

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

*“Prolongamento da Linha Vermelha do Metropolitano de Lisboa
entre Oriente e Aeroporto”*

Outubro de 2005



EQUIPA DE TRABALHO

Elaboração:

- *Augusto Serrano*

Secretariado:

- *Odete Cotovio*



ÍNDICE

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

ANEXO I

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

ANEXO II

- Lista de Presenças na Sessão de Esclarecimento

ANEXO III

- Pareceres

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

"Prolongamento da Linha Vermelha do Metropolitano de Lisboa entre Oriente e Aeroporto"

1. INTRODUÇÃO

Em cumprimento do preceituado no artigo 14º do Decreto - Lei n.º 69/2000 de 3 de Maio, procedeu-se à Consulta Pública do *"Prolongamento da Linha Vermelha do Metropolitano de Lisboa entre Oriente e Aeroporto"*.

2. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA

Considerando que o Projecto se integra na lista do anexo II do Decreto-Lei nº 69/2000, de 3 de Maio, a Consulta Pública decorreu durante 25 dias úteis, desde o dia 24 de Agosto até 27 de Setembro de 2005.

3. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA

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

- o Instituto do Ambiente
- o Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo
- o Câmara Municipal de Lisboa
- o Câmara Municipal de Loures

O Resumo Não Técnico foi disponibilizado para consulta nas Juntas de Freguesia de Moscavide (Loures) e Santa Maria dos Olivais (Lisboa).

4. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO

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

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



5. FORMAS DE ESCLARECIMENTO E PARTICIPAÇÃO DOS INTERESSADOS

No âmbito da Consulta Pública, o IA, tendo por objectivo promover um maior envolvimento das autarquias e entidades directamente interessadas e prestar esclarecimento relativamente ao processo de AIA, do projecto e respectivos impactes ambientais realizou uma sessão de esclarecimento. Esta reunião teve lugar no dia 15 de Setembro na Casa do Ambiente e do Cidadão - Instituto do Ambiente.

A lista de registo das presenças na sessão de esclarecimento encontra-se no Anexo II do presente Relatório.

Nesta sessão, estiveram presentes representantes do IA, da Metropolitano de Lisboa, E.P. e seus consultores, tendo sido prestados todos os esclarecimentos às questões apresentadas pelos interessados.

6. PROVENIÊNCIA DOS PARECERES RECEBIDOS

No âmbito da Consulta Pública foram recebidos **44 pareceres** com a seguinte proveniência:

- Direcção-Geral do Turismo
- GEOTA – Grupo de Estudos de Ordenamento do Território e Ambiente
- Quercus – Associação Nacional de Conservação da Natureza
- Associação Lisboa Verde
- Rede Ferroviária Nacional REFER, E.P.
- CP Comboios de Portugal
- Câmara Municipal de Loures
- Direcção Municipal de Ambiente Urbano – Câmara Municipal de Lisboa
- Junta de Freguesia de Moscavide
- Junta de Freguesia de Santa Maria dos Olivais
- Paróquia de Santo Eugénio
- Comissão de Moradores da Urbanização Alfredo Bensaúde
- Administração do Condomínio dos n.^{os} 9, 22 e 24 da Rua Alferes Barrilero Ruas
- 1 parecer abaixo-assinado por 181 cidadãos
- 1 parecer abaixo-assinado por 53 cidadãos
- 1 parecer abaixo-assinado por 5 cidadãos
- 1 parecer conjunto de 4 residentes da Rua Sargento José Paulo dos Santos
- 8 pareceres tipo de cidadãos
- 19 pareceres individuais de cidadãos

7. ANÁLISE DOS PARECERES RECEBIDOS

A Direcção Municipal de Ambiente Urbano da Câmara Municipal de Lisboa faz uma análise do EIA por descritor ambiental, considerando que as medidas de minimização e/ou de compensação durante a fase de construção e de exploração são de carácter genérico, devendo as mesmas ser especificadas de modo a permitir ter a informação necessária para a sua correcta implementação.

Considera que os impactes negativos espetáveis nos descritores Ecologia, Património Cultural, Arqueológico e Arquitectónico, Solos, Geologia e Hidrogeologia e Recursos Hídricos Superficiais são pouco significativos ou nulos.

Relativamente à Ocupação de Solos e aos Instrumentos de Gestão Territorial, coloca a dúvida se de acordo com a classificação actual do PDM, a área consolidada de moradias no Bairro da Encarnação é afectada ou não.



No que diz respeito aos Aspectos Socio-económicos e Acessibilidades, como já referido, considera que as medidas de minimização e/ou de compensação deverão ser pormenorizadas, atendendo nomeadamente às condicionantes identificadas ao longo do traçado, em particular devido à interferência com as diversas infra-estruturas e equipamentos afectados. Todas as medidas mitigadoras deverão ser planeadas e analisada a sua eficácia de modo a permitir atempadamente adequada programação face à calendarização da obra.

Considera que ao nível do Ruído foram identificados os principais impactes associados à fase de construção da linha, no entanto para a fase de exploração parece não estarem devidamente identificados, nomeadamente em zonas sensíveis como o Bairro da Encarnação, cuja estação poderá induzir um impacte significativo associado à maior movimentação de pessoas e veículos no local. Considera ainda que ao ser prevista a solicitação de Licença Especial de Ruído, acompanhada de isenção dos limites, deveria o estudo prever quais as medidas a aplicar nesses horários, por forma a minimizar o impacte acústico associado.

Para esta Direcção, as medidas de minimização das Vibrações para a fase de construção deveriam ser equacionadas desde já e não serem remetidas para os relatórios de acompanhamento e monitorização da obra.

Conclui que relativamente à Qualidade do Ar, a concretização do projecto conduzirá a impactes negativos de magnitude média e de natureza temporária, durante a fase de construção e a impactes positivos pouco significativos durante a fase de exploração.

A **Câmara Municipal de Loures**, apresenta as seguintes medidas de minimização dos impactes ambientais:

- planeamento das obras de modo a que estas decorram durante o menor tempo possível, em espaço confinado e ordenado, com acesso restrito;
- formação adequada dos funcionários relativamente à segurança e às boas práticas de construção;
- adequada fiscalização do cumprimento dos planos;
- ampla informação à população sobre a obra (motivo, especificidade, faseamento, duração, data prevista de conclusão, desvios de trânsito, corte de serviços), não passando exclusivamente nem principalmente por boletins de informação protocolados com as duas Juntas de Freguesia envolvidas, devendo ser criado um serviço de atendimento próprio, no sentido de prestar esclarecimentos e atender as eventuais reclamações, como proposto no EIA;
- assegurar o correcto cumprimento das normas de segurança e de sinalização das obras na via pública, incluindo uma boa iluminação nocturna, tendo em vista a segurança e a menor perturbação da vida das populações;
- colocar vedações, não completamente opacas, em todos os locais que ofereçam perigo, assim como resguardos laterais para protecção contra quedas nos acessos pedonais localizados nas áreas afectas à obra, tendo em atenção especial os utentes que se deslocam em cadeiras de rodas e os idosos;
- construir passadiços para peões nas ruas cujos pavimentos tenham sido destruídos pelas obras ou em sua consequência;
- assegurar a limpeza periódica de toda a área envolvente às zonas de construção, tendo em atenção a segurança de veículos e peões, bem como a qualidade do ar, no que diz respeito às partículas em suspensão;
- aspersão frequente das frentes de obra e acessos, em tempo seco e a lavagem sistemática dos rodados;
- acompanhamento acústico da obra, nomeadamente em Moscavide e caso seja autorizado o prolongamento do horário de funcionamento das actividades ruidosas, dever-se-á ter em atenção as populações mais próximas;
- os depósitos de terra ou de materiais sobranes, temporários ou permanentes, deverão ser licenciados pela autarquia, não ocupando leitos de cheia, linhas de água, solos



- RAN ou REN e áreas próximas a núcleos habitacionais, devendo esses locais ser conhecidos atempadamente;
- o transporte dos materiais deverá ser efectuado por percursos previamente definidos e os materiais acondicionados com adequada cobertura, de modo a não causar incómodo às populações;
 - as escavações e as movimentações de terra deverão ser sujeitas a um acompanhamento arqueológico, para preservar eventuais achados;
 - gestão adequada de combustíveis, óleos, lubrificantes e resíduos dentro do estaleiro e o encaminhamento correcto dos mesmos para destino adequado;
 - deverá ser implementado o Plano de Acompanhamento Ambiental, proposto no EIA, de modo a garantir que as medidas de minimização sejam cumpridas, monitorizadas e, em função disso, eventualmente adoptadas novas medidas. Deverá ser dado a conhecer aos municípios envolvidos, quais as novas medidas adoptadas.

A **Junta de Freguesia de Moscavide** considera que poderá haver uma diminuição relativa da afluência aos estabelecimentos comerciais e de serviços situados junto aos locais de estaleiro, devido ao incómodo causado pelas obras no trânsito e na qualidade do ambiente urbano, reflectindo-se numa diminuição dos negócios durante esse período.

Assim, deveriam ser adoptadas as seguintes medidas:

- compensar financeiramente os comerciantes que venham a ser afectados pela diminuição de afluência provocada pelas obras do metropolitano;
- interditar a circulação de veículos pesados nos parques de estacionamento existentes nas proximidades da estação de Moscavide da REFER e do campo desportivo do Olivais e Moscavide;
- melhorar o pavimento e iluminação dos referidos parques;
- interditar a circulação de veículos pesados na Vila de Moscavide;
- desviar o tráfego de atravessamento da Vila de Moscavide para a Av. Dom João II.

A **Junta de Freguesia de Santa Maria dos Olivais** manifesta a sua profunda discordância ao projecto, salientando os seguintes impactes negativos:

- fissuras em noventa edifícios;
- intervenções diversas em edifícios, viadutos, condutas e outras estruturas, nas quais se irá actuar previamente no reforço das fundações;
- demolição de duas vivendas geminadas situadas na Rua Sargento José Paulo Santos (n.º 17, 19, 21 e 23);
- desocupação temporária e parcial de dois edifícios situados na Rua Alferes Barrilero Ruas;
- realojamento de cerca de 40 famílias;
- desocupação do Externato Nacional de Moscavide, enquanto decorrem as obras;
- prejuízo em equipamentos de saúde e em estabelecimentos comerciais;
- impactes negativos agravados nas áreas de construção a céu aberto, em zonas densamente edificadas;
- afectação de zonas críticas para a distribuição de tráfego.

Considera que deveriam ser apresentadas alternativas de traçado, que implicassem menores impactes negativos, nomeadamente em relação à afectação de edifícios e questiona o método construtivo a céu aberto, escolhido para uma zona densamente povoada.

A **Direcção-Geral do Turismo** considera que este projecto beneficiará o turismo, dado permitir ligar o maior e mais importante interface rodo-ferroviário da cidade de Lisboa, a Gare Intermodal de Lisboa, ao Aeroporto de Lisboa em apenas 5 minutos e, conseqüentemente, conectar o modo aéreo às ligações ferroviárias nacionais e internacionais, bem como aos terminais rodoviários urbanos e interurbanos. Permite ainda uma ligação privilegiada, com um só transbordo, a todas as linhas do Metropolitano de Lisboa.



Conclui que não existem efeitos negativos na fase de construção para os empreendimentos turísticos existentes (Hotel Apartamento Tryp Oriente e Hotel Vip Executive Art's), uma vez que face à sua localização não serão afectados e a longo prazo serão, sem dúvida, beneficiados face à proximidade e facilidade de transporte ao Aeroporto.

O GEOTA considera que o projecto ajuda a dar mais um passo para a consolidação de uma estrutura integrada e coerente de um dos mais apetecíveis transportes colectivos, como é o caso do metropolitano.

Considera que são indiscutíveis os inúmeros impactes positivos do projecto, nomeadamente a melhoria significativa da oferta de transporte colectivo e consequentes benefícios para as questões da mobilidade na Capital, tornando Lisboa mais competitiva enquanto cidade europeia e na criação de cerca de 400 postos de trabalho.

No que diz respeito à metodologia do EIA, considera que deveria ter sido elaborada uma análise de risco para o ambiente e população, por forma a identificar potenciais factores de risco. Aponta também que não foram estudados os impactes cumulativos do projecto.

Considera que apesar de bem patente a mais valia para a AML, não estão contemplados no EIA certos factores adjacentes que poderão trazer impactes negativos, nomeadamente pressão imobiliária, ordenamento do território, risco de poluição acrescido ao nível do solo e águas subterrâneas.

De entre os principais impactes negativos, o GEOTA salienta o aumento do ruído e a degradação da qualidade do ar (com maior incidência nas obras realizadas a céu aberto), principalmente na zona da estação da encarnação, classificada como zona sensível em termos acústicos pelo respectivo PDM.

O GEOTA considera bastante positivo a solicitação de um estudo específico de condicionamento anti-vibratório, pelo proponente, definindo as faixas de afectação para as fases de construção e exploração.

Para o GEOTA, os impactes negativos poderão ser fortemente minimizados se forem adoptadas as medidas previstas no próprio EIA, salvaguardando também os seguintes pontos:

- correcto acondicionamento das 13 zonas de estaleiro previstas;
- elaboração de um plano de emergência para a possibilidade de ocorrência de derrames acidentais e/ou outros tipos de incidentes;
- aplicação de medidas de minimização e/ou de compensação adequadas aos recursos hídricos superficiais, no âmbito de ocorrência de derrames;
- recuperação efectiva dos espaços verdes afectados durante a fase de obra e possível requalificação da área;
- garantia de mobilidade (rodoviária e pedonal) e acessos a comércio e serviços para pessoas portadoras de deficiência motora;
- monitorização da qualidade do ar e do ruído da zona envolvente;
- criação de parques de estacionamento dissuasor junto às estações;
- ponderação da construção de mais uma estação que servisse melhor os Olivais Sul, na região mais perto da Av. De Berlim, conforme sugestão do GEOTA ao Metropolitano de Lisboa.

Para a Quercus, uma vez que a decisão da deslocação ou não do actual aeroporto é de extrema importância para avaliar a necessidade do projecto em avaliação, a melhor solução seria a concretização de uma bifurcação da linha verde do metropolitano, junto a Calvanas, o que implicaria a construção de apenas uma nova estação junto ao terminal das partidas do Aeroporto e a possibilidade de uma segunda estação nas Calvanas. Esta hipótese encurtaria

em cerca de dois terços a distância a percorrer, menos duas estações e conseqüentemente menos custos e tempo de construção.

Caso se optasse por esta solução, o Prolongamento da Linha Vermelha do metropolitano poderia seguir para a Portela e Sacavém (áreas com grande densidade populacional) depois de passar por Moscavide.

A **Paróquia de Santo Eugénio** mostra preocupação relativamente à possibilidade da igreja, salão paroquial e salas de actividades poderem ser afectadas por vibrações. Também a preocupa o ruído produzido quer durante a fase de construção, quer de exploração, uma vez que poderá prejudicar o culto e as actividades desta paróquia, já que necessitam de silêncio e tranquilidade.

A **Associação Lisboa Verde** defende a prevalência do transporte público em detrimento do transporte individual, defendendo assim, a expansão da rede do Metropolitano de Lisboa, o que segundo esta associação, irá, em princípio, fazer diminuir o número de automóveis que entram diariamente na cidade.

Contudo, está preocupada com os efeitos negativos que o projecto poderá ter sobre os espaços verdes da cidade, pronunciando-se apenas no que se refere a paisagem e Ambiente Urbano.

Considera que o papel do coberto vegetal e da biodiversidade a ele associado são menosprezados no EIA e propõe que seja feito um estudo pela Direcção Municipal de Ambiente e Espaços Verdes da Câmara Municipal de Lisboa, prévio ao início das obras, no sentido de identificar todas as árvores com possibilidade de serem transplantadas, sendo apenas abatidas unicamente as não o possam ser. Recomenda ainda que seja divulgada a relação das árvores afectadas (transplantadas e abatidas) e que findas as obras sejam plantadas, no local, um número de árvores igual ou superior às que foram afectadas.

Os **residentes nos números 17, 19, 21 e 25 da Rua Sargento José Paulo dos Santos** opõem-se claramente ao troço do metropolitano entre a Av. Bensaúde e a futura Estação da Encarnação.

Consideram que se pode projectar aquele troço fazendo um ligeiro rebaixamento do perfil longitudinal, de cerca de dois metros, sob as suas moradias, que ficariam assim com um recobrimento de cerca de seis metros, suficiente para o tratamento ser idêntico ao que se propõe para os edifícios com quatro pisos na Rua Alferes Barrilaro Ruas, permitindo não demolir as referidas moradias.

Discordam da justificação economicista que leva a demolir as suas moradias, uma vez que a evolução tecnológica permite outras soluções.

Além da solução de rebaixamento, consideram que há a possibilidade de um novo percurso da Linha Vermelha do metropolitano, que segue o percurso da Av. de Berlim, e que servirá maior número de utentes, percorre grande número de espaços camarários, não prejudicará os moradores, será mais curta, mais económica e mais positiva em termos ambientais. (Apresentam em anexo ao parecer uma fotografia aérea com o traçado proposto).

No que diz respeito às questões ambientais consideram que com este traçado os impactes negativos traduzir-se-ão no aumento da poluição atmosférica na área, uma vez que os espaços de estacionamento existentes nas proximidades das estações, actualmente apenas utilizados pelos moradores do bairro, serão utilizados para os utentes do metropolitano deixarem o seu carro, regressando apenas para recolher o veículo. Tal facto irá destabilizar toda a zona do bairro, como já se assistiu em Carnide, Altodos Moinhos e Pontinha, diminuindo a qualidade de vida do bairro.



