencionais, como forma de assegurar a continuidade dos postos de trabalho.
- A instalação do Parque Material e Oficinas para os comboios de Alta Velocidade como reforço da actividade ferroviária no concelho, e obtenção de sinergias com a reparação dos comboios convencionais.

Considera que a Solução B, solução Poente, é a mais recomendada, porque terá menores impactes na demolição do património edificado e porque permite uma melhor articulação com a Rede Ferroviária existente e com a prevista linha do Metropolitano do Sul do Tejo. Este traçado permitirá ainda uma melhor inserção no concelho, articulação com o Plano de Reconversão da Quimiparque e implantação de uma Gare Sul com dimensão adequada à multi-modalidade requerida, comboio para Lisboa, Alentejo, Algarve e Setúbal, MST, Transportes Colectivos do Barreiro, Transportes Colectivos Regionais, Táxis e Transporte Individual.

Privilegia uma ponte sem portagens físicas de modo a reduzir os impactes ambientais negativos e aumentar as acessibilidades ao tabuleiro. Se a tecnologia "Free-Flow" para a implementação de portagens virtuais não estiver disponível à data de construção, solicita que o dimensionamento da praça de portagem seja minimizado, tendo em conta a, cada vez maior, utilização da Via Verde por parte dos automobilistas.

Para acesso à Gare Sul - Lavradio, e tomada do transporte ferroviário por parte dos habitantes dos concelhos de Almada e Seixal, considera de grande importância que o MST entre Barreiro e Almada esteja concluído até à data prevista para a conclusão da TTT.

Finalmente, chama a atenção para as obras que deverão ser concluídas, pelas Estradas de Portugal, antes do início da construção da TTT e Linha de Alta Velocidade, de modo a minimizar os sacrifícios da população do Barreiro durante as obras de construção daquelas infra-estruturas, nomeadamente:

- Rotunda de Coina, no entroncamento da EN10 com a EN10-3.

- Variante de Palhais, de modo a remover o trânsito do núcleo histórico desta freguesia e acabar com o estrangulamento de trânsito no entroncamento da EN10-3 com a EN11-2, junto às instalações da firma Covelo e Pinto em Palhais.
- Ligação rodoviária entre o Alto do Romão e a Rua dos Oceanos na Quinta de S. João (300 m) de modo a viabilizar uma escapatória enquanto decorrerem os trabalhos na estrada S^o António - Q^a da Lomba.

A **Quercus** não questiona a pertinência do projecto da Rede de Alta Velocidade, considerando que o mesmo é uma peça importante na inversão das políticas de transporte, potenciando o transporte ferroviário de mercadorias e de passageiros de longo curso, com a não menos vital ligação às redes transeuropeias de transportes.

Considera o projecto da linha de alta velocidade Lisboa – Madrid como um elemento fundamental de uma política de transportes de passageiros e mercadorias que efectiva a ligação de uma região periférica como Portugal ao resto da Europa, possibilitando ganhos significativos ambientais, (nomeadamente em termos de uso de combustíveis e redução de emissões atmosféricas), em comparação com o recurso a ligações rodoviárias e aéreas, com benefícios que podem já ser avaliados pelo verificado em projectos semelhantes noutros locais da Europa e nomeadamente em Espanha.

No entanto, questiona a integração em simultâneo da componente rodoviária no projecto. Considerando que o esgotamento da Ponte Vasco da Gama em consequência da entrada em funcionamento do NAL está longe de estar plenamente provado e justificado, e que a integração de uma nova via rodoviária provocará graves impactes no sistema de mobilidade da cidade de Lisboa e da própria Área Metropolitana.

As justificações dadas para viabilizar uma travessia rodoviária (presentes no capítulo 5.11.1. do EIA), são no entender da Quercus insuficientes e discutíveis, como sejam, questões de equidade (isto é, entende-se como justificação o fazer depender desta componente a execução de um Plano para a Quimiparque no Barreiro, bem como uma considerável dinamização económica da área). Como aspecto negativo, note-se que o EIA refere o perigo do Barreiro passar a ser ainda mais uma zona de passagem e um novo dormitório na Margem Sul, o que deverá ser evitado em termos de ordenamento do território.

A abertura simultânea da componente rodoviária e da ferroviária não estimula a habituação e comportamentos de uso do transporte colectivo. Acrescenta ainda que seria importante avaliar a perda de investimento feito em embarcações e a redução no emprego associado ao uso da actual travessia marítima Barreiro – Lisboa (Terreiro do Paço).

A entrada em funcionamento da rodovia em simultâneo com a ferrovia constituirá sem dúvida um factor de concorrência nada negligenciável, podendo mesmo colocar em risco a viabilidade económica e financeira do sistema suburbano ferroviário.

A Quercus refere a título de exemplo e de comparação, aquando da entrada em funcionamento do comboio na Ponte 25 de Abril, verificou-se uma transferência modal, mas de outros modos de transporte colectivo (nomeadamente barcos e autocarros) para o comboio, enquanto que a transferência modal do transporte individual para o comboio foi mínima.

