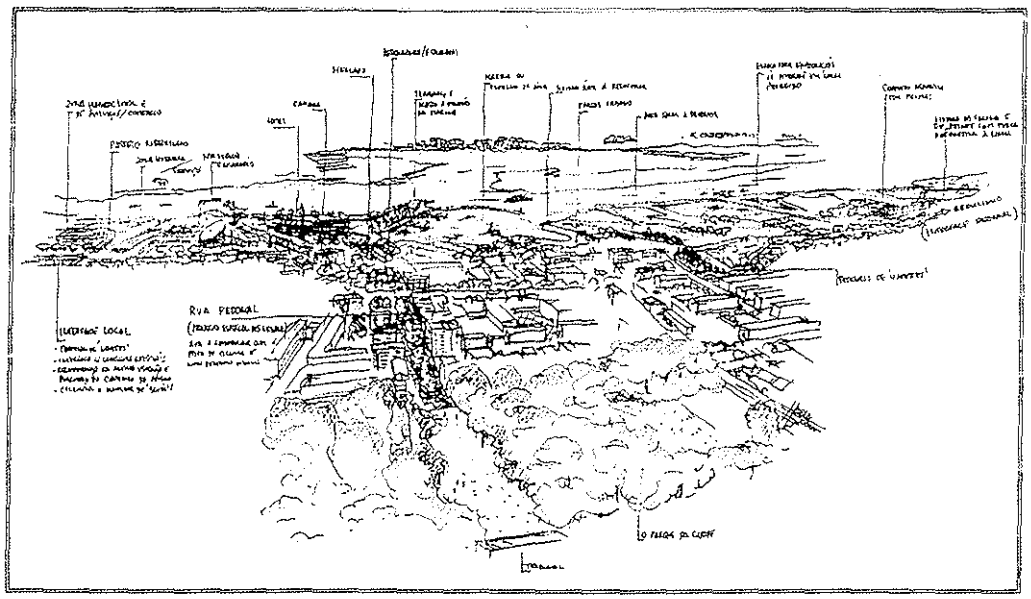
PLANO ESTRUTURANTE

Zona Ribeirinha da Cidade do Montijo



Elaborado para a

Câmara Municipal do Montijo

Por

DCEA/FCT/UNL

Centro de Estudos sobre Cidades e Vilas Sustentáveis

Departamento de Ciências e Engenharia do Ambiente

Faculdade de Ciências e Tecnologia / Universidade Nova de Lisboa

Dezembro de 2000

Pensar globalmente, agir localmente

As cidades são os principais locais de produção, consumo e criatividade,
bem como a fonte de grande parte dos danos ambientais
e o local onde esses danos se verificam.
As cidades e a vida urbana
encerram em si a solução do desenvolvimento sustentável.
As cidades e vilas europeias podem e devem,
não só ser locais altamente eficientes em termos de recursos,
mas também
serem locais seguros, saudáveis, agradáveis, gratificantes e inspiradores.

Fonte: Cidades Europeias Sustentáveis (1996); Comissão Europeia; Pags 43 e 55.

ÍNDICE

Pág.

1. Sumário Executivo 5

2. Introdução 7

3. Caracterização da Área de Intervenção e Análise de Estudos de Enquadramento 10

3.1 Enquadramento da Área de Intervenção 10

3.2 A Área de Intervenção 11

3.3 Antecedentes de Planeamento 14

3.3.1 Plano Estratégico da Cidade do Montijo 14

3.3.2 Plano Director Municipal do Montijo 15

3.3.3 Plano de Pormenor de Salvaguarda e Valorização da Zona a Preservar no Montijo 16

3.3.4 Plano Municipal de Ambiente 16

4. A Estratégia de Intervenção e o Modelo Proposto 19

4.1 Enquadramento regional 19

4.2 Objectivos do Plano estruturante da Zona Ribeirinha da Cidade do Montijo 20

4.3 O Modelo proposto para o Plano 23

4.3.1 Desenho 1: Esquema Visual do Plano Estruturante 24

4.3.2 Desenho 2: Identificação dos Projectos e Planos de Pormenor 25

4.3.3 Desenho 3: Simulação da Ocupação Final 26

5. Caractarização das Principais Acções a Desenvolver 27

5.1 Projecto 1: "Eixo do Parque da Cidade à Frente Ribeirinha"

5.1.1 Caracterização Sumária 27

5.1.2 Ficha de Projecto 1 29

5.2 Projecto 2: "Marina/Espelho de Água e Parque Urbano da Frente Ribeirinha Central" 31

5.2.1 Caracterização Sumária 31

5.2.2 Ficha de Projecto 2 33

5.3 Projecto 3: "Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha Urbana" 35

5.3.1 Caracterização Sumária 35

5.3.2 Ficha de Projecto 3 37

5.4 Projecto 4: "Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha Natural".....39
5.4.1 Caracterização Sumária.....39
5.4.2 Ficha de Projecto 4.1: Recuperação do Sapal.....42
5.4.3 Ficha de Projecto 4.2: Recuperação de Salina.....45
5.4.4 Ficha de Projecto 4.3: Viveiros Extensivos, Lazer e Pesca Desportiva.....47
5.4.5 Ficha de Projecto 4.4: Complexo Desportivo e Ampla Zona Verde.....49
5.4.6 Ficha de Projecto 4.5: Espaço de Lazer para Embarcações de Recreio.....51
5.4.7 Ficha de Projecto 4.6: Recuperação do Moinho de Maré 53
5.4.8. Ficha de Projecto 4.7: Circuito Pedonal e Ciclovia.....55
5.5 Projecto 5: "Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha de Nascente".....57
5.5.1 Caracterização Sumária.....57
5.5.2 Ficha de Projecto 5: Plano de Pormenor.....59
5.6 Projecto 6: "Corredor Verde Nascente".....62
5.6.1 Caracterização Sumária.....62
5.6.2 Ficha de Projecto 6.....63
5.7 Projecto 7: "Nova Estação Fluvial do Seixalinho e Articulação com Sistema de Transportes Urbanos".....66
5.7.1 Caracterização Sumária.....66
5.7.2 Ficha de Projecto 7.1: Novo Terminal Fluvial e Interface no Seixalinho....67
5.7.3 Ficha de Projecto 7.2: Duas Estações Fluviais Seixalinho e Centro do Montijo.....70
5.7.4 Ficha de Projecto 7.3: Requalificação da Ligação Rodoviária ao Seixalinho.....73
5.7.5 Ficha de Projecto 7.4: Serviço de Mini Autocarros Montijo - Seixalinho... 75
5.8 Avaliação Preliminar dos Efeitos Esperados.....78

6. Adequação do Plano Estruturante ao Programa POLIS.....79
6.1 Componentes e Linhas de Intervenção.....79
6.2 Prazos de Execução da Intervenção.....86

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

O Plano Estruturante da Zona Ribeirinha do Montijo (PEZOR-Montijo) possui atrás de si um significativo e intenso percurso, ainda que relativamente recente, de planeamento e de acção local com objectivos específicos de requalificação ambiental e urbana do Montijo. Os novos desafios colocados pelas profundas alterações na acessibilidade e centralidade deste espaço ao sul do Tejo assim o requerem.

Para além das figuras de planeamento correntes, o Montijo possui um Plano Estratégico de Cidade actual e, em fase final de elaboração, um Plano Municipal de Ambiente ou, também chamado, Agenda 21 Local (vertente ambiental).

O PEZOR incide sobre 267 ha na zona ribeirinha da cidade do Montijo, na faixa compreendida entre o Cais do Seixalinho e o Moinho da Lançada. Estima-se que necessite de um investimento global de cerca de 5 milhões de contos, o que implica cerca de 2 contos/ m2 de zona ribeirinha requalificada. Os principais resultados gerados pelo PEZOR são:

FORTES IMPACTES POSITIVOS DO PLANO
• Despoluição e recuperação ambiental da margem ribeirinha da cidade numa extensão de cerca de 6 Km.
• Regeneração urbana de cerca de 267 ha para benefício dos sistemas natural, social e económico de forma sustentada.
• Recuperação de cerca de 70 ha de área de sapal e de 8 ha de salinas reactivadas ou reconvertidas.
• Melhoria da qualidade visual da paisagem urbana e requalificação do espaço público.
• Criação de numerosos equipamentos que vivificam a zona ribeirinha da cidade e que captam oportunidades de desenvolvimento económico e social compatíveis com a sensibilidade do sistema natural receptor.
• Promoção de mobilidade sustentável com criação de extensas áreas pedonais, ciclovias, nova interface intermodal, estacionamentos e moderno sistema de transportes públicos na cidade.
• Fortíssimo aumento da área verde utilizável pelo Público.
• Beneficiação e criação de edifícios públicos e modernização da administração local.
• Reforço das capacidade hoteleira, geração de iniciativas empresariais, criação de empregos e aumento da atractividade turística.
• Reforço da capacidade de governação local, da gestão ambiental e da capacidade participativa e de exercício da cidadania.

Com carácter estratégico, o PEZOR-Montijo apresenta também um conjunto de acções, projectos e planos sistematizados em fichas de intervenção para a requalificação da zona urbana e ribeirinha e oferece um quadro de referência global que garante a boa articulação e a integração funcional, estética e ambiental das várias intervenções específicas.

Quadro de Estimativa de prazos e custos do Plano Estruturante.

	DESCRIÇÃO DO PROJECTO	PRAZOS (Meses)	CUSTOS (em contos)
FICHA 1	PERCURSO ENTRE PARQUE URBANO E FRENTE RIBEIRINHA	12+15	330 000
	RESTRUTURAÇÃO DO ESTACIONAMENTO DO MERCADO	18	85 000
	RECONVERSÃO DO ACTUAL EDIFÍCIO DA CÂMARA	21	100 000
	TOTAL PARCIAL 12 HA		515 000
FICHA 2	RECUPERAÇÃO DO TERMINAL FLUVIAL E ESPAÇOS EXTERIORES	24	210 000
	MARINA/ RECUPERAÇÃO DO ANTIGO CAIS E DO PLANO DE ÁGUA	27	330 000
	DESPOLUIÇÃO E INFRAESTRUTURAÇÃO DA FRENTE DO RIO	24	90 000
	TOTAL PARCIAL 19 HA		630 000
FICHA 3	MARGINAL RIBEIRINHA	27	230 000
	NOVO EDIFÍCIO DOS SERVIÇOS DA CÂMARA	21	310 000
	CASA DA JUVENTUDE PARA NOVAS TECNOLOGIAS E AMBIENTE	21	210 000
	INTERFACE LOCAL E ZONA ENVOLVENTE	21	110 000
	VIA ESTRUTURANTE INTERIOR	18	85 000
	TOTAL PARCIAL 36 HA		945 000
FICHA 4	RECUPERAÇÃO DO SAPAL	12	20 000
	RECUPERAÇÃO DE ANTIGAS SALINAS DESACTIVADAS	12	10 000
	VIVEIRO DE PEIXES	12	20 000
	COMPLEXO DESPORTIVO	24	250 000
	PARQUE VERDE	36	250 000
	ESPAÇO DE LAZER E EMBARCAÇÕES DE RECREIO	24	100 000
	RECUPERAÇÃO DO MOINHO DE MARÉ	24	120 000
	PERCURSO PEDONAL E DE BICICLETAS	24	90 000
	TOTAL PARCIAL 98 HA		860 000
FICHA 5	RECUPERAÇÃO DO SAPAL	18	28 000
	PARQUE VERDE LÚDICO E PEDAGÓGICO	21	165 000
	RECUPERAÇÃO DO MOINHO DA LANÇADA	12	22 000
	TOTAL PARCIAL 60 HA		215 000
FICHA 6	PERCURSO VERDE E BACIAS DE RETENÇÃO	24	285 000
	CICLOVIA E CIRCUITO DE MANUTENÇAÕ	12	30 000
	CONSTRUÇÃO DE ABRIGOS PARA A FAUNA	9	10 000
	TOTAL PARCIAL 98 HA		325 000
FICHA 7	NOVO TERMINAL FLUVIAL NO SEIXALINHO ou 2 ESTAÇÕES FLUV.	18	400 000
	REQUALIFICAÇÃO DAS LIGAÇÕES RODOVIÁRIAS	24	500 000
	SERVÇO DE MINI AUTOCARROS	6	180 000
	TOTAL PARCIAL 25 HA		1 080 000
	INVESTIMENTOS SECTORIAIS NÃO ORÇAMENTADOS		430 000
	TOTAL GERAL 287 HA		5 000 000

No entanto, planear não basta. É indispensável uma implementação enérgica e eficiente, provida de recursos financeiros e de outros meios à altura dos desafios que se colocam. Neste sentido, o PEZOR-Montijo procura constituir-se também como um instrumento que promove parcerias e permite aproveitar oportunidades de financiamento, nomeadamente no âmbito do Programa POLIS, Programa Turístico do Tejo (ATL) e Programa Operacional Regional de Lisboa e Vale do Tejo (2000-2006), entre outros.

2. INTRODUÇÃO

O presente documento constitui o Plano Estruturante da Zona Ribeirinha da Cidade do Montijo (PEZOR-Montijo). O objectivo fundamental do Plano é definir as principais linhas mestras e as grandes opções para a requalificação ambiental e urbanística da zona de intervenção. Apresenta um quadro de referência e garante a boa articulação e a integração funcional e estética das várias acções e dos projectos específicos, ao estabelecer orientações gerais para o conjunto e determinações específicas para cada um deles.

Integra um conjunto de acções já patentes de um ponto de vista estratégico noutros documentos do Município, como sejam o Plano Director Municipal, o Plano de Salvaguarda e Valorização da Zona a Preservar do Montijo, o Plano Estratégico e o actual Plano Municipal do Ambiente.

Paralelamente, um segundo objectivo do Plano, já ligado à sua implementação, é promover parcerias e definir os pressupostos básicos para uma intervenção integrada que consubstancie uma candidatura ao Programa POLIS ou a outros programas de financiamento.

O quadro de referência dos princípios básicos de sustentabilidade urbana do presente Plano estão em sintonia com os principais objectivos do Programa Polis, como sejam:

- *O desenvolvimento de operações integradas de requalificação urbana com forte componente de valorização ambiental;*
- *O desenvolvimento de acções que contribuam para a requalificação e revitalização de centros urbanos e que promovam a multifuncionalidade desses centros;*
- *O apoio a iniciativas de requalificação que visem melhorar o ambiente urbano, valorizar a presença de elementos ambientais estruturantes tais como frentes de rios e aumentar e promover zonas verdes e percursos pedonais;*

Trata-se agora de dar corpo, mediante a construção de um projecto integrado, fundado numa estratégia clara e consensual, a um conjunto de instrumentos que garantam a sua concretização de forma adequada e coerente.

A área de intervenção do Plano cinge-se no essencial, pelas áreas adjacentes a toda a frente ribeirinha da cidade, embora pontualmente se estenda para territórios mais interiores que, pela sua capacidade geradora de mais valias ao PEZOR-Montijo importa integrar, como são o Parque da Cidade e o Corredor Verde que se inicia junto das instalações comerciais do grupo LeClerque.

O Plano é delimitado a Poente pelo Cais do Seixalinho, a Norte pela Estrada do Seixalinho, Rua Dr. Manuel da Cruz, Largo dos Pescadores, Av. dos Pescadores (abrindo aqui a excepção da ligação da Av. 25 de Abril até ao Parque da Cidade), Praça da República, Rua Conde Paço Vieira (incluindo o lado Norte), Rua Amadeu Mourão Stoffel e a Estrada Nacional nº 5, a Nascente a área de intervenção é fechada junto ao Moinho da Lançada.

Para o Montijo julga-se possível atingir os principais objectivos enunciados para as operações com a chancela do programa POLIS , promovendo um projecto integrado conforme desenvolvido no presente Plano Estruturante para a frente Ribeirinha.

A requalificação urbana do tecido urbano, tradicional centro da cidade, com uma forte componente de valorização ambiental, no caso do Montijo, determinante para a obtenção das condições de melhoria da qualidade do ambiente urbano, ao mesmo tempo que se intervém na valorização de toda a frente do Rio. Estas são as áreas prioritárias deste projecto integrado e fundamentais para o equilíbrio do sistema natural estruturante do território.

De uma situação secundária, para a posição de centro específico, no contexto do Estuário do Tejo e da Área Metropolitana de Lisboa, este o desafio que se pretende ver alcançado

Para tal, o presente documento para além das notas introdutórias nos dois primeiros capítulos, que contextualizam a intervenção e enquadram as diferentes acções num quadro de referência básico de sustentabilidade urbana, estrutura-se da seguinte forma:

CAPÍTULO 3 – Caracterização da Área de Intervenção, onde se desenvolve o enquadramento urbano existente, se avaliam os condicionamentos físicos,

administrativos e outros e se analisa resumidamente os principais estudos de enquadramento, como sejam o Plano Director Municipal, o Plano Estratégico, o Plano de Salvaguarda e o Plano Municipal de Ambiente, concluindo com as principais orientações neles contidas .

CAPÍTULO 4 – Aponta a estratégia de intervenção do Plano Estruturante da Zona Ribeirinha e o modelo proposto, definindo os objectivos específicos do Plano.

CAPÍTULO 5 – Descreve os principais Projectos/Acções a desenvolver (sistematizados segundo Estudos, Planos, Projectos específicos e Acções concretas) através de fichas de intervenção, cujo conteúdo integra os prazos e se estimam os custos, e onde se referem ainda hipóteses de associação complementar com outras iniciativas que contribuam para potenciar os objectivos enunciados.
Há uma natural expectativa na melhoria da qualidade de vida urbana, quer ambiental quer económica e por isso se indica resumidamente alguns dos efeitos esperados com a implementação do Plano.

CAPÍTULO 6 – Com base nas diferentes acções propostas do Plano procurou-se enquadrar as diferentes componentes e linhas estratégicas adoptadas pelo POLIS e os critérios definidos para a elegibilidade do projecto , com vista a promover eventuais parcerias ou oportunidades de financiamento e estabelecer algumas metas e prazos, ainda que susceptíveis de acertos posteriores.

O Plano foi elaborado na sequência de um protocolo de colaboração entre a Câmara Municipal do Montijo e o Departamento de Ciências e Engenharia do Ambiente da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa.

3. CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO E ANÁLISE DE ESTUDOS DE ENQUADRAMENTO

3.1 Enquadramento da Área de Intervenção

Apesar de situado na Área Metropolitana de Lisboa, o Concelho do Montijo apresenta ainda hoje um carácter rural acentuado. Por outro lado, não obstante uma substancial modificação recente no capítulo das acessibilidades, fruto da construção da ponte Vasco da Gama, a sua posição no contexto da Área Metropolitana de Lisboa é ainda relativamente periférica.

Este actual posicionamento acarreta um conjunto de défices estruturais que urge inverte, mas contém igualmente um número surpreendente de potencialidades que importa valorizar e que interessa poderem vir a funcionar como efeito demonstrativo e multiplicador.

Alguns dos principais problemas são facilmente detectados e se bem que a especificidade da Cidade do Montijo esteja presente, eles são iguais aos de muitos outros aglomerados urbanos:

- Após um período de estagnação do crescimento populacional, perda da capacidade de atracção, envelhecimento da população e esvaziamento da função residencial do centro da Cidade, assiste-se agora a uma explosão na procura de terrenos, sobretudo nas áreas urbanizáveis, mas também nas áreas urbanas consolidadas.
- Degradação acentuada de áreas centrais da Cidade, nomeadamente as áreas associadas a actividades obsoletas ou que mostraram incapacidade de reconversão.
- Uma deficiente imagem urbana da Cidade, tanto ao nível da sua percepção e identidade, como ao nível da sua utilização.
- Infra-estruturas urbanas inadequadas, degradadas ou em más condições de funcionamento com consequências graves no que respeita à qualidade ambiental e com especial incidência no estado das condições do braço de rio.
- Carências no que se refere a Serviços e Equipamentos colectivos estruturantes, não só quando falamos das infra-estruturas físicas, mas também na vertente dos recursos humanos.

Como atrás foi dito, a Cidade do Montijo possui contudo um conjunto de condições que permitem encarar com optimismo um processo de requalificação urbanística e ambiental que promova igualmente uma dinâmica integrada nas áreas sócio-económica, da cultura e do lazer. As mais importantes podem-se sintetizar de seguida :

- Localização privilegiada na sua relação com o Estuário do Tejo e com toda a faixa ribeirinha.
- Proximidade de uma zona de conservação da Natureza de elevado valor natural.
- Localização estratégica da Cidade face às novas acessibilidades rodoviárias, que garante uma acrescida mobilidade e a possibilidade de localizar novas actividades mais diversificadas.
- Especialização qualitativa em determinadas áreas da actividade económica, suportada num apetrechamento técnico e tecnológico reconhecido.
- Posição favorável para se constituir como uma nova polaridade no contexto da Área Metropolitana de Lisboa, com uma oferta específica, autonomia crescente e condições de vida da população com maior qualidade.

3.2 A Área de Intervenção

A área objecto do presente Plano, é a descrita no Capítulo 2 e basicamente, abrange toda a faixa ribeirinha do braço de rio e o espaço urbano adjacente. Em duas situações pontuais a área estende-se até zonas mais interiores do território urbano, para melhor consolidar os propósitos de restruturação do tecido existente, seja construído ou natural.

Zona Poente

A Poente, a área de intervenção inicia-se no actual Cais do Seixalinho e abrange todo o corredor natural que se desenvolve entre a Estrada do Seixalinho e o rio. Este espaço de enormes potencialidades, é igualmente zona de risco em resultado de ocupações inadequadas, do abandono a que está votado e da crescente degradação das condições do rio. As antigas salinas e a zona de sapal são o garante para uma intervenção assente na recuperação de uma área ecológica e paisagisticamente valiosas.

A partir do entroncamento com a circular periférica do núcleo urbano e ao longo da rua Dr. Manuel da Cruz Júnior, a margem do rio mantém as características anteriores mas a margem interior apresenta uma outra fisionomia. Trata-se de uma área de expansão recente, morfológica e tipologicamente desinteressante e carenciada de requalificação dos, actualmente débeis espaços públicos. Neste troço destaque para a Quinta do Saldanha, propriedade da Câmara Municipal, antigo edifício em recuperação, que pode funcionar como polo dinamizador de diversas actividades culturais e de lazer.

Avenida dos Pescadores

O troço final da rua Dr. Manuel da Cruz Júnior, que se estende depois pela Avenida dos Pescadores, integra já parte do núcleo mais antigo da Cidade, primitivo aglomerado de pescadores. Nesta zona a morfologia é caracterizada pela existência de um cadastro peculiar que origina um conjunto de quarteirões de malha regular, com ruas perpendiculares entre si, que apenas a linha do rio fez desalinhar. Trata-se pois de uma estrutura urbana do tipo ortogonal onde ocasionalmente se abrem pequenos largos ou praças, caso do largo dos Pescadores ou do largo Conde de Ferreira.

O limite Norte do Plano continua pela Avenida dos Pescadores até ao espaço mais nobre da Cidade, a praça da República. Antiga estrada que articulava os antigos núcleos urbanos originais e sua principal via de acesso, ainda hoje possui um perfil transversal mais desafogado que a maioria das ruas. Nela se localizam alguns edifícios cujo interesse assinalam a importância deste espaço canal.

Mercado-Parque Urbano

A zona do actual Mercado é de grande significado pela sua posição na Cidade e na área de intervenção do presente Plano. Desde sempre é lugar de convergência e de utilizações múltiplas. Caracteriza-se pela sua ligação ao rio e às actividades com ele relacionadas, nomeadamente com o cais, mas também por ser início de um importante percurso até ao principal espaço verde da Cidade, o Parque Municipal Carlos Loureiro, através da Avenida 25 de Abril. Esta, generosa no seu perfil e na sua fisionomia possui ainda diversos pontos de interesse que garantem, mediante uma reconversão adequada, que possa tornar-se um percurso vivêncial de referência.

Na continuidade do Mercado, a zona do antigo cais, ponto nevrálgico da povoação em tempos não muito recuados, mantém intactas, na sua privilegiada relação com o rio, as condições para uma rápida qualificação deste território, apesar do actual estado de assoreamento e poluição existentes que urge resolver.

A Praça da República

Mais no interior do tecido urbano, mas estreitamente ligado a este fundamental ponto de comunicação, a Praça da República é o verdadeiro Ágora da Cidade. Desde há muito principal ponto de encontro, coração dos principais acontecimentos cívicos, as suas funções ultrapassam por conseguinte as que resultam de um mero espaço alargado. Isso aliás é patente na importância de algumas das construções que demarcam a praça, das quais se destaca a igreja do Espírito Santo. O seu carácter de praça/ estadia está hoje fortemente amputado pela circulação automóvel que importa regrar.

Estímulo para a desejada pedonalização da praça é a forma como funciona a rua Cândido dos Reis, cujo conforto do passeio calcetado empresta uma superior qualidade ao uso que fazem os seus utentes.

Estes espaços inscrevem-se na área mais consolidada da Cidade, onde pontifica um conjunto de quarteirões, ora quadrangulares, ora rectangulares, com uma ocupação em banda, de edifícios de 1 ou 2 pisos cuja implantação define longas e estreitas ruas.

Caminho de Ferro

Se o antigo cais foi em tempos idos o mais importante ponto de comunicação, essa preponderância transferiu-se com achegada do Caminho de ferro. A linha férrea determinou um novo espaço de atracção: não só a sua Estação terminal, curiosamente muito perto do rio, mas também todos os espaços adjacentes ao corredor, à volta do qual se desenvolveu um novo espaço de cidade, morfologicamente e funcionalmente diferenciado, onde se instalou um importante núcleo de armazéns.

