	Volume:	RECAPE PMO
	Tomo:	3 - ANEXOS
	Nº Doc:	02-ER-F50000000-AE-REC0004-00
	Revisão:	00
	Pág.:	

CONDICIONANTES DA DIA

1) A componente rodoviária deverá incorporar soluções que contribuam para a minimização dos impactes ambientais negativos sobre a qualidade do ar e sobre o ruído, devendo avaliar diversas medidas com este objectivo, designadamente:

- a) Adopção de um sistema de preços de portagem diferenciados, penalizando o(s) período(s) de maior procura;
- b) Adopção de um sistema de controlo de velocidade para garantir a estabilidade das correntes de tráfego na gama de velocidades de 50 (sempre que possível) a 80km/hora (máximo);
- c) Entrada em funcionamento com duas vias de circulação em cada sentido;
- d) No(s) período(s) de maior procura, reservar uma das vias para veículos com alta ocupação (equivalente à adoptada no programa de execução do plano de melhoria da qualidade do ar na Região de Lisboa e Vale do Tejo), veículos eléctricos e transportes públicos.

Esta medida não é aplicável ao projecto do PMO, uma vez que a componente rodoviária da Tereceira Travessia do Tejo (TTT) não se encontra no seu âmbito.

2) Antes da entrada em funcionamento da componente rodoviária deverá ser comprovado junto da Autoridade de AIA que o projecto dá cumprimento às medidas de minimização e de compensação, decorrentes do elemento n.º 5 a entregar na fase de RECAPE.


Esta medida não é aplicável ao projecto do PMO, uma vez que a componente rodoviária da TTT não se encontra no seu âmbito.

3) Na programação temporal da fase de obra, deverá privilegiar-se a construção da componente ferroviária em relação à rodoviária.

Esta medida não é aplicável ao projecto em avaliação, uma vez que o PMO será construído previamente à linha ferroviária de alta velocidade. A componente ferroviária convencional já existe.

4) Dever-se-á criar condições para que o transporte colectivo, nomeadamente em ferrovia convencional, esteja disponível e operacional aquando da entrada em funcionamento da componente rodoviária.

Esta medida não é aplicável ao projecto do PMO, uma vez a componente ferroviária da TTT não se encontra no seu âmbito.

	Volume:	RECAPE PMO
	Tomo:	3 - ANEXOS
	Nº Doc:	02-ER-F50000000-AE-REC0004-00
	Revisão:	00
	Pág.:	


5) Apresentação em detalhe da solução de traçado que melhor viabiliza a ligação à rede viária local para inserção do projecto na margem Norte do rio Tejo, nomeadamente decorrente das condicionantes ao projecto de execução A1 e A2 constantes da presente DIA, enquadrando-a em planos de maior abrangência (designadamente planos de mobilidade), acompanhada de uma análise dos impactes ambientais associados e eventuais medidas de minimização necessárias, a submeter à Autoridade de AIA, em fase de RECAPE.

Esta medida não é aplicável ao projecto do PMO em análise, uma vez que a ligação da Terceira Travessia do Tejo à rede viária local, na margem norte do Tejo não se encontra no seu âmbito.

Contudo, salienta-se que, no âmbito da resposta às condicionantes ao projecto de execução A2 e A3, foi desenvolvido um estudo – *Avaliação Ambiental Comparativa do Projecto de Alteração da Inserção na Margem Norte da Terceira Travessia do Tejo* (que se apresenta no **Anexo 0.2** do Tomo 0) – que pretende fornecer os elementos considerados necessários para confirmação de que foi dado cumprimento às condicionantes da inserção dos traçados rodo-ferroviários do projecto do Lote 3A2/Terceira Travessia do Tejo, na margem Norte do rio Tejo, definidas na Declaração de Impacte Ambiental (DIA) da Ligação Ferroviária de Alta Velocidade Lisboa / Madrid, Subtroço Lisboa / Moita via Terceira Travessia do Tejo (TTT) no Corredor Chelas / Barreiro – Modos Ferroviário e Rodoviário.

6) A componente rodoviária fica ainda condicionada às decisões das entidades licenciadoras ou competentes para autorização, em matéria de controlo e gestão do tráfego rodoviário, em consonância com as recomendações expressas em E1), cuja concretização deverá acompanhar o RECAPE quando da sua apresentação.

Esta medida não é aplicável ao projecto do PMO, uma vez que a componente rodoviária da TTT não se encontra no seu âmbito.

	Volume:	RECAPE PMO
	Tomo:	3 - ANEXOS
	Nº Doc:	02-ER-F50000000-AE-REC0004-00
	Revisão:	00
	Pág.:	

ELEMENTOS A ENTREGAR EM FASE DE RECAPE

Geologia:

- 1) Apresentação da metodologia do programa de observação a desenvolver para a avaliação da evolução das escavações e dos aterros a construir no âmbito do projecto, em particular dos de maior altura.

Esta medida não é aplicável ao projecto do PMO, uma vez que as escavações e os aterros a realizar neste projecto serão executados na sua maioria com recurso a taludes pontuais com inclinações e características adequadas aos materiais em presença. Mais se refere que o Projectista não considerou necessária a elaboração de um programa de observação da execução das mesmas.

Geologia:

- 2) Apresentação da metodologia do programa de observação a desenvolver nos trechos em túnel.

Esta medida não é aplicável ao projecto do PMO, uma vez que a execução de túneis não se encontra no seu âmbito.


Hidrogeologia:

- 3) Relativamente aos recursos hídricos subterrâneos, proceder a um inventário dos pontos de água a afectar directa e indirectamente, com a correspondente caracterização desses mesmos pontos, que sirva de base à avaliação de impactes e à respectiva definição de medidas de minimização.

Esta medida não é aplicável ao projecto do PMO pois não está prevista a afectação de recursos hídricos subterrâneos.

Hidrodinâmica Estuarina e Sedimentos:

- 4) Elaborar um estudo sobre as dragagens e a gestão dos materiais dragados, em que sejam definidos com maior rigor os locais de deposição dos dragados. Nesse estudo, devem ser tidos em conta, entre outros, os seguintes aspectos:
 - a) Em caso de imersão no mar de materiais de classe 3, proceder imperativamente a um estudo aprofundado dos locais de deposição e à apresentação de programa de monitorização dos mesmos;

	Volume:	RECAPE PMO
	Tomo:	3 - ANEXOS
	Nº Doc:	02-ER-F50000000-AE-REC0004-00
	Revisão:	00
	Pág.:	

- b) Em caso de deposição de materiais dragados em tanques de recepção, na margem Sul, e de encaminhamento dos materiais de classes 4 ou 5 para aterro de resíduos autorizado, caracterizar pormenorizadamente os volumes de dragados, os locais de depósito e os processos de transporte.