Todos os residentes nas moradias atrás referidas têm grandes afinidades com o meio onde habitam e pretendem preservá-lo, não aceitando a hipótese de serem deslocados do local.

Cento e oitenta e um cidadãos, em parecer abaixo assinado, opõem-se ao projecto apresentado apelando à sua reconsideração. Consideram que o projecto não pretende responder a uma necessidade de procura de transporte público na área de intervenção, devendo por isso serem estudadas três alternativas:

- ligação da Gare do Oriente ao Aeroporto, através da Av. de Berlim, solução que permitiria continuar a servir a área de Olivais/Encarnação;
- ligação do Aeroporto a Calvanas;
- ligação do Aeroporto à estação do Areeiro.

Segundo estes cidadãos, poderá ainda ser considerada outra alternativa, atendendo às perspectivas de desactivação do Aeroporto da Portela, que passa pela ligação à Gare do Oriente através dum serviço vai-vem, à superfície, utilizando a Av. de Berlim. Este serviço apresenta as seguintes vantagens:

- disponibilidade imediata;
- baixo investimento;
- grande flexibilidade de adequação à procura;
- fácil desactivação.

Apontam os seguintes impactes do projecto apresentado:

- fissurações em cerca de 91 edifícios;
- quinze interferências em edifícios, viadutos, condutas e outras estruturas, nas quais será necessário proceder a intervenções prévias, nomeadamente reforço de fundações;
- desocupação temporária e parcial de dois edifícios em banda e demolição de duas vivendas geminadas;
- realojamento temporário de cerca de 40 agregados familiares durante um período de cerca de seis meses;
- desocupação do Externato de Moscavide durante a execução das obras;
- prejuízos não discriminados em dez equipamentos de ensino e saúde;
- redução da afluência de clientes aos estabelecimentos de comércio e serviços da área, reflectindo-se no decréscimo das respectivas actividades, com consequências no emprego;
- interferência com infra-estruturas diversas situadas no subsolo, nomeadamente abastecimento de água, electricidade e telecomunicações;
- importante perturbação da circulação nas áreas atingidas, devido à redução ou bloqueio de vias fundamentais;
- outros efeitos de carácter menos específico, identificados e minimizados sem fundamentação suficiente, decorrentes da destruição do coberto vegetal, ruído, vibrações e perturbação geral.

Consideram que o EIA omite ou minimiza, sem fundamentar, os efeitos previsíveis e imprevisíveis, temporários e permanentes, que irão ocorrer com a construção da galeria a céu aberto, numa área residencial, assim como os efeitos das obras no sistema viário das entradas Norte, Sul e Leste de Lisboa, com repercussão nas ligações à CREL.

Oito cidadãos, em parecer tipo, e **um cidadão em parecer individual**, não se opõem ao Prolongamento da Linha Vermelha do metropolitano, entre Oriente e Aeroporto, mas discordam, no entanto, do traçado apresentado por:

- se implantar numa zona habitacional, destruindo todos os espaços verdes;



- não contemplar estacionamento para os utentes do metropolitano;
- originar dificuldades no trânsito;
- haver fissuras em 91 edifícios, demolição de 4 vivendas, realojamento de 40 famílias e afectação de 2000 pessoas;
- a Estação da Encarnação estar a menos de 70 metros da Escola Primária n.º 147, e no meio de três prédios de habitação.

Cinco cidadãos, em parecer abaixo assinado, apresentam algumas dúvidas em relação ao projecto, nomeadamente no troço a ser construído a céu aberto. Questionam os motivos que levaram a adoptar por este método construtivo e consideram que face aos seus impactes negativos deveria ser adoptada outra solução que permita minimizar esses impactes.

Referem que não é apresentado o projecto para o tratamento do espaço vazio deixado pelas demolições das vivendas, considerando-o importante para a avaliação, uma vez que o plano urbanístico dos Olivais Norte constitui um todo uniforme.

Chamam a atenção para o facto de no Bloco de edifícios correspondente aos n.ºs 12, 14, 16, e 18 da Rua Alferes Barrilero Ruas terem sido efectuadas caves (nos anos 70 do século passado), não previstas no projecto original. Esta situação poderá ter fragilizado a sua estrutura, pelo que consideram essencial a realização de uma vistoria e levantamento fotográfico do estado de conservação do edifício completo, antes do início da obra, e uma monitorização rigorosa durante o decorrer da mesma.

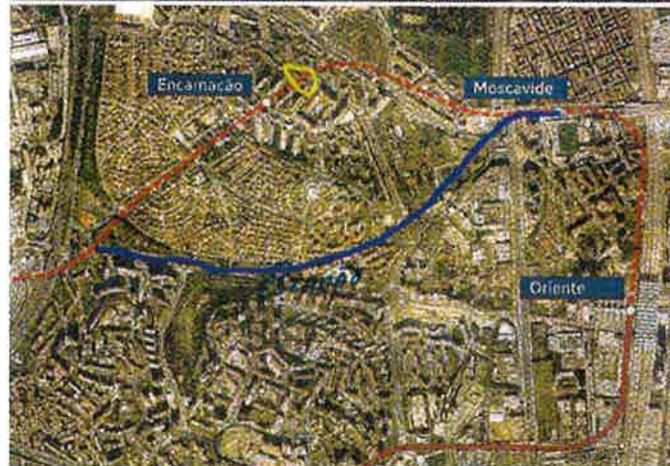
Cinquenta e três cidadãos, em parecer abaixo assinado, a Administração do Condomínio dos n.ºs 9, 22 e 24 da Rua Alferes Barrilero Ruas e 9 moradores destes edifícios, colocam diversas questões relativas aos impactes negativos da obra na qualidade de vida dos habitantes dos n.ºs 9, 22, 24, 26 e 28 da Rua Alferes Barrilero Ruas.

Estas questões prendem-se com a segurança dos edifícios e sua qualidade estrutural assim como com a qualidade de vida dos moradores durante as obras. Questionam ainda se não seria indicado realojar todos os habitantes destes edifícios e não apenas os do rés-do-chão como está previsto. Consideram que o impacte negativo da construção será igualmente significativo nos andares superiores no que respeita a acessibilidades, ruído e vibrações, poeiras assim como cortes nos serviços de água, electricidade e telecomunicações.

Têm sérias dúvidas quanto à manutenção da qualidade de vida que terão depois do projecto estar concluído e entrar em fase de exploração, atendendo ao ruído e vibrações expectáveis no interior das habitações.

Consideram que deveriam ter sido estudadas alternativas de traçado e/ou de métodos construtivos que minimizassem os impactes identificados neste traçado.

Alguns destes cidadãos propõem soluções alternativas, nomeadamente:



Um dos moradores chama ainda a atenção para o facto de terem sido efectuadas caves nos edifícios, não previstas no projecto original.

Outro morador considera ainda que uma vez que o objectivo do projecto não é servir a população da Encarnação/Olivais ou Moscavide, mas sim ligar a Gare do Oriente ao actual Aeroporto, não pode ser esta população a mais afectada pelo mau traçado e pelo método construtivo adoptado.

A **Comissão de Moradores da Urbanização Alfredo Bensaúde** rejeita o traçado apresentado, propondo 3 alternativas:

- Alternativa 1: ligação ao Aeroporto através do interface do Campo Grande e/ou da Estação do Oriente e que a ligação a Sacavém seja paralela à linha do comboio até à foz do rio Trancão, com a estação de Moscavide, junto à estação da CP;
- Alternativa 2: o traçado a partir da estação de Moscavide passe pela Praça José Queiroz – Viveiros da Câmara Municipal ao lado do entreposto – entre as escolas – ao lado da Piscina dos Olivais – Av. De Berlim – Aeroporto. A estação da Encarnação fique situada a sul da Encarnação, junto à estátua metálica da Av. de Berlim;
- Alternativa 3 – a partir do respiradouro n.º 192 (junto à rotunda da Bensaúde) siga paralelo à Av. Dr. Alfredo Bensaúde pelo terreno do Ministério da Defesa até à última vivenda a Norte, cruzando aí a avenida, entrando na Rua Cabo Martins Silvestre, com a estação em frente à Praça da Encarnação. Siga pela Rua dos Logistas, entre a Escola e a Igreja da Encarnação, chegue á alameda da encarnação e siga o percurso definido no actual traçado.

Consideram no entanto que a alternativa 3 deve ser encarada como último recurso.

Dois cidadãos consideram que faltam os estudos de análise custo/benefício dos vários modos de transporte urbano que justifiquem a opção de ligação ao aeroporto ser feita por metropolitano clássico.

Consideram que não existem densidades humanas líquidas que justifiquem o prolongamento desta linha de metropolitano, devendo ser equacionada a escolha do metropolitano ligeiro de superfície, tanto mais que a Carris e o próprio Metropolitano de Lisboa têm um estudo de "Metro Ligeiro de Superfície", que por cerca de cinco vezes menos de custo de investimento, serviria a ligação entre o centro da cidade e o Aeroporto.

Um deles refere ainda que a construção a céu aberto das estações e de troços de túnel poderão constituir uma fonte indutora de incomodidade nas áreas habitacionais próximas, nomeadamente ao nível do ruído.

É apresentada uma alternativa de ligação do metropolitano ao aeroporto, através da estação do Campo Grande, ficando assim ligado directamente a duas linhas de metropolitano.

Dois moradores na Rua José Paulo dos Santos, discordam totalmente do traçado proposto, nomeadamente por este implicar a demolição de 4 vivendas da autoria do arq.º Teotónio Pereira.

Alertam para a necessidade de se minimizar os impactes negativos durante a fase de construção de qualquer que venha a ser o traçado, nomeadamente no que diz respeito à circulação de pesados, cortes nas infra-estruturas básicas e danos nas estruturas dos edifícios.

Outro morador da Rua José Paulo dos Santos sugere que o depois de sair de Moscavide, a linha do metropolitano, passe pelo terreno pertencente ao Ministério da Defesa (Laboratório Militar), sendo aí construída a estação da Encarnação, seguindo depois para o Aeroporto.



Sugere ainda outra alternativa de traçado que seria pela faixa existente entre a Avenida Alfredo Bensaúde e a Rua Sargento José Paulo dos Santos.

Dois cidadãos discordam do traçado proposto devido aos seus impactes negativos e por haverem outras alternativas possíveis.

Um cidadão considera que é possível desenvolver em túnel mineiro, o troço da linha de metropolitano previsto ser construído a céu aberto. Em sua opinião não é aceitável sujeitar os residentes aos incómodos causados pelo método construtivo a céu aberto.

Considera ainda que o nome escolhido para a estação intermédia – “Encarnação” deverá ser substituído por “Olivais – Norte”.

Uma cidadã residente no bairro da Portela lamenta que a freguesia da Portela, com mais de 20000 habitantes, não seja servida pelo Prolongamento da Linha Vermelha do Metropolitano de Lisboa. Considera que os transportes públicos existentes nos bairros da Encarnação e de Moscavide, ambos já inseridos na coroa de Lisboa, são suficientes, servidos cada um com 12 carreiras de autocarros. Salaria o facto do bairro da Portela apenas ser servido por 3 carreiras de autocarros com um percurso longo e sinuoso, com aleatoriedade de horários o que faz com que os moradores utilizem o automóvel nas deslocações a Lisboa.

A REFER, E.P. e a CP Comboios de Portugal referem nos seus pareceres que o projecto não interfere com quaisquer infra-estruturas ou actividades da sua responsabilidade.

8. SÍNTESE DOS RESULTADOS DA CONSULTA PÚBLICA

Da análise dos pareceres recebidos durante o período de Consulta Pública, verifica-se o seguinte:

- a Direcção-Geral do Turismo, GEOTA – Grupo de Estudos de Ordenamento do Território e Ambiente, Associação Lisboa Verde, Câmara Municipal de Loures, Direcção Municipal de Ambiente Urbano – Câmara Municipal de Lisboa, Junta de Freguesia de Moscavide e Paróquia de Santo Eugénio não se opõem ao projecto;
- quase todos os particulares, a Comissão de Moradores da Urbanização Alfredo Bensaúde, a Administração do Condomínio dos n.ºs 9, 22 e 24 da Rua Alferes Barrilero Ruas, a Quercus e a Junta de Freguesia de Santa Maria dos Olivais, opõem-se ao traçado proposto para o Prolongamento da Linha Vermelha do metropolitano, apontando os impactes negativos do projecto e apresentando vários corredores alternativos;
- a REFER, E.P. e a CP Comboios de Portugal referem nos seus pareceres que o projecto não interfere com quaisquer infra-estruturas ou actividades da sua responsabilidade.

Foram identificados, nos pareceres, os seguintes impactes positivos do projecto:

- o projecto ajuda a dar mais um passo para a consolidação de uma estrutura integrada e coerente de um dos mais apetecíveis transportes colectivos, como é o caso do metropolitano;
- melhoria significativa da oferta de transporte colectivo e consequentes benefícios para as questões da mobilidade na Capital, tornando Lisboa mais competitiva enquanto cidade europeia e na criação de cerca de 400 postos de trabalho;
- este projecto beneficiará o turismo, dado permitir ligar o maior e mais importante interface rodo-ferroviário da cidade de Lisboa, a Gare Intermodal de Lisboa, ao Aeroporto de Lisboa em apenas 5 minutos e, conseqüentemente, conectar o modo aéreo às ligações ferroviárias nacionais e internacionais, bem como aos terminais rodoviários urbanos e interurbanos. Permite ainda uma ligação privilegiada, com um só transbordo, a todas as linhas do Metropolitano de Lisboa;



- durante a fase de exploração, o projecto terá impactes positivos, ainda que pouco significativos, na qualidade do Ar.

Dos impactes negativos identificados nos pareceres destacam-se os seguintes:

- construção a céu aberto, em zonas densamente edificadas;
- fissurações em cerca de 91 edifícios;
- quinze interferências em edifícios, viadutos, condutas e outras estruturas, nas quais será necessário proceder a intervenções prévias, nomeadamente reforço de fundações;
- desocupação temporária e parcial de dois edifícios em banda e demolição de duas vivendas geminadas;
- realojamento temporário de cerca de 40 agregados familiares durante um período de cerca de seis meses;
- desocupação do Externato de Moscavide durante a execução das obras;
- prejuízos não discriminados em dez equipamentos de ensino e saúde;
- redução da afluência de clientes aos estabelecimentos de comércio e serviços da área, reflectindo-se no decréscimo das respectivas actividades, com consequências no emprego;
- interferência com infra-estruturas diversas situadas no subsolo, nomeadamente abastecimento de água, electricidade e telecomunicações;
- importante perturbação da circulação nas áreas atingidas, devido à redução ou bloqueio de vias fundamentais;
- aumento da poluição atmosférica na área, uma vez que os espaços de estacionamento existentes nas proximidades das estações, actualmente apenas utilizados pelos moradores do bairro, serão utilizados para os utentes do metropolitano, destabilizando toda a zona do bairro, diminuindo a qualidade de vida do bairro.
- outros efeitos de carácter menos específico, decorrentes da destruição do coberto vegetal, ruído, vibrações e perturbação geral.