Hoje, tanto a Estação, como a linha e a maioria dos armazéns, estão desactivados, o que representa uma valiosa oportunidade para a transformação qualitativa que se procura. Aliás o troço mais emblemática da área de intervenção

do Plano, localiza-se precisamente no espaço compreendido entre a margem do rio a margem do caminho de ferro, onde o abandono é mais notório e a requalificação mais necessária.

Zona Nascente

A nascente a área de intervenção é rematada por outra frente ribeirinha natural , num corredor que estende desde os terrenos fronteiros à superfície comercial "Le Clerque" até ao Moinho de maré da Lançada, entre a estrada nacional e a margem do braço de rio. Esta área apresenta sintomas idênticos aos da faixa Poente do Plano agravados por uma ocupação industrial mais consolidada em termos de ocupação, embora com um carácter pouco estável e um cadastro mais problemático, sobretudo pelas sua dimensão e pela sua forma, que carecem de urgente redefinição.

3.3 Antecedentes de Planeamento

A intervenção proposta no PEZOR - Montijo, promovendo o reordenamento urbano e ambiental de um importante troço da Cidade ao longo da sua faixa ribeirinha e consequentemente, potenciando a revitalização de todo um sistema urbano, económico e social, irá contribuir previsivelmente para um processo de recuperação, há muito desejado.

Esse desejo de requalificação e de afirmação, de um polo urbano tão diferenciado quanto valioso, está patente não só num conjunto de acções já concretizadas ou em curso (Recuperação da Quinta do Saldanha, Pedonalização da Praça da República, Enquadramento dos Espaços exteriores do Museu/Escola Jorge Peixinho, Parque Desportivo Municipal do Montijo ou a Recuperação dos Moinhos de Maré), mas encontra igualmente eco nos diversos documentos de planeamento municipal aprovados e ainda no Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROTAML).

3.3.1 Plano Estratégico da Cidade do Montijo

No Plano Estratégico foram identificados os seguintes objectivos, os quais enquadrariam os projectos e acções a desenvolver nas fases seguintes do processo e que casam com os objectivos do PEZOR :

- Afirmar a Cidade do Montijo como centro de referência cultural de nível supra municipal.
- Promover a qualificação do comércio e da zona comercial do centro do Montijo.
- Reforçar a dotação de Equipamentos e as estruturas locais de apoio à actividade económica.
- Promover a implementação de instrumentos de planeamento urbano.
- Melhorara as condições de circulação no interior da Cidade.
- Qualificar urbanisticamente o centro da Cidade.
- Criar condições para instalar grandes equipamentos colectivos.
- Reforçar o protagonismo da Câmara Municipal no âmbito regional.
- Promover parcerias para o desenvolvimento de infra-estruturas e equipamentos de carácter económico e social.
- Mobilizar os actores locais e regionais na implementação conjunta de acções diversas.
- Assegurar a curto prazo, o tratamento adequado de efluentes e resíduos urbanos e industriais.
- Promover a relocalização das unidades industriais no exterior da Cidade.
- Promover a valorização ambiental e paisagística da zona ribeirinha.

3.3.2 Plano Director Municipal do Montijo

No ordenamento do território do município do Montijo, contido no seu Plano Director Municipal, foram tidos em conta os seguintes princípios que vão também de encontro ao proposto no quadro de objectivos estratégicos do PEZOR:

- Fixação da população de acordo com as necessidades sustentadas de desenvolvimento, sem rupturas entre os meios rural e urbano, criando-se as indispensáveis condições de habitabilidade, através da melhoria da acessibilidade e da implantação das infra-estruturas básicas e dos equipamentos colectivos necessários ao correcto desenvolvimento de todas as actividades.

- Salvaguarda e protecção das paisagens e sítios, dos ambientes naturais e dos valores culturais, numa perspectiva integrada de conservação da Natureza, gestão racional dos recursos naturais e salvaguardada sua capacidade de renovação, através da adequação das culturas e usos do solo às condições naturais e potencialidades locais e através da restrição das implantações urbanas e actividades desordenadas.
- Respeito pelos regimes da RAN, da REN, hídrico, fomento hidroagrícola e das servidões e restrições de utilidade pública existentes.
- Salvaguarda da implantação das infra-estruturas básicas e equipamentos de apoio às actividades económicas e da sua rentabilização para um desenvolvimento global e integrado , com optimização dos recurso financeiros a mobilizar.

3.3.3 Plano de Pormenor de Salvaguarda e Valorização da Zona a Preservar no Montijo

De carácter mais restrito, este plano tem a particularidade de a área de intervenção ser em parte (cerca de metade do perímetro), a mesma do PEZOR. Os objectivos de salvaguarda e valorização preconizados no Plano de Pormenor centram-se essencialmente nos seguintes aspectos :

- Preservação e requalificação do ambiente urbano e de conjuntos edificados que são significativos pelo seu valor patrimonial, cultural e arquitectónico.
- Consolidação de espaços não resolvidos, descaracterizados ou desqualificados, os quais, interagindo simultaneamente, permitirão a regeneração pontual dos espaços, que permeáveis entre si, constituirão numa visão sistémica, um todo reabilitado e requalificado.

3.3.4 Plano Municipal de Ambiente do Montijo

O Plano Municipal de Ambiente iniciou-se em 1999. Pretende constituir-se como um novo instrumento de política e gestão municipal na área do ambiente natural com os seguintes principais objectivos:

- Identificar o estado do ambiente no concelho e detectar tendências de evolução nos aspectos mais relevantes;
- Seleccionar e concentrar as atenções nos problemas ambientais de resolução mais urgente;
- Definir estratégias integradas e acções de intervenção concretas;

- Aumentar a eficácia das intervenções da autarquia na prevenção e na resolução de problemas ambientais assim como na valorização dos recursos naturais;
- Incentivar a cooperação e a formação de parcerias entre os diferentes actores locais para a resolução de problemas concretos e de interesse mútuo;
- Promover a participação dos cidadãos e responder às suas aspirações, cada vez mais conscientes dos problemas ambientais.
- Monitorizar a evolução do estado do ambiente no Concelho adoptando para isso um painel de indicadores de sustentabilidade ambiental.

Uma das várias vertentes de trabalho no PMA foi a referente ao Ambiente Urbano e à Zona Ribeirinha da Cidade. Nesta vertente foi identificada uma Visão Integrada ou "Plano Imagem para a Cidade Sustentável do Montijo" em estreita sintonia com os princípios e regras de boa prática do planeamento para o desenvolvimento urbano sustentável.

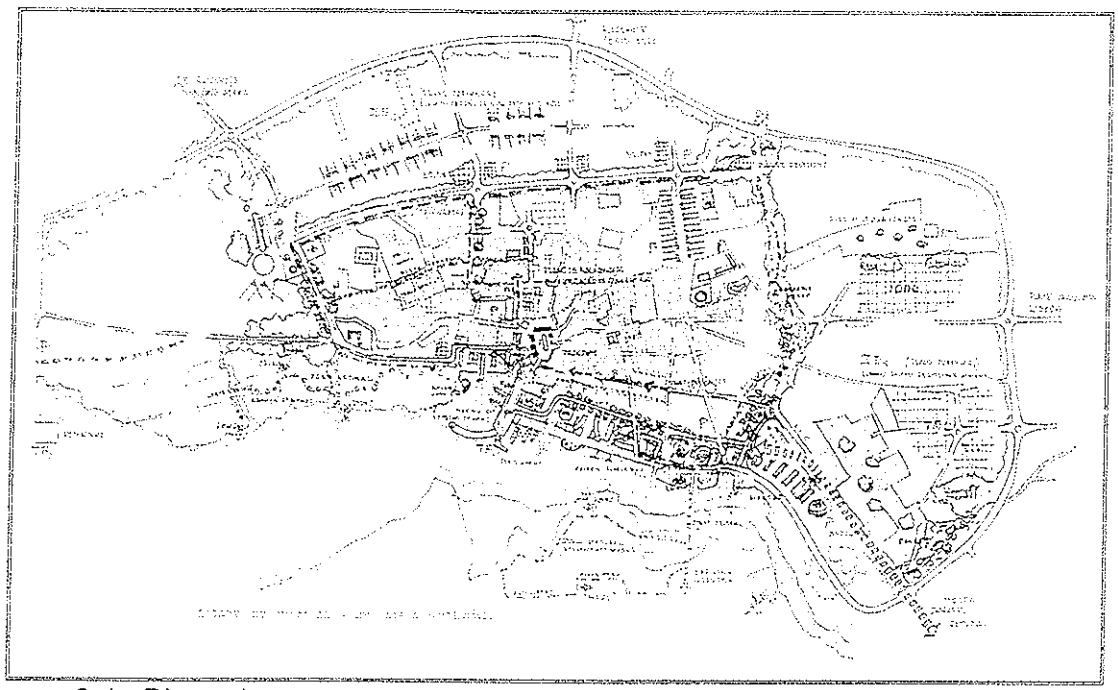


Figura 3.1: Plano Imagem para a Cidade Sustentável do Montijo, proposto na âmbito do PMA do Montijo, Volume 8 "Ambiente Urbano".

Foram também efectuadas várias propostas para a zona ribeirinha no sentido de aumentar a sua qualidade ambiental, aqui tidas em conta, destacando-se as seguintes:

- Elaborar um Plano de Reconversão / Estruturante para toda a Frente Ribeirinha, englobando ainda algumas áreas envolventes.

- Recuperar a faixa ribeirinha em moldes inovadores e de acordo com um modelo sustentável, onde sejam contemplados uma série de pressupostos a desenvolver numa segunda fase do trabalho e com o envolvimento do público.
- Criar uma marina ou espelho de água na zona Ocidental do Terminal Fluvial (TF1), com apoio às diversas actividades náuticas na frente Ribeirinha, Parque de Estacionamento e Sede de Clubes. Instalação de Restaurantes e actividades terciárias, alguma zona habitacional complementar da existente e em fase de consolidação, com projectos de grande qualidade arquitectónica.
- Criar um porto de abrigo ou espaço complementar das actividades náuticas e de apoio ao Remo na zona Oriental do Terminal Fluvial.
- Promover a instalação de um grande equipamento colectivo (NetMontijo ou outro) de actividades culturais e espaço de encontro da população em geral e da jovem em especial, através da utilização de novas tecnologias, fórum de discussão e com capacidade de atracção e formação.
- Consolidar a estrutura urbana já existente na zona oriental, devendo desfrutar duma via, com boa acessibilidade aos transportes públicos, e usufruir aqui e ali de algumas Praças abrigadas e protegidas da Frente Ribeirinha, e que não seja a imagem da " Marginal" tão em voga nos anos sessenta.
- Assumir uma via longitudinal de saída oriental da cidade no "tardoz" do Passeio Ribeirinho, com a Recuperação do projecto da via marginal existente com algumas modificações pontuais das fases não adjudicadas e a integração do espaço canal de caminho de Ferro disponível.
- Criar enfiamentos transversais, mantendo as vistas para a zona natural e o rio.
- Reservar a frente da zona ribeirinha integralmente para peões, admitindo circuitos de bicicletas e eventualmente um transporte público.
- Prever edifícios de habitação nos pisos superiores e restauração e serviços nos pisos térreos.
- Realizar os acesso em 'coul-de-sac' a parqueamento automóvel sob todos os edifícios.

4. A ESTRATÉGIA DE INTERVENÇÃO E O MODELO PROPOSTO

4.1 Enquadramento Regional

O quadro para uma intervenção estratégica de desenvolvimento, como aquela que agora se propõe, que permita à Cidade do Montijo alcançar um modelo territorial mais equilibrado e competitivo, passará pela assunção de propostas integradas nos Objectivos estratégicos para a Região e para o Concelho.

No contexto da Área Metropolitana de Lisboa há que garantir por exemplo:

- A REDUÇÃO DO PASSIVO AMBIENTAL, mediante a contínua modificação da degradada situação existente com graves repercussões na estrutura ecológica de que são referências as áreas protegidas e o sistema estuarino.
- A MELHORIA DA MOBILIDADE, através do reforço das acessibilidades, incluindo neste processo o recurso a novas formas de gestão do sistema de transportes nomeadamente aqueles que se suportam nas energias renováveis, e em tecnologias inovadoras.
- A QUALIFICAÇÃO DO AMBIENTE URBANO, estancando de vez os fenómenos de crescimento difusos e suburbanos e assegurando uma estrutura consistente dos principais pólos urbanos.
- O REFORÇO E EQUILIBRIO DO SISTEMA URBANO REGIONAL, procurando a criação ou reforço de novas centralidades sustentáveis e a articulação entre si e outros centros urbanos regionais.
- A VALORIZAÇÃO DO PATRIMÓNIO existente e potenciar a criação de novo património como forma de assegurar uma dinâmica de identidade, motor de consolidação afectiva e enraizamento cultural da população metropolitana.

Este qualificação metropolitana está patente nos principais documentos estratégicos para a Região e assenta em :

- RECENTRAR A ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA EM TORNO DO ESTUÁRIO DO RIO TEJO, dando maior importância às actividades ligadas ao Turismo, ao Recreio e ao Lazer, no reforço da sua capacidade económica, em estreita ligação com a indispensável valorizaçao do Património natural e paisagístico.

- REFORÇAR A CRIAÇÃO DE NOVAS CENTRALIDADES, como forma de consolidar um território metropolitano disperso e desarticulado.
- ESTRUTURAR UMA REDE DE ACESSIBILIDADES, que permita a interligação destes novos centros com asa áreas tradicionais.
- ESTRUTURAÇÃO DE TODA A LOGÍSTICA REGIONAL, ordenando de forma racional e economicamente adequada as necessidades existentes e as que os novos desafios colocam.

O Plano Estruturante da Zona Ribeirinha da Cidade do Montijo poderá ser um dos projectos integrados que operacionalize este conjunto de intenções.

4. 2 Objectivos do Plano Estruturante da Zona Ribeirinha do Montijo

O Plano Estruturante é um instrumento de Planeamento fundamental para a Requalificação Urbana e Valorização Ambiental da Cidade do Montijo e que se enquadra no espírito, nos objectivos e na metodologia preconizada para os projectos que integram o Programa POLIS.

É um projecto abrangente que pretende responder de forma eficaz e concreta às intenções, sugestões ou Propostas de outros Planos com incidência na Área de Intervenção da zona Ribeirinha do Montijo , nomeadamente:

- Plano Director Municipal (PDM) ,
- Plano Estratégico do Montijo (PEM),
- Plano de Pormenor de Salvaguarda e Valorização da Zona a Preservar do Montijo (PSVZPM), e
- Plano Municipal do Ambiente (PMA).

"O PLANO " (PEZOR-Montijo) é um instrumento de trabalho e um desafio à dinamização da actividade de Planeamento da cidade, obrigando a:

- Investir no reforço da capacidade de criar estruturas específicas na Câmara para gerir o Plano.
- Criar órgãos de Planeamento dependentes da Administração Central, local ou empresas mistas com agentes privados, públicos, consultores e sectores secundários, políticos, culturais e sociais, com interesse para a cidade.

"O PLANO ESTRUTURANTE" proporciona à cidade do Montijo uma visibilidade territorial no contexto da área metropolitana e afirma-se culturalmente com um reforço da sua identidade através dos projectos que elabora, criando dinâmicas de desenvolvimento urbanístico, sócio-económico e cultural que terão que ser potenciadas pelos gestores locais, em diálogo com os vários sectores dos residentes e atraindo investimento e desenvolvimento económico.

"O PLANO" permitirá qualificar espaços industriais e a relocalização de industrias na zona periférica da cidade, retirando parte dos usos previstos no PDM da zona ribeirinha para áreas mais apropriadas.

"O PLANO" será um factor de valorização ambiental e paisagística da zona ribeirinha, respeitando as zonas agrícolas e a reserva e verdes de protecção consignados no PDM, tendo como prioridade:

- Primeiro a despoluição do rio;
- Segundo o tratamento do espaço público e só
- Em terceiro lugar o desenvolvimento urbanístico e funcional compatível.

"O PLANO" criará as condições de construção de um novo edifício destinado aos serviços técnicos da Câmara com a consequente:

- Gestão integrada dos serviços que integram a Câmara Municipal e maior capacidade de relacionamento desta com os Municípios vizinhos (Moita, Alcochete e Palmela), a Administração Regional e os Serviços Centrais.
- Crescimento dos serviços, reforçando a capacidade técnica e da estrutura orgânica.
- Modernização do equipamento e seu apetrechamento.
- Maior e melhor comunicabilidade entre a Câmara Municipal e os Munícipes.

"O PLANO" permitirá criar condições para a instalação de grandes equipamentos colectivos uma vez que:

- Prevê áreas e atribui funções a determinados equipamentos que garantem deste modo a disponibilidade de terrenos em locais estratégicos do ponto de vista da sua natureza e dos impactos que geram na vida da Cidade, consolidando o Montijo como centro de referência sub-regional.

"O PLANO" melhora substancialmente as circulações no interior da cidade e requalifica a qualidade de vida dos seus residentes tendo como objectivo principal proporcionar condições de circulação pedonal e de bicicletas no seu interior.

- O Plano contribui e dá o pontapé de saída para uma verdadeira política de transportes integrados para a cidade .
- Prevê a construção de duas estações internodais de transporte, sendo uma no seu interior ou local e outra regional.
- Implementa as ciclovias previstas no Plano Municipal de Ambiente e cria, amplia e restrutura percursos pedonais.

"O PLANO" aposta na requalificação do espaço urbano com uma perspectiva integrada e ajustando as exigências do inevitável crescimento urbano do Montijo à qualidade de vida dos seus habitantes, oferecendo percursos de grande qualidade urbanística como sejam o Projecto 1 (Eixo do Parque da Cidade à Frente Ribeirinha) e Projecto 2 (Projecto da Marina/Espelho de Água e Parque Urbano), assim como o Projecto 6 (Corredor Verde nascente) em implementação.

- Os espaços verdes são uma aposta do Plano Estruturante e um dos objectivos do Município, tendo como ponto de partida o seu Parque (ex-libris da cidade) que ficará ligado à zona ribeirinha através de um percurso estruturante da cidade (Av. 25 de Abril) agora remodelado e a partir deste a grande espaços verdes e parques que envolvem o futuro espelho de água / Marina e a zona de sapais, ligando o equipamento desportivo e de lazer a toda a zona lúdico pedagógica de sapais e salinas até ao terminal oferecendo uma grande frente arborizada e tratada paisagisticamente para uso dos residentes e para quem visita a cidade.
- Por outro lado, o Plano prevê um reforço e medidas na implementação do "corredor verde nascente" previsto, ligando a zona ribeirinha ao interior da cidade e à via circular envolvente, tendo como remate deste corredor, um Parque Desportivo e um Parque de Campismo.
- O modelo de crescimento da cidade, os padrões e o nível habitacional, a modernização do comércio e dos serviços passam indubitavelmente pelo Projecto 3 (Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha Urbana).

O PLANO ESTRUTURANTE da Zona Ribeirinha pretende contrariar o modelo de desenvolvimento de uma mancha suburbana sem qualidade urbanística , tentando exercer no território pressões, dando orientações claras e directrizes que enquadrem e respondam aos desafios que o Montijo vai ter que enfrentar e já se debate no terreno.

4.3 O Modelo Proposto para o Plano

Tendo em conta o referido anteriormente, apresenta-se de seguida o Modelo proposto para o Plano Estruturante da Zona Ribeirinha. Graficamente este Modelo é mais facilmente transmito por meio de três desenhos (ver páginas seguintes):

- Desenho 1: "Esquema Visual do Plano Estruturante";
- Desenho 2: "Identificação dos Planos de Pormenor e Projectos Propostos";
- Desenho 3: "Simulação da Ocupação Final - Um Modelo e Algumas Imagens".

O Modelo é constituído por 7 grandes intervenções, coerentes entre si e abrangendo toda a área de intervenção. Cada uma destas intervenções encerra um conjunto variado de projectos específicos. As 7 grandes intervenções são (ver Desenho 2):

- Projecto 1: "Eixo do Parque da Cidade à Frente Ribeirinha";
- Projecto 2: "Marina/Espelho de Água e Parque Urbano da Frente Ribeirinha Central";
- Projecto 3: "Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha Urbana";
- Projecto 4: "Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha Natural";
- Projecto 5: "Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha Nascente";
- Projecto 6: "Corredor Verde Nascente";
- Projecto 7: "Terminal do Seixalinho e Articulação com Sistema de Transportes Urbanos".

No Capítulo 5 caracteriza-se seguidamente cada uma destas 7 grandes intervenções e apresentam-se as fichas dos projectos específicos associados a cada uma delas.

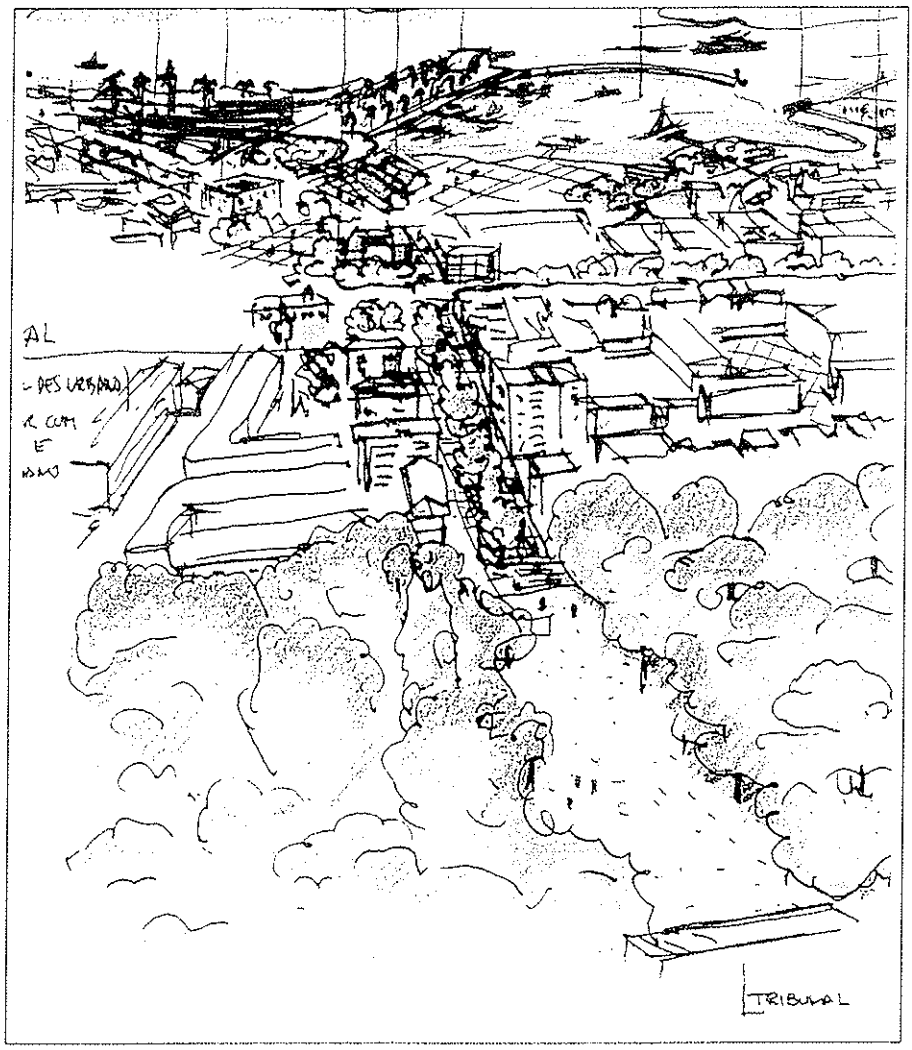
5. CARACTERIZAÇÃO DOS PRINCIPAIS PROJECTOS A DESENVOLVER

5.1 Projecto 1 "Eixo do Parque da Cidade - Frente Ribeirinha"

5.1.1 Caracterização Sumária

Localização

A área objecto do Projecto 1 estende-se desde o Parque Urbano Carlos Loureiro até à Frente Ribeirinha, passando por locais emblemáticos da Cidade. Trata-se de uma área/ percurso que abraça alguns espaços de estadia ou de actividades que se destacam pelo seu impacto na estrutura urbana. Engloba a Avenida 25 de Abril e os espaços adjacentes que venham a mostrar potencial, todo o espaço público entre o Mercado Municipal e o edifício da Câmara e prossegue pela rua Paço Vieira até à Frente Ribeirinha.



Grandes Princípios Orientadores

Os princípios básicos que estão subjacentes ao projecto são:

- Estruturação de um percurso urbano capaz de recuperar espaços públicos tradicionais e integrar equipamentos e serviços estruturantes dos tecido urbano.
- Reformulação da estrutura viária existente, criando condições de circulação pedonal e de estacionamento condicionado.

Resumo das Principais Acções

Neste Projecto 1 está previsto articular os seguintes projectos específicos:

A – Percurso entre o Parque Urbano e a Frente Ribeirinha.