Esta medida não é aplicável ao projecto do PMO, uma vez que a execução de dragagens não se encontra no seu âmbito.

Qualidade do Ar:

- 5) Realização de um estudo que demonstre a possibilidade de articulação do projecto, no que se refere à componente rodoviária, com os objectivos preconizados nos Planos e Programas de Melhoria da Qualidade do Ar (PPAr), nomeadamente através de medidas de minimização e de compensação adequadas, como as adoptadas na condicionante 1 da presente DIA e as decorrentes das recomendações expressas em E1) e E2) da presente DIA.


Esta medida não é aplicável ao projecto do PMO, uma vez que a componente rodoviária da TTT não se encontra no seu âmbito.

Vibrações

- 7) Realizar um estudo específico para o caso dos receptores que se localizam sob os viadutos e sobre os túneis, abrangendo ainda o conjunto de edifícios em ambas as margens identificados no EIA que, pela sua localização, estado de conservação e/ou tipo de ocupação, carecem igualmente de uma análise particular.

O estudo deverá permitir aferir com base em estudos experimentais, designadamente nas zonas de maior sensibilidade (maiores aglomerados populacionais), onde possam vir a existir níveis de vibração não compatíveis com a regulamentação existente, a eficiência das medidas de minimização projectadas, bem como a necessidade de se adoptarem outras medidas de redução e controlo das vibrações.

Esta medida não é aplicável, uma vez que não há receptores nas condições referidas.

	Volume:	RECAPE PMO
	Tomo:	3 - ANEXOS
	Nº Doc:	02-ER-F50000000-AE-REC0004-00
	Revisão:	00
	Pág.:	

Gestão de Resíduos

11) Realizar um estudo de diagnóstico rigoroso sobre os resíduos existentes nos terrenos da Siderurgia Nacional, directamente afectados pela execução das obras da Ligação rodoviária Seixal/Barreiro, por forma a serem definidas soluções de gestão para os referidos resíduos e solos associados.

Deverá, igualmente, proceder-se ao diagnóstico do estado de contaminação dos solos subjacentes aos depósitos de resíduos, sendo que, em caso de contaminação, deverá ser executado o respectivo projecto de descontaminação a submeter à aprovação/licenciamento da CCDR-LVT, na sua qualidade de autoridade regional de resíduos.


Esta medida não é aplicável ao projecto em análise, uma vez que não se prevê qualquer intervenção na Siderurgia Nacional.

Identificação de Riscos:

12) Realizar um estudo aprofundado e específico do risco da localização do projecto, face aos estabelecimentos abrangidos pelo Decreto-Lei n.º 254/2007, de 12 de Julho. Este estudo deverá considerar, para os efeitos tóxicos, concentrações de pico – efeitos imediatos, e a estimativa de probabilidade desses efeitos na localização proposta, face à direcção do vento predominante. Para os efeitos físicos, radiação térmica e sobrepressão, devem ser estudados os valores-limite com potencial de afectar este tipo de estrutura.

O estudo deverá, ainda, considerar eventuais medidas de protecção adicionais que possam limitar as eventuais consequências de um acidente e de que forma essas medidas poderão reduzir as distâncias necessárias (por exemplo, medidas de protecção adicional na via ou no estabelecimento, encapsulamento, muros de deflexão de sobrepressão e radiação térmica).

Esta medida não é aplicável ao projecto em análise, uma vez que não existem na área afecta ao projecto nem na sua envolvente próxima, quaisquer estabelecimentos abrangidos pelo Decreto-Lei n.º 254/2007, de 12 de Julho.


	Volume:	RECAPE PMO
	Tomo:	3 - ANEXOS
	Nº Doc:	02-ER-F50000000-AE-REC0004-00
	Revisão:	00
	Pág.:	

Identificação de Riscos:

13) O Plano de Emergência deve ser estabelecido em consonância com as entidades envolvidas na Protecção Civil, com definição das tarefas a executar nas situações resultantes de acidentes ferroviários e rodoviários, em particular, envolvendo veículos de transporte de substâncias tóxicas e/ou perigosas. O Plano deverá contemplar o caso de possível contaminação do meio hídrico ou dos perímetros de protecção das captações públicas de água.

Adicionalmente, o Plano de Emergência deverá incluir os procedimentos de actuação em caso de acidente nos estabelecimentos abrangidos pelo nível superior de perigosidade do Decreto-Lei n.º 254/2007, de 12 de Julho, e estar articulado com os planos de emergência internos dos estabelecimentos em causa, nomeadamente através do plano de emergência externo previsto no artigo 19.º do Decreto-Lei n.º 254/2007, de 12 de Julho.

Esta medida não é aplicável ao projecto em análise, uma vez que não existem na área afectada ao projecto quaisquer estabelecimentos abrangidos pelo Decreto-Lei n.º 254/2007, de 12 de Julho, nem captações públicas de água ou meio hídrico.

	Volume:	RECAPE PMO
	Tomo:	3 - ANEXOS
	Nº Doc:	02-ER-F50000000-AE-REC0004-00
	Revisão:	00
	Pág.:	

OUTRAS CONDIÇÕES PARA LICENCIAMENTO OU AUTORIZAÇÃO DO PROJECTO – CONDICIONANTES PARA O PROJECTO DE EXECUÇÃO


A1) O Projecto de Execução deverá ser desenvolvido em articulação com as Câmaras Municipais do Barreiro, Loures, Moita e Seixal, compatibilizando-o com as ligações à rede viária local desejavelmente enquadradas em planos de maior abrangência (planos de mobilidade), na medida em que o projecto afecte tais ligações.

Esta medida não é aplicável ao projecto em análise, uma vez que o mesmo não se desenvolve nos concelhos do Barreiro, Loures, Moita ou Seixal.

A2) Tomando em consideração os resultados da Consulta Pública, em que a Câmara Municipal de Lisboa rejeitou a tipologia das soluções em viaduto projectadas para o seu território, e os constrangimentos da inserção urbana do projecto na margem Norte do rio Tejo devido à forte ocupação humana e à sensibilidade paisagística do local, a análise da viabilidade da compatibilização do projecto de execução com o requerido pela Câmara Municipal de Lisboa deverá ter por base um estudo das medidas apontadas por aquela autarquia, nomeadamente quanto à redução do tirante de ar, à alteração do perfil longitudinal das linhas ferroviárias de alta velocidade e convencional e à ligação em túnel.