São sugeridas as seguintes medidas de minimização:

- planeamento das obras de modo a que estas decorram durante o menor tempo possível, em espaço confinado e ordenado, com acesso restrito;
- formação adequada dos funcionários relativamente à segurança e às boas práticas de construção;
- adequada fiscalização do cumprimento dos planos;
- ampla informação à população sobre a obra (motivo, especificidade, faseamento, duração, data prevista de conclusão, desvios de trânsito, corte de serviços), não passando exclusivamente nem principalmente por boletins de informação protocolados com as duas Juntas de Freguesia envolvidas, devendo ser criado um serviço de atendimento próprio, no sentido de prestar esclarecimentos e atender as eventuais reclamações, como proposto no EIA;
- assegurar o correcto cumprimento das normas de segurança e de sinalização das obras na via pública, incluindo uma boa iluminação nocturna, tendo em vista a segurança e a menor perturbação da vida das populações;
- colocar vedações, não completamente opacas, em todos os locais que ofereçam perigo, assim como resguardos laterais para protecção contra quedas nos acessos pedonais localizados nas áreas afectas à obra, tendo em atenção especial os utentes que se desloquem em cadeiras de rodas e os idosos;
- garantia de mobilidade (rodoviária e pedonal) e acessos a comércio e serviços para pessoas portadoras de deficiência motora;
- assegurar a limpeza periódica de toda a área envolvente às zonas de construção, tendo em atenção a segurança de veículos e peões, bem como a qualidade do ar, no que diz respeito às partículas em suspensão;
- aspersão frequente das frentes de obra e acessos, em tempo seco e a lavagem sistemática dos rodados;



- acompanhamento acústico da obra, nomeadamente em Moscavide e caso seja autorizado o prolongamento do horário de funcionamento das actividades ruidosas, dever-se-á ter em atenção as populações mais próximas;
- os depósitos de terra ou de materiais sobrantes, temporários ou permanentes, deverão ser licenciados pela autarquia, não ocupando leitos de cheia, linhas de água, solos RAN ou REN e áreas próximas a núcleos habitacionais, devendo esses locais ser conhecidos atempadamente;
- o transporte dos materiais deverá ser efectuado por percursos previamente definidos e os materiais acondicionados com adequada cobertura, de modo a não causar incómodo às populações;
- as escavações e as movimentações de terra deverão ser sujeitas a um acompanhamento arqueológico, para preservar eventuais achados;
- gestão adequada de combustíveis, óleos, lubrificantes e resíduos dentro do estaleiro e o encaminhamento correcto dos mesmos para destino adequado;
- deverá ser implementado o Plano de Acompanhamento Ambiental, proposto no EIA, de modo a garantir que as medidas de minimização sejam cumpridas, monitorizadas e, em função disso, eventualmente adoptadas novas medidas. Deverá ser dado a conhecer aos municípios envolvidos, quais as novas medidas adoptadas;
- compensar financeiramente os comerciantes que venham a ser afectados pela diminuição de afluência provocada pelas obras do metropolitano;
- interditar a circulação de veículos pesados nos parques de estacionamento existentes nas proximidades da estação de Moscavide da REFER e do campo desportivo do Olivais e Moscavide;
- melhorar o pavimento e iluminação dos referidos parques;
- interditar a circulação de veículos pesados na Vila de Moscavide;
- desviar o tráfego de atravessamento da Vila de Moscavide para a Av. Dom João II.
- recuperação efectiva dos espaços verdes afectados durante a fase de obra e possível requalificação da área;
- monitorização da qualidade do ar e do ruído da zona envolvente;
- criação de parques de estacionamento dissuasor junto às estações;

Foram apresentadas as seguintes soluções alternativas e/ou alterações ao projecto:

- bifurcação da linha verde do metropolitano, junto a Calvanas, o que implicaria a construção de apenas uma nova estação junto ao terminal das partidas do Aeroporto e a possibilidade de uma segunda estação nas Calvanas. Esta hipótese encurtaria em cerca de dois terços a distância a percorrer, menos duas estações e conseqüentemente menos custos e tempo de construção. Caso se optasse por esta solução, o Prolongamento da Linha Vermelha do metropolitano poderia seguir para a Portela e Sacavém (áreas com grande densidade populacional) depois de passar por Moscavide;
- ligeiro rebaixamento do perfil longitudinal, de cerca de dois metros, sob as moradias da Rua Sargento José Paulo dos Santos, que ficariam assim com um recobrimento de cerca de seis metros, suficiente para o tratamento ser idêntico ao que se propõe para os edifícios com quatro pisos na Rua Alferes Barrilaro Ruas, permitindo não demolir as referidas moradias;
- ligação da Gare do Oriente ao Aeroporto através da Av. de Berlim, solução que permitiria continuar a servir a área de Olivais/Encarnação;
- ligação do Aeroporto à Gare do Oriente através dum serviço vai-vem, à superfície, utilizando a Av. de Berlim;
- ligação ao aeroporto através da estação do Areeiro, na linha verde do metropolitano;
- ligação do metropolitano ao aeroporto, através da estação do Campo Grande, ficando assim ligado directamente a duas linhas de metropolitano;
- ligação ao aeroporto através da Estação do Oriente, com a ligação a Sacavém paralela à linha do comboio até à foz do rio Trancão e com a estação de Moscavide, junto à estação da CP;

- o traçado a partir da estação de Moscavide passe pela Praça José Queiroz – Viveiros da Câmara Municipal ao lado do entreposto – entre as escolas – ao lado da Piscina dos Olivais – Av. De Berlim – Aeroporto, com a estação da Encarnação situada a sul da Encarnação, junto à estátua metálica da Av. de Berlim;
- a partir do respiradouro n.º 192 (junto à rotunda da Bensaúde) o traçado segue paralelo à Av. Dr. Alfredo Bensaúde pelo terreno do Ministério da Defesa até à última vivenda a Norte, cruzando aí a avenida, entrando na Rua Cabo Martins Silvestre, com a estação em frente à Praça da Encarnação. Segue pela Rua dos Logistas, entre a Escola e a Igreja da Encarnação até á alameda da encarnação e segue o percurso definido no actual traçado;
- “Metro Ligeiro de Superfície”, que por cerca de cinco vezes menos de custo de investimento, serviria a ligação entre o centro da cidade e o Aeroporto;
- depois de sair de Moscavide, passa pelo terreno pertencente ao Ministério da Defesa (Laboratório Militar), sendo aí construída a estação da Encarnação, seguindo depois para o Aeroporto.

São ainda apresentadas em figuras, as seguintes alternativas de traçado:





Foram ainda apresentadas críticas ao Estudo de Impacte Ambiental, das quais se destacam:

- não apresenta uma análise de risco para o ambiente e população, por forma a identificar potenciais factores de risco;
- não foram estudados os impactes cumulativos do projecto;
- não estão contemplados no EIA certos factores adjacentes que poderão trazer impactes negativos, nomeadamente pressão imobiliária, ordenamento do território, risco de poluição acrescido ao nível do solo e águas subterrâneas;
- o papel do coberto vegetal e da biodiversidade a ele associado são menosprezados;
- omite ou minimiza, sem fundamentar, os efeitos previsíveis e imprevisíveis, temporários e permanentes, que irão ocorrer com a construção da galeria a céu aberto, numa área residencial, assim como os efeitos das obras no sistema viário das entradas Norte, Sul e Leste de Lisboa, com repercussão nas ligações à CREL;
- não é apresentado o projecto para o tratamento do espaço vazio deixado pelas demolições das vivendas, considerando-o importante para a avaliação, uma vez que o plano urbanístico dos Olivais Norte constitui um todo uniforme;
- faltam os estudos de análise custo/benefício dos vários modos de transporte urbano que justifiquem a opção de ligação ao aeroporto ser feita por metropolitano clássico.



RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

"Prolongamento da Linha Vermelha do Metropolitano de Lisboa entre Oriente e Aeroporto"



Instituto de Ambiente

Outubro de 2005



ANEXO I

Órgãos de Imprensa e Entidades convidadas a participar na Consulta Pública

**LISTA DE ENTIDADES CONVIDADAS A PARTICIPAR NA CONSULTA PÚBLICA DO
ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL
- Prolongamento da Linha Vermelha entre Oriente e Aeroporto -**

NOME	MORADA	LOCALIDADE
ANACOM - Autoridade Nacional de Comunicações	Av. José Malhoa, 12	1099-017 LISBOA
Associação Portuguesa dos Engenheiros do Ambiente - APEA	Av. Infante Santo, 32-3.º A	1350 LISBOA
Associação Portuguesa de Recursos Hídricos - APRH	Av. do Brasil, 101	1799 LISBOA CODEX
Associação Portuguesa de Geólogos - APG	Apartado 2109	1103 LISBOA CODEX
Associação Nacional da de Conservação da Natureza - QUERCUS	Apartado 4333	1508 LISBOA CODEX
Aeroportos e Navegação Aérea - ANA	Rua D - Aeroporto de Lisboa Edifício 120	1700-008 LISBOA
Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente - CPADA	Rua Ferreira Lapa, 25 - r/c	1150-155 LISBOA
Caminhos de Ferro Portugueses	Calçada do Duque, 20	1249 LISBOA CODEX
Confederação da Indústria Portuguesa	Av.º 5 de Outubro, nº 35 - 1.º	1000 LISBOA
Centro de Estudos de Planeamento e Gestão do Ambiente - CEPGA	Departamento de Ciências Estudos do Ambiente Quinta da Torre	2825 MONTE DA CAPARICA
Conselho Científico/IST	Av. Rovisco Pais	1000 LISBOA
Departamento de Ciências e Engenharia do Ambiente/UNL	FCT/UNL - Quinta da Torre	2825 MONTE DA CAPARICA
Direcção Regional de Lisboa e Vale do Tejo do Ministério da Economia	Estrada da Portela - Zambujal Apartado 7546 Alfragide	2700 AMADORA
Direcção Geral de Turismo	Av. António Augusto Aguiar, 86	1069-021 LISBOA
Frente Ecológica Portuguesa - FEP	Rua Nova da Trindade, 1 - 4.º Frente	1200 LISBOA
Grupo de Estudos do Ordenamento do Território e Ambiente - GEOTA	Travessa Moinho de Vento, 17-c/v Dr.º	1200 LISBOA
Instituto Nacional de Aviação Civil	Rua B - Aeroporto de Lisboa	1700-008 LISBOA
Liga para a Protecção da Natureza - LPN	Estrada do Calhariz de Benfica, 187	1500 LISBOA
Ordem dos Engenheiros	Av. António Augusto de Aguiar, 3 - B	1050 LISBOA
REFER, EP	Rua de Santa Apolónia, 65 Edifício Departamento Pessoal	1100-468 LISBOA
Serviço Nacional de Bombeiros e Protecção Civil	Rua José Estevão, 137-8.º	1150 LISBOA
Sociedade Portuguesa de Ecologia - SPECO	Museu Laboratório e Jardim Botânico Rua da Escola Politécnica	1249 LISBOA
Externato Nacional de Moscavide	Av. Almirante Gago Coutinho, 19-1.º	1885 MOSCAVIDE

LISTA DOS ORGÃOS DE IMPRENSA

- Prolongamento da Linha Vermelha entre Oriente e Aeroporto -

NOME	MORADA	LOCALIDADE
Redacção do "Jornal de Notícias"	Rua Gonçalo Cristóvão, 195 - 219	4049-011 PORTO
Redacção RDP Antena 1	Av. Eng.º Duarte Pacheco, 6	1070 LISBOA
Redacção da T.S.F. Rádio Jornal	A/c Sr. José Milheiro Rua 3 da Matinha - Edifício Altejo - Piso 3 - Sala 301	1900 LISBOA
Redacção da Rádio Renascença	Rua Capelo, 5	1200 LISBOA
Redacção do Jornal "O Independente"	Av.ª Almirante Reis, 113 - Sala 802 - 8.º	1150-014 LISBOA
Redacção do Jornal "O Expresso"	A/c Sr. Mário de Carvalho Rua Duque de Palmela, 37-2º	1200 LISBOA
Redacção do "Diário de Notícias"	Av.ª da Liberdade, 266	1200 LISBOA
Redacção do Jornal "Correio da Manhã"	Av.ª João Crisóstomo, 72	1069-043 LISBOA
Redacção do "Jornal Público"	Rua Amílcar Cabral, Lote 1	1700 LISBOA
Redacção da Agência Lusa	A/C Sr. António Neves Rua Dr. João Couto, Lote C - Apartado 4292	1507 LISBOA CODEX
Redacção da RTP Regiões	Avenida Marechal Gomes da Costa, 37	1849-030 LISBOA
Redacção da SIC	Estrada da Outurela	2795 LINDA-A-VELHA
Jornal O Notícias de Loures	R. Dr. Manuel Arriaga, 3-1.º E	2670 LOURES
Redacção da TVI	Rua Mário Castelhana, 40	2749-502 BARCARENA



ANEXO II

Lista de Presenças na Sessão de Esclarecimento



AVALIAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

“Prolongamento da Linha Vermelha entre Oriente e Aeroporto”

Instituto do Ambiente

15 de Setembro de 2005 – 14h30m

NOME	ENTIDADE/ORGANISMO	FUNÇÕES	CONTACTO
Luis Pastore	T.F. MOSCAVIDE	SECRETAR	919 79 8821
TiMO BELCHIOR	C.M. LOURES	TÉCNICO	219829911
ANABELA FEVEREIRO	LPN - Liga Portuguesa de Protecção da Natureza	ASSESSORA	962852193
Luís Paqueta Alves	Paróquia de S. Domingos	Colaboradora	96 620 7975
João Pedro Santos	Câmara Municipal Lisboa	Eng.º Ambiente	213912761
JOSE CARNEIRO	C.M. Lisboa	Eng.º Ambiente	213912761
JOSE ROSA EGIPTO	J.F. S.ª M.ª OLIVEIRA	PRESIDENTE	917205648
Catarine Pequena	DAV FBO	Técnica	214127400
ANA CERDEIRA	METROPOLITANO DE LISBOA	TECN. SUPERIOR	213558457
ALVES BARREIRA	ML	Directora	213558457
ANA PAULA VEIGA	HL	TECU. SUPERIOR	213558457
LUIS ALMEIDA	HL	Director	213558457
CARLOS MINEIRO AÍRES	HL	Presidente	213558457
Vasco Romão dos Santos	DHUFBO	consultor	214127400
M.ª Isabel Romão	IA	Chefe de grupo	214728200
Helena Ferraz	IA	member of IA	214728200



ANEXO III

Pareceres Recebidos



Junta de Freguesia de Moscavide

CONCELHO DE LOURES

IA Instituto do Ambiente			
PRES.	<input type="checkbox"/>	VPFS	<input type="checkbox"/>
		VPLG	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:			
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	GDQA	<input type="checkbox"/>
SADF	<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>
SEPA	<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>
SIPP	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>
SLRA	<input type="checkbox"/>		
OUTROS:			

Ex. mo Senhor
Presidente do Instituto do Ambiente
Rua da Murgeira nº 9/9 A

Zambujal

2611 -665 Amadora

Sua referência:

Sua comunicação de:

Nossa referência:

Data

____/____/____

Of.º _____
Pr _____ 497 05 23/09/05

ASSUNTO:

PROLONGAMENTO DA LINHA VERMELHA ENTRE O ORIENTE E O AEROPORTO- CONSULTA PUBLICA DO PROCESSO DE AVALIAÇÃO DE IMPACTO AMBIENTAL

O Estudo de Impacto Ambiental do prolongamento da linha vermelha entre a estação do Oriente e o Aeroporto merece-nos os seguintes comentários:

Tendo em consideração que na análise dos impactos sócio económicos e acessibilidade é referido que **"poder-se á também assistir a uma diminuição relativa da afluência aos estabelecimentos de comércio e serviços situados junto dos locais dos estaleiros devido ao incómodo causados pelas obras ao nível do trânsito e da qualidade do ambiente urbano local, reflectindo-se num possível decréscimo do volume de negócios das actividades aí instaladas durante esse período"**, afigura se que deveriam ter sido adoptadas medidas de minimização e / ou compensação relacionadas com a expectada diminuição de afluência nos estabelecimentos comerciais na rua 1º de Maio e no incido da Av. de Moscavide e melhoria do estacionamento e circulação de tráfego de atravessamento na Vila de Moscavide

Assim sugerimos que sejam adoptadas as seguintes medidas:

Compensar financeiramente os comerciantes que venham ser afectados pela diminuição de afluência provocada pelas obras do metro;

Interditar a circulação veículos pesados nos parques existentes nas proximidades da estação da REFER de Moscavide e do campo desportivo do Olivais e Moscavide;

*Ex. mo Senhor
28/9/05*



Junta de Freguesia de Moscavide

CONCELHO DE LOURES

Melhorar o pavimento e iluminação dos referidos parques de automóveis;

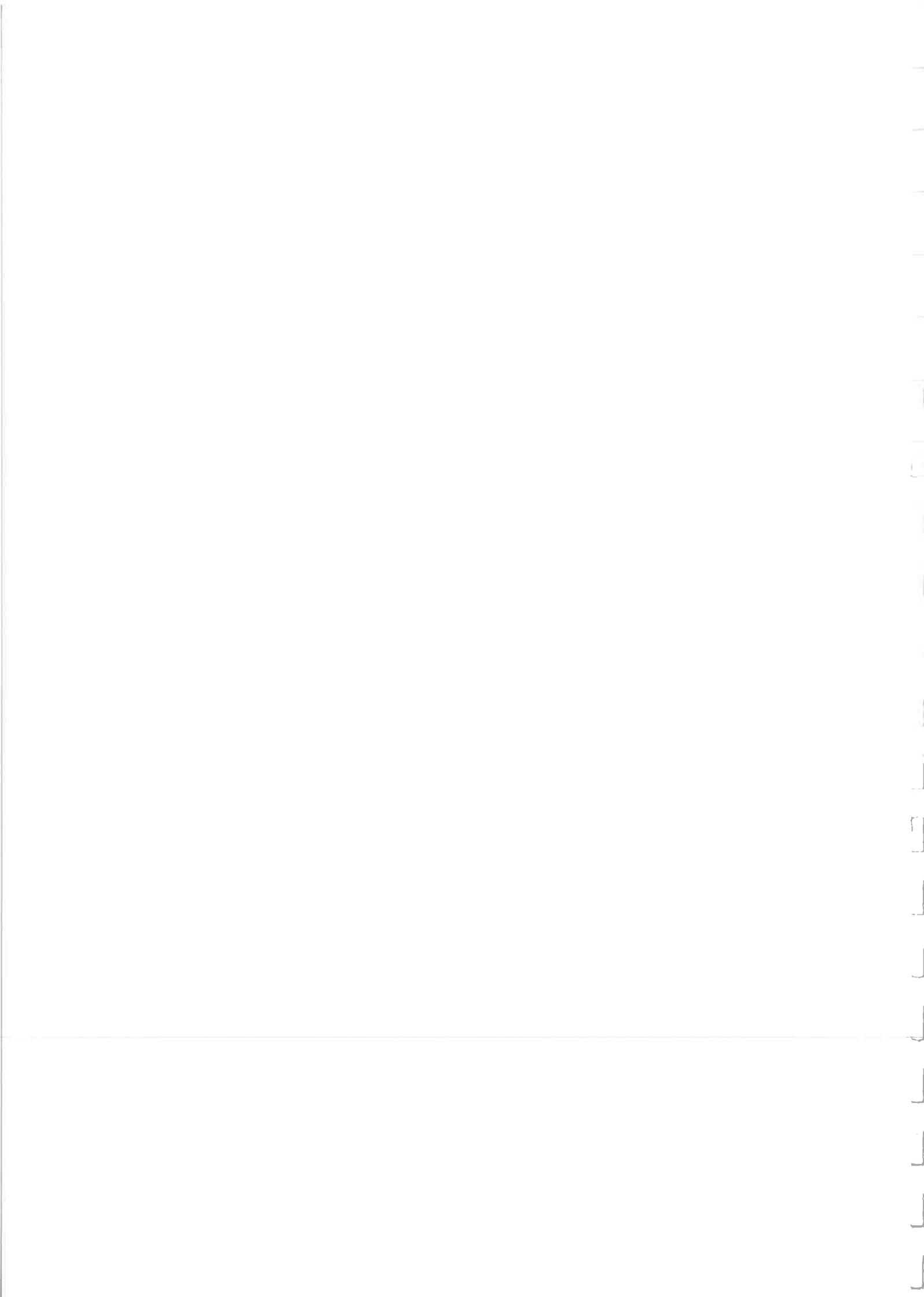
Interditar a circulação de veículos pesados na Vila de Moscavide;

Desviar o tráfego de atravessamento que circula pela vila de Moscavide, para a Av. D. João II;

Com os meus melhores cumprimentos

O PRESIDENTE

Daniel Lima





**Paróquia de
Santo Eugénio**
Patriarcado de Lisboa

IA Instituto do Ambiente			
PRES.	<input type="checkbox"/>	VPS	<input type="checkbox"/>
		VPLG	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:			
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	GDQA	<input type="checkbox"/>
SADP	<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>
SEPA	<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>
SIPP	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>
SLRA	<input type="checkbox"/>		
OUTROS:			

AO SACI/DAIA

05.08.30
Augusto Sena

Augusto Sena
ENR: ~~015081~~

V/ refª 05/SACI/DAIA Procº T406

Ex.mo Senhor
Presidente do Instituto do Ambiente
Rua da Murgueira, 9/9A - Zambujal
Apartado 7585
2611-865 AMADORA

Data: 24.08.2005

**Assunto: Consulta pública do processo de avaliação de impacte ambiental
"Prolongamento da Linha Vermelha entre Oriente e Aeroporto"**

Luís Pinheiro

Os meus respeitosos cumprimentos.