Não entende como se podem esperar impactes positivos, directos e muito significativos associados ao descongestionamento nos acessos a Lisboa e à redistribuição de tráfego. Se isso pode ser verdade nos acessos, já no interior da cidade com o acréscimo de tráfego verificado, é difícil compreender impactes tão positivos como os identificados. O EIA refere, com base no estudo do Laboratório Nacional de Engenharia do Civil de 2008, que apenas 1,5% do acréscimo de tráfego criado pela TTT terá a cidade de Lisboa por destino. Este cenário parece-nos demasiado optimista, sendo que no contexto de incumprimento legislativo nas áreas da qualidade do ar e do ruído, qualquer acréscimo deverá ser evitado. Para esta

Associação, estes argumentos parecem desviados, numa tentativa justificadora da necessidade da componente rodoviária do projecto.

Segundo a Quercus é manifesto que a entrada em funcionamento da componente rodoviária em simultâneo com a abertura da ponte ao tráfego ferroviário de alta velocidade e convencional tem apenas uma justificação económico-financeira de rentabilização/viabilização através das portagens do projecto, criando porém externalidades não quantificadas mas graves em termos ambientais (isto não se sabendo ainda que contrapartidas serão negociadas com a Lusoponte, actual concessionária das duas travessias através da ponte 25 de Abril e Vasco da Gama e contratualmente com direitos à exploração de uma terceira travessia na zona em causa).

Esta aposta flagrante no transporte rodoviário individual conduz Portugal no caminho inverso ao do cumprimento do Protocolo de Quioto. A política de transportes continua a apostar na construção de vias rodoviárias como a solução para os graves problemas de mobilidade que afectam a AML. O esforço financeiro a despendar para mais uma travessia rodoviária comporta custos de oportunidade ao nível da melhoria do transporte colectivo e em particular ao nível do reforço da ferrovia (ligeira e convencional) do sistema suburbano de transportes da AML.

Considera que esta decisão vem agudizar os graves problemas de mobilidade, de qualidade do ar e de ruído que afectam as populações da AML. Esta situação assume contornos ainda mais graves se se confirmar a decisão de implementar a rodovia ainda antes da ferrovia. Nesse caso, assistiremos a uma inversão total dos princípios orientadores de uma mobilidade sustentável e contrários à própria política da União Europeia.

Esta ONGA propõe a construção da Terceira Travessia do Tejo de modo faseado:

- na sua totalidade no que respeita à componente ferroviária (alta velocidade e convencional) de acordo com o prazo previsto;
- a mínima construção possível e estritamente necessária no que respeita à componente rodoviária para depois poder ser finalizada com a menor interferência na componente ferroviária em funcionamento;
- efectuar a reserva de terrenos para os acessos rodoviários mas não efectuar a sua construção;
- a construção e abertura dos acessos rodoviários e finalização desta componente no tabuleiro nunca antes de 2018 e apenas se, cumulativamente:
 - nas regiões Área Metropolitana de Lisboa Sul e Área Metropolitana de Lisboa Norte estiverem a ser cumpridos os valores-limite de qualidade do ar em relação a todos os poluentes e estiver demonstrado que não haverá um incumprimento resultante da abertura da terceira travessia;
 - estiver garantido o cumprimento integral de todas as medidas no sector dos transportes associadas ao cumprimento dos limites de emissão de gases com efeito de estufa para 2020;
 - se verificar que as vias rodoviárias existentes são insuficientes para dar resposta às necessidades de tráfego que se verifiquem nessa altura.

Conclui emitindo parecer desfavorável quer ao presente Estudo de Impacte Ambiental, uma vez que este apresenta graves lacunas que condicionam os resultados obtidos, quer ao projecto da TTT, nos moldes em que o mesmo é apresentado, nomeadamente, a entrada em funcionamento simultânea das vertentes rodoviária e ferroviária.

O **GEOTA** e a **LPN** consideram que a criação de uma valência ferroviária convencional é positiva e pode contribuir para melhorar a mobilidade tanto na Área Metropolitana de Lisboa (AML) como no tráfego nacional. No entanto, esta opção deveria ser enquadrada por um plano de mobilidade para a AML (que deveria ser um dos primeiros trabalhos da Autoridade Metropolitana de Transportes).

Consideram a valência de alta velocidade mais discutível. Aceitando o mérito de uma ligação de alta velocidade Lisboa-Madrid, consideram que há muitos outros aspectos do projecto que são altamente discutíveis ou mal fundamentados.

Para estas ONGA, neste momento, a valência rodoviária da TTT seria completamente injustificada e com impactes inaceitáveis. Destacam as seguintes razões:

- O aumento do tráfego rodoviário implicado pela nova travessia irá provocar um agravamento da qualidade do ar em Lisboa, e portanto efeitos potencialmente muito negativos sobre a saúde pública. É inaceitável a forma como o EIA tenta minorar este impacto gravíssimo. O EIA sugere aumentos dos níveis de poluição na ordem dos 3%, o que é optimista dado que o tráfego terá provavelmente aumentos superiores (a ponte Vasco da Gama provocou um aumento do tráfego de atravessamento do Tejo de cerca de 20%, o que se traduziu num aumento global de 5% do tráfego na cidade — é inverosímil que a TTT rodoviária provoque um efeito mais modesto). Tendo em conta a situação actual e as exigências normativas europeias, as áreas de risco ou em incumprimento da qualidade do ar irão certamente aumentar;
- É falso que a componente rodoviária contribua para uma melhor mobilidade e estruturação urbana na AML. A experiência demonstra que novas rodovias radiais aceleram a suburbanização e dispersão urbanística, e promovem o transporte individual, destruindo a viabilidade e os incentivos ao transporte colectivo. O PROTAML, preconiza claramente o oposto: o primado do transporte colectivo;
- Os principais supostos objectivos da travessia rodoviária são falsos: a ponte Vasco da Gama tem capacidade excedentária para o acesso ao futuro aeroporto, e o eventual descongestionamento da ponte 25 de Abril é tornado irrelevante pelo aumento do congestionamento da cidade de Lisboa causado pelo inevitável acréscimo de tráfego;
- O sobrecusto da valência rodoviária impede o investimento necessário em transportes colectivos. A Lusoponte detém o monopólio das travessias rodoviárias do Tejo a jusante de Vila Franca de Xira, isto impede qualquer financiamento independente, desviando financiamentos do transporte público.