Esta medida não é aplicável ao projecto do PMO, uma vez que as medidas apontadas pela Câmara Municipal de Lisboa, no período da Consulta Pública, não interferem com as intervenções previstas no projecto em estudo.

No entanto, tal como já referido anteriormente, salienta-se que, no âmbito da resposta às condicionantes ao projecto de execução A2 e A3, foi desenvolvido um estudo – *Avaliação Ambiental Comparativa do Projecto de Alteração da Inserção na Margem Norte da Terceira Travessia do Tejo* (que se apresenta no **Anexo 0.2** do Tomo 0) – que pretende fornecer os elementos considerados necessários para confirmação de que foi dado cumprimento às condicionantes da inserção dos traçados rodo-ferroviários do projecto do Lote 3A2/Terceira Travessia do Tejo, na margem Norte do rio Tejo, definidas na Declaração de Impacte Ambiental (DIA) da Ligação Ferroviária de Alta Velocidade Lisboa / Madrid, Subtroço Lisboa / Moita via Terceira Travessia do Tejo (TTT) no Corredor Chelas / Barreiro – Modos Ferroviário e Rodoviário.

	Volume:	RECAPE PMO
	Tomo:	3 - ANEXOS
	Nº Doc:	02-ER-F50000000-AE-REC0004-00
	Revisão:	00
	Pág.:	

De igual forma, no Tomo 0 já referido, é também efectuado o enquadramento relativamente a esta situação de compatibilização/adopção dos resultados da Consulta Pública, no desenvolvimento dos Projectos de Execução.

A3) Em caso de adopção de soluções que consubstanciem alterações significativas à solução apresentada e estudada no EIA, as mesmas deverão ser precedidas de um estudo que analise comparativamente os impactes ambientais associados e que demonstre não existirem novos impactes negativos significativos, a apresentar à Autoridade de AIA para apreciação em fase de RECAPE.

Esta medida não é aplicável ao projecto do PMO, uma vez que não existem alterações à solução preconizada em fase de Estudo Prévio.


Tal como já referido anteriormente, deve realçar-se que, no âmbito da resposta às condicionantes ao projecto de execução A2 e A3, foi desenvolvido um estudo – *Avaliação Ambiental Comparativa do Projecto de Alteração da Inserção na Margem Norte da Terceira Travessia do Tejo* (que se apresenta no **Anexo 0.2** do Tomo 0) – que pretende fornecer os elementos considerados necessários para confirmação de que foi dado cumprimento às condicionantes da inserção dos traçados rodo-ferroviários do projecto do Lote 3A2/Terceira Travessia do Tejo, na margem Norte do rio Tejo, definidas na Declaração de Impacte Ambiental (DIA) da Ligação Ferroviária de Alta Velocidade Lisboa / Madrid, Subtroço Lisboa / Moita via Terceira Travessia do Tejo (TTT) no Corredor Chelas / Barreiro – Modos Ferroviário e Rodoviário.

Neste estudo é efectuada a análise e enquadramento relativamente à adaptação da solução global apresentada em EIA, em fase de Estudo Prévio, e da solução desenvolvida posteriormente, e o respectivo estudo e comparação de impactes ambientais associados.

No Tomo 0 que integra o presente RECAPE é também efectuado o enquadramento sumário relativamente a esta situação.

A4) Deverá ser demonstrado em sede de RECAPE a integração dos resultados da Consulta Pública ou justificação da sua impossibilidade.

Esta medida não é aplicável ao projecto em análise, uma vez que não foram apresentados durante a Consulta Pública quaisquer aspectos relacionados especificamente com o PMO.

	Volume:	RECAPE PMO
	Tomo:	3 - ANEXOS
	Nº Doc:	02-ER-F50000000-AE-REC0004-00
	Revisão:	00
	Pág.:	

A5) O Projecto de Execução deverá ser desenvolvido em articulação com a Administração do Porto de Lisboa, SA, compatibilizando-o com a manutenção da navegabilidade e da actividade portuária. Em particular, deverão considerar-se as preocupações quanto à operacionalidade manifestadas pelas empresas Silopor, SA (margem Norte) e LBC Tanquipor, SA e Fisipe, SA (margem Sul).

Esta medida não é aplicável ao projecto em análise, dado que o mesmo não se desenvolve em áreas afectas à Administração do Porto de Lisboa.

A6) Decorrente dos resultados obtidos no estudo previsto no elemento n.º 12 a entregar em sede de RECAPE, e caso se conclua da impossibilidade de manutenção da localização actual de algum dos estabelecimentos de nível superior de perigosidade abrangidos pelo regime de prevenção de acidentes graves (estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 254/2007, de 12 de Julho que transpõe a Directiva “SEVESO II” (n.º 2003/105/CE)), deverão ser definidas adequadas soluções de compensação.


Esta medida não é aplicável ao projecto do PMO, dado que na sua área e envolvente próxima não existem quaisquer estabelecimentos de nível superior de perigosidade abrangidos pelo regime de prevenção de acidentes graves estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 254/2007, de 12 de Julho, conforme consulta efectuada ao *site* da APA.

A7) O Projecto de Execução deverá ser desenvolvido em consonância com os requisitos em matéria de assinalamento marítimo e avisos à navegação, dados topo-hidrográficos e análise de riscos de acidentes marítimos, devendo para o efeito ser contactado o Estado-Maior da Armada.

Esta medida não é aplicável ao projecto em análise, dado que o mesmo não se desenvolve em área marítima.

A9) O projecto de execução deverá ser desenvolvido em consonância com as medidas preventivas para o Novo Aeroporto de Lisboa, previstas no Decreto-Lei n.º 19/2008, de 1 de Julho, bem como com as situações de sinalização/balizagem aeronáutica dos elementos que constituirão o projecto e que se enquadrem na caracterização de obstáculos à navegação aérea, devendo para o efeito ser contactada a ANA – Aeroportos de Portugal, SA.

Para a área do projecto em estudo não são aplicáveis as medidas preventivas para o NAL.

	Volume:	RECAPE PMO
	Tomo:	3 - ANEXOS
	Nº Doc:	02-ER-F50000000-AE-REC0004-00
	Revisão:	00
	Pág.:	

A10) O Projecto de Execução deverá ser desenvolvido adoptando as melhores soluções técnicas para a minimização das interferências com as actuais vias rodoviárias em serviço, devendo ser obtidas previamente as aprovações das entidades responsáveis pela sua gestão.

Esta medida não é aplicável ao projecto em análise, dado que o mesmo interfere com as actuais vias rodoviárias.