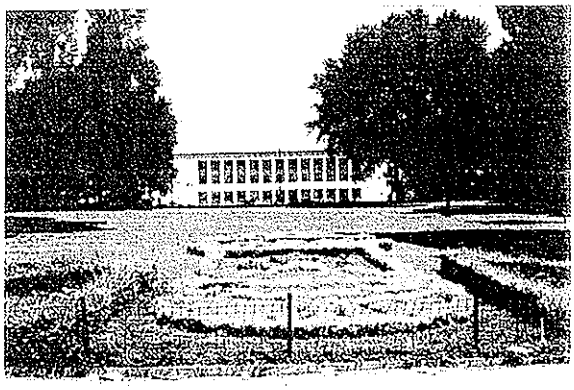
B – Restruturação do Estacionamento do Mercado Municipal.

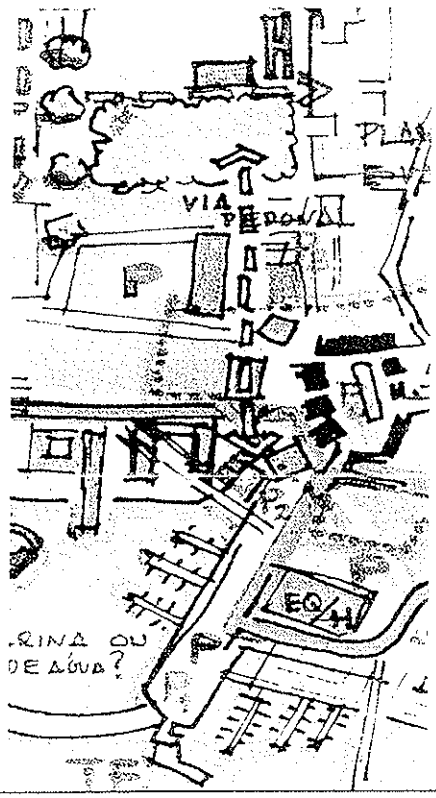
C – Reconversão do actual Edificio da Câmara.

5.1.2 Ficha do Projecto 1

Ficha do Projecto 1

PROJECTO DE DESENHO URBANO:
EIXO DO PARQUE DA CIDADE À FRENTE RIBEIRINHA





Objectivos:

- Organização de um percurso estruturante da cidade que relacione um conjunto de equipamentos e serviços públicos fundamentais. Com o espaço público, reutilizando espaços canais tradicionais e procurando ensaiar novos.
- Qualificação de um conjunto de espaços emblemáticos da Cidade, desenvolvendo a sua utilização ao peão permitindo condições para a sua estadia e para o desenvolvimento de acções de animação urbana.
- Reformulação da estrutura viária associada, tanto ao nível da circulação como do estacionamento para criar condições de fruição das soluções de utilização da Cidade acima enunciadas.

Conteúdo:

Para a obtenção destes objectivos, propõe-se o desenvolvimento de um projecto integrado que possa dar cargo a um conjunto de acções.

- Avaliação das condições de funcionamento da circulação do trânsito viário e do comportamento do sistema às mudanças previstas.
- Avaliação da capacidade de resposta de um sistema de transporte no domínio colectivo interno à Cidade (navettes com características verdes).
- Concepção de um percurso pedonal ao longo de toda a área de intervenção que articule os diversos espaços de contacto.
- Avaliação das condições de funcionamento do Mercado, e das suas necessidades quanto às cargas e descargas e à forma de utilização por parte dos utentes desejável relação com o estacionamento previsto.

- Projectos específicos para os espaços públicos principais existentes, aos seus diversos níveis.
- Reavaliação dos usos possíveis para os actuais edifícios municipais.
- Estudar a possibilidade de estabelecer a ligação entre os principais espaços estruturantes da Cidade (Rossio e Câmara) com a frente ribeirinha, nomeadamente recuperando uma nova diagonal existente, dotando-a de novas condições.

Tipo de Acção:

Estudo	Plano	Projecto de Execução	Obra	Actividade Organizativa
☐	☒	☒	☒	☐

Parceiros:

As entidades a incluir no processo de participação deverão ser:

- Câmara Municipal do Montijo (CMM);
- Empresas operadoras de transporte público;
- Proprietários privados;
- Associação dos Comerciantes Locais

Prazo de Execução:

Trata-se de um processo onde a afinação de um Programa de Intervenção carece da consensualidade entre os diversos parceiros que permita lançar as bases ou de um Concurso público ou da adjudicação de um Projecto Base que permita o lançamento dos vários projectos específicos. Estima-se em 12 meses a primeira fase. Para o Percurso entre o Parque Urbano e a Frente Ribeirinha 15 meses, para a Restruturação do Estacionamento do Mercado Municipal 18 meses e mais 21 meses para a conclusão da Reconversão do actual Edifício da Câmara.

Custos:

Para os projectos e obras consideradas, os valores são :

- Percurso entre o Parque Urbano e a Frente Ribeirinha - 330 000 contos
- Restruturação do Estacionamento do Mercado Municipal - 85 000 contos
- Reconversão do actual Edifício da Câmara - 100 000 contos

Principais Pontos Fracos da Acção:

- Obriga a estudar as alterações à circulação automóvel e ao impacte que terá na capacidade de estacionamento para residentes.
- Implica um processo de negociação/expropriação para poder implementar o novo percurso proposto.
- Está dependente da capacidade de transferência dos serviços municipais e da sua relocalização.

Principais Pontos Fortes da Acção:

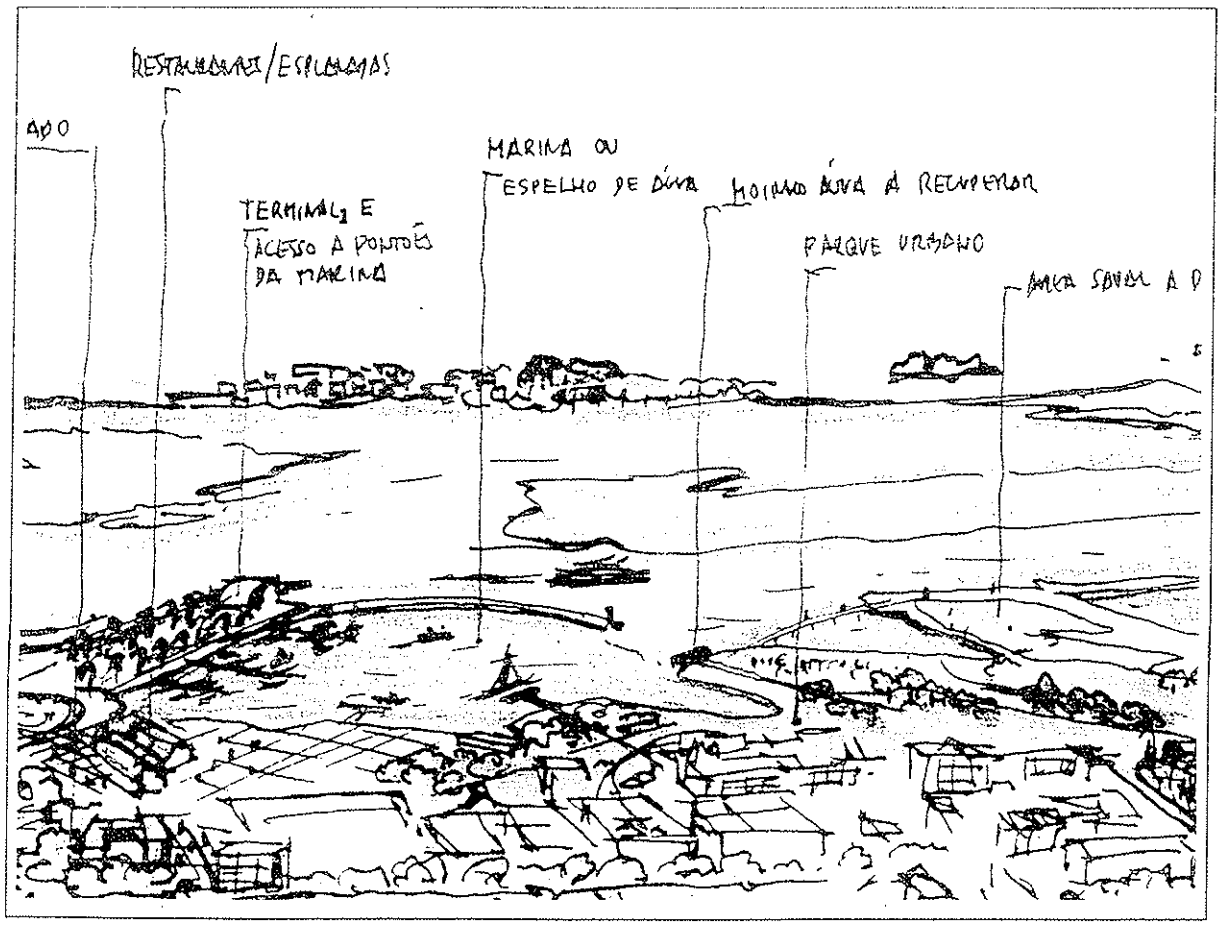
- Esta acção é a que de forma mais evidente traduz a desejável ligação da área central da cidade com a frente ribeirinha.
- Induzir uma forte dinâmica de renovação e requalificação do tecido comercial imediatamente ligado a toda a área de intervenção.
- A rentabilização das ruas e das praças como espaço de estadia, de comércio e de lazer das populações é um património que volta a colocar a questão da identidade das pessoas com os locais tradicionalmente centrais.
- A necessidade de equacionar da restruturação dos serviços camarários ao nível das novas localizações, abre caminho à rentabilização dos edifícios, à valorização da sua nova utilização, potenciadas actividades inovadoras e proliferadoras no centro.
- O carácter de corredor, de percurso claramente definido, garante uma melhor articulação entre os vários espaços e faculta como locais rápida apropriação dos espaços ribeirinhos.

5.2 Projecto 2: Marina / Espelho de Água e Parque Urbano da Frente Ribeirinha

5.2.1 Caracterização Sumária

Localização

A área de intervenção deste projecto abrange toda uma frente ribeirinha que vai desde a Quinta do Saldanha até ao actual Terminal fluvial. No primeiro troço é sobretudo todo um território de articulação entre os espaços naturais do Sapal e uma frente urbana que recentemente se justapôs à estrutura antiga. O segundo troço, a partir do espaço aberto do terreiro do Mercado até ao Terminal Fluvial, funciona como autêntica rótula entre o rio e a área mais central da Cidade.



Grandes Princípios Orientadores

Os princípios mais importantes deste projecto são :

- Restruturação dos espaços públicos principais da área de intervenção.
- Reutilização do plano de água imediatamente fronteiro.
- Reabilitação do edificado urbano degradado.

Resumo das Principais Acções

Neste Projecto 2 está previsto articular os seguintes projectos específicos :

A - Recuperação do Terminal Fluvial e dos Espaços exteriores fronteiros.

B - Construção da Marina e respectivos Apoios.

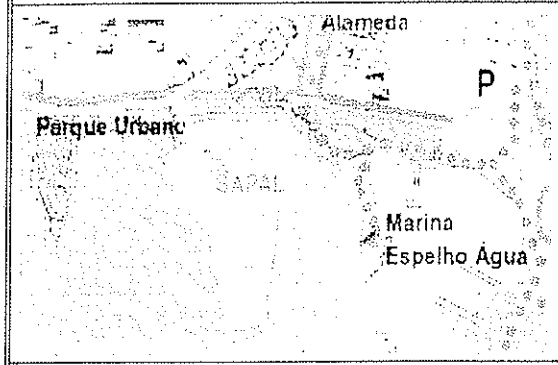
C - Despoluição e Infra-estruturação da Frente de Rio.

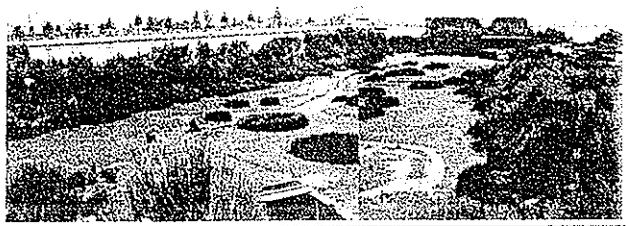
5.2.2 Ficha do Projecto 2

Ficha do Projecto 2

PROJECTO DE DESENHO URBANO:

ÁREA DO TERMINAL / MARINA





Objectivo:

- Reestruturação do espaço público fronteiro ao actual Terminal Fluvial e das áreas adjacentes ao futuro parque de estacionamento do Mercado.
- Reformulação do usufruto de todo o plano de água que borda aquelas duas áreas, potenciando usos lúdicos ligados ao Rio.
- Reabilitação do conjunto edificado degradado para dinamizar a utilização dos espaços previstos.
- Reformulação da estrutura viária associada, ao nível da circulação do estacionamento e da integração dos espaços dedicados nos referidos elementos da composição urbana.

Conteúdo:

Para recuperar esta área para a sua relação privilegiada com o Rio, há que intervir de forma integrada, através de um conjunto de acções diversificadas.

- Avaliação da situação do transporte fluvial e do seu futuro desenvolvimento.
- Avaliação das condições de funcionamento do trânsito viário e do comportamento do sistema às mudanças previstas.
- Fazer a projecção acerca da oferta e da procura do estacionamento e a sua relação com a matriz de origem/destino.
- Estudar as condições para a despoluição de toda a faixa ribeirinha imediata.
- Estudar os processos de assoreamento e processos de inversão da situação para ganhar o plano de água necessário.
- Estudar a articulação urbana dos esforços em presença e os lineares da sua ocupação.
- Projectar o espaço público aos seus diversos níveis integrando as valências do Desenho Urbano, do Design, do Paisagismo, da Circulação e Transportes e Infra-estruturas por forma a constituir propostas coerentes e viáveis.
- Dinamizar programas de Modernização dos processos produtivos, do Comércio e dos Serviços.

Tipo de Acção:

Estudo	Plano	Projecto de Execução	Obra	Actividade Organizativa
☐	☒	☒	☒	☐

Parceiros:

As entidades que deverão ser incluídas no processo de participação são nomeadamente:

- Câmara Municipal do Montijo (CMM);
- Administração do Porto de Lisboa (APL);
- Empresas de Transporte Público;
- Serviços Municipalizadores de Água e Saneamento;
- Direcção Regional do Ambiente e do Ordenamento do Território;
- Associação dos Comerciantes locais;
- Clubes Desportivos Náuticos locais;
- Federação Nacional de Vela.

Prazo de Execução:

O prazo para a elaboração do Plano estima-se em 12 meses.

Para a execução dos projectos específicos os prazos previstos são :

Recuperação do Terminal Fluvial e dos Espaços exteriores envolventes - 24 meses
Construção da Marina e respectivos Apoios - 27 meses

Custos:

Para os projectos e obras consideradas, os valores são :
Recuperação do Terminal Fluvial e dos Espaços exteriores envolventes - 210 000 contos
Construção da Marina e respectivos Apoios - 330 000 contos
Despoluição e Infra-estruturação da Frente de Rio - 90 000 contos

Principais Pontos Fracos da Acção:

- Faltam elementos suficientes para se avaliarem os efeitos que as acções qualificadoras irão produzir no sentido de se proceder às necessárias adaptações . Por outro lado, embora a relação de custos/benefícios das acções mais emblemáticas aponte para uma vantagem substancial, há que aprovar o nível de investimento necessário.
- O processo de sedimentação da situação existente é um factor de inércia e resistência à mudança, sobretudo quando o "timing" da intervenção requer destreza e flexibilidade.
- Os investimentos já realizados, alguns recentes, são factores de perturbação quando se procura uma radical modificação dos padrões de qualidade do espaço público.

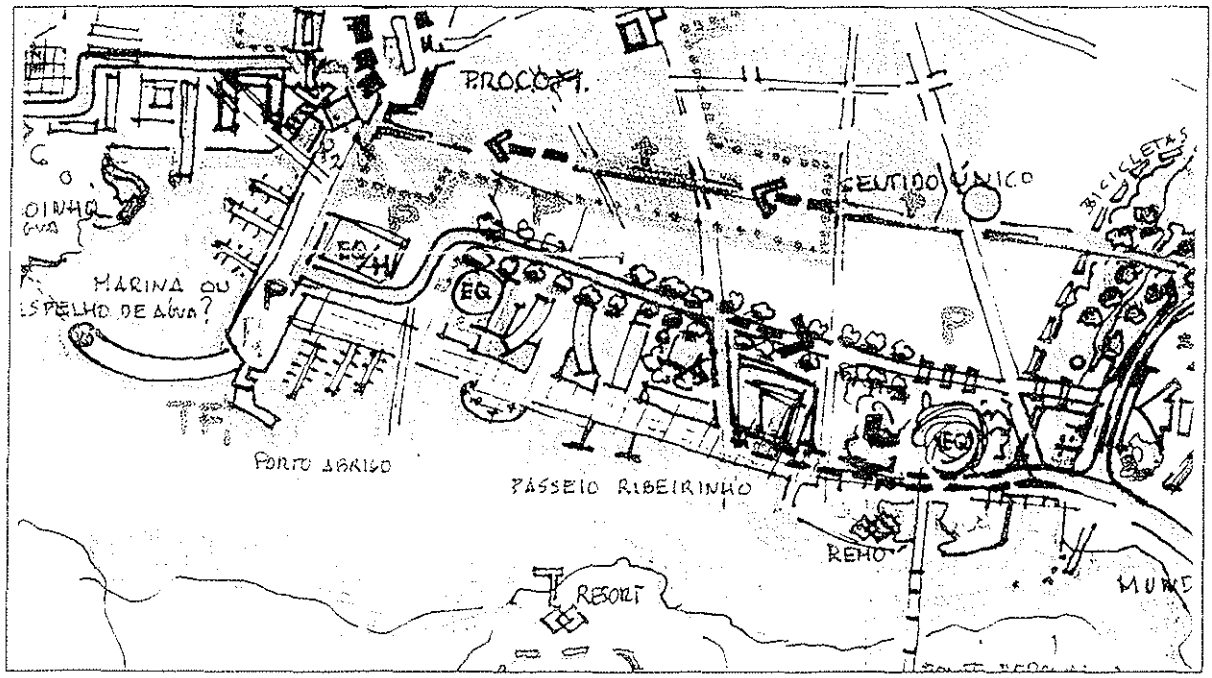
Principais Pontos Fortes da Acção:

- Trata-se de uma das acções claramente estruturante de uma nova forma de viver a cidade.
- Associa à vertente lúdica da utilização do plano de águas e dos esforços envolventes, à recuperação do sistema natural e a dinamização do tecido económico e social locais.
- Este tipo de acção tem actualmente ao nível da opinião pública, uma forte adesão e uma avaliação extremamente positiva, o que permite influenciar o nível da decisão.
- Por outro lado, há a considerar o efeito multiplicador que estes "projectos âncoras" poderão ter na requalificação urbana induzindo outros processos e criando sinergias exteriores capazes de actuar positivamente no território.

5.3 Projecto 3: Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha Urbana

5.3.1 Caracterização Sumária

A frente Ribeirinha Urbana, está localizada numa área de grande potencial paisagístico e pretende-se com esta proposta alterar radicalmente a "Imagem" da cidade, não só pela requalificação da própria área de Intervenção, como também a criação de um pólo ribeirinho que introduzirá novas concepções urbanísticas e requalificação do espaço público.

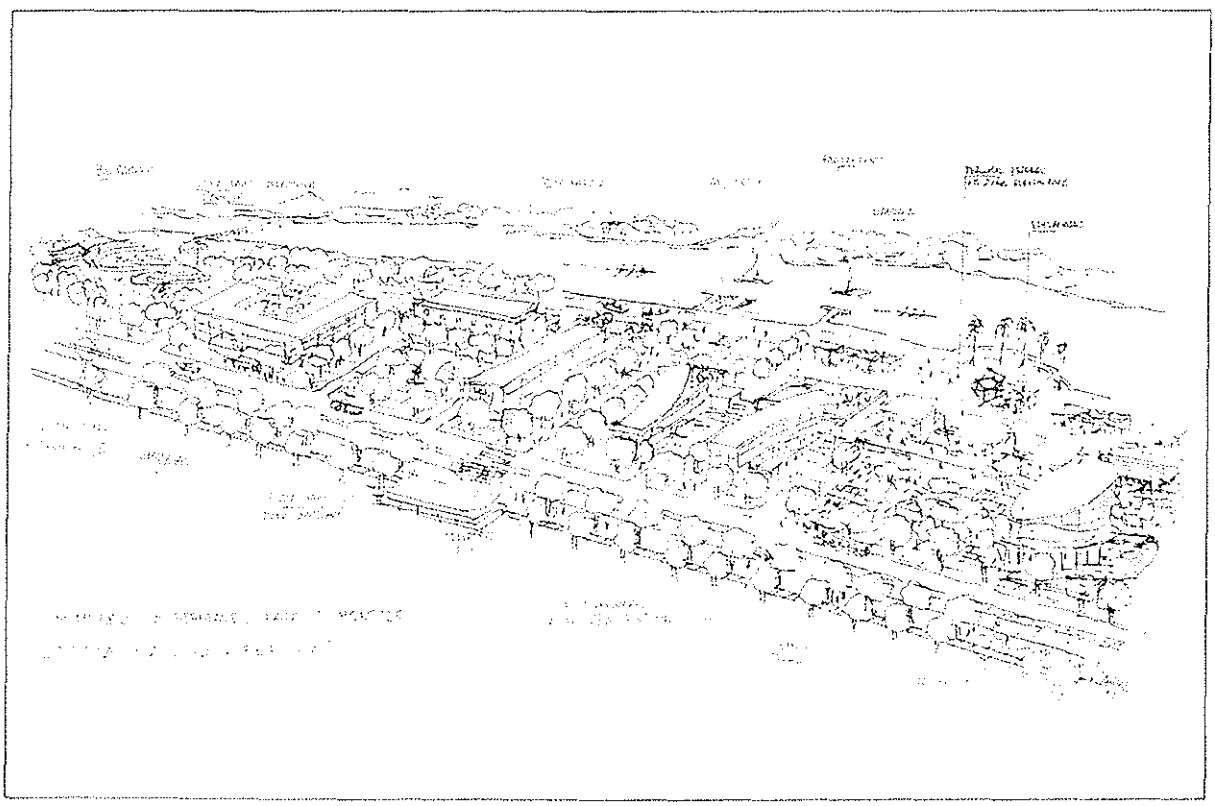


Para a mobilização e numa fase preliminar da elaboração do projecto, optou-se por lançar um "Plano Imagem" – Visão do Montijo Cidade Sustentável como uma ferramenta para lançar a discussão e definição de conceitos.

Alguns dos pontos fortes desta proposta, são em síntese:

- Alterar o conceito de marginal dedicada aos veículos e transformá-la numa via pedonal e de estar, servida perpendicularmente por vias em impasse .
- A criação de um centro de transportes locais, com recuperação da Estação de C. Ferro e espaço envolvente.
- Aproveitar a estrutura cadastral existente, com uma área apreciável de terrenos públicos.

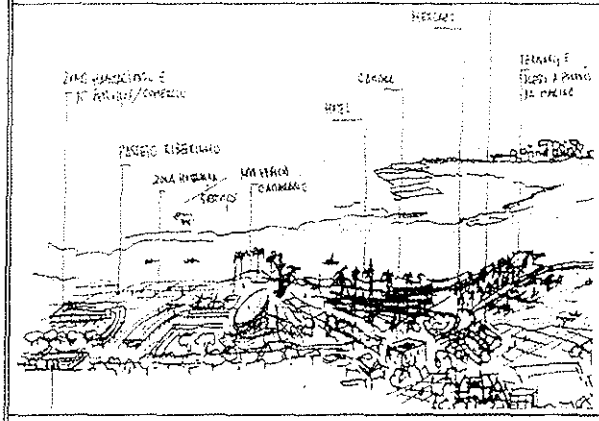
- Criar sinergias e envolver privados com espaços construídos obsoletos e que terão vontade de alterar o seu uso, numa prespectiva natural de rentabilização, mas também de requalificação e modernização.
- Aproveitar o convénio assinado entre a C.M.M. e a Refer na utilização do espaço canal do antigo C. Ferro
- A criação e continuação da construção da via de saída da cidade, agora com novo traçado e um perfil adequado à rede de transportes internos (navettes) e tendo como permissa a ideia de "eixo estruturante" que acompanha todo o percurso , devidamente equipado e arborizado
- A criação de um novo edifício dos Serviços Camarários
- Criar as condições de instalação de um novo Hotel na Zona Ribeirinha
- A consolidação da margem ribeirinha
- A introdução de novos conceitos urbanísticos e a aplicação de critérios de sustentabilidade na construção dos espaços públicos, nas redes de infraestruturas e se possível nos próprios edifícios.
- Finalmente, um espaço de estar e lazer, da cidade definitivamente virada ao rio e em contacto visual com uma área de grande beleza paisagística da outra margem.