O GEOTA e LPN aceitam que a TTT admita uma futura valência rodoviária, mas nunca para ser implementada de imediato. Tal hipótese deve ser minimalista, resumindo-se à reserva de espaços canal e ao mínimo de obras (e custos) indispensáveis para uma opção futura.

Propõem que o investimento necessário para a componente rodoviária seja aplicado no seguinte:

- Criar efectivamente a Autoridade Metropolitana de Transportes, instituição fundamental para resolver os problemas à escala certa, a escala metropolitana;
- Prioridade absoluta, em termos de investimento, ao transporte colectivo, em especial do modo ferroviário: densificação da rede do Metropolitano de Lisboa; expansão da rede do Metro Sul do Tejo (MST) e dos eléctricos modernos em Lisboa; equacionar outras travessias ferroviárias do Tejo, p.e. ligando o Metro de Lisboa a Almada ou o MST a Algés;
- Prioridade ao transporte colectivo ao nível da operação: aumento do número de vias dedicadas; restrições ao transporte individual (p.e. estacionamento tarifado e fiscalizado, zonas de circulação proibida); criação de parques de estacionamento dissuasores, que promovam a passagem do transporte individual para o transporte colectivo na periferia da cidade; criação de um verdadeiro título inter-modal que cubra eficazmente todos os meios de transporte urbanos e suburbanos da AML;
- Optimizar a ferrovia na Ponte 25 de Abril, que está sub-utilizada (6 a 7 composições/hora, em cada sentido, na hora de ponta, quando a capacidade é de 14 composições/hora);
- Apostar nos modos de mobilidade suave, tais como a circulação pedonal e a circulação de bicicleta.

A **SPEA** rejeita o EIA e a respectiva proposta de construção da TTT, apresentando as seguintes razões:

- Avaliação insuficiente dos impactes sobre a fauna ao abrigo da Directiva Aves e Habitats;
- Avaliação inadequada e incompleta dos efeitos cumulativos verificados sobre os sítios da Rede Natura 2000 e sobre a biodiversidade protegida em resultado do conjunto de todos os troços da linha de alta velocidade entre Lisboa e Madrid;
- Ausência de Avaliação Ambiental Estratégica, de acordo com o estipulado na Directiva 2001/42/CE.

Assim, considera que o EIA apresentado é inadequado e insuficiente na identificação de todos os impactes negativos na biodiversidade. Considera essencial uma Avaliação Ambiental Estratégica da LFAV Lisboa – Madrid e um EIA integrado de todo o corredor nacional, tal como exigido pela Directiva 2001/42/CE e pelo artigo 6.º da Directiva Habitats e Decreto-Lei n.º 140/99 de 24 de Abril, no seu artigo 9.º. Esta é a única forma de avaliar todos os impactes sobre a biodiversidade e estudar verdadeiras soluções alternativas que não causem danos às áreas incluídas na Rede Natura 2000 e outras que albergam populações importantes de espécies de aves prioritárias.

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

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 Areiro, 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.

António Brotas apresenta sumariamente um projecto conjunto da travessia ferroviária do Tejo e futura linha para o Porto à saída de Lisboa.

Segundo a sua proposta, os futuros comboios de alta velocidade para o Porto, Madrid, Algarve e os *Shuttles* para o futuro aeroporto de Lisboa deverão sair da Gare do Oriente até um pouco antes, ou depois de Alverca por duas das actuais quatro vias mudadas da bitola ibérica para a bitola europeia. A travessia do Tejo de todos estes comboios será feita por túnel antes de Alverca, ou por túnel ou ponte depois de Alverca. Os comboios para o Porto seguirão pela margem Esquerda do Tejo até perto da Chamusca. Os actuais comboios de bitola ibérica que passam por Vila Franca continuarão a chegar a Lisboa praticamente na mesma, durante talvez duas décadas, utilizando as duas vias que continuarão com a bitola ibérica.

A Gare do Oriente terá muito poucas alterações. Continuará com oito vias de estacionamento. Haverá, simplesmente que prever, a sudoeste uma zona em que os comboios de bitola europeia, depois de uma paragem na Gare do Oriente poderem estacionar para serem limpos e esperar a ocasião de voltar de voltar à Gare do Oriente. Como variante este comboios poderão chegar Santa Apolónia usando o sistema da via com três carris.