Venho, no âmbito da consulta pública referida, e como representante duma das entidades afectada pela execução do projecto, apresentar as seguintes questões, a partir da leitura do **Resumo Não Técnico** que nos foi enviado por V.Ex.cia:

1. alínea 5.6: o túnel passará a alguns metros da igreja, não sabemos a que profundidade; em fase de **construção** do projecto e depois na fase de **exploração**, como será afectado pelas vibrações o edifício, sabendo que por baixo do templo existe o salão paroquial e salas de actividades anexas e o **solo da igreja está assente em pilares metálicos**? Como será o comportamento de estabilidade de todo o conjunto?
2. alínea 5.7: do mesmo modo, como seremos afectados pelo ruído nas fases de construção e exploração, quando existe uma "caixa de ressonância" no subsolo, que é a cave da igreja? Serão afectadas até que ponto todas as actividades desta paróquia, incluindo o culto?

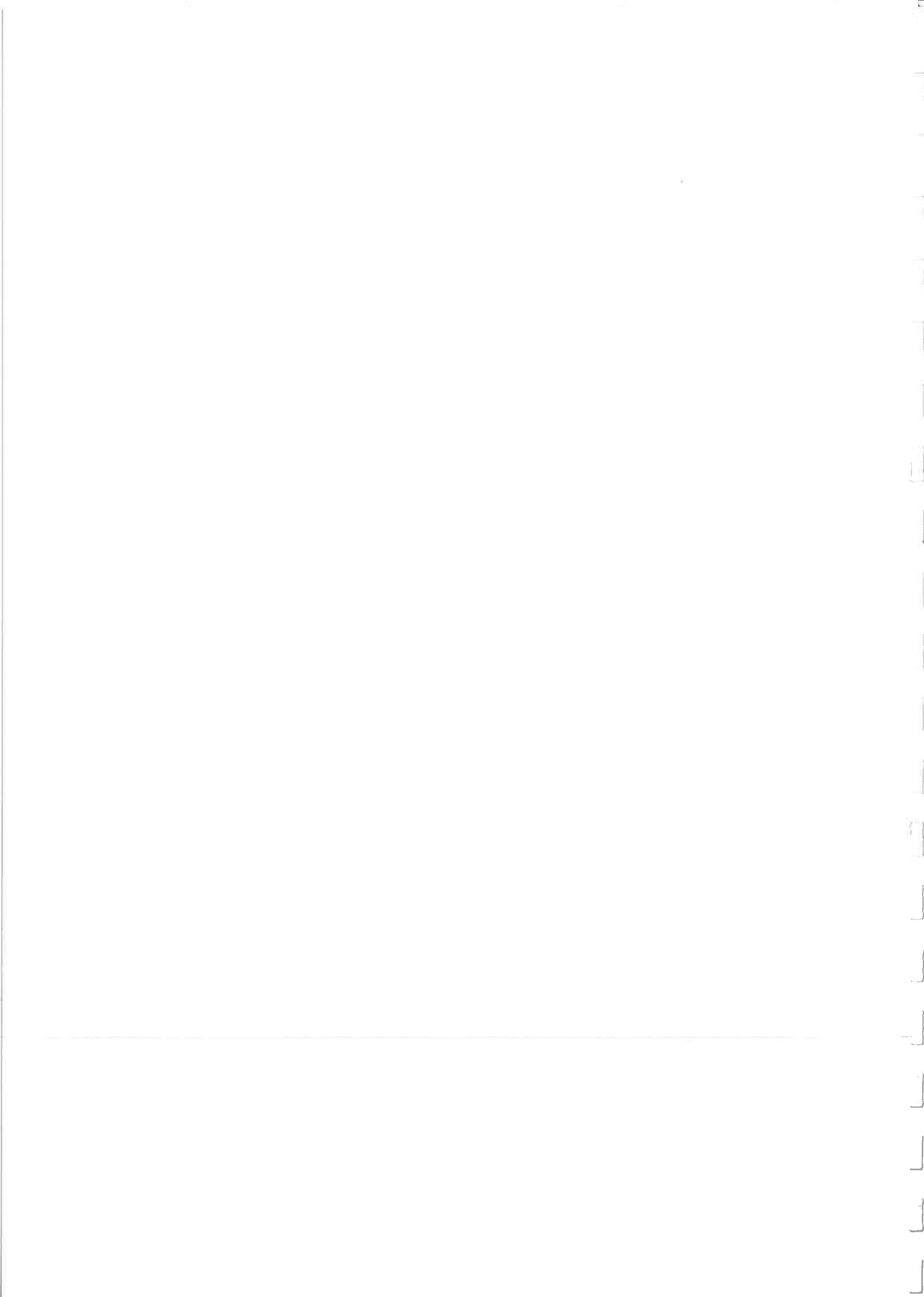
O estudo de impacte ambiental previu estas situações, sendo a mais preocupante para nós a estabilidade do edifício, quando o subsolo se apresenta em "vazio"? Por outro lado, pela proximidade física e situação no subsolo dos espaços de actividade, ficaremos privados duma condição essencial para a nossa acção e presença: silêncio e tranquilidade?

Gratos pela atenção que as nossas questões lhe possam merecer, e aguardando o seu mais completo esclarecimento, somos com toda a consideração

pinheiro

O Pároco

(P.e Nuno F. Fraga Aurélio)





Direcção de Ambiente
Rua Silva Tapada, 379
4430-239 V. N. Gaia

IA Instituto do Ambiente			
PRES.	<input type="checkbox"/>	VPRS	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:			
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	SDOA	<input type="checkbox"/>
SADF	<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>
SEPA	<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>
SPP	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>
SLPA	<input type="checkbox"/>		
OUTROS:			

Exmo. Sr.
Presidente do Instituto do Ambiente
Rua da Murgueira, 9/9A
Zambujal

2611-865 Amadora

Sua referência: Of. Circular 05/SACI- DAIA-1406
Sua comunicação de: 18.08.2005
Nossa referência: 72153/AM
Data: 14.09.2005

Assunto: Prolongamento da linha vermelha entre Oriente e Aeroporto. Análise de potenciais interferências com a rede ferroviária nacional.

Exmos. Srs.,

No âmbito do acompanhamento público integrante do processo de avaliação de Impacte ambiental do projecto em epígrafe, analisou-se o resumo não técnico do estudo de impacte ambiental do projecto de execução.

Da referida análise verificou-se não haver qualquer interferência com a infra-estrutura da rede ferroviária nacional existente.

Com os melhores cumprimentos,

João Morais Sarmiento

Director

17.9.2005

REDE FERROVIÁRIA NACIONAL REFER EP

Direcção de Ambiente
Rua Silva Tapada, 379
4430-239 Vila Nova de Gaia
Telef: (22) 10 51 500 Fax: (22) 10 51 505
Sede: Estação de Sta Apolónia LISBOA Contribuinte nº: 503933813 - Registada na CRCL com o nº 646



Gabinete de Gestão da Qualidade e Ambiente

Tel. 213212979
Fax. 213212924

IA Instituto do Ambiente					
PRES.	<input type="checkbox"/>	VPPS	<input type="checkbox"/>	VPLG	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:					
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	DAIA	GERA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
SADF	<input type="checkbox"/>		GERA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
SEPA	<input type="checkbox"/>		GJUR	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
SIPP	<input type="checkbox"/>		GST	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
SLRA	<input type="checkbox"/>				
OUTROS:					

Exmº Senhor Presidente
do Instituto do Ambiente
Dr. João Gonçalves
Rua do Século, 63
1200 LISBOA

Sua referência

Sua comunicação de

Nossa referência

Data

GQA/30/05

13-09-2005

Assunto: "Prolongamento da Linha Vermelha entre Oriente e Aeroporto"dária

Exmº Senhor,

Em resposta à Vossa referência Of. Circular 05/SACI-DAIA Proc.º 1406, de 18.Ago.05, informamos que, do Resumo Não-Técnico do Estudo de Impacte Ambiental relativo ao "Prolongamento da Linha Vermelha entre Oriente e Aeroporto", em especial da análise dos impactes ambientais e das medidas de minimização e/ou compensação, resulta não ser previsível haver interferência com a actividade da CP Comboios de Portugal.

Com os melhores cumprimentos,

O ASSESSOR DO CONSELHO DE GERÊNCIA

(José Manuel de Oliveira Monteiro)

*Ej Assnt 5
ALB
21/9/05*



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
DIRECÇÃO MUNICIPAL DE AMBIENTE URBANO
DEPARTAMENTO DE AMBIENTE E ESPAÇOS VERDES
DIVISÃO DE CONTROLO AMBIENTAL

IA Instituto do Ambiente					
PRES.	<input type="checkbox"/>	VPPS	<input type="checkbox"/>	VPLG	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:					
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	GDQA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SADF	<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SEPA	<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SIPP	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SLRA	<input type="checkbox"/>				
OUTROS:					

V/REF: 2932/05/SACI-DAIA

DATA:

REG. Nº:

DATA:

Exmo Sr.
Presidente do Instituto do Ambiente
Rua da Murgueira, 9-9ª-Zambujal
Apartado 7585
2611-865 Amadora

OFÍCIO Nº: OF/1604/05/DMAU/DAEV/DCA

DATA: 23 de Setembro de 2005

ASSUNTO: Parecer sobre o EIA do projecto de execução do prolongamento da linha vermelha entre Oriente e aeroporto

No âmbito do processo da Consulta Pública, relativa ao EIA do Projecto de Execução do Prolongamento da Linha Vermelha entre Oriente e Aeroporto, elaborou-se o seguinte parecer:

Geologia e Hidrogeologia

O EIA identifica diversas captações apenas na área envolvente do projecto mas considera que estas não serão afectadas, dado que se localizam a profundidades superiores à área da intervenção.

Solos

Considera-se que ao nível dos solos, o impacto será pouco significativo pelo facto de ser possível adoptar medidas de minimização eficazes que se afiguram suficientes tendo em conta a aplicação do programa de monitorização para a fase de construção.

Ocupação de solos e instrumentos de gestão territorial

Relativamente ao descritor ocupação de solos e instrumentos de gestão territorial não nos parece muito claro colocando-se a dúvida se de acordo com a classificação do actual PDM, a área consolidada de moradias no Bairro da Encarnação é afectada ou não.

As medidas de minimização preconizadas são de uma forma geral, genéricas recomendando ao nível da ocupação de Solo e Instrumentos de Gestão Territorial o respeito pelas servidões administrativas, restrições de utilidade pública e demais disposições regulamentares, o que nos parece implícito em qualquer intervenção que se realize.

JC

DIVISÃO DE CONTROLO AMBIENTAL

Av. 24 de Julho, 171C 1399-021 Lisboa

(t) 21 391 23 00 (f) 21 396 12 33 (e) dca@cm-lisboa.pt

*Exm. Amador
NLS
23.9.2005*



Aspectos Sócio-económicos e acessibilidades

Atendendo aos impactes identificados, são previstas diversas medidas compensatórias para a fase de construção.

Considera-se, contudo, que as medidas apresentadas são de carácter genérico, devendo as mesmas ser especificadas de modo a permitir fornecer toda a informação necessária para correcta implementação em fase de planeamento e de realização da obra.

Refere-se a necessidade de pormenorização das seguintes medidas mitigadoras:

- definição de plano de acesso a utilizar em obra no acesso aos estaleiros e frentes de obra, bem como das acessibilidades e desvios de trânsito previstos para as várias fases de obra, na área de influência da obra, incluindo os acessos rodoviários e pedonais;
- definição dos locais do estaleiro, bem como das necessárias áreas funcionais, de modo a permitir a correcta gestão dos impactes gerados;
- calendarização pormenorizada da obra, integrando a necessária programação das medidas mitigadoras previstas de implementar em fase de execução. Refere-se em particular as medidas previstas ao nível dos desalojamentos, bem como das medidas previstas no âmbito das vibrações face à avaliação do índice de afectação ambiental prevista para a fase de construção.

Considera-se ainda que devem ser pormenorizadas as medidas minimizadoras, necessárias de implementar em fase de construção e exploração, atendendo nomeadamente aos condicionantes identificados ao longo do traçado, em particular devido à interferência com as diversas infra-estruturas e equipamentos afectados na área de influência estudada com a extensão de 500m. Todas as medidas mitigadoras deverão ser planeadas e analisada a sua eficácia de modo a permitir atempadamente adequada programação face à calendarização prevista da obra.

Paisagem e ambiente urbano

Relativamente à Paisagem e ambiente urbano reiteram a necessidade de serem implementadas uma série de medidas previstas no projecto de execução. No entanto, não é o projecto de execução que está a ser alvo de análise, devendo um estudo de impacte ambiental ter a informação necessária sem se recorrer a outros possíveis projectos que existam.

Ruído

Considera-se que a nível do ruído foram identificados os principais impactes associados à fase de construção da linha.

Já no respeitante à fase de exploração não parece estarem devidamente identificados os impactes, parecendo que em zonas sensíveis (tais como o Bairro da Encarnação), a criação de uma estação poderá induzir a um impacte significativo associado à maior movimentação de pessoas e veículos no local.

Quanto às medidas mitigadoras são apresentadas medidas de carácter genérico, sendo



remetidas as acções concretas para os relatórios a serem efectuados no âmbito das campanhas de monitorização. A ser um estudo de impacte ambiental para o projecto em fase de execução, considera-se que deveriam as medidas de controlo ser mais específicas, concretizando por exemplo, entre outras, qual a localização exacta dos estaleiros, medidas de controlo a aplicar aos mesmos, definição dos percursos a serem utilizados pelos veículos pesados para acesso às várias frentes de obra.

Ao ser prevista a solicitação de Licença Especial de Ruído, acompanhada da isenção dos limites, deverá o estudo prever quais as medidas a aplicar nesses horários, por forma a minimizar o impacte acústico associado.

Vibrações

O estudo caracteriza a situação de referência sendo expectável a existência de impactes negativos na fase de construção da obra.

No entanto, as medidas de minimização para essa fase são remetidas para os relatórios de acompanhamento e monitorização da obra, considerando-se que deveriam ser equacionadas desde já.

No respeitante à fase de exploração o estudo autónomo aponta as soluções a aplicar ao longo de todo o traçado, por forma a evitar impactes associados à exploração da via.

Património Cultural Arqueológico e Arquitectónico

Apesar de o EIA ter identificado várias ocorrências com interesse patrimonial, algumas delas classificadas, considera que os impactes gerados pelo projecto em causa têm uma magnitude reduzida (baixa ou média-baixa).

As medidas minimizadoras propostas consideram-se ser as necessárias.

Ecologia

Na fase de construção haverá lugar a destruição de parte do coberto vegetal actualmente existente na área de intervenção, designadamente nas zonas de estaleiro associadas à construção da estação da Encarnação, dos postos de ventilação PV-192 e PV-193 e do poço de ataque PA-1. Porém como a vegetação existente é de origem antrópica, os impactes expectáveis não têm relevância em termos conservacionistas. Relativamente às comunidades faunísticas, considera-se, de um modo geral, que os impactes previstos para cada grupo serão reduzidos, sendo, contudo o grupo dos répteis o que poderá vir a ser o mais afectado.

Na fase de exploração os impactes esperados, quer na flora e vegetação, quer nas comunidades faunísticas, serão muito pouco significativos ou nulos.