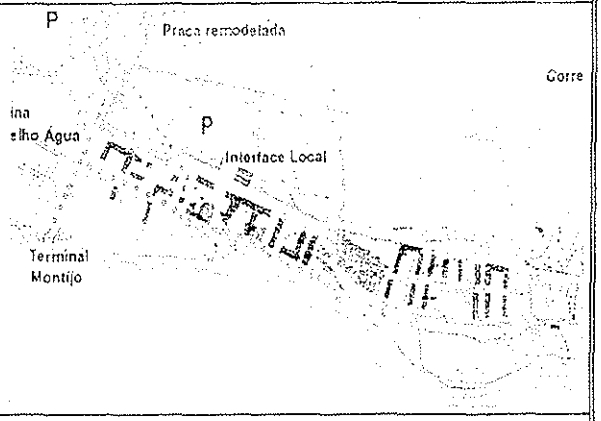


5.3.2 Ficha de Projecto 3

Ficha Projecto 3

PROJECTO DE DESENHO URBANO:
PLANO DE PORMENOR DA FRENTE RIBEIRINHA URBANA





Objectivo:

- Renovação urbana de toda a faixa urbana ribeirinha, a zona do actual terminal e a Quinta da Barroca no sentido de transformar um tecido urbano degradado e obsoleto numa área vocacionada predominantemente para os serviços, os equipamentos de lazer associados ao usufruto da relação com o rio e numa perspectiva de projectos inovadores.
- Reutilização da antiga linha da C.P. para funcionar como linha condutora de uma nova forma de usar os transportes na Cidade.
- Associar a antiga estação a um "interface"que proporcione igualmente uma oferta de estacionamento para quem pretende alcançar a faixa ribeirinha.
- Definição de um passeio ribeirinho urbano que seja capaz de estruturar uma sucessão de acontecimentos urbanos susceptível de marcar a diferença para com os outros tecidos e que tenha como primeira referência a sua relação com o rio e com as actividades a ele ligado.

Conteúdo:

O projecto de Plano deverá ter em consideração as seguintes acções:

- Localização de um conjunto de edifícios e de actividades que funcionem como ancora da utilização habitual do lugar como sejam:
- O novo edifício da Câmara, que centralize os vários serviços dispersos e que seja o símbolo da nova relação com o rio;
- Um centro de actividades inovadoras ligado às novas tecnologias e direccionado predominantemente para as faixas etárias jovens;
- Um edifício hoteleiro que permite um novo tipo de oferta;
- Um conjunto de espaços flexíveis disponíveis para a actividade da restauração que fomente o prolongamento da utilização desta área para além do período diurno.
- Projecto para a integração da antiga estação da C.P. no âmbito das novas linhas de transporte colectivos e seu relacionamento com a frente ribeirinha.
- Definição de um modelo de gestão que integre os conceitos de equidade e perequação e consagre o faseamento de implementação do Plano.

Tipo de Acção:

Estudo	Plano	Projecto de Execução	Obra	Actividade Organizativa
☐	☒	☒	☒	☐

Parceiros:

As entidades a incluir no processo de participação deverão ser:

- Câmara Municipal do Montijo (CMM);
- Direcção Regional do Ambiente e Ordenamento do Território;
- Proprietários Privados;
- C.P. (Caminhos de Ferro Portugueses);
- Associação de Comerciantes locais;
- Administração do Porto de Lisboa (APL);
- D.G.T. (Direcção Geral de Turismo)

Prazo de Execução:

O prazo para a elaboração do Plano estima-se em 18 meses.

Para a execução dos projectos específicos os prazos previstos são :

Marginal Ribeirinha - 27meses.
Novo edifício da Câmara - 21 meses.
Casa da Juventude - 21 meses.
Interface Local - 21 meses.
Via Estruturante Interior -18 meses.

Custos:

Para os projectos e obras consideradas, os valores são :
Marginal Ribeirinha - 230 000 contos.
Novo edifício da Câmara - 310 000 contos.
Casa da Juventude - 210 000 contos.
Interface Local e Zona envolvente - 110 000contos.
Via Estruturante Interior - 85 000 contos.

Principais Pontos Fracos da Acção:

- O cadastro da propriedade apresenta características bastante diferenciadas, desde pequenas parcelas até áreas substanciais o que pode dificultar o necessário consenso entre as diversas partes envolvidas.
- Existe uma inércia tradicional por parte dos detentores de concessões no terreno como por exemplo a C.P. para abrir mão das áreas mesmo que actualmente não sejam utilizadas.
- Há antecedentes de alguma forma arreigados quanto à localização de uma via marginal junto à frente de rio, que precisam de ser convenientemente desmontados, explicando em formas diversas as vantagens da solução preconizada.
- A limpeza e recuperação física da frente de rio, carece de um conjunto de estudos que não estão suficientemente esclarecidos.

Principais Pontos Fortes da Acção:

- Trata-se da acção que permitirá devolver à Cidade a frente de rio de maior dimensão, e suportar o conjunto de novas actividades que centralizem a ideia de transformação e requalificação da área no contexto mais alargado da área Metropolitana.
- Permitirá a rentabilização de um espaço canal abandonado, integrando-o no novo sistemas de transportes e equacionando nova oferta de estacionamento, directamente relacionada com a frente nas interferências físicas indesejadas.

5.4 Projecto 4: Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha Natural

5.4.1 Caracterização Sumária

Localização

A frente ribeirinha natural objecto de análise no presente "PROJECTO 4" estende-se entre as áreas de intervenção do Projecto 2 "Marina/Espelho de Água e Parque Urbano da Frente Ribeirinha Centro" e do Projecto 7 "Terminal do Seixalinho e Envolvente Ribeirinha".

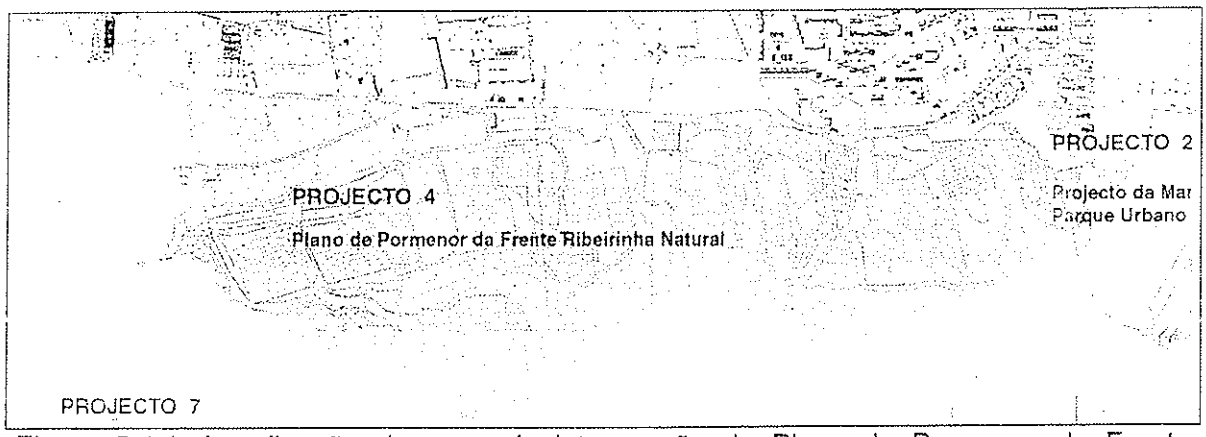


Figura 5.4.1: Localização da zona de intervenção do Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha Natural.

Abrange uma área relativamente vasta, com cerca de 30 hectares, essencialmente constituída por amplas zonas de sapal e antigas salinas. Existe ainda uma ETAR, uma zona agrícola a norte da ETAR e algumas zonas dispersas aterradas e secas por deposição de solos e entulhos.

Grandes Princípios Orientadores do Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha Natural

A intervenção que se propõe tem por princípios básicos:

- Eliminar todas as descargas de poluentes para a zona de intervenção e recuperar o valioso sistema natural;
- Propor usos/actividades compatíveis com o ecossistema local e, portanto, intervenções essencialmente de carácter leve, abaixo da capacidade de carga do sistema natural.
- Abrir a zona ribeirinha à população de modo a poder-se desfrutar das enormes potencialidades existentes no local para actividades de lazer, desporto e educação ambiental.

Resumo das Principais Acções Associadas ao Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha Natural

Propõem-se **6** grandes iniciativas a serem articuladas neste Plano:

A. Eliminar todas as descargas poluentes para o sistema natural receptor, sobretudo de esgotos, e efectuar uma ampla operação de limpeza de resíduos sólidos existentes na zona.

B. Recuperar o Sapal, incluindo o sistema de circulação de água (comportas, válvulas, canais, etc.) necessário ao bom funcionamento hidráulico da área (cerca de 25 a 30 ha) assim como reparar os muros de protecção que foram sendo destruídos pelas ondas ou por outras causas (comprimento, cerca de 3 Km) (**Ficha 4.1**).

C. Colocar uma Salina em funcionamento com carácter de demonstração e procurar que o sal produzido seja certificado (**Ficha 4.2**).

D. Criar um Mega Parque de Recreio e Lazer, com:
   - Zonas de pesca à linha controlada (cerca de 3 ha + 4 ha) em regime extensivo (**Ficha 4.3**).
   - Complexo de piscinas, amplos espaços verdes e ginásio (no edifício existente "Ford"), no total de cerca de 4 ha (**Ficha 4.4**).
   - Zona de embarcações de diversão em local protegido (cerca de 1 ha) (**Ficha 4.5**);

E. Recuperar os Moinhos de Maré, eventualmente com funções adicionais de apoio aos circuitos pedonais, com abrigos e painéis de informação sobre o Sapal e as Salinas (**Ficha 4.6**).

F. Realizar um circuito pedonal e de bicicletas ao longo da linha de água, ligando o Cais do Seixalinho à Cidade do Montijo, aproveitando os caminhos antigos, os muros de protecção das salinas e, sempre que necessário, construir o percurso sobre paliçada de madeira (percurso total cerca de 3 Km) (**Ficha 4.7**).

Esquema Resumo dos Usos Propostos

Apresenta-se de forma muito resumida um esquema dos usos do solo propostos. Nas páginas seguintes efectua-se uma apresentação mais detalhada. Refere-se que a norte da ETAR se prevê a manutenção da zona agrícola presentemente existente.

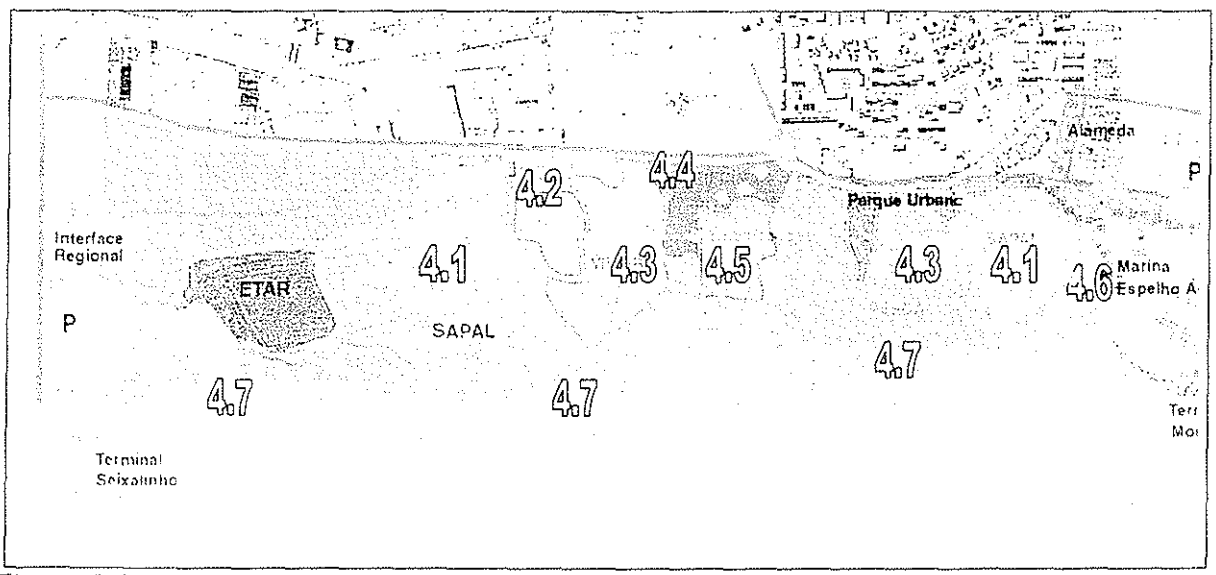


Figura 5.4.2: Esquema resumo dos usos do solo propostos e indicação da ficha de acção.

Zona 11: Área de Sapal a proteger. Possui percurso periférico e com moinho de maré recuperado.

Zona 10: Antiga salina, propondo-se a introdução/invasão pelo sapal.

Zona 9: Amplo Parque Verde (3ha), com esplanadas, cafés, restaurantes, parque infantil, etc.

Zona 8: Viveiro de peixes de forma extensiva e com possibilidade para pesca desportiva à linha.

Zona 7: Espaço para embarcações de diversão (remos, etc.) em local protegido.

Zona 6: Complexo desportivo e de lazer (4 ha), com piscinas, área verde, ginásio ("Ford") e outros pequenos equipamentos.

Zona 5: Viveiro da salina (zona 4) e de peixes com possibilidade de pesca desportiva à linha.

Zona 4: Salina a recuperar e repôr em actividade, com caracter de demonstração/educação ambiental e de produção efectiva de sal de qualidade que se deseja certificado.

Zona 3: Área a tratar de forma muito natural, deixando invadir pelo Sapal. Serve de tampão espacial à ETAR e de sítio de abrigo a aves, num espaço fortemente dominado pelo sapal e protecção da natureza.

Zona 2: ETAR

Percurso para bicicletas e peões, ao longo da linha de água, sobre paliçada ou aproveitando os muros de protecção de salinas e caminhos antigos. Articula o Seixalinho com a cidade do Montijo.

Zona 1: Cais do Seixalinho, com estação fluvial e interface moderna e funcional.

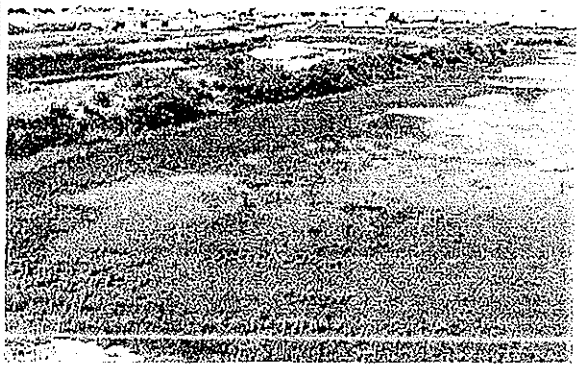
Figura 5.4.3: Esquema explicativo sobre as zonas de intervenção propostas/existentes.

5.4.2 Recuperação do Sapal

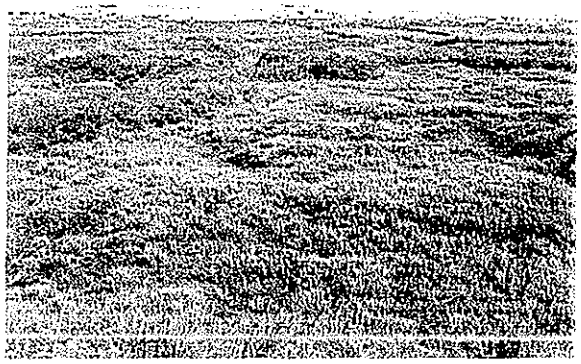
FICHA DE PROJECTO 4.1

RECUPERAÇÃO DO SAPAL A MONTANTE DA ETAR (Zonas 3, 10 e 11)

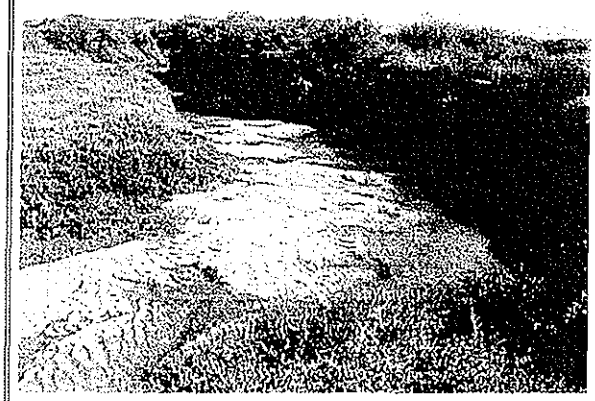
Vistas do Local:



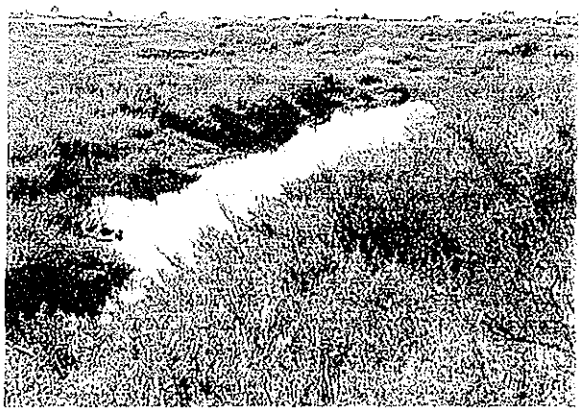
Antiga Salina a ser ocupada pelo Sapal.



Ampla zona de Sapal, para Sul.



Canal de maré açoreado.



Zona com água estagnada.

Objectivos do Projecto:

Pretende-se transformar as zonas 3, 10 e 11 deste Plano de Pormenor, em área de sapal. O projecto implica a recuperação do sapal na área de antigas salinas/viveiros e o re-estabelecimento dos canais de circulação da água. O projecto tem por objectivos específicos:

- Contribuir para a estabilização da linha de costa;
- Melhorar o funcionamento hidráulico da área;
- Recuperar a função tampão deste sistema em situações de tempestade e cheias;
- Actuar com agente de filtração relativamente a xenobióticos e nutrientes;
- Permitir o alargamento e melhoria das zonas de postura e desenvolvimento de juvenis de espécies de peixes, moluscos e crustáceos do estuário e zona costeira adjacente;

(continua)

- Proporcionar habitat para alimentação, acasalamento e nidificação de aves nas suas rotas migratórias;
- Possibilitar uma área com melhor acesso a actividades de lazer como pesca, passeios para observação da natureza;
- Criar uma zona onde as escolas possam realizar visitas de estudo e trabalhos de campo num ecossistema com elevada biodiversidade.

Conteúdo:

A intervenção prevê:

- Limpeza de resíduos sólidos;
- Limpeza de vegetação invasora nas áreas de possível circulação pedonal/bicicletas;
- Desobstrução e/ou reposição de condutas para circulação de água entre a área das antigas salinas/viveiros e a rede de canais de maré situados a jusante;
- Prolongamento/aprofundamento dos canais de maré para a zona das antigas salinas/viveiros;
- Transferência de sedimentos povoados com plantas de sapal da área 4 para a área das antigas salinas/viveiros;
- Limpeza/dragagem dos canais de maré desde a linha de costa até à área das antigas salinas/viveiros;
- Construção de passadiços e postos de observação da natureza;
- Painéis com informações sobre o sapal.

Tipo de Acção:

Estudo	Plano	Projecto de Execução	Obra	Actividade Organizativa
☐	☒	☒	☒	☐

Parceiros:

- Câmara Municipal;
- Administração Central;
- Parcerias público/privado para o investimento em recuperação de património natural (mecenato para o ambiente?)

Prazo de Execução:

Considerando as fases de projecto, concurso público e obra respeitando o período de invernada das aves migradoras: cerca de 1 ano.

Custos: Numa intervenção deste tipo há a considerar os seguintes tipos de custos.

- Custos de investimento;
- Custos de aquisição/expropriação dos terrenos da área;
- Custos de manutenção.

No que diz respeito ao investimento é possível fazer uma estimativa da ordem dos **20.000** contos para a zona 3, não incluindo os custos de aquisição/expropriação de terrenos.

Principais Pontos Fracos da Acção:

De um modo geral existem alguns problemas associados a esta intervenção dos quais se destacam:

- A utilização proposta não gera recursos monetários directos, o que pode não justificar o investimento;
- A deficiente manutenção pode contribuir para a proliferação de insectos;

Principais Pontos Fortes da Acção:

De um modo geral considera-se que esta intervenção tem grandes vantagens para a cidade do Montijo, nomeadamente:

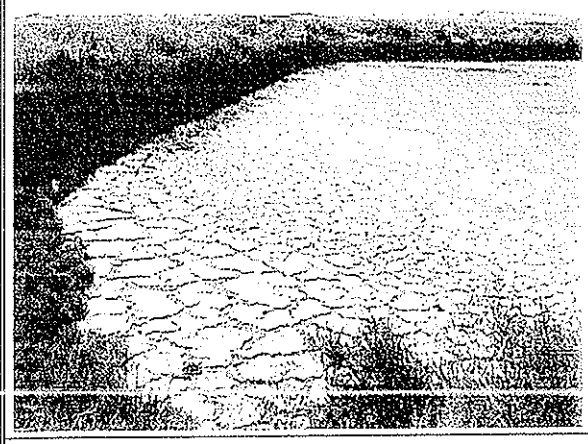
- Devolução à cidade de uma área natural ribeirinha de manifesto valor paisagístico;
- Melhoria da qualidade da água da área envolvente do estuário;
- Incremento da produtividade do sistema com reflexos nas recursos pesqueiros;
- Possibilitar variadas actividades de lazer na natureza a todos os habitantes;
- Possibilitar um campo natural para estudos da natureza disponível para a rede escolar.

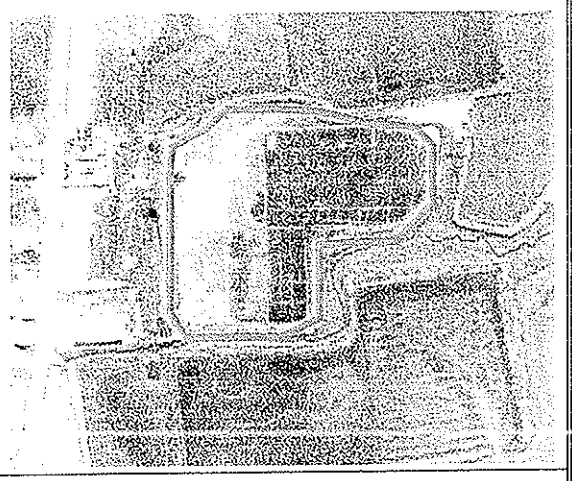
5.4.3 Recuperação de Salina

FICHA DE PROJECTO 4.2

RECUPERAÇÃO DE SALINA DESACTIVADA (Zona 4)

Vistas do Local:





Objectivos:

Recuperar a salina recentemente cedida à CM Montijo, acima localizada, com vista a:

- Recuperar um ecossistema de características únicas, de existência secular, como exemplo/demonstração de uma actividade que faz parte da história e tradição cultural da Montijo;
- Contribuir para a manutenção da biodiversidade associada a este ecossistema;
- Viabilizar a exploração económica do sistema integrando a exploração de sal com a produção de peixe (*e.g.* robalo, dourada, linguado) no reservatório;
- Proporcionar habitat para alimentação, acasalamento e nidificação de aves, nas suas rotas migratórias, algumas das quais protegidas por convenções internacionais;
- Criar uma zona onde as escolas possam realizar visitas de estudo.

Conteúdo:

A intervenção prevê:

- Reposição de condutas de água e sistemas de comportas entre a rede de canais de maré e o reservatório da e entre este e os restantes compartimentos da salina;
- Reconstrução de muretes e acessos;
- Limpeza e aprofundamento das superfícies evaporatórias e cristalizadoras, respeitando cotas e declives para a circulação da água por gravidade;
- Remoção de vegetação invasora:
- Remoção de sedimentos povoados com plantas de sapal e sua transferência para a área de sapal a recuperar;
- Painéis com informação sobre as salinas.

Tipo de Acção:

Estudo	Plano	Projecto de Execução	Obra	Actividade Organizativa
☐	☒	☒	☒	☐

Parceiros:

- Câmara Municipal;
- Parcerias público/privado para o investimento e exploração/manutenção

Prazo de Execução:

Considerando as fases de projecto, concurso público e obra respeitando de invernada de aves migradoras: cerca de 1 ano.

Custos:

Numa intervenção deste tipo há a considerar os seguintes tipos de custos:

- Custos de investimento;
- Custos de manutenção;

No que diz respeito ao investimento é possível fazer uma estimativa da ordem dos 10.000 contos.

Principais Pontos Fracos da Acção:

- A deficiente manutenção das áreas evaporatórias e de cristalização pode contribuir para a proliferação de insectos e odores desagradáveis.

Principais Pontos Fortes da Acção:

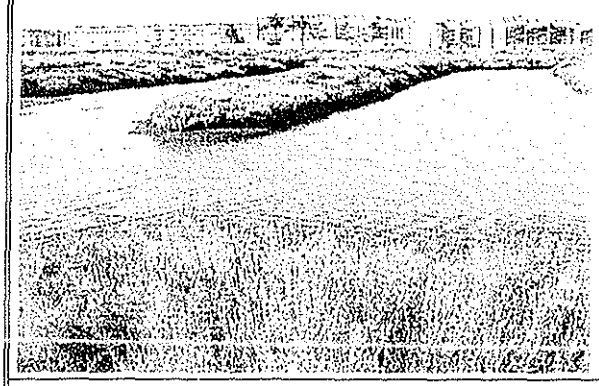
De um modo geral considera-se que esta intervenção tem grandes vantagens para a cidade do Montijo, nomeadamente:

- A manutenção de paisagem cultural; com elevado interesse educativo e ambiental;
- Contribuição para o emprego de mão de obra local;
- Produção de sal de qualidade certificado.

5.4.4 Viveiros Extensivos, Lazer e Pesca Desportiva

FICHA DE PROJECTO 4.3

VIVEIROS EXTENSIVOS, LAZER E PESCA DESPORTIVA (Zonas 5 e 8)

Vista do Local (zona 8)	Simulação da Actividade
	

Objectivos:

Manter o valor natural dos antigos viveiros das salinas (zonas 5 e 8) e utilizar este espaço para viveiros de piscicultura e locais de desporto e lazer. É fundamental que o regime de cultura de peixes seja de modo a assegurar a sustentabilidade do ecossistema.