O cidadão Hélder Cristóvão apresenta uma exposição que se refere especificamente à questão da localização da estação dos comboios de alta velocidade em Lisboa. Embora o EIA não preveja alternativas de traçado nesta secção do projecto, julga que seria conveniente que essa hipótese fosse considerada pelos seguintes motivos:

1. A localização de uma estação de comboios de alta velocidade tem uma importância fundamental não só para a rede de Alta Velocidade mas também para a rede de transportes da área metropolitana e para as externalidades negativas e positivas do projecto;
2. A decisão de localização da estação não teve uma análise com a profundidade que tiveram outros projectos de importância estratégica para a AML como o NAL e a TTT;
3. Ao contrário das opções de traçado da Rede de Alta Velocidade, que foi objecto de ampla discussão (técnica e não técnica) e de uma Avaliação Ambiental Estratégica, a decisão de localização da estação em Lisboa não teve ainda a discussão que merecia.

Refere que a fase final do processo de decisão de localização da estação de AV em Lisboa considerou duas localizações: Olaias/Chelas e Gare do Oriente. A principal desvantagem da opção Olaias/Chelas em relação à Gare do Oriente consiste no facto de implicar a construção de raiz de uma nova gare e de um túnel para trazer o TGV da zona do Trancão até Chelas.

A análise da inserção geográfica permite concluir que Olaias/Chelas garante maior proximidade aos principais pólos residenciais e de desenvolvimento das actividades económicas e turísticas da cidade de Lisboa e da AML, proporcionando menores tempos de acesso à estação e menores custos de construção e operação dos modos de acesso ao TGV. Por sua vez, a Gare do Oriente, ao aumentar a distância percorrida (em modos mais lentos) pela maioria dos clientes no acesso ao TGV, aumenta não só o tempo de acesso à estação mas, também, o tempo médio de viagem na deslocação porta-a-porta.

Conclui a sua análise referindo que a decisão de localização da estação de TGV numa cidade como Lisboa tem uma importância estratégica que justifica uma reflexão alargada que sirva de base a uma decisão final bem informada e equilibrada do poder político. Essa decisão não deve limitar-se à análise dos custos de construção infra-estrutura de AV.

Entre as duas localizações consideradas na fase final do processo de decisão da localização da estação de AV em Lisboa, a Gare do Oriente é a mais desfavorável na perspectiva duma política de transportes sustentável. A experiência internacional mostra que a opção para a localização das estações de TGV tem sido sempre pelo centro das cidades, mesmo que tal exija investimentos significativos, e nunca por localizações excêntricas, como a da Gare do Oriente.

19 cidadãos manifestam total concordância com o projecto considerando que a solução a adoptar deve incorporar as valências ferroviária e rodoviária, tal como se encontra definida na Solução B.

Consideram que o projecto representará um contributo indispensável para o melhor funcionamento da Área Metropolitana de Lisboa numa perspectiva futura de progressiva redução dos movimentos pensulares entre as duas margens e permitindo o desenvolvimento económico, empresarial e socio-cultural não só do Barreiro, mas de outros concelhos da margem sul do Tejo, em particular da Moita e do Seixal.

Referem que este projecto é necessário e inadiável para o escoamento do tráfego da Ponte 25 de Abril e para o desenvolvimento nacional, potenciando conseqüentemente o desenvolvimento dos concelhos do Barreiro, Seixal e Moita, transformando o Distrito de Setúbal num polo de atracção de investimento e fixação de população.

Referem também que este projecto trará um conjunto de grandes investimentos em infra-estruturas que poderão ser motores de desenvolvimento. Este projecto poderá ser um estímulo para o arranque do projecto de reconversão dos terrenos da Quimiparque.

Alguns salientam ainda os impactes negativos significativos da Solução A, nomeadamente maior número de demolições de habitações e a demolição da escola básica Álvaro Velho, referindo que apenas a Solução B permite fazer uma nova centralidade com a construção da estação intermodal Gare do Sul, no Lavradio.

Um destes cidadãos sugere ainda que deveria ser contemplada na solução rodoviária a existência de túnel na zona do actual IC, fazendo com que o tráfego rodoviário apenas saísse à superfície, após a zona do actual supermercado Modelo. Isto permitiria que o IC se mantivesse à superfície tal como actualmente se encontra. Considera que esta solução trará menores impactes ambientais.

O cidadão José Leal da Silva levanta a questão da segurança dos túneis a construir do lado do Barreiro, nomeadamente devido ao risco de invasão pelas águas do estuário devido a um terramoto e conseqüente onda que se poderá formar.

Os cidadãos Miguel Carvalho e Maria Silva residentes na Cidade do Sol mostram-se preocupados com os impactes negativos ao nível do ruído e paisagem que se farão sentir no bairro. Maria Silva propõe que o túnel seja prolongado por forma a não perturbar zonas habitacionais.

As residentes no Bairro dos Engenheiros Maria de Lurdes Rodrigues e Maria Natália Gonçalves da Clara (Rua José Gomes Ferreira, n.º 10) e **Inês Cardinali, Amadeu Coelho Baptista e Jorge Manuel Valadeiro**, residentes em Lavradio, consideram que é inegável que a TTT irá trazer mais valias significativas nos aspectos sociais e económicos, podendo vir a ser um factor decisivo de desenvolvimento regional e de quebra de isolamento das acessibilidades geográficas entre as pontes 25 de Abril e Vasco da Gama.