A13) Garantir que o sistema de drenagem dos tabuleiros dos viadutos deve impedir a queda directa das águas pluviais sobre as vias inferiores e conduzir as mesmas para fora das suas plataformas, assegurando-se ainda as medidas necessárias que previnam a erosão hídrica, a ocorrência de instabilização de encostas e de taludes e o agravamento de inundações locais.

Esta medida não é aplicável ao projecto do PMO.


A14) Na margem Sul, e face à interferência com zonas e áreas propostas como perímetros de protecção de captações públicas de água do Barreiro, proceder à identificação e avaliação dos impactes originados pela realização de túneis na circulação ocorrente no sistema aquífero (usado como origem de água para o abastecimento público de toda a Península de Setúbal) como suporte à proposta de:

- a) Métodos construtivos;
- b) Condicionalismos ao cronograma da obra;
- c) Sistema de drenagem;
- d) Necessidade de incluir sistemas de tratamento de águas de escorrência e/ou de controlo e retenção de derrames resultantes de acidentes.

Esta medida não é aplicável ao projecto em análise, uma vez que o mesmo não se desenvolve na margem sul do rio Tejo.

A15) Para todas as situações onde se prevê a afectação directa de captações de água subterrânea, deverão ser apresentadas soluções compensatórias, nomeadamente a sua realocação. Em caso de impossibilidade, devem ser devidamente seladas, evitando a contaminação dos níveis freáticos.

Esta medida não é aplicável ao projecto do PMO, uma vez que não se prevê a afectação directa ou indirecta de captações de água subterrânea.

	Volume:	RECAPE PMO
	Tomo:	3 - ANEXOS
	Nº Doc:	02-ER-F50000000-AE-REC0004-00
	Revisão:	00
	Pág.:	

A16) Os locais incluídos nas áreas do Sistema Nacional de Áreas Classificadas deverão ser interditados à deposição de dragados.


Esta medida não é aplicável ao projecto em análise, uma vez que a realização de dragagens não se encontra no seu âmbito.

A17) Face à relevância do estuário do Tejo do ponto de vista da conservação da natureza, a imersão de dragados das classes 1 e 2 apenas poderá ocorrer no sector inferior do estuário, em locais definidos pela APL, SA, a jusante de Cacilhas.

Esta medida não é aplicável ao projecto do PMO, uma vez que a realização de dragagens não se encontra no seu âmbito.

A18) Prever a utilização de sistemas de iluminação da via que evitem a dispersão de luz difundida para o plano de água (medida prevista no projecto através de tecnologia *cut off*).

Esta medida não é aplicável ao projecto em análise, uma vez que o mesmo não se desenvolve sobre o plano de água do rio.

	Volume:	RECAPE PMO
	Tomo:	3 - ANEXOS
	Nº Doc:	02-ER-F50000000-AE-REC0004-00
	Revisão:	00
	Pág.:	


OUTRAS CONDIÇÕES PARA LICENCIAMENTO OU AUTORIZAÇÃO DO PROJECTO – MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO

B9) O RECAPE deverá definir as medidas que garantam o cumprimento das disposições legais em matéria de protecção aos povoamentos de sobreiro e de azinheira (Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 155/2004, de 30 de Junho).

Esta medida não é aplicável ao projecto em análise, uma vez que na sua área de desenvolvimento não existem povoamentos de sobreiro ou de azinheira.

B11) O RECAPE deverá prever medidas de minimização, na fase de construção, em matéria de hidrodinâmica estuarina e sedimentos, nomeadamente:

- a) Adoptar soluções técnicas que minimizem o volume de materiais a dragar. Em particular, na zona do Barreiro e no rio Coina, estudar e adoptar soluções de dragagem de impacte igual ou inferior ao da solução preconizada no Estudo Prévio;
- b) Assegurar que as soluções de minimização do volume de materiais a dragar cubram as diversas operações construtivas (não apenas a execução das fundações, mas também o eventual transporte de estruturas metálicas ou de elementos pré-fabricados entre o estaleiro e a obra);
- c) Executar as dragagens com recurso a métodos, técnicas e equipamentos adequados à não dispersão dos sedimentos na coluna de água;
- d) Elaborar um programa dos trabalhos de dragagem e assegurar o posterior registo das operações realizadas (data, local, volume, equipamentos). Nas zonas de maior contaminação, executar os trabalhos de dragagem apenas durante a vazante;
- e) Gerir os materiais dragados de acordo com o seu grau de contaminação, em cumprimento do disposto na Portaria nº 1450/2007;
- f) Definir com rigor os locais de deposição dos materiais dragados, tendo em conta nomeadamente a sua sensibilidade em termos ecológicos, e assegurar o posterior registo das operações realizadas;
- g) Utilizar produtos de dragagem na própria obra, se as suas características o permitirem;

	Volume:	RECAPE PMO
	Tomo:	3 - ANEXOS
	Nº Doc:	02-ER-F50000000-AE-REC0004-00
	Revisão:	00
	Pág.:	


- h) Em caso de imersão de materiais dragados no estuário ou no mar, prever mecanismos de controlo do movimento das embarcações por sistemas automáticos de localização;
- i) Em caso de deposição de materiais dragados em tanques de recepção, na margem Sul, definir uma solução que preveja a impermeabilização e a protecção do local, bem como a análise e o tratamento dos efluentes e dos próprios dragados;
- j) Encaminhar os materiais de classes 4 ou 5 para aterro de resíduos autorizado. Em caso de transporte dos dragados por via terrestre, efectuar um planeamento dos percursos e assegurar o cumprimento da legislação aplicável;
- k) Não utilizar jacto de água para desagregar material compactado em zonas de sedimentos de classes 3 e 4.

Esta medida não é aplicável ao projecto do PMO, uma vez que este não afecta a hidrodinâmica estuarina e de sedimentos.

B12) O RECAPE deverá concretizar as medidas de minimização da fase de construção relativas ao factor sistemas ecológicos – meio terrestre, nomeadamente no que diz respeito:

- a) Ao transplante, sempre que possível, dos exemplares pertencentes às espécies florísticas com elevado valor ecológico, antes do início da desmatação e preparação dos terrenos;
- b) À manutenção da permeabilidade e conectividade de habitats, designadamente dos fluxos de vertebrados terrestres, através da definição de passagens para a fauna ao longo do traçado, que podem também assumir a tipologia de passagens hidráulicas ou passagens agrícolas, em especial nas zonas onde se verifique a ocorrência de habitats com valor faunístico elevado (em particular, no troço da componente ferroviária de alta velocidade a partir do km 15 e até ao final). Para estas estruturas destinadas a assegurar a permeabilidade da via, deverão ser apresentadas soluções adaptadas para as características específicas dos habitats atravessados, dos grupos faunísticos e das espécies presentes.