Qualidade do Ar

Em termos de emissões atmosféricas, o Prolongamento da Linha Vermelha, entre Oriente e Aeroporto, conduzirá a um decréscimo das emissões de NO_x e CO face às emissões inventariadas na situação de referência.



Deste modo, pode concluir-se que a concretização do projecto conduzirá ao registo de:

- Impactes negativos de magnitude média e natureza temporária durante a fase de construção
- Impactes positivos pouco significativos em termos de qualidade do ar durante a fase de exploração.

Recursos Hídricos Superficiais

O EIA não apresenta medidas de minimização específicas para o descritor "Recursos Hídricos Superficiais" em virtude de não terem sido identificadas linhas de água superficiais com importância.

Assim consideram-se suficientes as medidas gerais de gestão de estaleiros, nomeadamente a colocação de bacias de retenção, precedidas por separadores de hidrocarbonetos.

O Director Municipal de
Ambiente Urbano

José Fernando Silva Ferreira



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
DIRECÇÃO MUNICIPAL DE AMBIENTE URBANO
DEPARTAMENTO DE AMBIENTE E ESPAÇOS VERDES
DIVISÃO DE CONTROLO AMBIENTAL

IA Instituto do Ambiente			
PRES.	<input type="checkbox"/>	VPFS	<input type="checkbox"/>
		VPLG	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:			
SACI	DAZA	X	GDOA
SADP		<input type="checkbox"/>	GERA
SEPA		<input type="checkbox"/>	GIUR
SIPA		<input type="checkbox"/>	GSTI
SLRA		<input type="checkbox"/>	
OUTROS:		034730	
		23-09-2005	

VRÉF: 2832/05/SACI-DAIA

DATA:

RRQ. Nº:

DATA:

Exmo Sr.
Presidente do Instituto do Ambiente
Rua da Murgueira, 9-9º-Zambujal
Apartado 7585
2611-865 Amadora

OFÍCIO Nº: OF/1604/05/DMAU/DAEV/DCA

DATA: 23 de Setembro de 2005

ASSUNTO: Parecer sobre o EIA do projecto de execução do prolongamento da linha vermelha entre Oriente e aeroporto

No âmbito do processo da Consulta Pública, relativa ao EIA do Projecto de Execução do Prolongamento da Linha Vermelha entre Oriente e Aeroporto, elaborou-se o seguinte parecer:

Geologia e Hidrogeologia

O EIA identifica diversas captações apenas na área envolvente do projecto mas considera que estas não serão afectadas, dado que se localizam a profundidades superiores à da área da intervenção.

Solos

Considera-se que ao nível dos solos o impacte será pouco significativo pelo facto de ser possível adoptar medidas de minimização eficazes que se afiguram suficientes tendo em conta a aplicação do programa de monitorização para a fase de construção.

Ocupação de solos e instrumentos de gestão territorial

Relativamente ao descritor ocupação de solos e instrumentos de gestão territorial não nos parece muito claro colocando-se a dúvida se de acordo com a classificação do actual PDM, a área consolidada de moradias no Bairro da Encarnação é afectada ou não.

As medidas de minimização preconizadas são de uma forma geral, genéricas recomendando ao nível da ocupação de Solo e Instrumentos de Gestão Territorial o respeito pelas servidões administrativas, restrições de utilidade pública e demais disposições regulamentares, o que nos parece implícito em qualquer intervenção que se realize.

JC

DIVISÃO DE CONTROLO AMBIENTAL

Av. 24 de Julho, 171C 1399-021 Lisboa

(t) 21 391 23 00 (f) 21 396 12 33 (e) dca@cm-lisbos.pt

En Amador
AL
26.9.2005



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
DIRECÇÃO MUNICIPAL DE AMBIENTE URBANO
DEPARTAMENTO DE AMBIENTE E ESPAÇOS VERDES
DIVISÃO DE CONTROLO AMBIENTAL

Aspectos Sócio-económicos e acessibilidades

Atendendo aos impactes identificados, são previstas diversas medidas compensatórias para a fase de construção.

Considera-se, contudo, que as medidas apresentadas são de carácter genérico, devendo as mesmas ser especificadas de modo a permitir fornecer toda a informação necessária para correcta implementação em fase de planeamento e de realização da obra.

Refere-se a necessidade de pormenorização das seguintes medidas mitigadoras:

- definição de plano de acesso a utilizar em obra no acesso aos estaleiros e frentes de obra, bem como das acessibilidades e desvios de trânsito previstos para as várias fases de obra, na área de influência da obra, incluindo os acessos rodoviários e pedonais;
- definição dos locais do estaleiro, bem como das necessárias áreas funcionais, de modo a permitir a correcta gestão dos impactes gerados;
- calendarização pormenorizada da obra, integrando a necessária programação das medidas mitigadoras previstas de implementar em fase de execução. Refere-se em particular as medidas previstas ao nível dos desalojamentos, bem como das medidas previstas no âmbito das vibrações face à avaliação do índice de afectação ambiental prevista para a fase de construção.

Considera-se ainda que devem ser pormenorizadas as medidas minimizadoras, necessárias de implementar em fase de construção e exploração, atendendo nomeadamente aos condicionantes identificados ao longo do traçado, em particular devido à interferência com as diversas infra-estruturas e equipamentos afectados na área de influência estudada com a extensão de 500m. Todas as medidas mitigadoras deverão ser planeadas e analisada a sua eficácia de modo a permitir atempadamente adequada programação face à calendarização prevista da obra.

Paisagem e ambiente urbano

Relativamente à Paisagem e ambiente urbano reiteram a necessidade de serem implementadas uma série de medidas previstas no projecto de execução. No entanto, não é o projecto de execução que está a ser alvo de análise, devendo um estudo de impacte ambiental ter a informação necessária sem se recorrer a outros possíveis projectos que existam.

Ruído

Considera-se que a nível do ruído foram identificados os principais impactes associados à fase de construção da linha.

Já no respeitante à fase de exploração não parece estarem devidamente identificados os impactes, parecendo que em zonas sensíveis (tais como o Bairro da Encarnação), a criação de uma estação poderá induzir a um impacte significativo associado à maior movimentação de pessoas e veículos no local.

Quanto às medidas mitigadoras são apresentadas medidas de carácter genérico, sendo

JC

DIVISÃO DE CONTROLO AMBIENTAL

Av. 24 de Julho, 171C 1399-021 Lisboa

(t) 21 391 23 00 (f) 21 396 12 33 (e) dca@cm-lisboa.pt



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
DIRECÇÃO MUNICIPAL DE AMBIENTE URBANO
DEPARTAMENTO DE AMBIENTE E ESPAÇOS VERDES
DIVISÃO DE CONTROLO AMBIENTAL

remetidas as acções concretas para os relatórios a serem efectuados no âmbito das campanhas de monitorização. A ser um estudo de impacte ambiental para o projecto em fase de execução, considera-se que deveriam as medidas de controlo ser mais específicas, concretizando por exemplo, entre outras, qual a localização exacta dos estaleiros, medidas de controlo a aplicar aos mesmos, definição dos percursos a serem utilizados pelos veículos pesados para acesso às várias frentes de obra.

Ao ser prevista a solicitação de Licença Especial de Ruído, acompanhada da isenção dos limites, deverá o estudo prever quais as medidas a aplicar nesses horários, por forma a minimizar o impacte acústico associado.

Vibrações

O estudo caracteriza a situação de referência sendo expectável a existência de impactes negativos na fase de construção da obra.

No entanto, as medidas de minimização para essa fase são remetidas para os relatórios de acompanhamento e monitorização da obra, considerando-se que deveriam ser equacionadas desde já.

No respeitante à fase de exploração o estudo autónomo aponta as soluções a aplicar ao longo de todo o traçado, por forma a evitar impactes associados à exploração da via.

Património Cultural Arqueológico e Arquitectónico

Apesar de o EIA ter identificado várias ocorrências com interesse patrimonial, algumas delas classificadas, considera que os impactes gerados pelo projecto em causa têm uma magnitude reduzida (baixa ou média-baixa).

As medidas minimizadoras propostas consideram-se ser as necessárias.

Ecologia

Na fase de construção haverá lugar a destruição de parte do coberto vegetal actualmente existente na área de intervenção, designadamente nas zonas de estaleiro associadas à construção da estação da Encarnação, dos postos de ventilação PV-192 e PV-193 e do poço de ataque PA-1. Porém como a vegetação existente é de origem antrópica, os impactes expectáveis não têm relevância em termos conservacionistas. Relativamente às comunidades faunísticas, considera-se, de um modo geral, que os impactes previstos para cada grupo serão reduzidos, sendo, contudo o grupo dos répteis o que poderá vir a ser o mais afectado.

Na fase de exploração os impactes esperados, quer na flora e vegetação, quer nas comunidades faunísticas, serão muito pouco significativos ou nulos.

Qualidade do Ar

Em termos de emissões atmosféricas, o Prolongamento da Linha Vermelha, entre Oriente e Aeroporto, conduzirá a um decréscimo das emissões de NOx e CO face às emissões inventariadas na situação de referência.

JC

3

DIVISÃO DE CONTROLO AMBIENTAL

Av. 24 de Julho, 171C 1399-021 Lisboa

(t) 21 391 23 00 (f) 21 398 12 33 (e) dca@cm-lisboa.pt



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
DIRECÇÃO MUNICIPAL DE AMBIENTE URBANO
DEPARTAMENTO DE AMBIENTE E ESPAÇOS VERDES
DIVISÃO DE CONTROLO AMBIENTAL

Deste modo, pode concluir-se que a concretização do projecto conduzirá ao registo de:

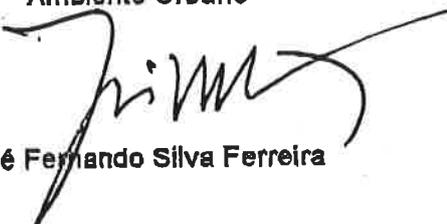
- Impactes negativos de magnitude média e natureza temporária durante a fase de construção
- Impactes positivos pouco significativos em termos de qualidade do ar durante a fase de exploração.

Recursos Hídricos Superficiais

O EIA não apresenta medidas de minimização específicas para o descritor "Recursos Hídricos Superficiais" em virtude de não terem sido identificadas linhas de água superficiais com importância.

Assim consideram-se suficientes as medidas gerais de gestão de estaleiros, nomeadamente a colocação de bacias de retenção, precedidas por separadores de hidrocarbonetos.

O Director Municipal de
Ambiente Urbano



José Fernando Silva Ferreira

JC

DIVISÃO DE CONTROLO AMBIENTAL
Av. 24 de Julho, 171C 1399-021 Lisboa
(t) 21 391 23 00 (f) 21 396 12 33 (e) dca@cm-lisboa.pt

IA Instituto		ente	
VPPS	<input type="checkbox"/>	VPPS	<input type="checkbox"/>
TEORIA:			
SAC DAIA	<input checked="" type="checkbox"/>		
	<input type="checkbox"/>	COUR	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>
OUTROS:			

MINISTÉRIO DO TURISMO



Exmo Senhor
 Engº João Gonçalves
 Presidente do Instituto do Ambiente
 Rua da Murgueira, 9/9A - Zambujal
 Ap. 7585 – Alfragide
 2611-865 Amadora

Sua referência:
 Opº 8897
 05/SACI-DAIA-Procº 1406

Sua comunicação:
 18.08.05

Nossa referência:
 OF. - DSOED/DOT/Nº. 2005/167
 PROC. - Nº. 15.9/93

22. SET 2005

ASSUNTO: Avaliação de Impacte Ambiental “ Prolongamento da Linha Vermelha entre Oriente e Aeroporto”

ex -> João Gonçalves

Reportando-nos ao ofício de V.Exª. referenciado em epígrafe, junto se envia cópia da informação desta Direcção-Geral, com o nº DSOED/G/2005/42, bem como dos despachos que sobre a mesma recaíram .

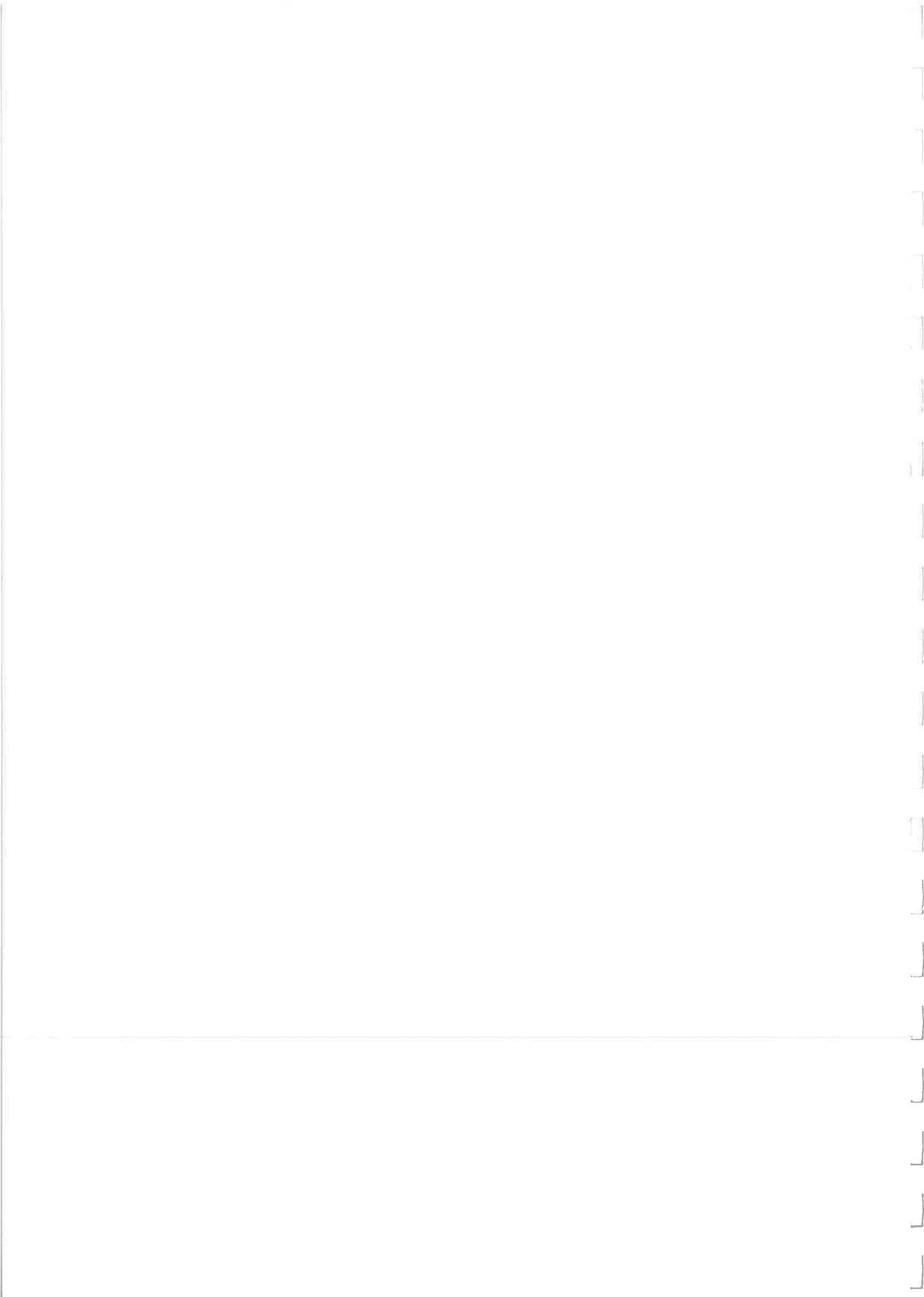
Com os melhores cumprimentos *e cordialidade*,

A Directora-Geral

Cristina Siza Vieira

Anexo: o mencionado
 io

*Engº João Gonçalves
 AL
 23.9.2005*





Processo: 15/9/-/- - ESTUDOS DE IMPACTE AMBIENTAL
Documento: DSOED/G/Informações/2005/42
Assunto: Processo de Avaliação de Impacte Ambiental - Prolongamento da Linha Vermelha entre Oriente e Aeroporto -

Concordo -
mesmo se a

Visto. Concordo.

IA.

Sublinha-se a relevância da construção desta infraestrutura na mobilidade urbana, e em particular no sector do turismo, ao proporcionar uma ligação rápida do aeroporto, principal porta de entrada de turistas estrangeiros, à Gare Intermodal de Lisboa, conectando o transporte aéreo com diversas modalidades de transporte e melhorando as acessibilidades a toda a cidade de Lisboa

21/9/05

Cristina Siza Vieira
Directora-Geral do Turismo

À consideração superior, como proposta de comunicação ao Instituto do Ambiente.

Fernanda Praça
(Directora de Serviços)
16-09-2005 18:47

Processo: 15.9/93

Documento: Informação nº 42 DSOED/2005

Assunto: Análise do pedido formulado pelo Instituto do Ambiente – Processo de Avaliação de Impacte Ambiental - Prolongamento da rede metropolitana da Linha Vermelha entre Oriente e Aeroporto - Regime jurídico de avaliação de impacte ambiental – DL nº 69/2000, de 3 de Maio

Em cumprimento do despacho da Sra. Directora de Serviços da DSOED – Direcção de Serviços de Ordenamento e Estruturação de Destinos, de 29 de Agosto de 2005, a signatária procedeu à análise do pedido do Instituto do Ambiente, formulado através do ofício nº 008897 de 18/08/05, sobre o assunto em epígrafe.