- Manter um ecossistema de características únicas, de existência secular;
- Contribuir para a manutenção da biodiversidade associada a este ecossistema;
- Viabilizar a exploração económica do local com a produção de peixe (*e.g.* robalo, dourada, linguado);
- Complementar a exploração com a criação de um local de pesca à linha para lazer e desporto. A pesca será controlada.
- Proporcionar habitat para alimentação de aves, nas suas rotas migratórias, algumas das quais protegidas por convenções internacionais;
- Criar uma zona onde as escolas possam realizar visitas de estudo e onde os alunos possam aprender a pescar.

Conteúdo:

A intervenção prevê:

- Reconstrução de muretes e melhoria dos acessos;
- (Re)Construção de comporta que permita a entrada de água do estuário e sua remoção sempre que necessário;
- Instalação de sistemas de arejamento tipo fonte ou repuxo para melhorar as condições de oxigenação da água;
- Limpeza de eventuais resíduos sólidos acumulados;
- Painéis com informação ambiental sobre as espécies de peixes existentes, seus hábitos e outras características.
- Construção de pequenos pontões em madeira para facilitar a pesca e a observação das espécies.

- Implantação de equipamento muito leve de apoio à exploração extensiva da pesca.

Tipo de Acção:

Estudo	Plano	Projecto de Execução	Obra	Actividade Organizativa
☐	☒	☒	☒	☐

Parceiros:

- Câmara Municipal;
- Administração Central;
- Parcerias público/privado para o investimento e exploração/manutenção.

Prazo de Execução:

Considerando as fases de projecto, concurso público e obra respeitando de invernada de aves migradoras: cerca de 1 ano.

Custos:

Numa intervenção deste tipo há a considerar os seguintes tipos de custos:

- Custos de investimento;
- Custos de manutençao;

No que diz respeito ao investimento é possível fazer uma estimativa da ordem dos 20.000 contos.

Principais Pontos Fracos da Acção:

- A deficiente manutenção destes locais pode contribuir para a proliferação de insectos e odores desagradáveis.
- Se o regime de cultura de peixes for demasiado intenso pode o sistema ecológicos ficar fora de equilíbrio.

Principais Pontos Fortes da Acção:

De um modo geral considera-se que esta intervenção tem grandes vantagens para a cidade do Montijo, nomeadamente:

- A manutenção de paisagem cultural; com elevado interesse educativo e ambiental;
- Contribuição para o emprego de mão de obra local;
- Produção de peixe que pode ser consumido localmente.

- Implantação de equipamento muito leve de apoio à exploração extensiva da pesca.

Tipo de Acção:

Estudo	Plano	Projecto de Execução	Obra	Actividade Organizativa
☐	☒	☒	☒	☐

Parceiros:

- Câmara Municipal;
- Administração Central;
- Parcerias público/privado para o investimento e exploração/manutenção.

Prazo de Execução:

Considerando as fases de projecto, concurso público e obra respeitando de invernada de aves migradoras: cerca de 1 ano.

Custos:

Numa intervenção deste tipo há a considerar os seguintes tipos de custos:

- Custos de investimento;
- Custos de manutenção;

No que diz respeito ao investimento é possível fazer uma estimativa da ordem dos 20.000 contos.

Principais Pontos Fracos da Acção:

- A deficiente manutenção destes locais pode contribuir para a proliferação de insectos e odores desagradáveis.
- Se o regime de cultura de peixes for demasiado intenso pode o sistema ecológicos ficar fora de equilíbrio.

Principais Pontos Fortes da Acção:

De um modo geral considera-se que esta intervenção tem grandes vantagens para a cidade do Montijo, nomeadamente:

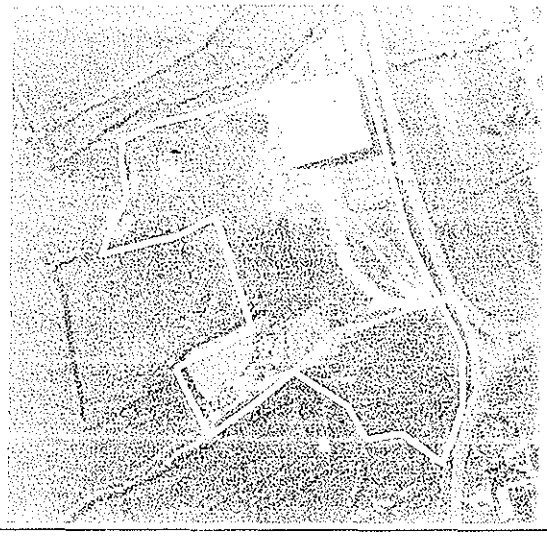
- A manutenção de paisagem cultural; com elevado interesse educativo e ambiental;
- Contribuição para o emprego de mão de obra local;
- Produção de peixe que pode ser consumido localmente.

5.4.5 Complexo Desportivo e Ampla Zona Verde

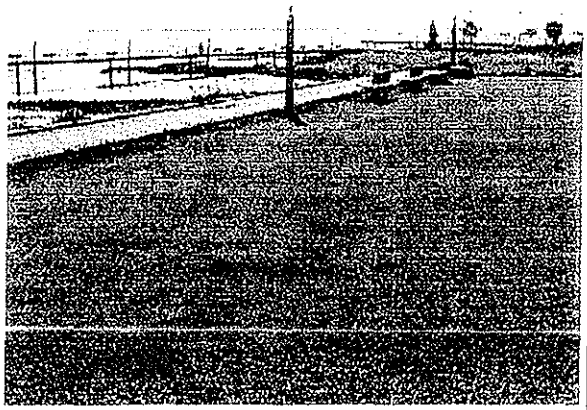
FICHA DE PROJECTO 4.4

COMPLEXO DE PISCINAS, GINÁSIO E AMPLOS ESPAÇOS VERDES (Zona 6)

Vista do Local



Simulação de Espaço Verde Ribeirinho



Objectivos:

Promover a aproximação da população à zona ribeirinha e rentabilizar, para equipamentos de lazer e desporto, uma área de terrenos devoluta, com cerca de 4 hectares, sem Sapal, constituída actualmente por uma zona seca e aterrada por entulhos e depósitos de solos ao longo dos anos. Pretende-se que os novos usos sejam atraentes para as várias camadas etárias e que beneficiem com a elevada qualidade do enquadramento paisagístico e ambiental do local. Os equipamentos a implantar devem ter o mínimo de áreas impermeabilizadas e respeitar a capacidade de carga do sistema natural. Visa-se ainda recuperar um edifício industrial existente no local "Stand de Automóveis Ford", de dimensões consideráveis e claramente desenquadrado do meio, dando-lhe um uso mais adaptado às características do local e complementando o cluster de equipamentos de lazer e desporto.

Conteúdo:

A intervenção prevê a implantação dos seguintes equipamentos:

- Complexo de piscinas modernas e funcionais bem inseridas em amplos espaços verdes e criteriosamente dispostas para interferir ao mínimo com a zona de Sapal situada na envolvente da presente área.
- Criar um amplo espaço verde com tratamento adequado às características do local e com utilização diferenciada, cada vez mais regrada à medida que se aproxima da zona húmida.
- Transformação do edifício 'Ford' em amplo ginásio multifuncional destinado à prática de diversas modalidades desportivas;
- Equacionar outros equipamentos complementares que vivifiquem a zona e complementem as valências acima referidas.
- Estudar a viabilidade de implantação de pequenos cafés e esplanadas em zonas ambientalmente menos sensíveis;
- Construção de pequenos pontões ou ligações em madeira para facilitar a observação da zona húmida e proporcionar a continuidade de percursos.

Tipo de Acção:

Estudo	Plano	Projecto de Execução	Obra	Actividade Organizativa
X	X	X	X	☐

Parceiros:

- Câmara Municipal;
- Administração Central;
- Parcerias público/privado para o investimento e exploração/manutenção.

Prazo de Execução:

Considerando as fases de aquisição dos terrenos, projecto, concurso público e obra respeitando de invernada de aves migradoras: cerca de 2 a 3 anos.

Custos:

Numa intervenção deste tipo há a considerar os seguintes custos principais:

- Custos de aquisição dos terrenos. (Depende das condições de negociação).
- Custos de aquisição do edifício 'Ford' (depende das condições de negociação) e sua adaptação para ginásio multifuncional (cerca de 100.000 contos).
- Custos de implantação dos espaços verdes. (cerca de 7 contos/ m2 x 3 ha = 200.000 contos)
- Custos do complexo de piscinas. (Depende do programa. Estimativa = 200.000 contos)

Principais Pontos Fracos da Acção:

- A disponibilização dos terrenos necessários para a realização da acção.
- A dimensão dos custos envolvidos na realização e manutenção da acção.

Principais Pontos Fortes da Acção:

Considera-se que esta intervenção tem profundos benefícios para a cidade do Montijo, nomeadamente:

- A abertura da cidade à zona ribeirinha, beneficiando de um novo amplo espaço verde.
- A recuperação de um espaço degradado para fins de lazer e desporto.

5.4.6 Espaço de Lazer para Embarcações de Recreio

FICHA DE PROJECTO 4.5

ESPAÇO PARA EMBARCAÇÕES DE DIVERSÃO (Remos, etc.)
EM LOCAL PROTEGIDO (Zona 7)

Vista Aérea do Local

Simulação do Espaço com Embarcações

Objectivos:

Reutilizar para fins de lazer e diversão uma antiga salina, complementando o complexo desportivo e a ampla zona verde, propostas na ficha 4.4, imediatamente adjacentes. Visa-se fortalecer a aproximação da população à zona ribeirinha e rentabilizar para equipamento de lazer uma área actualmente devoluta, com cerca de 1 ha e onde não existe Sapal. A zona é totalmente confinada e protegida, pelo que é apropriada para pequenos barcos de recreio (a remos ou pedais) e eventualmente também para iniciação à prática de wind-surf e da vela.

Conteúdo:

A intervenção prevê as seguintes acções:

- Limpar, estabilizar taludes e rebaixar a antiga salina para cotas que permitam a formação de uma lagoa com profundidade suficiente para receber pequenas embarcações de diversão a remos ou à vela.
- Construir uma comporta que permita a entrada de água do estuário e sua remoção sempre que necessário.
- Instalar um sistemas de arejamento tipo fonte ou conjunto de repuxos para melhorar as condições de oxigenação da água da lagoa.
- Instalar pequenos equipamentos de apoio à actividade, como seja uma rampa para colocar as embarcações na água e implantar pequenos pontões flutuantes conforme mostra a figura acima.
- Equacionar a instalação de outros equipamentos complementares que ambientalmente se enquadrem bem no local e que vivifiquem a zona e complementem as valências acima referidas, nomeadamente de pequeno café e esplanada em zona menos sensível.
- Construir pequenos pontões ou ligações em madeira para facilitar a observação das actividades de recreio assim como das zonas húmidas adjacentes e proporcionar a continuidade de percursos.

Tipo de Acção:

Estudo	Plano	Projecto de Execução	Obra	Actividade Organizativa
X	X	X	X	☐

Parceiros:

- Câmara Municipal;
- Administração Central;
- Parcerias público/privado para a construção e exploração/manutenção da zona e dos respectivos equipamentos.

Prazo de Execução:

Considerando as fases de aquisição dos terrenos, projecto, concurso público e obra respeitando de invernada de aves migradoras: cerca de 1 a 2 anos.

Custos:

Numa intervenção deste tipo há a considerar os seguintes custos principais:

- Custos de aquisição dos terrenos. (Depende das condições de negociação).
- Custos de adaptação da antiga salina para as novas funções e instalação de equipamentos associados (cerca de 100.000 contos).

Principais Pontos Fracos da Acção:

- A disponibilização dos terrenos necessários para a realização da acção.
- A dimensão dos custos envolvidos na realização da acção.

Principais Pontos Fortes da Acção:

Considera-se que esta intervenção tem importantes benefícios para a cidade do Montijo, nomeadamente porque:

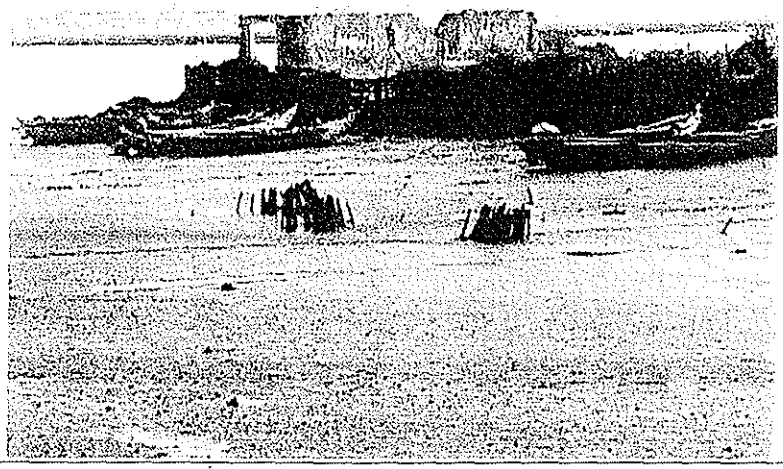
- Fortalece a abertura da cidade à zona ribeirinha.
- Recupera um espaço degradado para fins de lazer e desporto náutico, criando um novo polo de atracção para uso da população local e reforçando as potencialidades turistas do Montijo.

5.4.7 Recuperação de Moinho de Maré

FICHA DE PROJECTO **4.6**

RECUPERAR E REUTILIZAR O MOINHO DE MARÉ

Vista da Situação Actual



Objectivos:

Recuperar o moinho de maré e todo o sistema de retenção e de circulação de água que lhe está associado, assim como estabilizar os muros de protecção e recuperar os percursos de acesso ao moinho. Visa-se promover a sua reutilização como equipamento cultural, realçando a rica herança cultural do Montijo associada às actividades ribeirinhas, e paralelamente constituir um polo de interpretação ambiental da zona e oferecer apoio a percursos de peões na zona natural.

Conteúdo:

A intervenção prevê as seguintes acções:

- Recuperar a estrutura edificada do Moinho e o seu equipamento de moagem;
- Recuperar todo o sistema externo de circulação e retenção de água (comportas, bacias, etc.) que permita o normal funcionamento do Moinho;
- Recuperar e estabilizar os muros de protecção associados ao Moinho e à sua bacia de retenção;
- Recuperar os caminhos de acesso ao Moinho;
- Instalar no Moinho, ou na envolvente, um pólo cultural colocando em relevo a herança cultural do Montijo associado às actividades no rio e zona ribeirinha;
- Instalar no Moinho, ou na envolvente, outros pequenos equipamentos e serviços que o revitalizem e que se relacionem bem com o contexto envolvente, como seja um pequeno espaço de apoio à interpretação ambiental e de apoio a visitantes da zona natural.

(Continua)

Tipo de Acção:

Estudo	Plano	Projecto de Execução	Obra	Actividade Organizativa
X	X	X	X	☐

Parceiros:

- Câmara Municipal;
- Administração Central;
- Parcerias público/privado para a construção e exploração/manutenção da zona e dos respectivos equipamentos.

Prazo de Execução:

Considerando as fases de projecto, concurso público e obra respeitando de invernada de aves migradoras: cerca de 1 a 2 anos.

Custos:

Os custos variam substancialmente com a extensão da área de intervenção (muros, caminhos, bacia de retenção, etc.), os pormenores do projecto de execução da recuperação e as características do equipamento cultural/ambiental a implantar. Estima-se no entanto que os custos globais poderão ascender a 120.000 contos.

Principais Pontos Fracos da Acção:

Não basta recuperar o Moinho e todo o sistema de apoio. É necessário um programa de animação inovador e dinâmico para rentabilizar o equipamento ao longo dos anos. Para isso é aconselhável a formação de uma parceria com a iniciativa privada.

Principais Pontos Fortes da Acção:

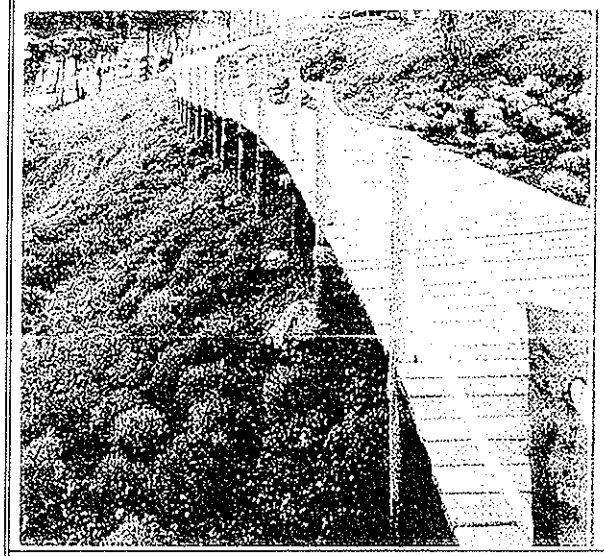
- Recupera-se uma referência patrimonial e cultural de elevado significado para o Montijo e de grande visibilidade simbólica.
- Obtêm-se um novo equipamento cultural e ambiental para o serviço da população e visitantes do Montijo, o que reforça a atractividade da cidade em termos de qualidade de vida e no sector do turismo.

5.4.8 Percurso na Linha de Costa entre o Cais do Seixalinho e a Cidade do Montijo

FICHA DE PROJECTO 4.7

PERCURSO PEDONAL E DE BICICLETAS AO LONGO DA LINHA DE COSTA

Simulação de Percurso sobre Madeira



Situação existente com os muros de protecção de costa degradados

Objectivos:

Criar um percurso para peões e bicicletas com a extensão de cerca de 3 Kms que atravesse, pelo lado Sul, toda a zona natural unindo a Cidade do Montijo ao Cais do Seixalinho e todos os equipamentos situados entre estes dois extremos do percurso.

Produz-se assim um corredor que oferece acessibilidade ambientalmente sustentada a uma ampla zona natural entre o sistema aquático e terrestre e que permite o acesso seguro e directo ao interface a criar no Cais do Seixalinho.

As suas potencialidades turísticas e de utilização diária para aceder ao cais e equipamentos previstos ao longo do percurso são enormes.

Um segundo objectivo é a possibilidade de estabilização e reforços dos muros de protecção da linha de costa na zona natural por meio da implantação do percurso que, sempre que possível deve assentar sobre eles.

Conteúdo:

Implantar um percurso pedonal e ciclopédico numa extensão de cerca de 3 Km e pelo menos com 2m de largura, sempre que possível assente sobre os muros de protecção da linha de costa mas que quando necessário é em madeira suspensa assente sobre estacas para vencer descontinuidades ou encurtar distâncias.

O percurso é indicado esquematicamente nas Figuras 5.4.2 e 5.4.3 e deve articular-se de forma conveniente com todos os equipamentos previstos para a zona, nomeadamente os descritos nas Fichas 4.1 a 4.6. Deve ser equacionada a possibilidade de instalar sistema de iluminação para permitir a utilização nocturna do percurso. Esta iluminação deve ser compatível com a sensibilidade do meio receptor natural, nomeadamente com as aves.

Tipo de Acção:				
Estudo	Plano	Projecto de Execução	Obra	Actividade Organizativa
X	X	X	X	☐

Parceiros:

- Câmara Municipal;
- Parcerias público/privado para a construção.

Prazo de Execução:

Considerando as fases de projecto, concurso público e obra respeitando de invernada de aves migradoras: cerca de 1 a 2 anos.

Custos:

Estima-se que os custos do percurso possam ser calculados do modo seguinte:

30 contos/ml x ca. 3.000 ml = ca. 90.000 contos

Ressalva-se que poderão surgir custos adicionais gerados pela eventual necessidade de reforço profundo da protecção dos muros da linha de costa que poderão necessitar de considerável colocação de enrocamentos e/ou sistema de paliçada de madeira reforçada de modo tradicional.

Principais Pontos Fraces da Acção:

Os custos de construção e a delicadeza da obra de modo a não gerar impactes negativos na zona ambientalmente sensível em que se insere.

Principais Pontos Fortes da Acção:

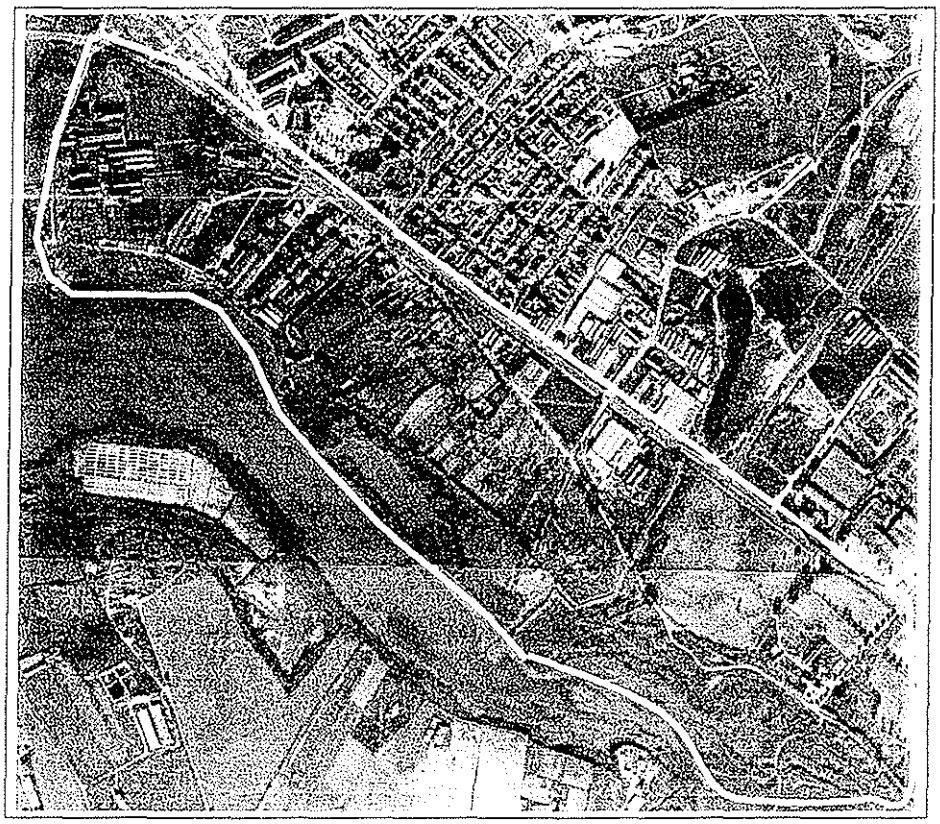
Permite uma fortíssima aproximação da população à zona ribeirinha, oferece novas perspectivas paisagísticas com forte enquadramento com o sistema natural, cria um corredor alternativo de articulação por meio de transportes amigos do ambiente entre a cidade, o cais do Seixalinho e todos os equipamentos do percurso e encoraja novas formas de conhecer, sentir e apreciar a zona ribeirinha mais naturalizada.

5.5 Projecto 5: Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha Nascente

5.5.1 Caracterização Sumária

Localização

Este projecto integra a outra Frente Ribeirinha Natural que encerra o arco da intervenção. Inicia-se na zona fronteira à superfície comercial LeClerque e vai até ao Moinho da Lançada, num corredor que se desenvolve entre a Estrada Nacional e a Frente de Rio.



Grandes Princípios Orientadores

Os princípios básicos que estão subjacentes ao projecto são:

- Reavaliação do uso do solo previsto.
- Reabilitação da Frente Natural, que integre a utilização púlica em articulação com a recuperação dos Sistemas Naturais.
- Localização de Equipamentos colectivos que equilibre a estrutura da Cidade.

Resumo das Principais Acções

Neste projecto está previsto articular os seguintes projectos :

A – Parque Verde Lúdico e Pedagógico.

B – Recuperação do Moinho da Lançada e espaços adjacentes .

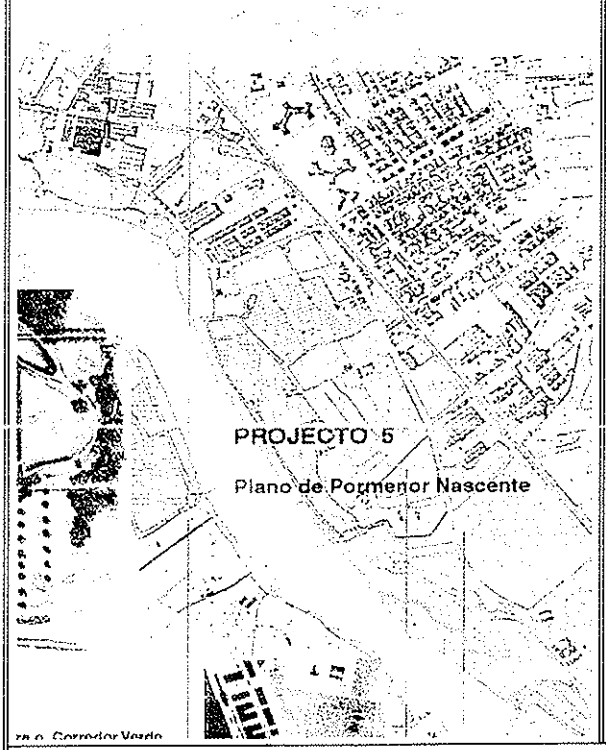
C – Percurso Periférico para peões e ciclovias.