Apresentam os seguintes aspectos que ajudam à escolha entre as soluções propostas, no sentido da solução A como a mais equilibrada:

- O aumento de CO₂ será efectivo para ambas as soluções, com evidentes impactes ambientais, tendo que ser criada uma solução arborizada compensatória no trajecto a construir;
- A Solução A, numa orientação Norte-Sul de acordo com os ventos dominantes de Norte, fará naturalmente um maior escoamento da poluição atmosférica em direcção à Mata da Machada;

- A Solução B irá criar mais um corredor de trânsito na cidade e atravessar a zona urbana do Alto do Seixalinho, numa extensão de 1,2 km;
- Na Solução B, pela inflexão a poente, o hospital do Barreiro e a zona urbana do Alto do Seixalinho serão os mais afectados pela poluição atmosférica;
- A Solução A interfere com a Escola Álvaro Velho, enquanto que a Solução B interfere com duas escolas, Augusto Cabrita e Abílio Mendes.

João Fonte-Santa, proprietário da empresa Eixo Digital (Av. José Gomes Ferreira – Bairro dos Engenheiros) manifesta profunda preocupação sobre a influência negativa que o projecto da TTT terá sobre o Bairro dos Engenheiros, o qual para além de habitação de qualidade possui três infantários, um lar de idosos e a sua empresa. Mostra ainda preocupação com a qualidade do ar, uma vez que o bairro ficará próximo da entrada do túnel rodoviário.

Sérgio Libório Gomes, residente no Lavradio, apoia a Solução B e sugere que a nova estação do Lavradio seja construída no local onde hoje se encontram as instalações dos transportes colectivos do Barreiro.

Artur Silva, proprietário de um apartamento na Praceta dos Lusíadas - Barreiro, refere que ambas as soluções propostas põem em causa o prédio, sendo que a Solução A implica de certeza a demolição do prédio referido. Mostra-se preocupado com a possível diminuição do valor da habitação e apoia a Solução B.

Os cidadãos **José Amaro da Encarnação e Ricardo Tomázio Fernandes** apoiam o projecto da TTT no corredor Chelas-Barreiro nas componentes ferroviária e rodoviária. São favoráveis à Solução B e à construção da Gare do Sul, uma vez que implica menos demolições. Apelam para que se mantenha no Barreiro a Oficina de Manutenção de Comboios de modo a assegurar os postos de trabalho e aproveitar a longa experiência e saber acumulado e solicitam que antes do início da construção da TTT se avance com as seguintes obras, visando minimizar os impactes negativos e restrições à mobilidade durante a construção:

- Rotunda de Coina (entroncamento da EN10-3 com a EN10);
- Variante de Palhais de modo a facilitar o tráfego na EN10-3 e acabar com os constrangimentos actuais no entroncamento da EN10-3 com a EN11-2 em Palhais;
- Construir os 300m em falta na Rua dos Oceanos, para permitir a passagem entre o Caminho Municipal CM1134, o Alto do Romão e vice-versa.

Célia Correia, moradora na Cidade do Barreiro apoia o projecto nas componentes ferroviária e rodoviária uma vez que irá:

- Melhorar os transportes públicos permitindo que as pessoas passem a usar o comboio como transporte alternativo;
- Diminuir o impacte nas estradas, uma vez que as mercadorias poderão ser escoadas através da ferrovia, deixando de ser exclusivamente por camião;
- Melhorar o transporte entre o Porto de Sines e o Porto de Lisboa;
- Ultrapassar as actuais dificuldades para a circulação de pessoas e bens (o corredor central que engloba Barreiro, Seixal e Moita, servirá cerca de 300.000 habitantes);
- Equilibrar o território e permitir a constituição de uma região mais eficiente e com melhores condições de competitividade, atraindo mais investimento e emprego;
- Diminuir o tempo gasto nas deslocações casa-trabalho, melhorando a qualidade de vida.

Pedro Martins Branco é favorável à construção da Terceira Travessia do Tejo no Corredor Chelas Barreiro, com as componentes Ferroviária de Alta Velocidade, Ferrovia Convencional e Rodovia.

Entende que este investimento, integrado na Rede Ferroviária de Alta Velocidade é estruturante e fundamental para a competitividade de Portugal, pois só com um eficiente

sistema de transportes se pode funcionar como porta de entrada de mercadorias e pessoas na Europa tirando partido da posição geográfica de Portugal.

Refere que a TTT é uma peça fundamental na estratégia global de assunção do país na dimensão peninsular pois funcionará a várias escalas:

- A nível nacional, permite uma ligação entre os portos de Lisboa, Setúbal e Sines, as plataformas logísticas de Vila Franca de Xira e Poceirão e o Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete. Estes pontos estratégicos para a economia nacional necessitam de boas vias de comunicação nas diversas plataformas rodoviárias e ferroviárias, funcionando a ponte no corredor Barreiro Chelas com as vertentes rodoviária e ferroviária como a ligação em falta nos diversos sistemas de transportes.
- A nível Regional permite o funcionamento de Lisboa como uma cidade polinucleada com o seu centro funcional e simbólico no Estuário do Rio Tejo de acordo com o estabelecido no PROT AML. A cidade em duas margens será então uma realidade, permitindo uma melhor definição urbana de toda a AML pelo equilíbrio que o recentrar a urbe no estuário do Tejo permite, tornando as margens norte e sul complementares num sistema urbano integrado. As novas acessibilidades e escalas de intervenção trazem a oportunidade para a AML se assumir como um pólo de desenvolvimento económico e social equiparável a Madrid e Barcelona, definindo o eixo ibérico Lisboa - Madrid - Barcelona de modo estruturante no desenvolvimento da Europa.
- Ao nível local, a TTT com as componentes rodoviária e ferroviária e a ligação Barreiro Seixal, potencia a recuperação dos antigos territórios industriais da Margeira, Siderurgia Nacional e Quimiparque. A reintegração destas manchas no território urbano é algo de elevadíssimo valor pois permite construir cidade onde esta hoje acaba, definindo ligações entre cidades actualmente desarticuladas. Os tecidos urbanos desconexos que marginam estas três áreas privilegiadas de contacto com o Rio Tejo, poderão beneficiar de novos troços de cidade que respondam às necessidades urbanas contemporâneas.

Refere ainda que os impactos sócio económicos das actividades associadas a este projecto são também fundamentais na região do Barreiro pois permitirão fazer a transição de um passado industrial ligado à indústria pesada e à ferrovia, para um futuro com a mesma matriz mas assente em tecnologia de ponta, como seja a implantação do PMO da Alta Velocidade no Concelho do Barreiro.

Em relação às soluções de amarração da ponte na margem sul apresentadas no Estudo de Impacte Ambiental, manifesta preferência pela Solução B considerando que é a menos invasiva do território urbano consolidado. Localizando a Gare do Sul nos terrenos das actuais oficinas dos TCB e Quimiparque existirá uma maior disponibilidade de espaço e descomprometimento com a envolvente construída. Esta localização mais próxima do actual centro do Barreiro permite também uma melhor articulação das áreas urbanas envolventes.

Considera que a construção imediata da componente rodoviária é importante também para a definição da rede viária da cidade de Lisboa, permitindo que a circular interna da cidade se prolongue desde a Avenida dos EUA até aos actuais territórios da Quimiparque, extravasando os actuais limites concelhios e permitindo a fluidez de circulação em Lisboa, representando um acréscimo ínfimo do número de veículos na cidade.

José Paulo Rodrigues, residente no Barreiro, apoia a TTT com as componentes ferroviária e rodoviária e rejeita o argumento de que a TTT irá contribuir para o aumento da poluição do ar em Lisboa. Em sua opinião, a prazo, se tudo o resto se mantiver constante, a poluição em Lisboa será a mesma quer exista a componente rodoviária, ou não.

Considera que as pessoas não irão alterar a forma como se deslocam independentemente de haver componente ferroviária na ponte. Refere que a prazo, a TTT com componente rodo-

ferroviária, não coloca mais carros em Lisboa, acreditando que contribua para algum transvaze entre os corredores da capital.

Considera que a componente ferroviária da ponte, por si só, não garante o desenvolvimento económico e social do corredor Lisboa-Barreiro nem vai contribuir para a fixação de população no concelho do Barreiro e limítrofes.

Segundo este cidadão, com a componente rodoviária na TTT o Barreiro passaria a ser uma cidade mais próxima de Lisboa, e uma verdadeira alternativa para a localização de investimento, que significa desenvolvimento directo e indirecto, postos de trabalho e crescimento populacional.

Manuel Ferreira Fernandes, residente em Palhais apoia o projecto com as componentes ferroviária convencional, de alta velocidade e rodoviária por ser o que melhor responde aos interesses do País, e da Região, em particular o Barreiro. Considera que se não houver a componente rodoviária as empresas não se instalarão no Barreiro uma vez que terão um custo adicional nas deslocações para Lisboa.

Opta pela Solução B por ser a de menores impactes ambientais e urbanísticos na amarração do Barreiro em termos de património edificado a demolir. É também a que garante o espaço necessário para a Gare Multimodal do Sul onde, para além do comboio, terá o Metropolitano do Sul do Tejo, os autocarros urbanos e regionais, os táxis, etc, e para onde terá de ser previsto o estacionamento das frotas e das viaturas particulares.

Privilegia uma ponte sem portagens físicas de modo a reduzir os impactes ambientais negativos e aumentar as acessibilidades ao tabuleiro. Se a tecnologia “Free-Flow” para a implementação de portagens virtuais não estiver disponível à data de construção, solicita que o dimensionamento da praça de portagem seja minimizado, tendo em conta a, cada vez maior, utilização da Via Verde por parte dos automobilistas.

Apela para que se mantenha no Barreiro a Oficina de Manutenção de Comboios de modo a assegurar os postos de trabalho e aproveitar a longa experiência e saber acumulado e solicita que antes do início da construção da TTT se avance com as seguintes obras, visando minimizar os impactes negativos e restrições à mobilidade durante a construção:

- Rotunda de Coina (entroncamento da EN10-3 com a EN10);
- Variante de Palhais de modo a facilitar o tráfego na EN10-3 e acabar com os constrangimentos actuais no entroncamento da EN10-3 com a EN11-2 em Palhais.