Nos termos do disposto no regime jurídico de avaliação de impacte ambiental – DL nº 69/2000, de 3/05, rectificado pela Declaração de Rectificação nº 7-D/2000 de 30/06, a participação pública, ou seja, a audição das instituições da Administração Pública, no caso concreto a audição à Direcção-Geral do Turismo, justifica-se apenas no caso de existir competência na área específica do licenciamento do projecto.

No caso em apreço, a DGT não intervém no licenciamento do projecto. No entanto, face ao impacto que a iniciativa poderá ter na área do turismo, visto que facilitará enormemente o transporte dos turistas que chegam ao nosso país por via aérea, a signatária procedeu à análise do Resumo Não Técnico apresentado sobre a expansão da rede do Metropolitano de Lisboa até ao Aeroporto da Portela.

O projecto implicará a construção de mais três estações - Moscavide, Encarnação e Aeroporto. Consequentemente, abrange a freguesia Santa Maria dos Olivais no concelho de Lisboa e a freguesia de Moscavide, no concelho de Loures. Prevê-se, segundo o estudo apresentado, uma "... área de intervenção de 3.326 metros desde o tímpano actual do Término da Estação Oriente até ao fim do futuro Término da Estação Aeroporto...".

Em face da construção das novas estações e conforme refere o Resumo Não Técnico, o preponente do projecto compromete-se a proceder a uma requalificação local das zonas de intervenção à superfície, para reposição ou melhoria das condições prévias à intervenção. Esta requalificação pode ser considerada um impacto bastante positivo no ambiente urbano.

A fase de construção terá uma duração de 40 meses, iniciando-se em Junho de 2006 e terminando em Setembro de 2009.

Consultados os serviços desta Direcção-Geral sobre os empreendimentos turísticos localizados nas duas freguesias mencionadas, a signatária detectou a existência de dois estabelecimentos hoteleiros (Hotel Apartamento Tryp Oriente e Hotel Vip Executive Art's). Os dois hotéis situam-se no designado Parque das Nações, ou seja, são já actualmente servidos pela estação do Oriente.

Deste modo, conclui-se que não existem efeitos negativos na fase de construção deste projecto para os empreendimentos turísticos existentes, visto que estes, em face da sua localização, não serão afectados e a longo prazo serão sem dúvida beneficiados face à proximidade e facilidade de transporte ao Aeroporto.

Um projecto desta natureza beneficiará o Turismo, dado que permitirá ligar o maior e mais importante interface rodoferroviário da cidade de Lisboa, a Gare Intermodal de Lisboa, ao Aeroporto da Portela em apenas 5 minutos e, conseqüentemente, conectar o modo aéreo às ligações ferroviárias nacionais e internacionais, bem como aos terminais rodoviários urbanos e interurbanos. Para além deste aspecto, conforme se refere no Resumo Não Técnico, "...a implementação deste projecto irá garantir uma ligação privilegiada, com um só transbordo, a todas as linhas de Metropolitano de Lisboa, através da actual extensão em construção Alameda/S. Sebastião, e o acesso ao centro da cidade de Lisboa a partir do Aeroporto, em apenas 15 minutos..."

Actualmente e no futuro, cada vez mais o acesso ao centro das capitais constitui um aspecto que de forma alguma poderá ser descurado. Seja numa perspectiva turística, ou de utilização por parte do cidadão residente, "o tempo" e a sua racionalização atingem no século XXI o seu expoente máximo. Para os destinos turísticos, a rapidez dos transportes e a facilidade de acessos constitui um factor relevante na competitividade.

Deste modo, a signatária considera favorável, do ponto de vista do Turismo, o presente projecto.

À consideração superior.


Maria Inês de Campos Queiroz de Barros
(Técnica superior principal)
Lisboa, 16/09/05



Ficha de participação

AVALIAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

“Prolongamento da Linha Vermelha entre Oriente e Aeroporto”

1. IDENTIFICAÇÃO

Entidade: JUNTA DE FREGUESIA DE SANTA MARIA DOS OLIVAIS

Nome:

Morada: RUA GENERAL SILVA FREIRE, LOTE C

Localidade: LISBOA

Código Postal: 1849-029

Tel.: 21 8540690

Fax: 218520687

2. TOMADA DE POSIÇÃO

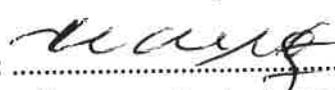
ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL DO PROJECTO DE EXECUÇÃO DO PROLONGAMENTO DA LINHA VERMELHA ENTRE ORIENTE E AEROPORTO

3. COMENTÁRIOS

DOCUMENTO ANEXO _ OFÍCIO Nº 2108

Nº de Folhas Anexas:³.....

Data: 2005/..09/..26

Assinatura: 

Nota: Só se aceitam sugestões/reclamações que se relacionem com o projecto em avaliação.

Esta Ficha deverá ser remetida directamente ao Instituto do Ambiente até ao próximo dia 27 de Setembro de 2005.



A Instituto do Ambiente	
<input type="checkbox"/> VPFS	<input type="checkbox"/> VPLG
ASSESSORIA:	
DAIA <input checked="" type="checkbox"/>	GDQA <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	GERA <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	GJUR <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	GSTI <input type="checkbox"/>
OUTROS:	

Exmo. Senhor
 Presidente do Instituto do Ambiente
 Rua da Murgueira, 9/9A
 Zambujal
 Apartado 7585
 2611 - 865 Amadora

Sua referência

2934/05/SACI-DAIA

Sua comunicação de

Agosto 2005

Nossa referência

2111/5.3

Data

26-09-2005

Proc.º 1406

Assunto: Consulta Pública do Processo de Avaliação de Impacte Ambiental
 " Prolongamento da Linha Vermelha entre Oriente e Aeroporto "

Exmo. Senhor

Relativamente ao assunto em título, remetemos ficha de Avaliação de Impacte Ambiental, sobre a posição que a Junta de Freguesia em representação dos seus fregueses assume sobre o assunto em causa.

Somos defensores do desenvolvimento e do progresso, contudo e para isso, deverão ser equacionados os menores impactos negativos, preservando aquilo que todos pretendemos; a qualidade de vida.

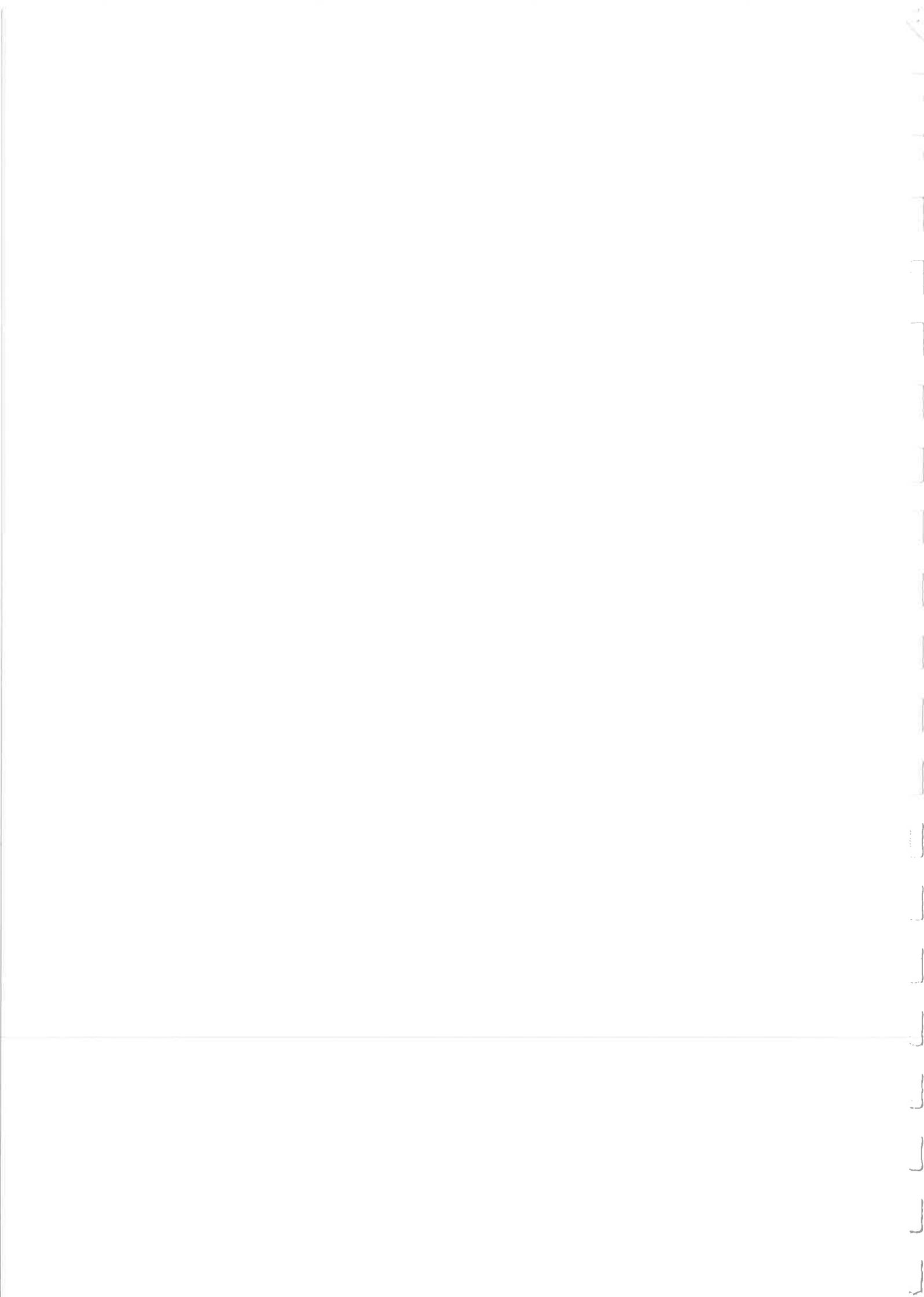
Esta é a nossa posição e de todos aqueles que representamos, a qual iremos tornar pública.

Com os melhores cumprimentos.

O PRESIDENTE

JOSÉ MANUEL ROSA DO EGIPTO

AN/CV





Assunto: Estudo de Impacte Ambiental do Projecto de Execução do Prolongamento da Linha Vermelha entre Oriente e Aeroporto

No âmbito do processo de consulta pública do estudo em referência, proposto pelo Metropolitano de Lisboa, E.P., a Junta de Freguesia de Santa Maria dos Olivais, vem apresentar as suas objecções ao traçado proposto com base no "Resumo não técnico" do citado estudo.

Da análise efectuada ressaltam algumas preocupações e as suas consequências, que prevemos nefastas, no futuro da qualidade de vida da população "atingida" com este projecto, com este traçado da Linha Vermelha entre Oriente e Aeroporto.

Senão vejamos:

- Fissuras em noventa um edifícios.
- Intervenções diversas em edifícios, viadutos, condutas e outras estruturas, nas quais se irá actuar previamente no reforço das fundações.
- Demolição de duas vivendas geminadas situadas na Rua Sargento José Paulo Santos (vivendas com os n.ºs. 17, 19 21 e 23).
- Desocupação temporária e parcial de dois edifícios situados na Rua Alferes Barrilaro Ruas.
- Realojamento definitivo de cerca de quarenta famílias.
- Desocupação, enquanto decorrem as obras, do Externato Nacional de Moscavide.
- Ausência quantificada no prejuízo que se prevê acontecer nos equipamentos de ensino e de saúde.
- Prejuízos igualmente não quantificados dos estabelecimentos comerciais afectados com as obras.
- Os impactos negativos são agravados nas áreas de construção a céu aberto, que curiosamente ou não atravessam no seu traçado zonas densamente edificadas, nomeadamente, habitação.
- Não se infere do estudo as causas e os efeitos que sofrerão toda a área residencial circundante aquando da implantação da galeria a construir a céu aberto.
- Os trabalhos propostos neste traçado serão executados em pontos críticos para a distribuição do tráfego indo afectar a circulação nas vias referidas.



É perante estas objecções que cabe questionar:

- Porque razão este traçado tem que implicar com o realojamento de pessoas e serviços?
- Porque razão este traçado tem que implicar com a demolição de edifícios habitacionais?
- Porque razão este traçado tem que implicar com danos estruturais em tantos edifícios e infra-estruturas fundamentais, recentemente construídas?
- Porque razão este traçado tem que implicar com obras a céu aberto, prejudicando quer moradores, quer o património edificado?
- Porque razão esta ligação terá que ser executada, na sua grande maioria, a céu aberto numa zona residencial de uma parte da Freguesia consolidada e equilibrada, colocando em risco no presente e no futuro as condições de habitabilidade desses mesmos edifícios?
- Porque razão este estudo não prevê alternativas ao traçado proposto?
- Porque razão o estudo refere como principal objecto do traçado a ligação ao Aeroporto, não se apresentando outras alternativas que não prejudiquem tanto as pessoas, os bens e os serviços como se infere deste estudo?

A população que representamos não teme o futuro, deseja mais e melhores acessibilidades, deseja e anseia mais e melhores transportes públicos, mas nem a Junta de Freguesia nem os moradores desejam que tudo isto tenha o preço de prejudicar seja quem for.

Não queremos pensar que este projecto, este traçado só seja feito e executado por meras razões de cariz económico não salvaguardando os direitos das pessoas e dos seus bens.

É por estas objecções e por estas razões que a Junta de Freguesia que represento manifesta a sua profunda discordância pelo projecto de execução do prolongamento da Linha Vermelha entre Oriente e Aeroporto.

Manifesta igualmente a sua disponibilidade para que em conjunto com a população se possam analisar outras propostas outros estudos com o mínimo de razoabilidade.



Somos contra que qualquer obra de engenharia, e neste caso concreto, se sobreponha a demolições e a realojamentos.

Queremos dizer sim ao Metro!

Queremos dizer sim à qualidade de vida!

Queremos dizer sim a mais e melhores transportes públicos!

Dizemos NÃO aos impactos negativos que este traçado que nos é proposto, para discussão pública,

Dizemos NÃO à sua homologação.

E por isso APELAMOS aos organismos competentes que reconsiderem o Projecto em análise e que o mesmo NÃO SEJA APROVADO a bem da qualidade de vida da população dos Olivais.

O Presidente

José Manuel Rosa do Egípto



Loures

Câmara Municipal

PRESIDÊNCIA

4 1 1 1 9

2005 -09- 27

IA Instituto do Ambiente			
PRES.	<input type="checkbox"/>	VPFS	<input type="checkbox"/>
		VPLG	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:			
SACI	DAIA <input checked="" type="checkbox"/>	GDQA	<input type="checkbox"/>
SADF	<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>
SEFA	<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>
SIPP	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>
SLRA	<input type="checkbox"/>		
OUTROS:			

Exmo.Sr.
 Presidente do Instituto do Ambiente
 Rua da Murgueira, 9-9A
 ZAMBUJAL Apartado 7585
 2611-865 AMADORA

V/Ref. 2933/05/SACI-DAIA-1406 V/Of. 008893 '05 08 18

**Assunto: Consulta Pública do Processo de Avaliação de Impacte Ambiental
 "Prolongamento da Linha Vermelha entre Oriente e Aeroporto"**

Na sequência do V. ofício acima referenciado, somos a enviar o parecer da autarquia relativamente ao Estudo de Impacte Ambiental do "Prolongamento da Linha Vermelha entre Oriente e Aeroporto".

Com os melhores cumprimentos

O Presidente da Câmara

Carlos Teixeira

060000mcd/pr

Handwritten notes:
 copy do estudo
 AL
 26/02/07



MUNICÍPIO DE LOURES

CÂMARA MUNICIPAL

Departamento de Planeamento Estratégico

PARECER

No sentido de minimizar os impactes ambientais causados, e com especial relevância, os incómodos causados à população da zona afectada pelo projecto durante a fase de construção, nomeadamente no concelho de Loures, referem-se algumas medidas que se consideram importantes:

- Planeamento das obras de modo a que estas decorram no menor tempo possível, em espaço confinado e ordenado, com acesso restrito e com formação adequada dos intervenientes relativamente à segurança e às boas práticas de construção; adequada fiscalização do cumprimento dos planos
- Ampla informação à população sobre a obra (motivo, especificidade, faseamento, duração, data prevista de conclusão), e que não passa exclusivamente nem principalmente pelos Boletins de Informação protocolados com as 2 Juntas de Freguesia envolvidas; deverá ser criado um serviço de atendimento próprio para atender os pedidos de esclarecimento e as eventuais reclamações, tal como é proposto no EIA
- Ampla informação à população sobre os desvios de trânsito ou o corte de algum serviço essencial (água, electricidade, gás), o motivo e a duração, bem como data/hora prevista de conclusão, e que não passa exclusivamente nem principalmente pelos Boletins de Informação protocolados com as Juntas de Freguesia
- Assegurar um correcto cumprimento das normas de segurança e de sinalização das obras na via pública, incluindo a boa iluminação nocturna, tendo em vista a segurança e a minimização da perturbação da vida das populações
- Colocar vedações, não completamente opacas, em todos os locais da zona que ofereçam perigo; colocar resguardos laterais para protecção contra quedas nos acessos pedonais localizados nas áreas afectas às obras, tendo em atenção especial os utentes que se deslocam em cadeiras de rodas e os idosos, nomeadamente junto a Moscavide
- Construir passadiços para peões nas ruas cujos pavimentos tenham sido destruídos pelas obras ou em sua consequência
- Assegurar a limpeza periódica de toda a área envolvente às zonas de construção, tendo em atenção a segurança de veículos e peões, bem como a qualidade do ar no que diz respeito às partículas em suspensão (não referidos no EIA, embora a estação de qualidade do ar de Olivais tenha frequentes excedências nesse parâmetro); pelas mesmas razões, deverá ser feita a aspersão frequente das frentes de obra e acessos da obra, em tempo seco, e a lavagem sistemática de rodados, de modo a impedir a suspensão de poeiras no ar ambiente
- Acompanhamento acústico da obra, nomeadamente em Moscavide onde em vários locais monitorizados os valores registados são elevados e de modo a que, nas várias fases, o Regulamento Geral do Ruído seja cumprido
- A eventual extensão, devidamente autorizada pela(s) autarquia(s), do horário de funcionamento das actividades ruidosas deverá necessariamente ter em atenção as populações mais próximas bem como as medidas tomadas para minimizar os valores de ruído



MUNICÍPIO DE LOURES

CÂMARA MUNICIPAL

Departamento de Planeamento Estratégico

- Os depósitos de terras temporários ou permanentes e os depósitos de materiais sobrantes (superiores a 400 mil m³) deverão ser licenciados pela(s) autarquia(s) e, tal como a lei prevê, não poderão ocupar leitos de linhas de água, leitos de cheia, solos de RAN ou REN, áreas próximas de núcleos populacionais; deverão ser utilizadas áreas já anteriormente utilizadas para esses fins ou áreas descaracterizadas, caso não seja viável outra utilização mais nobre. Tais destinos deverão ser conhecidos atempadamente e autorizados pelas autoridades competentes.