5.5.2 Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha Nascente

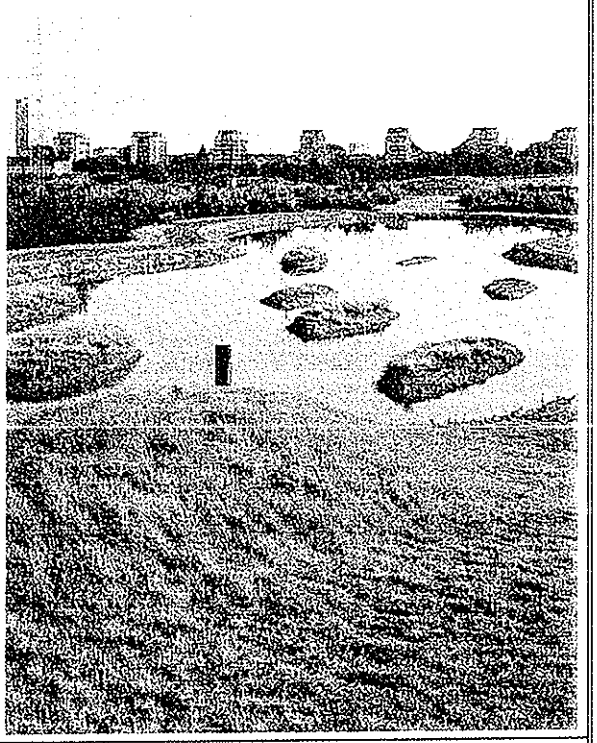
FICHA DE PROJECTO 5

PLANO DE PORMENOR DA FRENTE RIBEIRINHA NASCENTE

Área de Intervenção



Simulação Visual



Objectivo dos Projectos

- Reavaliação da vocação de utilização prevista no Plano Director Municipal por forma a integrar adequadamente a zona na frente ribeirinha, nomeadamente procurando resolver as situações contraditórias ao nível da ocupação industrial.
- Reabilitação da frente natural, reservando a área mais próxima do rio a usos de recreio e lazer colectivo, prevendo a existência de percursos pedonais e ciclovias, recuperando o moinho existente e procurando recuperar os sistemas naturais em perigo.
- Avaliação da possibilidade de localização de equipamentos colectivos, com capacidade de alocação e que tirem partido da acessibilidade prevista, que permitirá a interligação de toda a área de intervenção.

Conteúdo

Para atingir os objectivos expressos há necessidade de desenvolver as seguintes acções:

- Avaliação da possibilidade de estabelecer um pacote de Medidas Preventivas que garanta a evolução impeditiva da resolução desejada.
- Avaliação das possibilidades de localização das actividades estabelecidas da sua efectiva viabilidade ou da sua estruturação.

- Estudar a articulação urbana deste espaço com a área do Plano da Frente Ribeirinha e a sua capacidade de ocupação.
- Estudar eventuais percursos nas áreas naturais, na preocupação da sua preservação e recuperação integrados nas vertentes lúdica e pedagógica incluindo o atravessamento do Rio.
- Investigação da possibilidade de investir na associação das energias renováveis com algumas das actividades a instalar.
- Propor um desenho urbano susceptível de suportar os objectivos enunciados e que fundamente uma qualificação urbana e de enquadramento paisagístico.
- Definição de um modelo de gestão que integre os conceitos de equidade e de Perequação e que consagre o faseamento da implementação do Plano.

Tipo de Acção

Estudo	Plano	Projecto de Execução	Obra	Actividade Organizativa
☐	☒	☒	☒	☐

Parceiros

- Câmara Municipal do Montijo (CMM);
- Direcção Regional do Ambiente e Ordenamento do Território;
- Proprietários Privados;

Prazo de Execução

Para a fase de Medidas Preventivas, aponta-se o prazo de 3 meses. Para a aprovação do Plano considera-se o intervalo de 10 a 15 meses, conforme o procedimento incluir ou não Concurso Público.

Os prazos para os projectos específicos são os seguintes :

Recuperação do Sapal – 18 meses.

Construção do Parque Verde Lúdico e Pedagógico – 21 meses.

Recuperação do Moinho da Lançada – 12 meses.

Percurso Periférico para Peões e Ciclovias – 12 meses.

Custos

Para os projectos e obras consideradas os valores são:

Recuperação do Sapal o valor estimado é de 28.000 contos.

Para a construção do Parque Verde Lúdico e Pedagógico considera-se o valor de 165.000 contos.

Com a obra de Recuperação do Moinho da Lançada avalia-se o custo em 22.000 contos.

Para a execução do Percurso Periférico para Peões e Ciclovias o valor estimado é de 60.000 contos.

Principais Pontos Fracos da Acção

- O cadastro da propriedade é complexo, tanto ao nível da forma como da
- dimensão das parcelas.

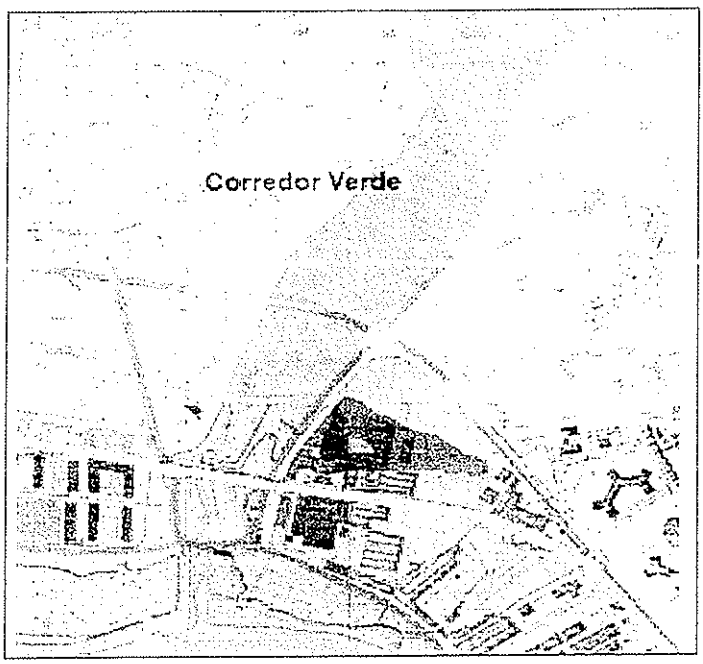
• As expectativas criadas pela aprovação do Plano Director Municipal podem condicionar uma solução coerente de transformação do uso do solo. • As condições de funcionamento do sistema ecológico neste local insuficientemente estudadas e a sua recuperação pode acarretar custos elevados.
Principais Pontos Fortes da Acção • A área situa-se no fecho do arco da intervenção, cuja exclusão retiraria coerência ao projecto integrado. • A acessibilidade prevista mediante a utilização dos transportes colectivos inscreve na área no corredor diferencial de deslocação ao longo do rio. • O carácter ribeirinho confere à zona, condições para um usufruto paisagístico magnífico, numa zona próxima do centro, mas já com condições de exterioridade. • Permitirá não só equilibrar o custo da Cidade, dotando-a de uma nova área equipada a Nascente mas também garantir uma oferta que potencie a desejada revalorização da posição do Montijo no contexto da AML.

5.6 Projecto 6: Corredor Verde de Nascente

5.6.1 Caracterização Sumária

Localização

A área deste projecto engloba todo um amplo corredor que integra um conjunto importante de terrenos interesticiais ainda por ocupar, desde a orla ribeirinha, junto às antigas instalações fabris da "Mundet" e o futuro parque desportivo situado mais a Norte, junto da circular periférica da Cidade.



Grandes Princípios Orientadores

- Recuperação e tratamento da linha de água existente.
- Estruturação de um percurso generoso e do sistema ecológico associado ao longo da linha de água recuperada e tratada.
- Integração de um conjunto de actividades lúdicas associadas que potenciem a utilização desse corredor.

Resumo das Principais Acções

A - Construção de um percurso verde e recuperação da linha de água com bacias de retenção.

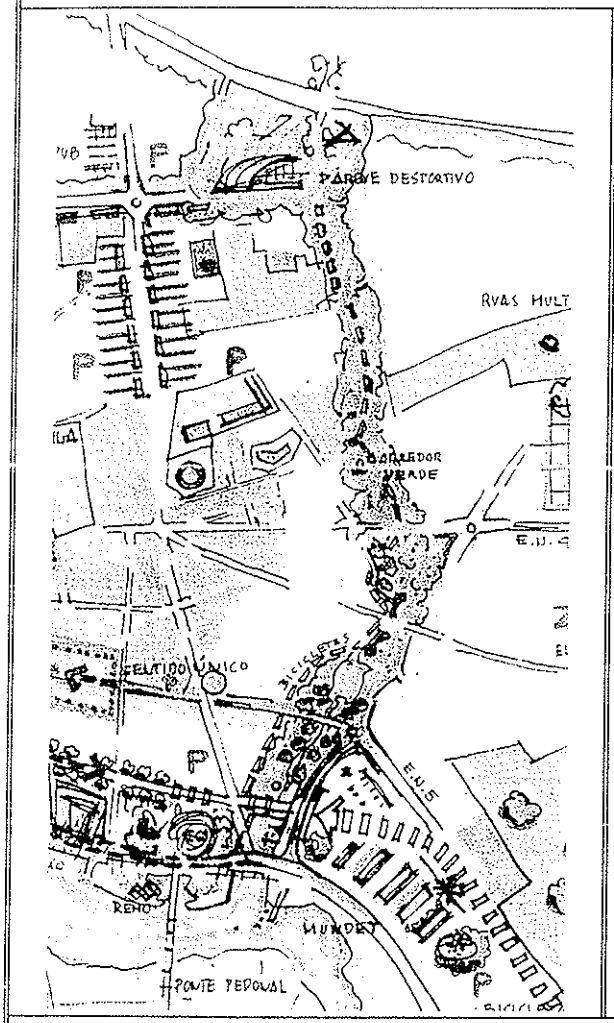
B - Construção de uma pista de bicicletas e um circuito de manutenção.

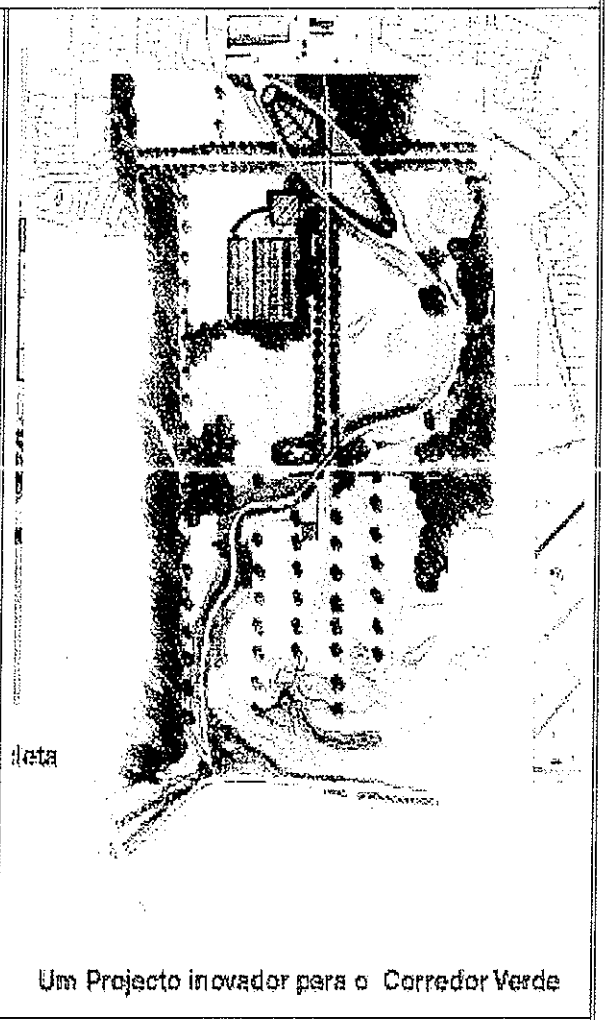
C - Construção de espaços contidos para abrigo da fauna (aves, répteis, etc) .

5.6.2 Corredor Verde Nascente

FICHA DE PROJECTO 6

PROJECTO DO CORREDOR VERDE NASCENTE





Um Projecto inovador para o Corredor Verde

Objectivo dos Projectos

- Recuperação e tratamento do sistema hídrico da ribeira existente e de todo o sistema ecológico associado.
- Integração de um conjunto de actividades capazes de assegurar não só uma utilização adequada e estimulante por parte da população, mas que permita igualmente a sua manutenção.
- Estruturação de um percurso verde que interligue diversos pontos da cidade e funcione como complemento ou substituto de algumas praças verdes urbanas por vezes inexistentes
- Criação de condições para a apropriação deste território pela fauna característica da zona, mediante a restrição a alguma utilização humana em locais específicos

Conteúdo

Na implementação dos objectivos acima enunciados há um conjunto de acções que é necessário desenvolver.

- Avaliar a necessidade de rever a ocupação do uso do solo prevista nos documentos de planeamento aprovados para a área.
- Avaliar as actuais condições de poluição e funcionamento dos sistemas ecológicos existentes, para prever a sua adequação ao projecto.
- Estudar a possibilidade de articular outros corredores ou zonas verdes da Cidade, para que haja uma verdadeira rede de corredores verdes que seja um valor acrescentado na estrutura urbana.
- Estudar a viabilidade de localizar áreas destinadas ao habitat ou à apropriação pela fauna autóctona, num contexto de correcta integração urbanística.
- Projectar um conjunto de equipamentos colectivos que ajude a tornar mais atractivos os percursos ao longo do corredor.
- Projectar uma forma paisagistica que sirva de suporte aos objectivos definidos e onde a água funcione como elemento catalizador e temático da intervenção.

Tipo de Acção

Estudo	Plano	Projecto de Execução	Obra	Actividade Organizativa
☐	☒	☒	☒	☐

Parceiros

- Câmara Municipal do Montijo (CMM);
- Direcção Regional do Ambiente e Ordenamento do Território;
- Proprietários Privados.

Prazo de Execução

Para a fase de Projecto de Execução, aponta-se o prazo de 9 meses, incluindo as fases de apreciação e aprovação.

Quanto à construção do Percurso Verde e Bacias de Retenção considera-se o prazo de 24 meses, para a Ciclovia e Circuito de Manutenção o prazo de 12 meses e para os Abrigos para a Fauna o prazo 9 meses.

Custos

Para a elaboração dos Projectos e execução das obras consideradas estima-se:

Percurso Verde e Bacias de Retenção - 285.000 contos.

Ciclovia e Circuito de Manutenção - 30.000 contos.

Construção de Abrigos para a Fauna - 10.000 contos.

Principais Pontos Fracos da Acção

- Subsistem alguns estrangulamentos do Corredor, por via dos compromissos urbanísticos existentes.
- A dimensão da proposta obriga a uma intervenção faseada e susceptível de retrocessos, quanto à afectação do uso do solo.

Principais Pontos Fortes da Acção

- Contribui para a salvaguarda de áreas de maior interesse natural, evitando nomeadamente a ocupação de leitos de cheia por usos menos adequados.
- Promove a imagem da Cidade, sendo um factor positivo na sua competitividade com outros aglomerados urbanos.
- Possibilita a utilização de espaços abertos para a prática de actividades ligadas ao desporto e ao recreio de ar livre nas áreas urbanas.
- Contribui para a recuperação de áreas degradadas e para uma correcta integração urbanística zonas urbanizadas de forma deficiente.

5.7 Projecto 7: Nova Estação Fluvial no Seixalinho e Articulação com Sistema de Transportes Urbanos

5.7.1 Caracterização Sumária

O Projecto 7 envolve um conjunto de três projectos específicos: i) a construção de uma interface multimodal no Seixalinho, ii) a requalificação da ligação rodoviária entre a Cidade do Montijo e o Seixalinho e iii) a criação de um serviço de mini autocarros na Cidade do Montijo e a sua articulação com o Seixalinho.

Trata-se de um conjunto de projectos com profundas consequências sobre a acessibilidade local e regional, a centralidade do Montijo, a vivência urbana da Cidade e a sustentabilidade das actividades comerciais tradicionais que actualmente beneficiam da proximidade da estação fluvial. Existem ainda consequências sobre a dragagem do canal de acesso ao Montijo e impactes económicos relevantes. A nível dos municípios envolventes, e mesmo da região, verificam-se também implicações sobre a acessibilidade, com o novo terminal a contribuir para aumentar a competitividade do transporte colectivo e a retirar algum tráfego rodoviário pendular da cidade de Lisboa.

Conscientes da importância da alteração da localização do terminal fluvial e de modo deixar ainda em aberto tal decisão, decidiu-se elaborar dois cenários, iA) e iB), apresentando-se para cada um deles a respectiva ficha de projecto.

- **Cenário iA) Só um Terminal Fluvial no Cais do Seixalinho**
  As funções regionais e locais estão neste caso todas concentradas no novo terminal a construir. O terminal actual no centro da cidade é desactivado e todos os utentes provenientes da cidade do Montijo passam a deslocar-se cerca de 3 Km para fora dos limites do aglomerado. São aqui criadas boas condições de estacionamento e é oferecido um sistema ligações à cidade por meio de autocarros. Está também prevista uma ciclovia. Os passageiros de outros aglomerados urbanos e de outros concelhos encontram no novo interface parqueamento automóvel adequado. O novo cais será servido também por carreiras de autocarros inter-urbanos que assim já não necessitam de entrar no casco antigo do Montijo.

- **Cenário iB) Duas Estações Fluviais (Nova no Seixalinho e Existente no Centro)**
  As funções regionais são satisfeitas pela nova estação enquanto que as funções locais se mantêm na actual estação fluvial. Há assim uma repartição pelas duas estações fluviais da procura de transporte. Pode-se dizer que adopta um perfil semelhante ao da carreira "Belém - Porto Brandão - Trafaria". Evitam-se vários dos impactes negativos, sobre o comércio e vivacidade do centro, provocados pelo encerramento da actual estação fluvial.

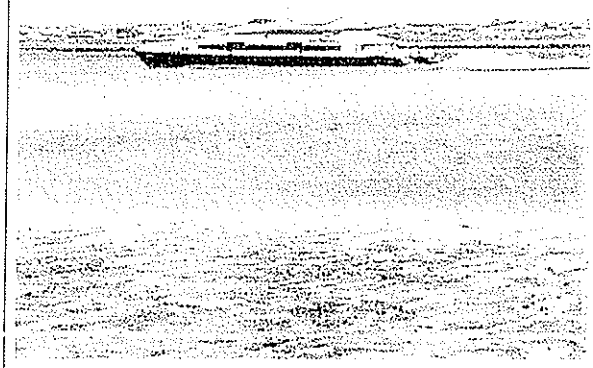
5.7.2 Novo Terminal Fluvial e Interface no Seixalinho

FICHA DE PROJECTO 7.1

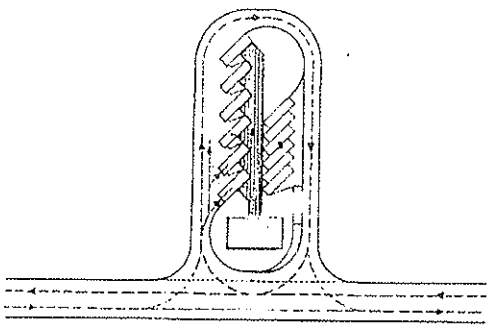
NOVO TERMINAL FLUVIAL NO SEIXALINHO
(c/ fecho do existente na Cidade)

Simulação de Possível Terminal

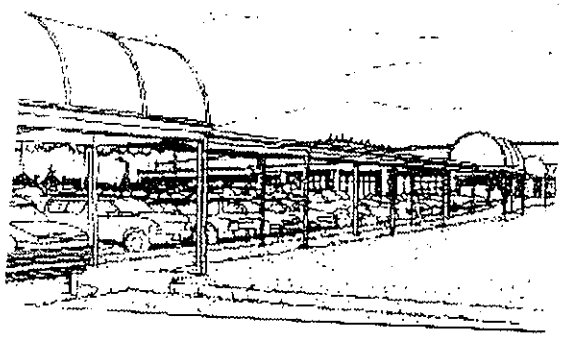
Um Terminal moderno de âmbito Regional



Simulação da Área para Operações de Transporte Público Rodoviário



Simulação de Parque de Estacionamento



Objectivo:

Construção de um novo terminal fluvial, localizado no Seixalinho, que constitua uma alternativa ao actual terminal fluvial do Montijo.

O novo terminal tem por objectivo permitir que as correspondências intermodais se realizem com eficiência, comodidade e segurança para os passageiros.

Paralelamente será possível retirar tráfego automóvel do centro da cidade do Montijo. A localização do novo terminal permitirá ainda a desocupação de espaços ribeirinhos adjacentes ao actual terminal, nomeadamente espaços afectos ao estacionamento.

De uma forma geral o novo terminal deve:

- Garantir a correspondência entre o modo fluvial, o transporte público terrestre e o transporte individual, respondendo integralmente à procura de deslocações entre o Montijo e Alcochete e a margem norte do Rio Tejo;
- Contribuir para retirar do centro da cidade do Montijo o tráfego rodoviário gerado pelo actual terminal fluvial, bem como pelo actual terminal de autocarros (junto ao mercado); (Continua)

- Desocupar espaços ribeirinhos que se encontram afectos ao estacionamento de veículos em situação de *Park&Ride* no centro do Montijo;
- Aumentar substancialmente a oferta de estacionamento dedicado a *Park&Ride*;
- Permitir a re-localização do actual terminal rodoviário, melhorando as condições dos operadores de transporte público rodoviário.

Conteúdo:

Uma interface multimodal deste tipo deve ser composta por um conjunto de equipamentos, nomeadamente:

- Estrutura de apoio à operação dos navios da Transtejo composta por 2 pontões flutuantes e 2 passadiços;
- Edifício do terminal equipado com sala de espera, serviços e equipamentos de apoio aos passageiros, bilheteiras e sistema de controlo de acessos automático, etc;
- Parque de estacionamento para *Park&Ride*; com capacidade para cerca de 500 veículos;
- Rede de acessos envolvente para veículos e peões; incluindo uma zona reservada para tomada e largada de passageiros (*Kiss&Ride*);
- Paragens e terminal para operadores de transporte público rodoviário.

Tipo de Acção:

Estudo	Plano	Projecto de Execução	Obra	Actividade Organizativa
☐	☒	☒	☒	☐

Parceiros:

As entidades intervenientes a considerar numa acção deste tipo são as seguintes:

- Administração Central – DGTT;
- Administração Central – Ministério da Defesa (Base Aérea do Montijo);
- Câmara Municipal;
- Empresas operadoras de transporte público afectadas;
- Associações de táxis;
- Administração do Porto de Lisboa;
- Outras entidades com colaboração pontual nomeadamente forças de Segurança Pública.

Prazo de Execução:

Considerando as fases de projecto, concurso público e execução da obra, 18 meses.

Custos:

O custo associado a uma intervenção deste tipo, depende de vários factores relacionados nomeadamente com a estrutura da procura e da oferta de transporte público, que vai condicionar o projecto e consequentemente a obra.

Estima-se para a obra em questão que os custos rondem os 400.000 contos. Neste valor consideram-se incluídos: edifício, estruturas de acostagem, arruamentos de acesso directo, parques de estacionamento e equipamento do terminal.

Principais Pontos Fracos da Acção:

Sem um estudo completo de avaliação da procura e uma análise detalhada da mobilidade no Concelho, não é possível prever com rigor o impacte de uma alteração deste tipo ao sistema de oferta de transporte do Montijo.

(Continua)

Esta alteração tem de ser analisada num contexto multimodal, uma vez que terá implicações directas na forma como está organizada a oferta de transporte público, e no padrão actual das deslocações em transporte individual.

Adicionalmente, considera-se que a transferência do actual terminal para o Seixalinho, possa vir a influenciar negativamente a procura do transporte fluvial por parte dos passageiros que residem na zona mais central da cidade do Montijo. Com efeito o próprio comércio local pode vir a sentir algumas alterações na sua procura habitual. A quantificação dos impactes previsíveis, só pode ser efectuada recorrendo a um estudo de procura de transporte devidamente estruturado para o efeito.

Para além dos aspectos referidos devem ainda ser tido em consideração que:

- A construção do novo terminal fluvial obriga à desactivação ou restrição do uso comercial do actual caís do Seixalinho, uma vez que se considera inviável a operação conjunta do terminal de passageiros com o terminal de mercadorias;
- A desactivação do actual terminal do Montijo, na sequência da entrada em funcionamento do novo terminal, pode ter implicações na manutenção da navegabilidade do canal do Montijo, uma vez que deixa de ser necessário garantir as condições de navegabilidade (calado e bacia de manobra), actualmente impostas pelas embarcações da Transtejo, junto ao actual terminal;
- A desactivação do actual terminal e a passagem dos serviços de transporte fluvial para o Seixalinho deverá implicar a implementação de serviços de transporte rodoviário alternativos entre o centro da cidade e o Seixalinho, bem como melhoramentos na actual ligação rodoviária entre o centro da cidade do Montijo e o local do novo interface.