Os cidadãos Reinaldo M. Silva e Rui Miguel Alves, em parecer conjunto, apresentam contributos para a escolha da Solução A como melhor opção para a amarração da TTT no Barreiro. Os argumentos apresentados para a defesa da Solução A são os seguintes:

- Tanto a Solução A como a B são viáveis a nível ambiental;
- Relativamente ao ruído, ambas as soluções são equivalentes uma vez que distam apenas 200m uma da outra;
- Na Solução B terão de ser demolidas 4 ou 5 construções no bairro dos engenheiros, sendo que 3 acolhem actualmente infantários/jardins de infância, os quais não são habitações;
- A Solução B implica a demolição da sede e oficinas dos SMTCB, infra-estrutura relativamente recente, para a qual terá que se definir obrigatoriamente outra localização, com as contrapartidas e encargos inerentes para o Estado;
- A Solução B implica também a demolição da Escola Padre Abílio Mendes e o pavilhão gímnodesportivo da escola secundária Augusto Cabrita;
- A Escola EB 2+3 Álvaro Velho, já deveria ter saído do local, uma vez que constitui um amontoado de caixotes e barracões. Existe terreno disponível, junto à sede e oficinas dos SMTCB, para a nova localização da escola;

- Com a Solução B, a freguesia do Alto do Seixalinho assim como o hospital N.ª Sr.ª do Rosário irão ser os mais afectados com a poluição atmosférica, contrariamente à Solução A cujo escoamento de CO2 far-se-á para a Mata da Machada;
- A melhor opção para a localização da nova estação ferroviária convencional será a apresentada na Solução A.

Luís Santos residente na Aldeia de Paio Pires propõe o prolongamento do ramal rodoviário previsto de ligação Barreiro-Seixal, desde o Alto do Brejo até à A2 e até ao futuro prolongamento do IC32 para Caparica, entroncando nessas vias na zona do Casal do Marco/Pinhal de Frades, porventura com nós intermédios na EN 10-2 nas Farinheiras/Cavadas e na EN 10 no Casal do Marco/Catrapona.

Refere que este prolongamento apenas requereria a construção de poucos quilómetros mais de via e necessitaria de relativamente poucos realojamentos na freguesia de Paio Pires, permitindo escoar muito mais facilmente todo o trânsito para Lisboa a partir de Paio Pires Arrentela, Torre da Marinha, Fogueteiro, Fernão Ferro, Paivas, Amora, Cruz de Pau e Sesimbra. Tal contribuiria para desviar muito trânsito da Ponte 25 de Abril para a nova ponte Chelas-Barreiro.

11426 cidadãos em parecer abaixo-assinado apoiam a TTT no corredor Chelas-Barreiro e com as valências ferroviária e rodoviária, considerando que este projecto constitui um elemento imprescindível numa estratégia de desenvolvimento regional e nacional, potenciadora de emprego e de melhores condições de vida, representando um factor de coesão social e de progresso cultural.

Salientam ainda a necessidade de construção de um conjunto de infra-estruturas complementares, como sejam a CRIPS, MST e a própria ponte Seixal-Barreiro, para além da necessidade de manutenção no Barreiro das oficinas ferroviárias e a instalação das futuras oficinas dos comboios de alta velocidade.

Alderico dos Santos Machado, residente na Av. dos EUA em Lisboa, é contra o possível desnivelamento da Av. dos EUA no cruzamento com a Av. Gago Coutinho.

Os cidadãos **Alexandre da Silva Nogueira, Filipe Velez Tavares e Joaquim Vieira dos Santos**, em parecer conjunto, manifestam a sua concordância com o projecto.

Salientam no entanto algumas questões que consideram que não foram acauteladas, nomeadamente em relação à análise de risco.

Referem ainda que as águas de escorrência do tabuleiro rodoviário são drenadas directamente para o estuário do rio Tejo, o que em caso de derrame de substâncias perigosas, estas irão directamente para o rio, afectando a qualidade da água e a flora e fauna.

Com vista a diminuir este tipo de acidentes propõem o condicionamento da circulação de veículos que transportem matérias perigosas, evitando que os mesmos circulem na ponte durante as horas de maior tráfego, semelhante ao que já acontece na ponte 25 de Abril. Salientam também que a parte final na margem sul é feita em túnel, pelo que em caso de acidente com um veículo com estes materiais poderá ter consequências devastadoras.

Consideram que as águas de escorrência deveriam ser encaminhadas para reservatórios devidamente dimensionados e posteriormente enviadas para estação de tratamento o que permitiria minimizar as consequências em caso de acidente.

Propõem que seja realizado um estudo de análise de risco para determinar o risco quer na fase de construção quer de exploração por forma a encontrar medidas de prevenção e protecção.

Fernando Marantes Pinto e Nuno Fernandes Silva, em parecer conjunto, manifestam total concordância com o projecto, salientando no entanto algumas situações que consideram não ter sido devidamente acauteladas:

- Deverá ser previsto um sistema de captação das águas de escorrência do tabuleiro para posterior tratamento, antes de serem libertadas no estuário do Tejo;
- Deverá ser criado um procedimento a accionar em caso de acidente que envolva substâncias tóxicas ou perigosas por forma a impedir a contaminação envolvente;
- Assegurar uma monitorização eficaz das operações de dragagem para a execução dos pilares;
- Implementar medidas de minimização e compensação dos impactes na conservação da natureza e biodiversidade decorrentes das fases de construção e de exploração do projecto e garantir a sua monitorização;
- Realizar estudos complementares de geotecnia e causalidade sísmica, de amplificação da acção sísmica nas zonas aluvionares e de estimativa de assentamentos de origem sísmica;
- Realizar um estudo específico que relacione a estabilidade aerodinâmica com o efeito da alta velocidade;
- Definir com precisão o tirante de ar mínimo a considerar;
- Realizar um estudo para determinar o nível máximo da maré nas zonas de atravassamento e o das sobre-elevações de água devido a efeitos adversos;
- Confirmar as condições de operacionalidade e segurança da navegação portuária com a realização de um estudo aprofundado em simulador de navegação que tome em consideração todos os cenários possíveis de acontecer;
- Prever medidas de minimização em caso de colisão de embarcação com um pilar da ponte;
- Elaborar um plano detalhado das necessidades de manutenção e conservação da ponte;
- Instalar sistemas de segurança ao longo de toda a extensão da ponte;
- Reservar a terceira via de circulação rodoviária para acções de emergência;
- Elaborar um plano de emergência para acidentes ferroviários e rodoviários da TTT, o qual deverá ser testado imediatamente após o início de exploração;
- Estudar os efeitos que poderá ter na TTT a formação de uma nuvem tóxica devido às indústrias próximas e elaborar o plano de emergência respectivo;
- Promover uma verdadeira articulação com a protecção civil dos distritos de Lisboa e Setúbal;
- Solicitar parecer da Autoridade Nacional de Protecção Civil.

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 Madrid, Lote 3A2
Troço Lisboa – Montemor (via TTT) / Secções 01, 04, 05, 06 e 07:
Subtroço Lisboa/Moita/Terceira Travessia do Tejo

Agência Portuguesa do Ambiente

Dezembro de 2008

ANEXO I

Órgãos de Imprensa e Entidades convidadas a participar na Consulta Pública

LISTA DE ENTIDADES CONVIDADAS A PARTICIPAR NA CONSULTA PÚBLICA
Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Madrid, Lote 3A2 – Troço Lisboa – Montemor (via TTT) / Secções 01, 04, 05, 06 e 07: Subtroço Lisboa/moita/Terceira Travessia do Tejo

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
Conselho Científico / IST	Av.ª Rovisco Pais	1000 LISBOA
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

NOME	MORADA	LOCALIDADE
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 ALGÈS
TRANSGÁS – Sociedade Portuguesa de Gás Natural, S.A	Rua Tomás da Fonseca, Torre C	1600-209 LISBOA
Associação de Proprietários do Barreiro	Av. Henrique Galvão, nº. 37	2830-308 BARREIRO.
Associação de Municípios da Região de Setúbal	Avenida Dr. Manuel de Arriaga, n.º 6 – 2.º Esq.	2900-473 Setúbal
Associação de Comércio, Indústria e Serviços de Barreiro e Moita	R. Conselheiro Joaquim A Aguiar 212, 1º	2830-333 Barreiro
Grupo Flamingo – Associação de Defesa do Ambiente	Alameda 25 de Abril Nº. 11	2855-211 Corroios
Ordem dos Arquitectos	Travessa do Carvalho, 23	1249-033 Lisboa
Ordem dos Engenheiros	Av. Sidónio Pais, n.º 4 E	1050-212 LISBOA
Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa	Rua Sá Nogueira, Pólo Universitário, alto da Ajuda	1349-055 Lisboa
Associação Portuguesa de Arqueologia Industrial	Rua de Arroios, 96-3.º Esq.	1150-056 LISBOA
Grupo de Amigos de Lisboa	Rua de Portugal Durão, 58	1600-187 LISBOA
Turismo de Portugal, I.P.	Rua Ivone Silva, Lote 6	1050-124 Lisboa
Quimiparque S.A.	Parque Empresarial do Barreiro Largo Alexandre Herculano C.P. 5001	2831 - 904 Barreiro
Metropolitano de Lisboa	Av. Barbosa du Bocage, n.º 5	1049-039 LISBOA
TRANSTEJO - Transportes do Tejo, SA	Rua da Cintura do Porto de Lisboa Terminal Fluvial do Cais do Sodré	1249-249 Lisboa
Parque EXPO 98, S.A.	Av. D. João II, Lote 1.07.2.1	1998-014 Lisboa
Lusoponte Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A.	Edifício da Portagem Praça da Portagem Penas	2870 - 392 Montijo
Fertagus, Travessia do Tejo, Transportes, S.A.	Estação do Pragal Porta 23	2805-333 ALMADA
MTS - Metro, Transportes do Sul, SA	Av. 25 de Abril, nº 203 -Amora	2845-547 Seixal
IHRU – Instituto de Habitação e da Reabilitação Urbana	Av.ª Columbano Bordalo Pinheiro, 5	1099-019 LISBOA
Área Metropolitana de Lisboa	Rua Carlos Mayer, 2 – R/c	1700-102 LISBOA
Grupo CTT	Rua de São José, 20	1166-001 LISBOA

LISTA DOS ORGÃOS DE IMPRENSA

Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Madrid, Lote 3A2 – Troço Lisboa – Montemor (via TTT) / Secções 01, 04, 05, 06 e 07: Subtroço Lisboa/moita/Terceira Travessia do Tejo

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”	Edifício S.Francisco de Sales Rua Calvet de Magalhães, 242	2770-022 PAÇO DE ARCOS
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