O transporte deverá ser efectuado por percursos previamente definidos e os materiais acondicionados com adequada cobertura, de modo a não causar incómodo para as populações, nomeadamente através da dispersão de poeiras.

- As escavações e as movimentações de terras deverão ser sujeitas a um acompanhamento arqueológico para preservar eventuais achados.
- Gestão adequada de combustíveis, óleos, lubrificantes e resíduos dentro do estaleiro e o encaminhamento correcto dos mesmos para destino adequado.
- O Plano de Acompanhamento Ambiental, proposto no EIA de modo a garantir que as medidas de minimização propostas são cumpridas, monitorizadas e, em função disso, eventualmente tomadas novas medidas de minimização (se a Comissão de Acompanhamento assim entender oportuno), deverá ser do conhecimento dos municípios em cujo território tais medidas sejam tomadas, bem como as novas medidas decididas durante a obra.

Finalmente, refere-se o facto de a empresa responsável pelo EIA não dar conta de qualquer consulta à CMLoures durante o processo de consulta de 2002 e relativo à selecção do corredor, o que, no mínimo, causa alguma estranheza, dado ser feita referência a consulta efectuada à Junta de Freguesia de Moscavide. Apenas são citados dois pedidos de esclarecimentos, ambos em 2005, sobre a carta de ruído do município e sobre os projectos aprovados com interferência no traçado e aos quais foi dada resposta.



4 1 1 9

2005 -09- 27

Câmara Municipal

PRESIDÊNCIA

IA Instituto do Ambiente	
PRES. <input type="checkbox"/>	VPFS <input type="checkbox"/> VPLG <input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:	
SACI DAIA <input checked="" type="checkbox"/>	GDQA <input type="checkbox"/>
SADF <input type="checkbox"/>	GERA <input type="checkbox"/>
SEPA <input type="checkbox"/>	GJUR <input type="checkbox"/>
SIPP <input type="checkbox"/>	GSTI <input type="checkbox"/>
SLRA <input type="checkbox"/>	
OUTROS: 035097	

Exmo.Sr.
 Presidente do Instituto do Ambiente
 Rua da Murgueira, 9-9A
 ZAMBUJAL Apartado 7585
 2611-865 AMADORA

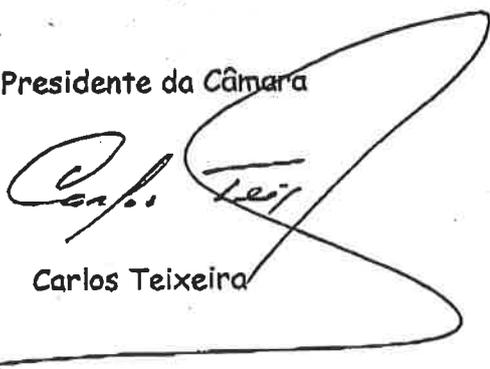
V/Ref. 2933/05/SACI-DAIA-1406 V/Of. 008893 '05 08 18

Assunto: Consulta Pública do Processo de Avaliação de Impacte Ambiental "Prolongamento da Linha Vermelha entre Oriente e Aeroporto"

Na sequência do V. ofício acima referenciado, somos a enviar o parecer da autarquia relativamente ao Estudo de Impacte Ambiental do "Prolongamento da Linha Vermelha entre Oriente e Aeroporto".

Com os melhores cumprimentos

O Presidente da Câmara



Carlos Teixeira

060000mcd/pr

Handwritten notes:
 Eng. António
 NL
 27/9/2005



MUNICÍPIO DE LOURES

CÂMARA MUNICIPAL

Departamento de Planeamento Estratégico

PARECER

No sentido de minimizar os impactes ambientais causados, e com especial relevância, os incómodos causados à população da zona afectada pelo projecto durante a fase de construção, nomeadamente no concelho de Loures, referem-se algumas medidas que se consideram importantes:

- Planeamento das obras de modo a que estas decorram no menor tempo possível, em espaço confinado e ordenado, com acesso restrito e com formação adequada dos intervenientes relativamente à segurança e às boas práticas de construção; adequada fiscalização do cumprimento dos planos
- Ampla informação à população sobre a obra (motivo, especificidade, faseamento, duração, data prevista de conclusão), e que não passa exclusivamente nem principalmente pelos Boletins de Informação protocolados com as 2 Juntas de Freguesia envolvidas; deverá ser criado um serviço de atendimento próprio para atender os pedidos de esclarecimento e as eventuais reclamações, tal como é proposto no EIA
- Ampla informação à população sobre os desvios de trânsito ou o corte de algum serviço essencial (água, electricidade, gás), o motivo e a duração, bem como data/hora prevista de conclusão, e que não passa exclusivamente nem principalmente pelos Boletins de Informação protocolados com as Juntas de Freguesia
- Assegurar um correcto cumprimento das normas de segurança e de sinalização das obras na via pública, incluindo a boa iluminação nocturna, tendo em vista a segurança e a minimização da perturbação da vida das populações
- Colocar vedações, não completamente opacas, em todos os locais da zona que ofereçam perigo; colocar resguardos laterais para protecção contra quedas nos acessos pedonais localizados nas áreas afectas às obras, tendo em atenção especial os utentes que se deslocam em cadeiras de rodas e os idosos, nomeadamente junto a Moscavide
- Construir passadiços para peões nas ruas cujos pavimentos tenham sido destruídos pelas obras ou em sua consequência
- Assegurar a limpeza periódica de toda a área envolvente às zonas de construção, tendo em atenção a segurança de veículos e peões, bem como a qualidade do ar no que diz respeito às partículas em suspensão (não referidos no EIA, embora a estação de qualidade do ar de Olivais tenha frequentes excedências nesse parâmetro); pelas mesmas razões, deverá ser feita a aspersão frequente das frentes de obra e acessos da obra, em tempo seco, e a lavagem sistemática de rodados, de modo a impedir a suspensão de poeiras no ar ambiente
- Acompanhamento acústico da obra, nomeadamente em Moscavide onde em vários locais monitorizados os valores registados são elevados e de modo a que, nas várias fases, o Regulamento Geral do Ruído seja cumprido
- A eventual extensão, devidamente autorizada pela(s) autarquia(s), do horário de funcionamento das actividades ruidosas deverá necessariamente ter em atenção as populações mais próximas bem como as medidas tomadas para minimizar os valores de ruído



MUNICÍPIO DE LOURES

CÂMARA MUNICIPAL

Departamento de Planeamento Estratégico

- Os depósitos de terras temporários ou permanentes e os depósitos de materiais sobrantes (superiores a 400 mil m³) deverão ser licenciados pela(s) autarquia(s) e, tal como a lei prevê, não poderão ocupar leitos de linhas de água, leitos de cheia, solos de RAN ou REN, áreas próximas de núcleos populacionais; deverão ser utilizadas áreas já anteriormente utilizadas para esses fins ou áreas descaracterizadas, caso não seja viável outra utilização mais nobre. Tais destinos deverão ser conhecidos atempadamente e autorizados pelas autoridades competentes.

O transporte deverá ser efectuado por percursos previamente definidos e os materiais acondicionados com adequada cobertura, de modo a não causar incómodo para as populações, nomeadamente através da dispersão de poeiras.

- As escavações e as movimentações de terras deverão ser sujeitas a um acompanhamento arqueológico para preservar eventuais achados.
- Gestão adequada de combustíveis, óleos, lubrificantes e resíduos dentro do estaleiro e o encaminhamento correcto dos mesmos para destino adequado.
- O Plano de Acompanhamento Ambiental, proposto no EIA de modo a garantir que as medidas de minimização propostas são cumpridas, monitorizadas e, em função disso, eventualmente tomadas novas medidas de minimização (se a Comissão de Acompanhamento assim entender oportuno), deverá ser do conhecimento dos municípios em cujo território tais medidas sejam tomadas, bem como as novas medidas decididas durante a obra.

Finalmente, refere-se o facto de a empresa responsável pelo EIA não dar conta de qualquer consulta à CMLoures durante o processo de consulta de 2002 e relativo à selecção do corredor, o que, no mínimo, causa alguma estranheza, dado ser feita referência a consulta efectuada à Junta de Freguesia de Moscavide. Apenas são citados dois pedidos de esclarecimentos, ambos em 2005, sobre a carta de ruído do município e sobre os projectos aprovados com interferência no traçado e aos quais foi dada resposta.

PARECER DA ASSOCIAÇÃO LISBOA VERDE SOBRE O ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL REFERENTE AO PROJECTO DE EXECUÇÃO DO PROLONGAMENTO DA LINHA VERMELHA ENTRE ORIENTE E AEROPORTO.

INTRODUÇÃO

Lisboa Verde – Associação para a Defesa dos Espaços Verdes, com sede em Lisboa, na Rua Ribeiro Sanches, 23 – Cav. A, defende para a Cidade a prevalência dos transportes públicos em detrimento do transporte privado individual.

Assim, defende o alargamento da rede do Metropolitano que irá, em princípio, fazer diminuir o número de automóveis que entram diariamente na cidade de Lisboa.

Contudo, está preocupada com os efeitos negativos sobre os espaços verdes da cidade que as obras agora propostas indiciam.

De facto, pela leitura atenta do Estudo de Impacte Ambiental em epígrafe (Resumo não Técnico), Lisboa Verde considera que se deve pronunciar sobre o seu conteúdo, nomeadamente no que se refere ao ponto 5.5 Paisagem e Ambiente Urbano, no que diz respeito a:

- Viveiro de Plantas de Exterior da Câmara Municipal de Lisboa.
- Áreas arborizadas adjacentes a edifícios residenciais.
- Estação Encarnação, Posto de Ventilação PV-193, Poço de Ataque PA-1 e troço que se prevê a construção a “céu-aberto” entre o Km.28+200.000 (EGT) e o Km.28+304.425 (EGT).

ESPAÇOS VERDES

Considerando que a presença de espaços verdes nas cidades é fundamental para a saúde física e psíquica de quem as habita e factor determinante para a valorização da biodiversidade, Lisboa Verde vê com preocupação a forma superficial e irresponsável como um factor desta importância é abordado pelo presente estudo de impacte ambiental que a ele se refere a Pags.21, dizendo:

“As espécies arbóreas identificadas não têm estatuto de protecção ou interesse conservacionista”.

“Na fase de construção haverá lugar a destruição de parte do coberto vegetal actualmente existente na área de intervenção, designadamente no local de implantação da Estação Encarnação”.

E ainda: “Porém, como a vegetação existente é de origem antrópica, os impactes expectáveis não têm relevância em termos conservacionistas. Relativamente às comunidades faunísticas, considera-se, de um modo geral, que os impactes previstos para cada grupo serão reduzidos, sendo, contudo, o grupo dos répteis o que poderá vir a ser mais afectado.

Handwritten notes:
Eugénio
23/10/2002

Tal parecer esquece que as árvores, além de seres vivos, são o suporte da vida e responsáveis pela qualidade do ar que respiramos.

CONCLUSÃO PASSANDO PELA RECUPERAÇÃO

Assim, considerando que o papel do coberto vegetal e a biodiversidade a ele associado são menosprezados no presente estudo de Impacte Ambiental, pelas razões já apontadas, nomeadamente quando este atende apenas ao facto de não haver exemplares classificados ou de valor patrimonial, esquecendo que toda a árvore, independentemente da espécie e da idade é fundamental para o equilíbrio psíquico e qualidade de vida dos cidadãos, LisboaVerde pergunta e recomenda:

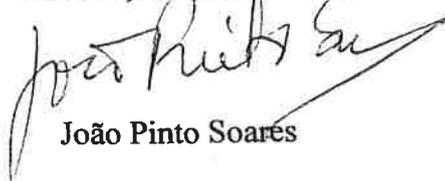
PERGUNTA:

Consireando o próprio Estudo de Impacte Ambiental que os Répteis poderão vir a ser afectados, que medidas estão estudadas para minorar esse grau de afectação?

RECOMENDAÇÕES:

- A) Que seja feito um estudo prévio ao início das obras por parte de técnicos da Direcção Municipal de Ambiente e Espaços Verdes da Câmara Municipal de Lisboa e que se proceda, mediante esse estudo ao transplante de todas as árvores com possibilidade de sobreviver, noutra local, sendo abatidas unicamente aquelas que de todo não possam ser transplantadas.
- B) Seja elaborada e facultada para consulta, uma relação das árvores afectadas pelas obras (transplantadas e abatidas), que segundo o presente Estudo de Impacte Ambiental estão devidamente identificadas.
- C) Findas as obras de construção sejam plantadas no local um número de árvores igual ou superior ao das que foram afectadas (abatidas e transplantadas).

Associação Lisboa Verde



João Pinto Soares

Lisboa, 26 de Setembro de 2005

Ligia Varandas

De: "Quercus - Núcleo de Lisboa" <quercus.lisboa@sapo.pt>
Para: <geral@iambiente.pt>
Cc: "Hélder Spinola" <hspinola@sapo.pt>; <hspinola@uma.pt>
Enviado: terça-feira, 27 de Setembro de 2005 20:31
Anexar: Parecer Quercus Prolongamento da Linha Vermelha do Metro.doc;
 Metro_LinhaVermelha_Parecer29112002_Pagina1.jpg.jpg;
 Metro_LinhaVermelha_Parecer29112002_Pagina2.jpg.jpg
Assunto: Parecer da Quercus relativo ao Prolongamento da Linha Vermelha Oriente-Aeroporto



Núcleo de Lisboa da Quercus
 Rua Eng. Ferreira Mesquita,
 Bloco C, 1º Dto,
 1070-116 Lisboa
 E-mail: quercus.lisboa@sapo.pt
 Internet: www.quercus.pt/lisboa
 Tel. 21 381 5930
 Fax: 21 381 5837

IA Instituto do Ambiente			
PRES.	<input type="checkbox"/>	VPFS <input type="checkbox"/>	VPLG <input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:			
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	GDCA	<input type="checkbox"/>
SADF	<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>
SEPA	<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>
SEPA	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>
TELEFONOS: 035322			

De: Quercus A.N.C.N. - Núcleo de Lisboa
Para: Exmo Sr. Presidente do Instituto do Ambiente, Engº João Gonçalves
Referência: DIR-342/2005
Data: 23/09/2005
Assunto: Parecer da Quercus relativo ao Prolongamento da Linha Vermelha Oriente-Aeroporto

Exmo Sr. Presidente do Instituto do Ambiente,
 Engº João Gonçalves,

Após termos consultado o EIA que se encontra neste momento em consulta pública na enviamos, em anexo, o parecer da Quercus relativo ao Prolongamento da Linha Verme

- Os documentos que enviamos referem-se:
- 1.Parecer Quercus relativo Prolongamento da Linha Vermelha do Metro (de 23/09/200
 - 2.Metro_LinhaVermelha_Parecer29112002_Pagina1.jpg (parecer de 29/11/2002)
 - 3.Metro_LinhaVermelha_Parecer29112002_Pagina2.jpg (parecer de 29/11/2002)

Agradecemos a vossa melhor atenção face ao supra exposto.

Melhores Cumprimentos,

Pela Direcção do Núcleo Regional de Lisboa da Quercus A.N.C.N.