Principais Pontos Fortes da Acção:

De um modo geral considera-se que esta intervenção possa induzir algumas vantagens para o concelho do Montijo bem como para os operadores de transporte, designadamente:

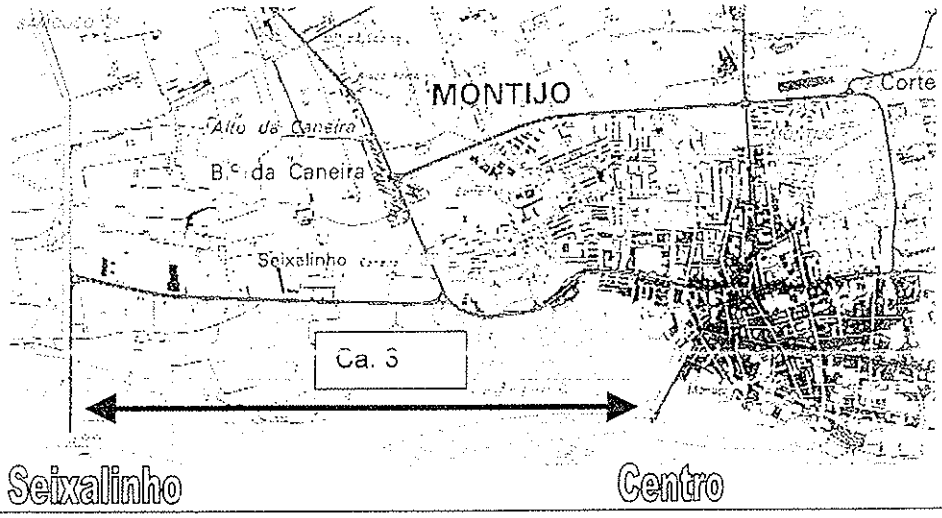
- A diminuição do tempo da viagem fluvial entre o Montijo e Lisboa, pode melhorar as condições operacionais da Transtejo (reduzindo custos de operação de frota);
- O aumento da oferta de lugares de estacionamento junto ao terminal do Seixalinho, poderá induzir um maior número de deslocações para a margem norte com recurso a Park&Ride;
- A construção de um espaço totalmente dedicado à operação de transportes públicos rodoviários, e projectado para o efeito, pode contribuir para melhorar as condições de exploração dos operadores.
- A diminuição do volume de tráfego automóvel no centro do Montijo, com a respectiva redução do congestionamento, e desocupação de espaços de estacionamento junto ao actual terminal, representa uma melhoria das actuais condições de vida urbana.

5.7.3 Duas Estações Fluviais: Seixalinho e Centro do Montijo

FICHA DE PROJECTO 7.2

ESTAÇÃO FLUVIAL NO SEIXALINHO EM FUNCIONAMENTO PARALELO COM O ACTUAL TERMINAL FLUVIAL DO MONTIJO

(Dois Terminais em Operação)



Objectivo:

Construção de uma nova estação fluvial, localizada no Seixalinho, que operaria em conjunto com o actual terminal fluvial do Montijo. A estação do Seixalinho teria características de interface multimodal idênticas às indicadas na Ficha 7.1.

A construção desta estação do Seixalinho teria por objectivo assegurar que as correspondências intermodais se realizassem com eficiência, comodidade e segurança para os passageiros.

Paralelamente seria possível retirar parte do tráfego automóvel do centro da cidade do Montijo. A localização da novo estação permitiria ainda a desocupação de espaços ribeirinhos adjacentes ao actual terminal, nomeadamente espaços afectos ao estacionamento.

De uma forma geral a nova estação deveria:

- Garantir a correspondência entre o modo fluvial, o transporte público terrestre e o transporte individual, respondendo à procura de deslocações entre os concelhos do Montijo e Alcochete e a margem norte do Rio Tejo;
- Contribuir para retirar do centro da cidade do Montijo o tráfego rodoviário gerado pelo actual terminal fluvial, bem como pelo actual terminal de autocarros (junto ao mercado);
- Desocupar espaços ribeirinhos que se encontram afectos ao estacionamento de veículos em situação de *Park&Ride* no centro do Montijo;
- Aumentar substancialmente a oferta de estacionamento dedicado a *Park&Ride*;
- Permitir a re-localização do actual terminal rodoviário, melhorando as condições dos operadores de transporte público rodoviário;
- Concentrar a maior parte da oferta de transporte fluvial.

Paralelamente, o terminal já existente no interior da cidade deveria assegurar carreiras fluviais dirigidas para a procura residente no centro da cidade, e servir de apoio à operação de carreiras fluviais turísticas.

(Continua)

Conteúdo:

A interface multimodal a instalar no Seixalinho deve ser composta por um conjunto de equipamentos nomeadamente (idêntico à Ficha 7.1):

- Estrutura de apoio à operação dos navios da Transtejo composta por 2 pontões flutuantes e 2 passadiços;
- Edifício do terminal equipado com sala de espera, serviços e equipamentos de apoio aos passageiros, bilheteiras e sistema de controlo de acessos automático, etc;
- Parque de estacionamento para *Park&Ride*; com capacidade para cerca de 500 veículos;
- Rede de acessos envolvente para veículos e peões; incluindo uma zona reservada para tomada e largada de passageiros (*Kiss&Ride*);
- Paragens e terminal para operadores de transporte público rodoviário.

O actual terminal fluvial do Montijo não necessita de qualquer tipo de intervenção.

Tipo de Acção:

Estudo	Plano	Projecto de Execução	Obra	Actividade Organizativa
☐	☒	☐	☐	☐

Parceiros:

As entidades intervenientes a considerar numa acção deste tipo são as seguintes:

- Administração Central – DGTT;
- Administração Central – Ministério da Defesa (Base Aérea do Montijo);
- Câmara Municipal;
- Empresas operadoras de transporte público afectadas;
- Associações de táxis.
- Administração do Porto de Lisboa;
- Outras entidades com colaboração pontual nomeadamente forças de Segurança Pública.

Prazo de Execução:

Considerando as fases de projecto, concurso público e execução de obra, 18 meses.

Custos:

O custo associado a uma intervenção deste tipo depende de vários factores relacionados nomeadamente com a estrutura da procura e da oferta de transporte público, que vai condicionar o projecto e consequentemente a obra.

Estima-se para a obra em questão que os custos rondem os 400.000 contos incluindo o edifício, estruturas de acostagem, arruamentos de acesso directo, parques de estacionamento e equipamento do terminal.

De salientar que a exploração de dois terminais implica um aumento dos custos de operação dos serviços fluviais e dos operadores rodoviários.

Principais Pontos Fracos da Acção:

Sem um estudo de avaliação da procura e uma análise detalhada da mobilidade no Concelho, não é possível prever com rigor o impacte de uma alteração deste tipo ao sistema de oferta de transporte do Montijo. Esta alteração deverá ser analisada num contexto multimodal, uma vez que terá implicações directas na forma como está organizada a oferta de transporte público, e no padrão actual das deslocações em transporte individual.

A manutenção em funcionamento do actual terminal do Montijo, em paralelo com a estação do Seixalinho, implica custos de operação elevados e que podem não ser justificáveis com os níveis de procura esperados para este terminal, após a entrada em funcionamento da estação do Seixalinho.

(Continua)

Também do ponto de vista da exploração das carreiras fluviais a exploração da carreira Lisboa-Montijo com duas estações no Montijo implica custos adicionais. Releva-se que a exploração desta carreira é já hoje deficitária. A quantificação dos impactes previsíveis, só pode ser efectuada recorrendo a um estudo de procura de transporte devidamente estruturado para o efeito.

Adicionalmente, a construção da nova estação fluvial, obriga à desactivação ou restrição do uso comercial do actual cais do Seixalinho, uma vez que se considera inviável a operação conjunta do terminal de passageiros com o terminal de mercadorias.

Principais Pontos Fortes da Acção:

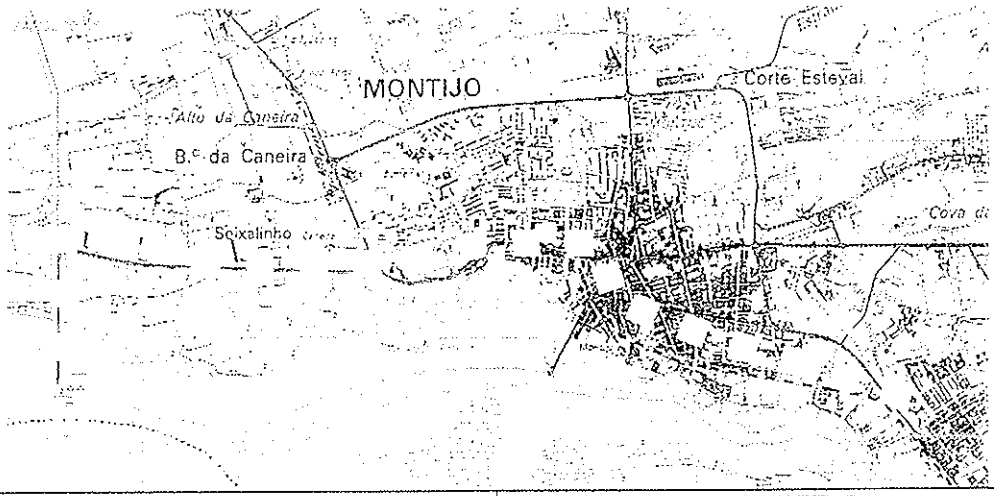
De um modo geral considera-se que esta intervenção possa induzir algumas vantagens para o concelho do Montijo bem como para os operadores de transporte, designadamente:

- A diminuição do volume de tráfego automóvel no centro do Montijo, com a respectiva redução do congestionamento, e desocupação de espaços de estacionamento junto ao actual terminal, representa uma melhoria das actuais condições de vida urbana.
- Manutenção da acessibilidade fluvial ao centro do Montijo, uma vez que se devem manter as condições de navegabilidade actuais;
- O aumento da oferta de lugares de estacionamento junto aà estação do Seixalinho, poderá induzir deslocações para a margem norte com recurso a Park&Ride;
- A construção de um espaço totalmente dedicado à operação de transportes públicos rodoviários pode contribuir para melhorar as condições de exploração dos operadores;
- A existência de dois terminais permite continuar a assegurar acessibilidade por via fluvial ao centro do Montijo, pelo que não se torna necessária a criação de serviços de transporte rodoviário alternativos bem como a realização de melhoramentos na ligação rodoviária entre o centro da cidade do Montijo e o local do novo interface.

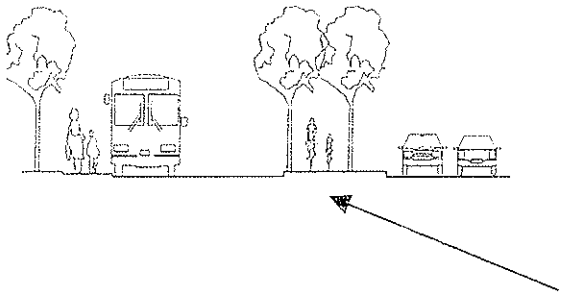
5.7.4 Requalificação da Ligação Rodoviária ao Seixalinho

FICHA DE PROJECTO 7.3

REQUALIFICAÇÃO DA LIGAÇÃO RODOVIÁRIA AO SEIXALINHO



Perfil Transversal Proposto



Simulação de pormenor do percurso pedonal e de bicicletas na ligação entre a cidade do Montijo e a nova estação fluvial do Seixalinho

Objectivo:

Criar uma infraestrutura rodoviária com perfil adequado, do tipo sugerido em cima, que efectue a ligação entre a cidade do Montijo (incluindo a sua parte nascente) e a nova estação fluvial do Seixalinho.

Esta intervenção deve garantir uma melhoria das condições de circulação para o transporte público assim como para as bicicletas, peões e veículos automóveis, devendo este espaço canal ser concebido de forma a permitir:

- Circulação pedonal e de bicicletas segregada fisicamente da circulação de veículos automóveis;
- Criação de condições para a circulação de transportes públicos rodoviários em sitio próprio;

Os melhoramentos a efectuar devem ser enquadrados numa óptica de requalificação da área urbana envolvente, permitindo uma oferta de transporte público e individual de elevada qualidade e integrada na estrutura urbana da cidade do Montijo.

(Continua)

Conteúdo:

Esta intervenção prevê a reformulação integral de um corredor ribeirinho longitudinal com aproximadamente 5 Km, ao longo da área de intervenção. Este corredor assenta, em grande parte, sobre o espaço canal das estradas nacionais 4 e 5, bem como sobre alguns arruamentos urbanos do centro da cidade do Montijo.

Desta forma devem ser consideradas as seguintes intervenções:

- Reformulação e reabilitação das EENN 4 e 5;
- Alteração do actual perfil transversal das EN4 e EN5, passando este a ser composto por uma faixa para tráfego automóvel com uma via por sentido, uma faixa para circulação segregada de transporte público (autocarros ou eléctricos) e um caminho pedonal;
- Reformulação de arruamentos urbanos por forma a criar condições para a circulação de transportes públicos em sítio próprio;
- Iluminação do corredor.

Tipo de Acção:

Estudo	Plano	Projecto de Execução	Obra	Actividade Organizativa
☐	☒	☐	☐	☐

Parceiros:

As entidades intervenientes a considerar numa acção deste tipo são as seguintes:

- Administração Central – IEP, ICOR;
- Câmara Municipal;

Prazo de Execução:

Considerando as fases de projecto, concurso público e obra, 24 meses.

Custos:

O custo associado a uma intervenção deste tipo, depende de vários factores. Estima-se para a obra em questão que os custos rondem os 500.000 contos.

Principais Pontos Fracos da Acção:

De um modo geral existem alguns problemas associados a esta intervenção dos quais se destacam:

- O custo de implementação é elevado;
- Obriga a alterações à circulação automóvel e re-ordenamento do estacionamento no centro da cidade do Montijo;
- Redução da capacidade de transporte individual em algumas vias.

Principais Pontos Fortes da Acção:

De um modo geral considera-se que esta intervenção induz várias vantagens para o centro do Montijo bem como para os operadores de transporte rodoviário, designadamente:

- Representa um forte contributo para a requalificação da área de intervenção;
- Aumenta a mobilidade pedonal, ciclopédica e em transporte público ao longo do eixo ribeirinho;
- Melhora as condições de operação dos transportes rodoviários, permitindo melhores velocidades comerciais;
- É uma medida estruturante para o sistema de transportes do Montijo.

5.7.5 Serviço de Mini Autocarros Montijo - Seixalinho

FICHA DE PROJECTO 7.4

CRIAR SERVIÇO DE MINI AUTOCARROS NO CENTRO DA CIDADE DO MOTIJO E LIGAÇÃO EM VIA RESERVADA À NOVA ESTAÇÃO FLUVIAL DO SEIXALINHO

Exemplo do tipo de autocarro para se inserir bem em tecido urbano

Objectivo:

Criação de um serviço de transporte público rodoviário em *minibus*. Este serviço terá por objectivo complementar a oferta de T.P. existente no centro da cidade do Montijo, bem como efectuar a ligação entre o centro da cidade e o local do novo terminal fluvial no Seixalinho.

Este sistema de transporte público tem por objectivo dotar a cidade do Montijo de uma oferta de transporte público de elevada qualidade, que constitua uma alternativa ao transporte individual de curta e média distância, no centro da cidade. Deverá ainda assegurar a distribuição fina dos passageiros bem como complementar as deslocações pedonais de maior distancia.

De uma forma geral deve ser um serviço que garanta as seguintes condições:

- Bom nível de oferta, garantido elevadas frequências e regularidade com horários cadenciados de base horária;
- Oferta de deslocações curtas, com distâncias entre paragens da ordem dos 250 a 300 metros;
- Elevadas velocidades comerciais garantidas pela existência de vias dedicadas a transportes públicos;
- Elevada qualidade dos veículos garantindo baixos níveis de emissão de poluentes e ruído, bem como conforto e segurança para os passageiros;
- Boa integração da rede, paragens e abrigos na malha urbana, garantindo uma boa cobertura territorial dos principais pólos geradores de deslocações da cidade do Montijo;
- Articulação com os restantes modos de transporte público, bem como transporte individual criando ligações a parques de estacionamento periféricos;
- Sistema tarifário simples;
- Bom sistema de informação ao público.

(Continua)

Conteúdo:

O serviço proposto obriga à definição das condições operacionais de funcionamento do serviço, nomeadamente definição de itinerários, paragens, horários, tipologia de veículos, etc. . Adicionalmente obriga à concepção de todo o modelo de exploração.

De uma forma geral devemos considerar:

- Definição do modelo de exploração do serviço;
- Definição dos itinerários com maior interesse do ponto de vista da procura e da integração urbana pretendida;
- Definição dos locais de paragem;
- Definição de frequências e horários da oferta;

Tipo de Acção:

Estudo	Plano	Projecto de Execução	Obra	Actividade Organizativa
☐	☒	☐	☐	☐

Parceiros:

- Administração Central – DGTT;
- Câmara Municipal;
- Juntas de Freguesia;
- Parcerias público/privado para o investimento e exploração em regime de concessão do serviço de transporte público;
- Parcerias público/privado para a montagem e exploração dos abrigos;
- Operadores de transporte público rodoviário.

Prazo de Execução:

Cerca de 6 meses.

Custos:

Numa intervenção deste tipo devem ser diferenciados três tipos de custos.

- Custos de investimento;
- Custos associados à exploração do serviço;

Sem uma definição clara do tipo de serviço a efectuar, e das opções a tomar em termos de investimento e parcerias não é possível definir com rigor o custo associado a esta operação. Adicionalmente a definição do serviço de autocarros depende ainda da opção relativa ao novo terminal fluvial do Montijo.

No que diz respeito ao investimento é possível fazer uma estimativa da ordem dos 180.000 contos, englobando a aquisição de oito veículos, delimitação de vias reservadas e construção de paragens e abrigos.

A extensão deste investimento depende da opção relativa ao novo terminal fluvial do Montijo, pelo que os custos considerados podem ser inferiores, caso não seja necessário efectuar o serviço de ligação ao novo terminal fluvial do Seixalinho. Neste caso o número de veículos poderia ser reduzido para aproximadamente metade.

Principais Pontos Fracos da Acção:

Sem um estudo de avaliação da procura, não é possível prever com rigor qual a procura futura para este serviço de autocarros. A procura é determinante na definição dos diferentes critérios operacionais do serviço, bem como na sua rentabilidade e viabilidade económica e social. De um modo geral existem alguns problemas associados a esta intervenção dos quais se destacam:

- O funcionamento de um sistema deste tipo obriga à existência de boas condições de circulação, pelo que devem ser criadas vias de tráfego para T.P. segregadas;
- A procura existente pode não justificar o investimento;
- O facto de não ser um modo em sítio próprio integral, torna esta solução menos estruturante que uma solução idêntica recorrendo a um modo ferroviário ligeiro;

Principais Pontos Fortes da Acção:

De um modo geral considera-se que esta intervenção tem algumas vantagens para a cidade do Montijo, nomeadamente:

- O facto deste modo não necessitar de infra-estrutura própria, permite-lhe uma boa cobertura territorial e elevada flexibilidade de adaptação do serviço a alterações na procura;
- Permite responder de forma rápida às necessidades de transporte sem grandes necessidades de investimento;
- O material circulante poder ser utilizado de forma diversificada e em função das solicitações da procura, podendo até ser usado na realização de transporte escolar;
- Os veículos do tipo *minibus* tem uma boa performance de manobra pelo que tem uma boa inserção urbana nas vias mais estreitas;
- O reduzido número de lugares dos *minibus* permite oferecer boas frequências em situações de procura reduzida;
- A nova geração tecnológica de motores de combustão interna, permitem boas performances energéticas, ambientais e níveis reduzidos de ruído.

5.8 Avaliação Preliminar dos Efeitos Esperados

A partir da implementação do Plano é expectável uma melhoria da qualidade de vida urbana, não só a nível ambiental como igualmente nos domínios urbanísticos e sócio económicos.

Alguns dos principais indicadores de referência que poderão aferir esta evolução são enumerados no quadro seguinte:

FORTES IMPACTES POSITIVOS DO PLANO
Despoluição e recuperação ambiental da margem ribeirinha da cidade numa extensão de cerca de 6 Km
Regeneração urbana de cerca de 267 ha para benefício dos sistemas natural, social e económico de forma sustentada
Recuperação de cerca de 70 ha de área de sapal e de 8 ha de salinas reactivadas ou reconvertidas
Melhoria da qualidade visual da paisagem urbana e requalificação do espaço público
Criação de numerosos equipamentos que vivificam a zona ribeirinha da cidade e que captam oportunidades de desenvolvimento económico e social compatíveis com a sensibilidade do sistema natural receptor
Promoção de mobilidade sustentável com criação de extensas áreas pedonais, ciclovias, nova interface intermodal, estacionamentos e moderno sistema de transportes públicos na cidade
Fortíssimo aumento da área verde utilizável pelo Público
Beneficiação e criação de edifícios públicos e modernização da administração local
Reforço das capacidade hoteleira, geração de iniciativas empresariais, criação de empregos e aumento da atractividade turística
Reforço da capacidade de governação local, da gestão ambiental e da capacidade participativa e de exercício da cidadania

6. ADEQUAÇÃO DO PLANO ESTRUTURANTE AO PROGRAMA POLIS

6.1 Componentes e Linhas de Intervenção

O actual Plano Estruturante da Zona Ribeirinha da Cidade do Montijo (PEZOR) tem as características necessária para se integrar plenamente tanto na Componente 1 como na Componente 4 do Programa Cidades.

Componente 1

No que respeita à Componente 1, face à existência de uma linha de intervenção fechada (Linha 1), por razões fundamentadas, terá o Projecto (PEZOR) que se inscrever obrigatoriamente na **Linha 2**, com características idênticas às que presidem aos projectos seleccionados para a Linha 1, ou sejam:

- Trata-se de uma intervenção integrada e multifacetada, com uma dimensão significativa, que irá contribuir de forma decisiva, para a revitalização da cidade e que permitirá o seu reposicionamento no contexto da Área Metropolitana de Lisboa.

- Os aspectos essenciais da proposta permitem afirmar que cumpre integralmente o objectivo designado por **"cidade verde"**:
A valorização da Frente Ribeirinha é o ponto de partida para o desenvolvimento de todo o projecto e dando continuidade a algumas acções em curso, equacionando, a partir da requalificação dos espaços ribeirinhos todos os aspectos relacionados com o reordenamento do trânsito e a criação de novas formas de mobilidade. Pretende-se e requalificação dos principais espaços públicos existentes, a dinamização dos corredores verdes já implementados, a criação de novos parques urbanos e a recuperação de outros espaços como as salinas, a reutilização de alguns sapais e protecção de outros , num conjunto de acções capazes de garantirem a indispensável sustentabilidade ambiental.

- Também outro dos grandes desígnios referido no Programa Polis, o da **"Cidade do Conhecimento e do Entretenimento"** está amplamente consignado neste projecto. A proposta prevê localizações para diversas infraestruturas ligadas às novas tecnologias à cultura , às artes e ao lazer e integra diversos programas relacionados, tanto com as actividades

tradicionais revisitadas numa perspectiva contemporânea, como com outras actividades inovadoras e já viradas para o futuro. Integrando de forma assumida, estas duas vertentes, a do conhecimento e a do entretenimento na cadeia das actividades económicas da cidade e da região, o Montijo posiciona-se como polo urbano com as características requeridas.

- Por último o projecto abraça igualmente o desígnio das **"Cidades Intergeracionais".** Ao procurar recentrar o papel do centro antigo, reaqualificando-o e dando as condições necessárias a uma nova apropriação por parte das novas gerações. Ao instalar actividades atractivas, de uma substancial diversidade, sem perder de vista o contributo de um património tradicional e específico permite-se uma efectiva troca de experiência de formas de entender a vida urbana e fomenta-se a coesão social.

Componente 4

No que concerne à Componente 4, as linhas 1,2 e 4 têm justificações asseguradas ao confrontarmos o PEZOR com os objectivos e as acções preconizadas naquela componente.
De uma forma global o projecto (PEZOR) integra um conjunto de acções que visam a melhoria das condições urbanísticas e ambientais da cidade e identifica os vários Planos e Projectos imprescindíveis para a sua concretização.
Especificamente para cada uma das linhas os objectivos e as medidas previstas são as seguintes:

Linha 1

O projecto propõe como factor fundamental para o seu êxito, a promoção de novas formas de mobilidade no espaço urbano, nomeadamente dando prioridade:

- à construção de novas zonas pedonais e à construção de ciclovias, integradas numa rede pensada de forma integrada para toda a cidade;

- à construção de novas áreas de estacionamento automóvel que possam funcionar como interface de transporte e que retirem pressão à circulação na área mais central;

- ao incentivo aos transportes públicos através de uma linha de "navettes" que sirvam no sentido longitudinal, toda área de intervenção, mas que igualmente estabeleçam a articulação desejada com o restante tecido urbano.

- à eliminação da circulação automóvel em parte da frente da marginal ribeirinha, remetendo os veículos e o transporte público para um troço do actual canal da C.P., hoje desactivado, e, em alternativa, dedicar aquela área à circulação pedonal, às bicicletas e ao lazer com uma boa acessibilidade automóvel (perpendicular à frente ribeirinha) e uma interface de transporte público local nas suas proximidades.

Linhas 2 e 4

Outro aspecto em que o Plano Estruturante é extremamente interessante, pouco usual e até inovador é por permitir, sobretudo no âmbito dos Projectos 4 (Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha Natural) e 6 (Corredor Verde Nascente), as condições para o desenvolvimento de acções de sensibilização e de educação ambiental, as quais poderão estruturar-se mediante suportes de informação e gestão, acessíveis e pedagógicas: cujo alcance em primeira instância deverá ter repercussões ao nível da Autarquia, mas que deverá igualmente beneficiar das parcerias a estabelecer.