Esta medida não é aplicável ao projecto em análise, uma vez que este não afecta sistemas ecológicos.

	Volume:	RECAPE PMO
	Tomo:	3 - ANEXOS
	Nº Doc:	02-ER-F50000000-AE-REC0004-00
	Revisão:	00
	Pág.:	

B13) O RECAPE deverá estabelecer a calendarização das dragagens tendo em consideração as épocas de maior vulnerabilidade da ictiofauna, acautelando, neste caso:

- a) As épocas de maior intensidade migratória de espécies diádromas (Dezembro a Fevereiro), as quais utilizam preferencialmente os canais principais da área do corredor da implementação da Terceira Travessia do Tejo;
- b) As épocas de maior recrutamento de larvas e juvenis de espécies de peixes que utilizam o estuário como nursery (Março a Junho), que neste caso é coincidente com o recrutamento das espécies de macroinvertebrados bentónicos e nectónicos que também ocorre na Primavera.

Caso não seja possível cumprir esta calendarização, deverá ser feita uma limitação espacial da incidência das dragagens.


Esta medida não é aplicável ao projecto em análise, uma vez que a realização de dragagens não se encontra no seu âmbito.

B14) O RECAPE deverá apresentar as áreas propostas para deposição de dragados, sendo que a selecção dos locais potenciais deve atender a critérios que ponderem habitats de elevado valor ecológico e conservacionista.

Esta medida não é aplicável ao projecto do PMO, uma vez que a realização de dragagens não se encontra no seu âmbito.

B26) A ocorrência n.º 62, Fábrica da Pólvora de Chelas, não deverá ser afectada pela obra, devendo-se proceder ao seu acompanhamento arqueológico, de modo efectivo e continuado.

Esta medida não é aplicável ao projecto em análise, uma vez que a ocorrência n.º 62, Fábrica da Pólvora de Chelas, não se encontra na área afectada ao projecto nem na sua envolvente próxima.

	Volume:	RECAPE PMO
	Tomo:	3 - ANEXOS
	Nº Doc:	02-ER-F50000000-AE-REC0004-00
	Revisão:	00
	Pág.:	

OUTRAS CONDIÇÕES PARA LICENCIAMENTO OU AUTORIZAÇÃO DO PROJECTO – MEDIDAS DE COMPENSAÇÃO

C1) Estabelecer um Plano de Reabilitação Ambiental do sapal do rio Coina, face à sua potencial relevância para as populações de aves aquáticas. O plano deverá contemplar a realização de estudos preliminares de inventariação das espécies que ocorrem neste sapal, assim como pela redução da interferência antropogénica na zona, promovendo, a valorização da área através de acções relevantes como o ordenamento dos acessos, colocação de painéis informativos, plantação de vegetação adequada, limpeza de canais, remoção de lixo, etc.

Esta medida não é aplicável ao projecto do PMO, dado que a travessia do rio Coina não se enquadra no âmbito do projecto em análise.

C2) Definir áreas de requalificação de espaços verdes com projectos de plantação e sementeira específicos na envolvente ao Projecto. Este tipo de acções deverá ser devidamente articulado com as Câmaras Municipais envolvidas a fim de se promover um conjunto de acções alinhado com as perspectivas dos municípios.


Esta medida não é aplicável ao projecto em análise, uma vez que não existem na área afectada ao projecto espaços verdes que requeiram requalificação.

C3) Prever, caso não seja destruída na totalidade a ocorrência n.º 78, Escola Industrial Afonso Domingues, a reutilização e dinamização do edifício central da escola, de forma a evitar o seu abandono e consequente degradação.

Esta medida não é aplicável ao projecto do PMO, uma vez que este não prevê qualquer intervenção na ocorrência n.º 78, Escola Industrial Afonso Domingues.

C4) Prever a reutilização de alguns dos edifícios mais significativos que integram a ocorrência n.º 80, Sacor, conjunto industrial.

O projecto do PMO não prevê qualquer intervenção na ocorrência patrimonial n.º 80 - conjunto industrial da Sacor, com excepção da demolição da passagem superior que contem um painel com as siglas Sacor e Galp, e também não prevê a reutilização de edifícios desse conjunto industrial.

	Volume:	RECAPE PMO
	Tomo:	3 - ANEXOS
	Nº Doc:	02-ER-F50000000-AE-REC0004-00
	Revisão:	00
	Pág.:	

OUTRAS CONDIÇÕES PARA LICENCIAMENTO OU AUTORIZAÇÃO DO PROJECTO – OUTROS ELEMENTOS

E1) Recomendações às Entidades Licenciadoras ou Competentes para Autorização da Componente Rodoviária


As recomendações que se apresentam de seguida correspondem a ferramentas de controlo e gestão de tráfego que têm por objectivo contribuir para potenciar os benefícios que constituem o propósito deste projecto, ou seja, maior conectividade e mobilidade no sistema de transportes da AML nas suas várias componentes, privilegiando a utilização de TC em detrimento do TI, minimizando os impactes negativos, nomeadamente os que possam advir da utilização excessiva da componente rodoviária da TTT.

Tendo em conta que a TTT só estará concluída no final de 2013 e os problemas associados ao tráfego rodoviário (nomeadamente a qualidade do ar e o ambiente sonoro) são já uma realidade (e que como referido no EIA e no relatório do LNEC, a TTT contribuirá apenas marginalmente para piorar a situação no cômputo da AML), deverão começar a ser implementadas medidas concretas nos actuais acessos rodoviários a Lisboa antes do início da operação da TTT, por forma a que este empreendimento venha a incorporar aquilo que desejavelmente for prática corrente aquando da sua entrada em funcionamento.

Invertendo as prioridades nas recomendações do LNEC (expressas no estudo comparativo entre alternativas para a TTT), o modelo de gestão preconizado para a TTT deverá ser alargado aos outros acessos à capital (com as devidas adaptações face às respectivas especificidades) no sentido de, por um lado, extrapolar os impactes positivos ao nível regional e, por outro, garantir maior equidade e equilíbrio entre os vários acessos.

Deste modo, deverá ser desenvolvido o plano para o controlo e gestão de tráfego dos acessos radiais a Lisboa, considerando nomeadamente:

- 1 Definir os padrões de tráfegos pretendidos para as várias horas do dia;
- 2 Desenvolver o conjunto de medidas de forma articulada que permitam materializar estes objectivos;
- 3 Garantir mecanismos de informação aos utentes;
- 4 Montar um sistema de monitorização e respectivos indicadores de eficiência que permitam avaliar o desempenho da infra-estrutura face aos objectivos definidos.

