



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Proposta de Lei n.º 26/XVI/1.ª

Aprova o Orçamento do Estado para 2025

Terceira Travessia do Tejo

Proposta de Aditamento

Título IX

Disposições complementares, finais e transitórias

Capítulo I

Políticas setoriais

Artigo 143.º-A

Terceira Travessia do Tejo

1 – Em 2025 o Governo inicia os procedimentos necessários à concretização da Terceira Travessia do Tejo, com a ligação entre o Barreiro e Lisboa, assegurando as componentes rodoviária e ferroviária.

2 – O investimento na Terceira Travessia do Tejo implica a realização de toda a rede complementar de acessibilidades na Área Metropolitana de Lisboa, a Norte e a Sul do Tejo.

Assembleia da República, 12 de novembro de 2024

Os Deputados,

Paula Santos, António Filipe, Alfredo Maia, Paulo Raimundo



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Nota justificativa:

A Terceira Travessia do Tejo (TTT) rodoferroviária no corredor Barreiro/Chelas assume uma enorme importância para a mobilidade metropolitana e para a rede nacional de transportes e logística, envolvendo não só as acessibilidades rodoviárias como a ferrovia convencional para transporte de mercadorias e passageiros, seja nas ligações suburbanas seja de longo curso.

As populações das duas margens do Tejo na área metropolitana de Lisboa são diariamente sujeitas a longas filas de trânsito para o atravessamento das duas pontes existentes, sobretudo a 25 de Abril. Se é certo que parte deste problema precisa de ser resolvido por via do reforço da oferta e da qualidade dos transportes públicos, não é menos verdade que o alargamento dos eixos de mobilidade entre as suas margens – numa situação de intensos movimentos pendulares – é de fundamental justiça e oportunidade.

É um projeto estruturante para a qualificação do território, com impactos no plano económico e social, na Área Metropolitana de Lisboa, tal como são importantes a sua articulação com outros investimentos estruturantes tal como a construção do Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro da Força Aérea, ou a plataforma logística do Poceirão. Estes projetos têm sido sucessivamente adiados demonstrando o baixo nível de investimento público no País, suportado quase na íntegra por fundos comunitários.

Os diversos estudos efetuados, nomeadamente do Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC), datado de abril de 2008, aponta a solução para a TTT com base no corredor Chelas-Barreiro, apontando-a como a que melhor promove a coesão social, a equidade territorial e a sustentabilidade ambiental.

Um projeto que desde Abril de 2002, com a publicação no Diário da República n.º 82, I Série B do PROT – AML, é considerado como fundamental para a estratégia de desenvolvimento da AML, para além de estar previsto no plano ferroviário nacional como elemento central na melhoria nas ligações norte/sul, nomeadamente ao Alentejo, Algarve e Espanha, e para desbloquear a mobilidade de pessoas entre as margens do rio Tejo: promove a coesão territorial, a criação de empregos e o pleno aproveitamento das potencialidades produtivas existentes, e dará ainda um importante contributo para a redução da importação de combustíveis e para a defesa do ambiente.