Listagem dos 7 principais Projectos do Plano Estruturante da Frente Ribeirinha por Componentes e Linhas do Programa Polis

Se atendermos às tipologias dos projectos elegíveis podemos listar por componentes e Linhas do Programa Polis, cada um dos 7 principais projectos, funcionando como quadro de referência para a obtenção dos necessários financiamentos:

PROJECTO 1 – Projecto de Desenho Urbano: Eixo do Parque da Cidade à Frente Ribeirinha

Componente 1

Linha 2

- Propõe a recuperação ambiental e urbanística de áreas urbanas em declínio ou cujas funções foram desactivados.

- Concorre para o incremento da área verde urbana em condições de continuidade territorial.
- Promove a melhoria da qualidade visual da paisagem urbana e a qualificação do espaço público.
- Recupera e valoriza edifícios com interesse patrimonial e funcional.
- Contribui para a restrição da circulação automóvel.

Componente 4

Linha 1

- Contribui para a restrição da circulação automóvel.

PROJECTO 2 – Projecto de Desenho Urbano : Marina/Espelho de Água e Parque Urbano da Frente Ribeirinha Central.

Componente 1

Linha 2

- Recuperação e valorização de estruturas ecológicas inseridas na malha urbana.
- Recuperação ambiental e urbanística de áreas urbanas em declínio ou cujas funções foram desactivadas.
- Concorre para o incremento da área verde urbana.
- Promove a melhoria da qualidade visual da paisagem urbana e a qualificação do espaço público.
- Recupera e valoriza edifícios com interesse patrimonial e funcional.
- Contribui para a restrição à circulação automóvel.
- Prevê a criação de posto de informação ao público no domínio de ambiente urbano

Componente 4

Linha 1

- Contribui para a restrição à circulação automóvel

Linha 2

- Prevê a criação de posto de informação ao público no domínio do ambiente urbano.

PROJECTO 3 – Projecto de Desenho Urbano : Plano de Pormenor da Frente *Ribeirinha Urbana*

Componente 1

Linha 2

- Recuperação e valorização de estruturas ecológicas inseridas na malha urbana.
- Recuperação ambiental e urbanística de áreas urbanas em declínio ou cujas funções foram desactivadas.
- Promove a melhoria da qualidade visual da paisagem urbana e a qualificação do espaço público.
- Recupera e valoriza edifícios com interesse patrimonial e funcional.
- Contribui para a restrição à circulação automóvel, criando áreas de estacionamento de apoio ao cais de embarque e ligação ao interface local, dissuasores da sua penetração no centro e contempla propostas concretas de alteração da rede viária principal.
- Prevê a criação de postos de informação ao público no domínio do ambiente urbano.
- Promove a utilização de modos de transporte urbano favoráveis ao ambiente.
- Prevê estudos, projectos e assessoria técnica com vista à execução e gestão das acções concorrentes para os objectivos desta intervenção.

Componente 4

Linhas 1,2,3, e 4

O PROJECTO 3 , propõe um novo conceito de cidade, melhorando as condições Urbanísticas e Ambientais do Montijo pela introdução de novos valores e reutilização do espaço existente, ligação charneira e ancora fundamental do Plano Estruturante , com iniciativas apoiadas por todas as linhas, nomeadamente:

- Apoio a novas formas de mobilidade no espaço urbano previlegiando o espaço pedonal e as ciclovias na frente ribeirinha, e estimulando o transporte colectivo com a criação de um interface na antiga Estação de Caminhos de ferro desactivada.
- Melhor caracterização e gestão do ambiente urbano e monitorização de variáveis ambientais conforme recomendado no Plano Municipal de Ambiente .
- Apoio à valorização urbanística e ambiental num estabelecimento de ensino proposto para o local.
- Promoção da consciência ambiental e iniciativas de participação da população com intervenções localizadas no rio e através de iniciativas e exposições promovidas em edifícios públicos que aqui ficarão localizados.

PROJECTO 4 – Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha Natural

Componente 1

Linha 2

- Valorização de frente ribeirinha com uma forte componente de requalificação do sistema natural e sua reintegração na cidade.

Componente 4

Linhas 1

- Criação de ciclovia ribeirinha articulando o centros da cidade à nova estação intermodal.
- Criação de novos percursos pedonais inseridos em zonas verdes ribeirinhas e de acesso a equipamentos colectivos.

Linha 2

- Projecto que contribui fortemente para a utilização racional de recursos naturais.

Linha 4

- Promove a consciência ambiental dos cidadãos ao permitir e encorajar acções de educação ambiental associadas à zona natural, em especial ao sistema ecológico do sapal, salinas, recursos hídricos e ambiente urbano.

Linha 5

- Melhora a qualidade de vida na sua vertente urbanística e ambiental ao oferecer um conjunto de multiplos equipamentos sociais e ao preservar o património natural da zona ribeirinha da cidade.

PROJECTO 5 – Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha Nascente

Componente 1

Linha 2

- Recuperação e valorização de estruturas ecológicas inseridas na malha urbana.
- Recuperação ambiental e urbanística de áreas urbanas em declínio ou cujas funções foram desactivadas.
- Promove a melhoria da qualidade visual da paisagem urbana e a qualificação do espaço público.
- Prevê a criação de postos de informação ao público no domínio do ambiente urbano.
- Projectos que concorram para o incremento da área verde urbana, preferencialmente em condições de continuidade territorial.
- Projectos que visem a redução de resíduos e projectos de valorização de resíduos.

PROJECTO 6 – Corredor Verde Nascente

Componente 1

Linha 2

- Recuperação e valorização de estruturas ecológicas inseridas na malha urbana.
- Promove a melhoria da qualidade visual da paisagem urbana e a qualificação do espaço público.
- Projectos que concorram para o incremento da área verde urbana, preferencialmente em condições de continuidade territorial.
- Projectos que visem a redução da dos consumos de água e a reutilização desse recurso, especialmente em zonas de carências hídricas.
- Prevê a criação de postos de informação ao público no domínio do ambiente urbano.
- Prevê estudos, projectos e assessoria técnica com vista à execução e gestão das acções concorrentes para os objectivos desta intervenção.

Componente 4

Linhas 2 e 4

- Melhor caracterização e gestão do ambiente urbano e monitorização de variáveis ambientais conforme recomendado no Plano Municipal de Ambiente.
- Promoção da consciência ambiental e iniciativas de participação da população com intervenções localizadas no rio e através de iniciativas e exposições promovidas em edifícios públicos que aqui ficarão localizados.

PROJECTO 7 – Terminal do Seixalinho e Articulação com Sistema de Transportes Urbanos

Componente 4

Linha 1

- É um projecto que visa retirar os automóveis do centro urbano, restringir a circulação, estimular a utilização de transportes colectivos e promover novos meios de acesso e circulação.

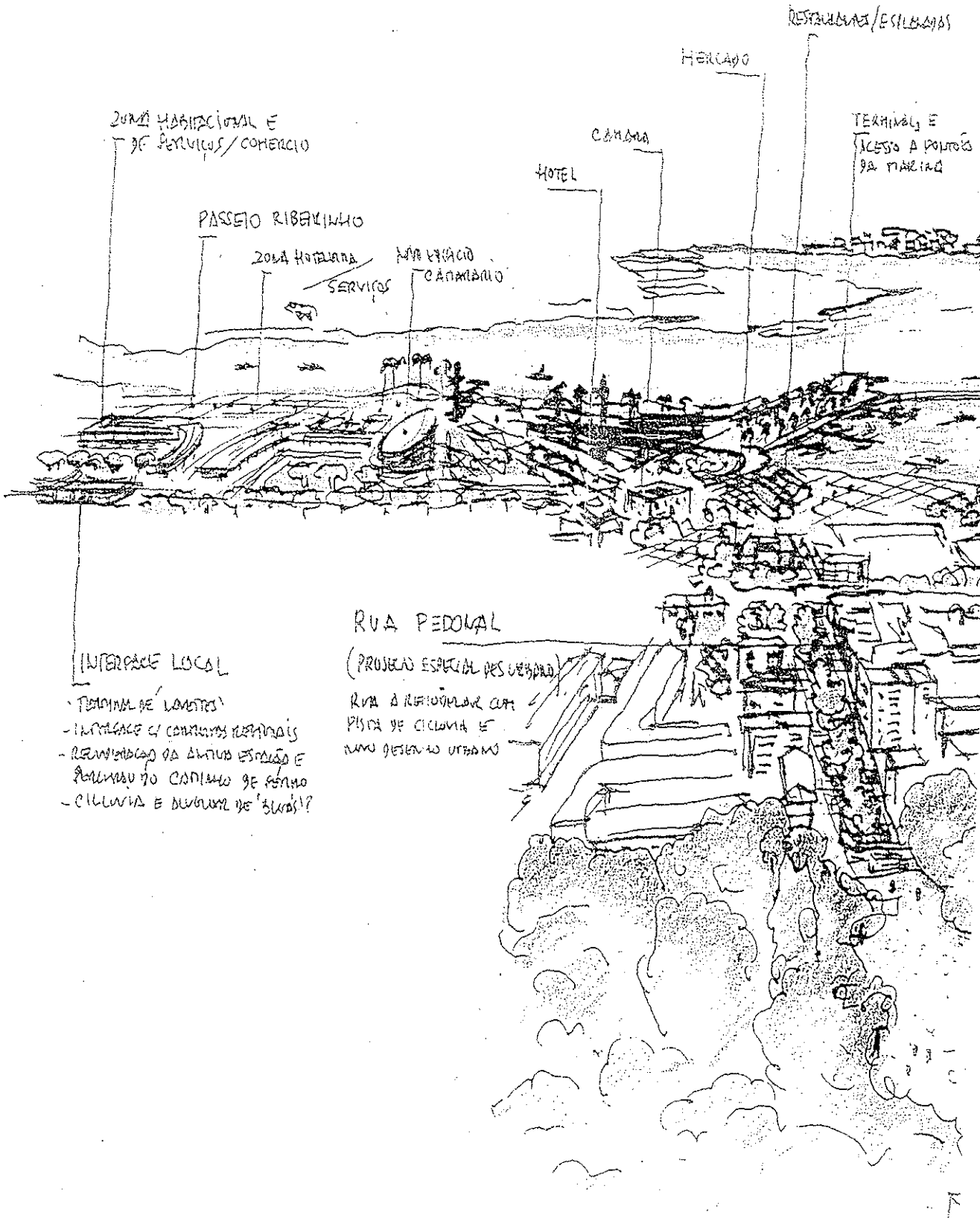
6.2 Prazos de Execução da Intervenção

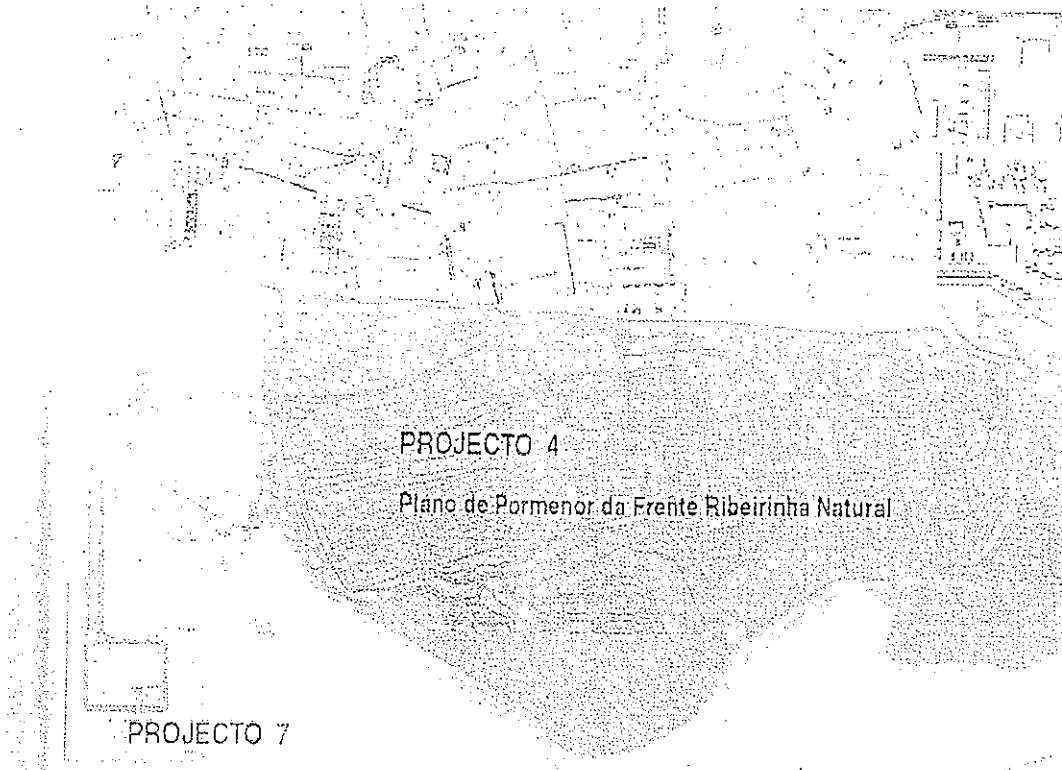
PRAZOS DE EXECUÇÃO DA INTERVENÇÃO	2001	2002	2003	2004	2005
Planos de Pormenor e Projectos de Desenho Urbano					
◦ Projecto 1 " Eixo do Parque da Cidade à Frente Ribeirinha "					
◦ Projecto 2 " Marina/Espelho de Água e Parque Urbano da Frente Ribeirinha					
◦ Projecto 3 " Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha Urbana "					
◦ Projecto 4 " Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha Natural "					
◦ Projecto 5 " Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha Nascente "					
◦ Projecto 6 "Corredor Verde Nascente"					
Levantamentos/ Estudos Complementares					
◦ Circulação, Estacionamento e Tráfego					
◦ Transportes Urbanos					
◦ Incidência Ambiental					
◦ Hidráulica Fluvial					
◦ Levantamento Cadastral					
◦ Expropriações					
Projectos com Investimento POLIS					
Projecto 1					
❒ PERCURSO ENTRE PARQUE URBANO E FRENTE RIBEIRINHA					
— Projecto de Execução					
— Concursos/ Construção					
❒ RESTRUTURAÇÃO DO ESTACIONAMENTO DO MERCADO					
— Projecto de Execução					
— Expropriações/Disponibilização do Local					
— Concursos/ Construção					
❒ RECONVERSÃO DO ACTUAL EDIFÍCIO DA CÂMARA					
— Projecto de Execução					
— Concursos/ Construção					
Projecto 2					
❒ RECUPERAÇÃO DO TERMINAL FLUVIAL E ESPAÇOS EXTERIORES					
— Projecto de Execução					
— Expropriações/Disponibilização do Local					
— Concursos/ Construção					

❒ MARINA/ RECUPERAÇÃO DO ANTIGO CAIS E DO PLANO DE ÁGUA																				
— Projecto de Execução																				
— Concursos/ Construção																				
Projecto 3																				
❒ MARGINAL RIBEIRINHA																				
— Projecto de Execução																				
— Expropriações/Disponibilização do Local																				
— Concursos/ Construção																				
❒ NOVO EDIFÍCIO DOS SERVIÇOS DA CÂMARA																				
— Projecto de Execução																				
— Expropriações/Disponibilização do Local																				
— Concursos/ Construção																				
❒ CASA DA JUVENTUDE PARA AS NOVAS TECNOLOGIAS E AMBIENTE																				
— Projecto de Execução																				
— Expropriações/Disponibilização do Local																				
— Concursos/ Construção																				
❒ INTERFACE LOCAL E ZONA ENVOLVENTE																				
— Projecto de Execução																				
— Expropriações/Disponibilização do Local																				
— Concursos/ Construção																				
❒ VIA ESTRUTURANTE INTERIOR																				
— Projecto de Execução																				
— Expropriações/Disponibilização do Local																				
— Concursos/ Construção																				
Projecto 4																				
❒ RECUPERAÇÃO DO SAPAL																				
— Projecto de Execução																				
— Expropriações/Disponibilização do Local																				
— Concursos/ Construção																				
❒ RECUPERAÇÃO DE ANTIGAS SALINAS DESACTIVADAS																				
— Projecto de Execução																				
— Expropriações/Disponibilização do Local																				
— Concursos/ Construção																				
❒ VIVEIRO DE PEIXES																				
— Projecto de Execução																				
— Expropriações/Disponibilização do Local																				
— Concursos/ Construção																				
❒ COMPLEXO DESPORTIVO																				
— Projecto de Execução																				
— Expropriações/Disponibilização do Local																				
— Concursos/ Construção																				
❒ PARQUE VERDE																				
— Projecto de Execução																				
— Expropriações/Disponibilização do Local																				
— Concursos/ Construção																				

❒ ESPAÇO DE LAZER E EMBARCAÇÕES DE RECREIO																				
— Projecto de Execução																				
— Expropriações/Disponibilização do Local																				
— Concursos/ Construção																				
❒ RECUPERAÇÃO DO MOINHO DE MARÉ																				
— Projecto de Execução																				
— Expropriações/Disponibilização do Local																				
— Concursos/ Construção																				
❒ PERCURSO PEDONAL E DE BICICLETAS																				
— Projecto de Execução																				
— Expropriações/Disponibilização do Local																				
— Concursos/ Construção																				
Projecto 5																				
❒ RECUPERAÇÃO DO SAPAL																				
— Projecto de Execução																				
— Expropriações/Disponibilização do Local																				
— Concursos/ Construção																				
❒ PARQUE VERDE LÚDICO E PEDAGÓGICO																				
— Projecto de Execução																				
— Expropriações/Disponibilização do Local																				
— Concursos/ Construção																				
❒ RECUPERAÇÃO DO MOINHO DA LANÇADA																				
— Projecto de Execução																				
— Expropriações/Disponibilização do Local																				
— Concursos/ Construção																				
❒ PRECURSO PERIFÉRICO PARA PEÕES E CICLOVIAS																				
— Projecto de Execução																				
— Expropriações/Disponibilização do Local																				
— Concursos/ Construção																				
Projecto 6																				
❒ PERCURSO VERDE E BACIAS DE RETENÇÃO																				
— Projecto de Execução																				
— Expropriações/Disponibilização do Local																				
— Concursos/ Construção																				
❒ CICLOVIA E CIRCUITO DE MANUTENÇAÕ																				
— Projecto de Execução																				
— Expropriações/Disponibilização do Local																				
— Concursos/ Construção																				
❒ CONSTRUÇÃO DE ABRIGOS PARA A FAUNA																				
— Projecto de Execução																				
— Concursos/ Construção																				
Projecto 7																				
❒ NOVO TERMINAL FLUVIAL NO SEIXALINHO																				
— Projecto de Execução																				
— Expropriações/Disponibilização do Local																				
— Concursos/ Construção																				

❒ REQUALIFICAÇÃO DAS LIGAÇÕES RODOVIÁRIAS																				
— Projecto de Execução																				
— Expropriações/Disponibilização do Local																				
— Concursos/ Construção																				
❒ SERVÇO DE MINI AUTOCARROS																				
— Projecto de Execução																				
— Concursos/ Construção																				


RESTAURANTES/ESPLANADAS
MERCADO
ZONA HABITACIONAL E DE SERVIÇOS/COMÉRCIO
CÂMARA
TERMINAL E ACESSO A PONTÃO DA MARINA
HOTEL
PASSEIO RIBEIRINHO
ZONA HOTELEIRA
SERVIÇOS
NOVA EXPANSÃO CAMARIÑO
RUA PEDONAL
(PROJECTO ESPECIAL PES VERDE)
RUA A REFORÇAR COM PISTA DE CICLOVIA E NOVO DESENHO URBANO
INTERFACE LOCAL
- TERMINAL DE LANCHAS
- INTERFACE C/ CONTINENTE REFORÇADA
- RECUPERAÇÃO DA ANTIGA ESTAÇÃO E PARCHEAMENTO CAMINHO DE FERRO
- CICLOVIA E DUNAMAR DE 'BUS'?

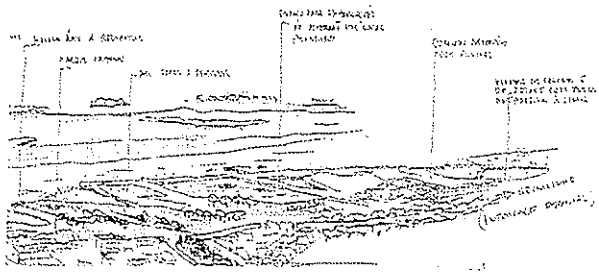


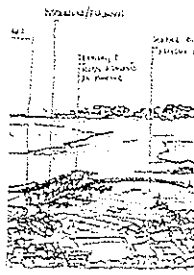
PROJECTO 4

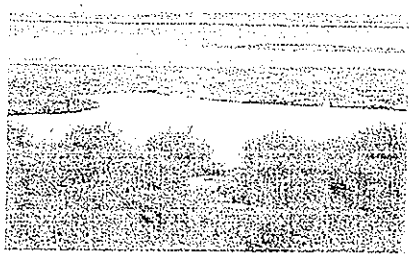
Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha Natural

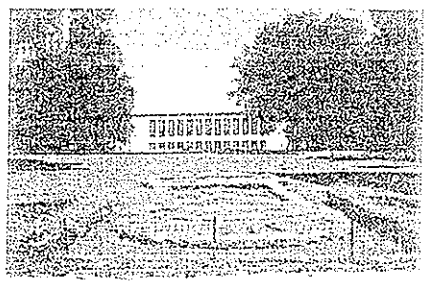
PROJECTO 7

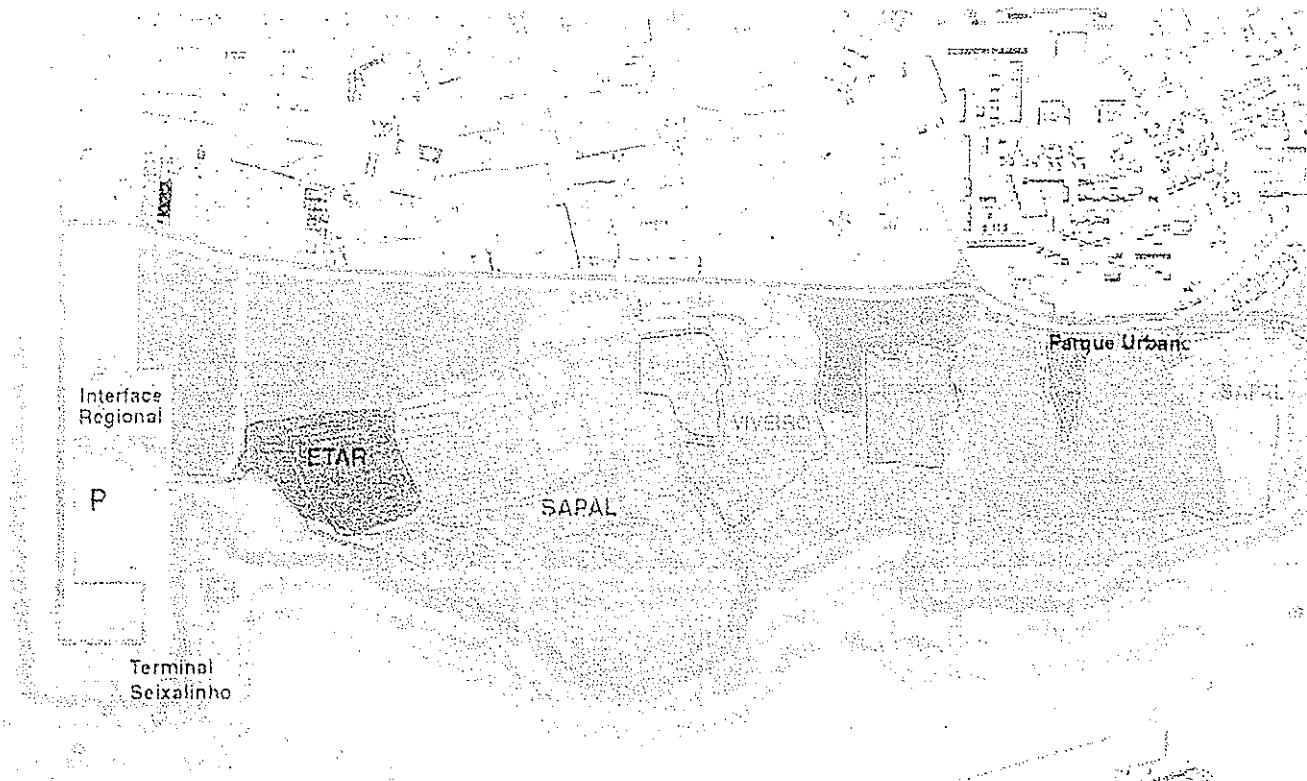
Projecto do Terminal Seixalinho



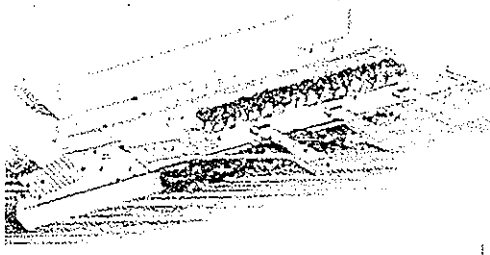








Um Terminal moderno de âmbito Regional



Acessos ao espelho de água e tratamento paisagístico da Frente Ribeirinha

Espaço destinado ao lazer, à pesca e a embarcações de recreio

Tratamento adequado do Espaço Público