	Volume:	RECAPE PMO
	Tomo:	3 - ANEXOS
	Nº Doc:	02-ER-F50000000-AE-REC0004-00
	Revisão:	00
	Pág.:	


As recomendações seguintes deverão ser consideradas na fase de Projecto de Execução da TTT, ressalvando-se que as mesmas não devem ser aplicadas de forma isolada e desarticulada (isto é, esquecendo as restantes travessias do Tejo).

Medidas de Carácter Estrutural:

- Definir a estratégia de acesso e saída do tráfego da TTT para os vários padrões de tráfego ao longo do dia, no sentido de viabilizar os propósitos de fluidez recomendáveis quer para minimizar as perturbações na corrente de tráfego quer para reduzir os níveis de emissões de poluentes (cuja velocidade de circulação se situa na gama dos 50 a 80 km/hora);
- Analisar cautelosamente a localização das bacias de acumulação do tráfego (em situações de congestionamento potencial) que, a acontecer, não deverão coincidir com áreas de maior ocupação urbana, por forma a evitar prejuízos para as populações locais (perturbação do tráfego local, ruído, qualidade do ar, entre outros);
- Assegurar a fluidez nas vias receptoras do tráfego proveniente da TTT prevendo, sempre que possível, a segmentação física do tráfego de atravessamento daquele que se destina aos municípios de Lisboa e do Barreiro (mormente no caso de Lisboa). No que respeita ao tráfego com destino quer ao centro de Lisboa quer aos núcleos urbanos da península do Barreiro, a sua distribuição deverá ser articulada com os respectivos municípios, tentando minimizar os efeitos de sobrecarga na rede viária local a jusante dos restabelecimentos, sobretudo nas horas de ponta;
- A configuração das rampas de acesso e saída dos viadutos rodoviários da ponte assim como o desenho dos restabelecimentos rodoviários na ligação à rede viária local irão materializar a referida estratégia de acessibilidade à TTT. Como tal, a entidade que vier a ser responsável pela concretização da componente rodoviária deverá articular-se com os municípios envolvidos. Assim, e considerando que o projecto em análise neste EIA não incluiu os restabelecimentos rodoviários (apesar das vias com as quais a TTT estabelecerá ligação estarem perfeitamente identificadas, restando apenas encontrar a melhor configuração final), considera-se necessária uma avaliação comparativa posterior dos impactes ambientais decorrentes das eventuais alternativas que sejam encontradas e que a decisão final incorpore também as questões ambientais e não apenas critérios de gestão de tráfego.


Medidas de Carácter Funcional:

- Induzir a distribuição do tráfego das horas de ponta através de um sistema de preços de

	Volume:	RECAPE PMO
	Tomo:	3 - ANEXOS
	Nº Doc:	02-ER-F50000000-AE-REC0004-00
	Revisão:	00
	Pág.:	

portagem diferenciados, cuja variação dependa dos níveis de procura. Esta ferramenta de “road pricing” variável constituirá uma forma de internalização dos custos externos gerados pela ineficiência do sistema na hora de ponta, dando sinais aos utentes da ponte (sobretudo nos movimentos pendulares e durante as horas de ponta) para modificarem os seus hábitos de mobilidade (no mínimo, alterando a hora da sua deslocação e, no máximo, transferindo-se para os transportes colectivos). Existe uma medida semelhante no PEDEPES (Medida 15): “Implementação de um sistema selectivo de portagens que distinga os utilizadores mais frequentes dos ocasionais e os períodos de ponta dos restantes períodos do dia e da noite.”;

- Deverá procurar-se manter a fluidez do tráfego. Verifica-se que o controlo de velocidade é fundamental para garantir a estabilidade das correntes de tráfego na gama de velocidades de 50 (sempre que possível) a 80km/hora (máximo), tentando minimizar perturbações no tráfego (que possam decorrer de diferenças acentuadas nas velocidades praticadas). Acresce que estas velocidades correspondem a regimes de funcionamento dos motores dos veículos que minimizam as emissões de poluentes atmosféricos. Estas restrições à circulação são particularmente relevantes onde existam receptores sensíveis;
- Recomenda-se a reserva de capacidade exclusiva para veículos com ocupação superior ou igual a 2 ou 3 passageiros (valor ajustável consoante a transferência e a densidade do tráfego nesta via) poderem utilizar a 3.ª faixa. Esta faixa seria partilhada com os transportes colectivos rodoviários. Contudo, existe um problema de “enforcement” desta medida sendo fundamental encontrar uma forma eficaz de fiscalização e cumprimento dos níveis de ocupação dos veículos (campanhas frequentes de fiscalização por agentes da autoridade e/ou sistema automático de detecção remota). Esta medida (Medida 15) é sugerida no PEDEPES: “Favorecimento de uma utilização racional do Transporte Individual - Introdução de sistema prioritário e bonificado para a travessia da Ponte 25 de Abril e Vasco da Gama, para veículos com ocupação igual ou superior a três passageiros.”;
- Veículos que apresentem níveis de poluição baixos (sendo fundamental haver um elemento distintivo e visível nestes veículos) também poderão utilizar esta faixa. A utilização conjunta desta faixa pelos veículos “diferenciados” poderá reduzir a pressão sobre as faixas de circulação partilhada pelos restantes veículos;
- Atendendo às recomendações expressas nas RCM n.º 3/2009 e n.º 4/2009 (ambas de 5 de Fevereiro), deve ser estudada a possibilidade de acomodar uma via de duplo sentido para modos de transporte suaves (p.e., bicicletas), desde que não implique alterações

	Volume:	RECAPE PMO
	Tomo:	3 - ANEXOS
	Nº Doc:	02-ER-F50000000-AE-REC0004-00
	Revisão:	00
	Pág.:	

estruturais volumosas quer da ponte quer dos viadutos de acesso, apesar de não serem expectáveis volumes significativos de procura destes modos face às distâncias e tempos de percurso. Assim, esta abordagem poderá requerer a alocação de uma das vias rodoviárias para este modo suave, sendo necessário estudar a melhor organização das restantes faixas para acomodar o restante tráfego. A decisão de incluir modos suaves na TTT deverá ser sustentada por um estudo de procura destes modos, considerando que o espaço no tabuleiro da ponte é escasso e que poderá ser utilizado de forma mais útil, respeitando igualmente os princípios de mobilidade mais sustentável. Em qualquer dos casos, a inclusão dos modos suaves na ponte não deverá ser efectuada antes dos concelhos servidos directamente pela TTT acomodarem nos seus planos de mobilidade estes modos, tal como recomendado pela RCM n.º 4/2009. Em alternativa à inclusão de uma via de duplo sentido na TTT, entende-se mais adequado promover serviços de “bike-train” nos ferroviários suburbanos, prevendo as respectivas infra-estruturas de apoio e definindo tarifários apropriados (no sentido da promoção deste tipo de mobilidade) e devidamente incluídos e enquadrados nos Planos de Mobilidade dos Concelhos servidos por estes serviços.

Estas medidas não são aplicáveis ao projecto do PMO, uma vez que a componente rodoviária da TTT não se encontra no seu âmbito.


E2) Recomendações para outras Entidades

Câmaras Municipais:

Reforça-se a necessidade dos municípios envolvidos adaptarem/reajustarem os instrumentos de gestão territorial, nomeadamente os PDM dos concelhos abrangidos, no sentido de integrarem no seu zonamento a nova realidade territorial imposta pela infra-estrutura rodo-ferroviária.

Releva-se nesta acção, a importância da revisão dos PDM respeitar os princípios de desenvolvimento sustentável, nomeadamente no controlo dos usos do solo, uma vez que os efeitos de uma urbanização descontrolada e desordenada se farão sentir nos níveis de tráfego previstos para a TTT (mormente no rodoviário) que foram estimados com base na realidade dos PDM eficazes (à data dos estudos de tráfego).

Reforça-se a preocupação de que a revisão dos PDM numa fase prévia à construção da TTT deverá ter em conta que, num cenário de desorganização territorial, as vantagens competitivas desta nova acessibilidade perder-se-ão, pois, no médio/longo prazo, os níveis de mobilidade registados num cenário ordenado serão perdidos devido ao excesso de procura imprevista, nomeadamente através dos movimentos pendulares


	Volume:	RECAPE PMO
	Tomo:	3 - ANEXOS
	Nº Doc:	02-ER-F50000000-AE-REC0004-00
	Revisão:	00
	Pág.:	

“casa-trabalho” concentrados nas horas de ponta com o consequente surgimento/agravamento de congestionamento.

Câmaras Municipais e Operadores de Transporte Colectivo:

Preconiza-se a disseminação de informação (panfletos, internet, “outdoors”, etc.) relativamente aos serviços de transporte colectivos tornados possíveis com a construção da TTT que incluam, quando apropriado, horários, preços, nós intermodais, bem como a exemplificação de alguns percursos (com e sem transbordos) e os respectivos tempos de viagem.

Estas medidas não são aplicáveis ao projecto do PMO.

	Volume:	RECAPE PMO
	Tomo:	3 - ANEXOS
	Nº Doc:	02-ER-F50000000-AE-REC0004-00
	Revisão:	00
	Pág.:	

MONITORIZAÇÃO

D1) RECURSOS HÍDRICOS

1.1 PROGRAMA DE MONITORIZAÇÃO DA QUALIDADE DA ÁGUA SUPERFICIAL

Pretende-se caracterizar o meio hídrico afectado (rio Tejo e rio Coina) e a influência que os trabalhos de recolha de sedimentos para implantação dos pilares têm sobre ele.

A monitorização deverá ser realizada em águas superficiais nas imediações dos pilares da TTT entre a Cala do Montijo e a Margem Esquerda do Tejo, assim como nos pilares da Ponte sobre o rio Coina que faz parte integrante da Ligação Seixal-Barreiro.


Os parâmetros a monitorizar são os parâmetros que normalmente se encontram associados ao processo de recolha de sedimentos do leito do rio, nomeadamente:

- Metais: Arsénio, Cádmiu, Crómio, Cobre, Mercúrio, Chumbo, Níquel e Zinco;
- Hidrocarbonetos;
- Sólidos Suspensos Totais;
- Oxigénio Dissolvido;
- Temperatura;
- pH.

Deverão ser realizadas campanhas de amostragem da coluna de água: numa fase anterior à construção, de modo a caracterizar a situação actual; durante os trabalhos de implantação dos pilares, onde se prevê que ocorram as situações potencialmente mais desfavoráveis; e após a fase de construção.

Os valores obtidos através da aplicação do programa de monitorização devem ser comparados com as disposições da legislação em vigor, que estabelece as normas, critérios e objectivos de qualidade com a finalidade de proteger o meio aquático e melhorar a qualidade das massas de águas de transição.

Este programa não é aplicável ao projecto em análise, uma vez que as pontes referidas não se encontram no seu âmbito.

	Volume:	RECAPE PMO
	Tomo:	3 - ANEXOS
	Nº Doc:	02-ER-F50000000-AE-REC0004-00
	Revisão:	00
	Pág.:	

D1) RECURSOS HÍDRICOS

1.2 PROGRAMA DE MONITORIZAÇÃO DOS RECURSOS HÍDRICOS SUBTERRÂNEOS

O programa de monitorização deverá ser detalhado, em função dos resultados do inventário e caracterização dos pontos de água.

A selecção dos pontos de amostragem que constituirão a respectiva rede deverá considerar a conjuntura hidrogeológica – geometria, estrutura, litologia, fluxos e características hidrodinâmicas das formações aquíferas – a montante e a jusante da obra. Deverão ser seleccionadas, entre outras, as captações de água subterrânea, destinadas ao abastecimento público, próximas do traçado da via.

Deverão ser avaliados os impactes na qualidade da água e as oscilações do nível piezométrico nos aquíferos.

Este programa não é aplicável ao projecto em análise, uma vez que não se prevê a afectação de captações de água subterrâneas.

D2) HIDRODINÂMICA ESTUARINA E SEDIMENTOS

2.1 PROGRAMA DE MONITORIZAÇÃO DA QUALIDADE DA ÁGUA

No âmbito da monitorização da qualidade da água, prever a monitorização em tempo real de alguns parâmetros (como a turvação), para, em função de critérios previamente fixados, permitir uma intervenção correctiva durante os trabalhos de dragagem, nas zonas de maior contaminação dos sedimentos.

Realizar campanhas de monitorização da qualidade do sedimento e da qualidade da água, em fase anterior à construção (para a caracterização da situação actual), durante e após os trabalhos de dragagem, nas zonas de maior contaminação.


Este programa não é aplicável ao projecto em análise, uma vez que a realização de dragagens não se encontra no seu âmbito.

D2) HIDRODINÂMICA ESTUARINA E SEDIMENTOS

2.2 PROGRAMA DE MONITORIZAÇÃO DA MORFOLOGIA DO FUNDO E DAS MARGENS

Estabelecer um programa de monitorização, para a fase de exploração, para avaliação da evolução da morfologia do fundo e das margens, ao longo do corredor da nova travessia, por meio de levantamentos topo-hidrográficos com periodicidade a definir.

Este programa não é aplicável ao projecto em análise, uma vez que a realização de dragagens não se encontra no seu âmbito.

	Volume:	RECAPE PMO
	Tomo:	3 - ANEXOS
	Nº Doc:	02-ER-F50000000-AE-REC0004-00
	Revisão:	00
	Pág.:	

D3) SISTEMAS ECOLÓGICOS

3.1 PROGRAMA DE MONITORIZAÇÃO DA AVIFAUNA

O programa deve permitir alcançar os seguintes objectivos:

Detectar alterações na utilização de habitats, por parte das comunidades de aves aquáticas que ocorrem na zona de intervenção e na área envolvente do projecto;

Identificar potenciais impactes não previstos no EIA, e definir medidas correctivas consideradas necessárias.

A contagem das aves deve incidir sobre as épocas do ano mais importantes para este grupo faunístico, nomeadamente o Inverno para as invernantes ou migradoras de passagem, e a Primavera para as nidificantes. As campanhas de contagem devem cobrir os períodos de maré vazia e maré cheia, por forma a avaliar as áreas que são utilizadas para alimentação e repouso, e a sua taxa de ocupação.

Para cumprir os objectivos propostos, este programa deve ser iniciado antes da fase de construção e ser continuado nas fases de construção e de exploração.

Este programa não é aplicável ao projecto em análise, uma vez que nesta zona não ocorrem espécies relevantes do ponto de vista da conservação.

D3) SISTEMAS ECOLÓGICOS


3.2 PROGRAMA DE MONITORIZAÇÃO DA ICTIOFAUNA

O programa deve permitir alcançar os seguintes objectivos:

- Avaliar o estado de conservação/utilização das principais áreas de nursery nas zonas adjacentes à zona de intervenção;
- Identificar potenciais impactes não previstos e propor medidas de minimização adicionais.

Este programa deve, igualmente, ser iniciado antes da fase de construção, tendo em vista a caracterização da situação actual, e deve ser continuado pelas fases de construção e exploração.

Este programa não é aplicável ao projecto do PMO, uma vez que nesta zona não ocorrem habitats aquáticos.

	Volume:	RECAPE PMO
	Tomo:	3 - ANEXOS
	Nº Doc:	02-ER-F50000000-AE-REC0004-00
	Revisão:	00
	Pág.:	

D3) SISTEMAS ECOLÓGICOS

3.3 PROGRAMA DE MONITORIZAÇÃO DOS MACROINVERTEBRADOS BENTÓNICOS

O programa deve permitir alcançar os seguintes objectivos:

- Avaliar a evolução das alterações decorrentes da construção das pontes e da recuperação das comunidades intertidais e subtidais de macroinvertebrados bentónicos;
- Analisar a granulometria dos sedimentos superficiais e relacioná-la com a comunidade de macroinvertebrados que lhe está associada.


Os locais a amostrar devem coincidir com as estações de colheita seleccionadas para a caracterização da situação actual, em ambas as travessias (TTT e Seixal-Barreiro). O programa de monitorização deve realizar-se na fase de construção e continuar durante a fase de exploração.

Este programa não é aplicável ao projecto em análise, uma vez que na sua área de desenvolvimento não ocorrem habitats aquáticos.

D4) TRÁFEGO

O sistema de monitorização de tráfego na TTT, nas componentes ferroviária e rodoviária, deverá permitir medir os indicadores de desempenho que permitam a calibração do sistema montado, de forma a serem atingidos os efeitos desejados (no essencial, captação de viagens pelo TC e fluidez do tráfego rodoviário na gama dos 50-80 km/hora). O controlo do desempenho do sistema deverá também incluir os aspectos de qualidade do ar e ruído, através de modelos numéricos (que estimem a concentração de poluentes atmosféricos a partir dos dados de tráfego e condições atmosféricas) e por via experimental (por exemplo, através de campanhas de monitorização periódicas).

Este programa não é aplicável ao projecto em análise, uma vez que a componente rodoviária da TTT não se encontra no seu âmbito.

	Volume:	RECAPE PMO
	Tomo:	3 - ANEXOS
	Nº Doc:	02-ER-F50000000-AE-REC0004-00
	Revisão:	00
	Pág.:	

D4) QUALIDADE DO AR

4.1 PROGRAMA DE MONITORIZAÇÃO DA QUALIDADE DO AR

O programa deverá iniciar-se antes do arranque da fase de construção (para determinação da situação actual) e prolongar-se pela fase de exploração, e deverá prever campanhas nas secções onde foram previstos os impactes mais significativos, quer na margem Norte quer na margem Sul, mas também junto às saídas dos túneis e eventuais zonas de ventilação.

Este programa não é aplicável ao projecto em análise, uma vez que as secções do projecto com DIA, onde foram previstos os impactes mais significativos no EIA não se encontram no seu âmbito. Também não se encontram previstos no âmbito deste projecto a execução de túneis e zonas de ventilação.

D7) PATRIMÓNIO

7.1 PROGRAMA DE MONITORIZAÇÃO DA ESTABILIDADE ESTRUTURAL E DA CONSERVAÇÃO GERAL

O programa, a pôr em prática durante o período de obra, deverá abranger as ocorrências n.º 1, Capela do Asilo dos Velhos (IIP), n.º 8, Igreja de Chelas - Portal e Galilé (MN), n.º 41, Igreja e Convento do Beato António (IIP), n.º 43, Palácio dos Duques de Lafões (em vias classificação), e n.º 49, Antigo Convento do Grilo (IIP).

Este programa não é aplicável ao projecto em análise, uma vez que não se prevê que sejam afectadas as ocorrências n.º 1, Capela do Asilo dos Velhos (IIP), n.º 8, Igreja de Chelas - Portal e Galilé (MN), n.º 41, Igreja e Convento do Beato António (IIP), n.º 43, Palácio dos Duques de Lafões (em vias classificação), e n.º 49, Antigo Convento do Grilo (IIP).

D7) PATRIMÓNIO

7.2 PROGRAMA DE MONITORIZAÇÃO DA OCORRÊNCIA Nº 66 – CONVENTO DAS GRILAS / MANUTENÇÃO MILITAR

O programa deverá monitorizar os edifícios mais significativos daquele conjunto, na fase de construção, conforme indicado no elemento 9), alínea h) a entregar em fase de RECAPE.

Este programa não é aplicável ao projecto em análise, uma vez que não se prevê que seja afectada a ocorrência n.º 66 – Convento das Grilas / Manutenção Militar.