Lúis Lopes

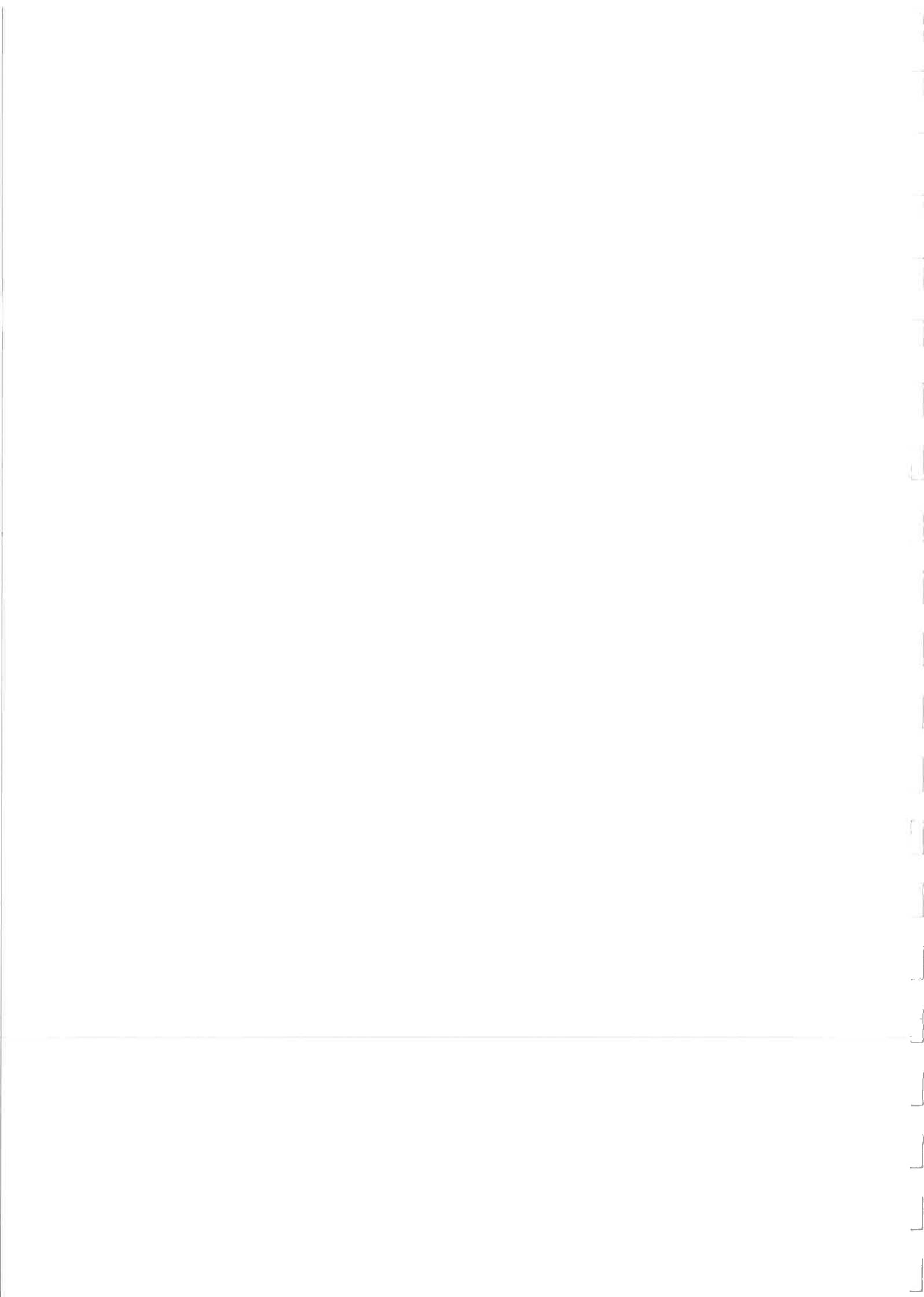
Eng. João Gonçalves
 23/09/2005



PARECER

PROLONGAMENTO DA LINHA VERMELHA DO METRO DE LISBOA ENTRE ORIENTE E AEROPORTO

SETEMBRO 2005



Após analisarmos o estudo de impacto ambiental referente ao "Prolongamento da Linha Vermelha do Metropolitano de Lisboa", nomeadamente o traçado proposto com estações em Moscavide, Encarnação e Aeroporto de Lisboa, achamos adequado referir os seguintes pontos:

- A zona servida pelas estações da Encarnação e Aeroporto de Lisboa têm uma baixa densidade de população residente.
- A zona em causa iria envolver trabalhos de algum melindre relativos ao desvio de condutas da EPAL (Canal do Tejo e Canal do Alviela), bem como diversas linhas de distribuição de electricidade que se encontram no subsolo.
- A zona em estudo irá afectar diversos moradores, quer a nível transitório, quer definitivo.

Como tal, e segundo o D.L. 69/2000 sobre estudos de impacto ambiental, os moradores deveriam ser informados antecipadamente de todo e qualquer estudo que interfira com os seus interesses, nomeadamente recebendo cópia do referido EIA, em consonância com os objectivos expressos no procedimento de AIA:

São objectivos fundamentais da AIA:

Garantir a participação pública e a consulta dos interessados na formação de decisões que lhes digam respeito, privilegiando o diálogo e o consenso no desempenho da função administrativa e com as suas disposições, nomeadamente as constantes no n.º 3 do art.º 14, conforme as definições constantes na alínea k) do art.º 2.

Disposições essas que não se terão verificado ao não haverem sido informados directamente e com cópia do Resumo não Técnico, os moradores afectados, inclusive com processo de demolição das suas casas. Tanto quanto temos conhecimento, foi ausente o preceituado na lei, e como tal, registamos o nosso protesto pela maneira como o processo foi dado a conhecer à população.

Acresce que pelo disposto no mesmo diploma, n.º 1 do anexo III é obrigatória, no EIA agora em apreciação pública, a análise fundamentada de alternativas de traçado. **Ao não se encontrar presente a mesma, encontra-se o EIA em violação do conteúdo mínimo legalmente exigível.**

Gostaríamos ainda de referir que a nosso ver, a necessidade do referido prolongamento apenas se justifica na ligação da rede de metro ao aeroporto da

Portela. Como tal, a decisão da deslocalização ou não do actual aeroporto é de extrema importância para avaliar a necessidade desta obra.

Caso seja tomada a decisão de manter o aeroporto da Portela operacional, então a ligação ao aeroporto via metro terá a máxima prioridade. No entanto, caso persistam dúvidas, o mais correcto seria prolongar a linha de metro no menor espaço de tempo possível ao menor custo possível.

Nesse caso, pensamos que a melhor solução, que preenche as duas condicionantes anteriormente referidas seria a concretização de uma bifurcação da linha verde junto às "Calvanas" com a construção de apenas uma nova estação junto ao terminal das partidas, e a possibilidade de uma segunda estação nas Calvanas. Esta hipótese encurtaria em cerca de dois terços a distância a percorrer e significaria menos duas estações a construir, com a correspondente poupança em tempo de execução e custos da obra.

Neste cenário, o actual estudo seria utilizado para concretizar o troço Oriente-Moscavide, seguindo depois a linha vermelha para norte na direcção da Portela e Sacavém, áreas com uma densidade populacional de maior relevância.

Por último, salientando que o actual parecer, está em linha com aquele que já tínhamos emitido em 29/11/2002 aquando da apreciação do assunto em causa (ver anexo). Três anos volvidos, continuamos a apontar uma solução que nos parece equilibrada e que vai ao encontro das necessidades e das reais possibilidades dos lisboetas.

A Direcção do Núcleo Regional de Lisboa da Quercus - A.N.C.N.

Lisboa, 23 de Setembro de 2005



Parecer sobre o prolongamento da Linha Vermelha até ao Aeroporto com Ramal a Sacavém

Este parecer foi emitido tendo em conta apenas a informação disponibilizada pela FBO, ressaltando-se portanto quaisquer lacunas de informação, nomeadamente as que se referem à expansão do metropolitano de Lisboa a médio prazo.

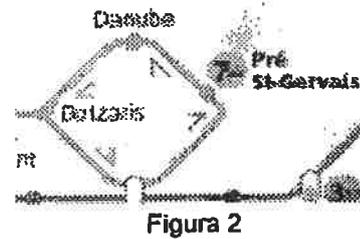
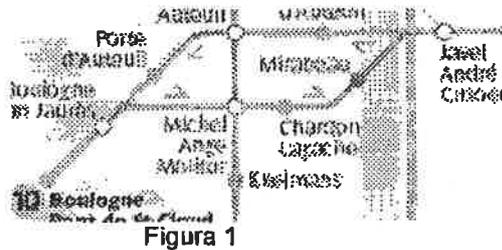
Uma análise imediata das hipóteses propostas permite constatar o seguinte:

- 1- A localização das principais estruturas de serviços, turísticas e habitacionais da Cidade de Lisboa localizam-se na sua área central, bastante afastadas da zona do oriente, pelo que as propostas apresentadas não se norteiam por princípios de distribuição de passageiros vindos do Aeroporto por esta área. Para além disso, a ligação por metropolitano ao Aeroporto seria proposta a partir da futura estação de Calvanas, sita na Linha Verde, mantendo desta forma o desenvolvimento radial que tem vindo a ser seguido, supondo-se em complementaridade com a futura introdução de eléctricos rápidos circulando no eixo Sacavém - Algés. Qualquer expansão da actual rede do Metropolitano deverá ter em consideração a sua conexão com a rede de eléctricos rápidos e outros modos de transporte à superfície.
- 2- A ligação ora proposta, em qualquer das hipóteses apresentadas, tem a virtude de fazer a ligação do sistema de metropolitano à rede de transportes ferroviários tradicionais, fazendo deste modo a ligação entre o Aeroporto e as zonas limítrofes de Lisboa e o País, potenciando as acessibilidades dessas zonas e influenciando o seu desenvolvimento, num sentido omissivo na apresentação fornecida.
- 3- Não é inteligível, para a Quercus, a necessidade da construção de uma linha com ramais, quando isso tem sido evitado pelo Metro de Lisboa, tendo experiências anteriores demonstrado que estas soluções, além de difícil gestão e geradoras de confusão nos utentes, são apenas temporárias conduzindo mais tarde à desconexão das linhas com as implicações económicas que tais soluções possuem.

Pelas questões e dúvidas acima expostas, sugerimos:

- 1- O abandono, ou adiamento, da ligação ao Aeroporto via Linha Vermelha em detrimento de uma ligação deste às áreas centrais da Cidade de Lisboa, a partir da futura estação de Calvanas, via Linha Verde. Simultaneamente, propomos o prolongamento da Linha Vermelha até Sacavém, através de Moscavide e Portela.
- 2- Em alternativa, o estabelecimento de uma ligação por prolongamento da Linha Vermelha até ao Aeroporto via Moscavide, Portela, Sacavém,

fechando um circuito via Prior-Velho e Aeroporto, a exemplo do que se verifica nas linhas 10 (figura 1) e 7 (figura 2) do Metro de Paris, que se nos afiguram de mais fácil utilização e gestão do que outros sistemas europeus.



Quercus – Núcleo de Lisboa
29 de Novembro de 2002



Organização Não Governamental de
Ambiente, de Utilidade Pública, com
actividades desde 1981

N.Ref: 360| GEOTA | 05

V.Ref:

Data: 27|09|2005

Assunto: Consulta Pública do Processo de
Avaliação de Impacte Ambiental
"Prolongamento da Linha Vermelha entre
Oriente e Aeroporto"

IA Instituto do Ambiente					
PRES.	<input type="checkbox"/>	VPFS	<input type="checkbox"/>	VPLG	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:					
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	GDQA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SADF	<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SEPA	<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SIPP	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SLRA	<input type="checkbox"/>				
ULTIMOS					

Exmo Senhor
Presidente do Instituto do Ambiente
Rua da Murgueira, 9/9^A – Zambujal
Apartado 7585
2611-865 Amadora

Exmo Senhor,

Junto enviamos os contributos do GEOTA para o Estudo de Impacte Ambiental "Prolongamento da Linha Vermelha entre o Oriente e Aeroporto", no âmbito do processo de consulta pública.

Com os melhores cumprimentos

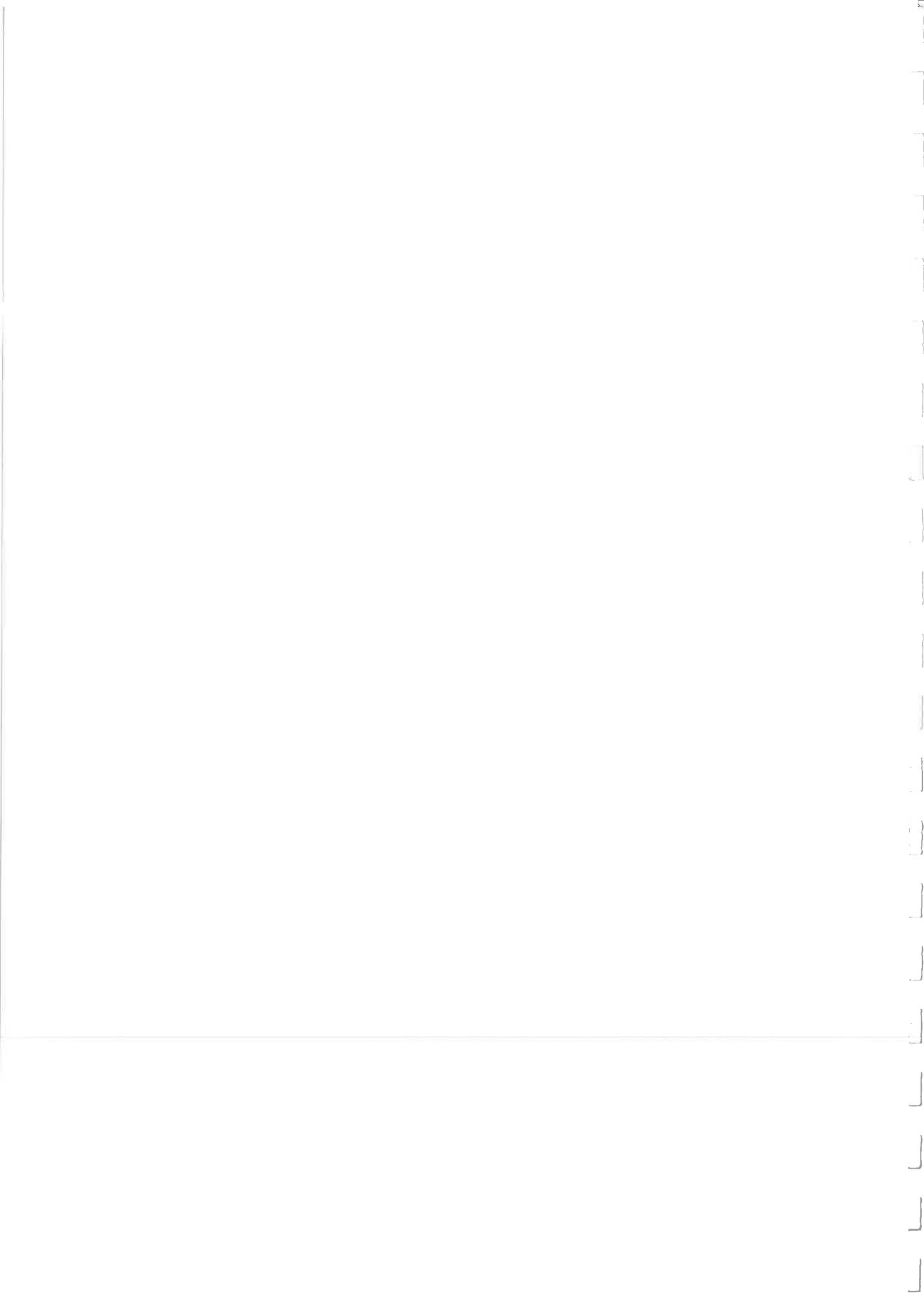
P Carlos Costa
Presidente

Sandra Paudis

Ey August 5
nd
29.9.2005

Travessa do Moinho de Vento
nº17, CV Dta 1200-727 Lisboa
Tel | 21 395 61 20 Fax | 21 395 53 16
e-mail | geota@netcabo.pt
homepage | <http://www.geota.pt>

ONGA com estatuto de utilidade pública |
Associado fundador da Confederação Portuguesa das
Associações de Defesa do Ambiente | Membro de:
Conferência Nacional do EEB; CIDN; MED Forum |
Protocolo de cooperação com as associações de defesa do
ambiente: ADAPA; A.D.Praia da Madalena; A.E.Alto Tejo;
Amigos da Beira; ARCHAIS,AZÓRICA; C.A. Almada; FPCUB;
LOURAMBI; Marés, OIKOS; PATO; Palhota Viva;
ADPCCBombarral, Associação de Defesa do Património de
Mértola;Real 21



PARECER NO ÂMBITO DA CONSULTA PÚBLICA DO AIA "PROLONGAMENTO DA LINHA VERMELHA ENTRE O ORIENTE E AEROPORTO"

Setembro de 2005

1. Introdução

A mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa (AML) é indutora de muitos problemas ambientais (ruído, acidificação, qualidade do ar, alterações climáticas), bem como da degradação da qualidade de vida em geral. Tal sucede por um incorrecto ordenamento do território e porque o transporte individual predomina. A inversão desta situação só se conseguirá com um correcto ordenamento do território e com uma aposta no transporte colectivo, dando-lhe prioridade em termos de investimento e de operação.

O presente projecto ajuda a dar mais um passo para a consolidação de uma estrutura integrada e coerente de um dos mais apeteceíveis transportes colectivos, como é o caso do metropolitano.

Apresenta-se, de seguida, o parecer do GEOTA relativo à consulta pública do processo de EIA denominado "PROLONGAMENTO DA LINHA VERMELHA ENTRE O ORIENTE E AEROPORTO".

2. Definição do projecto

O projecto em análise consiste em desenvolver um traçado ao longo de cerca de 3.326 metros desde o tímpano actual do Término da Estação Oriente até ao fim do futuro Término da Estação Aeroporto (que irá ficar localizado junto ao edifício do Aeroporto da Portela), passando pelo Bairro da Encarnação.

A sua localização incide, essencialmente, no concelho de Lisboa (freguesia de Santa Maria dos Olivais) e marginalmente no concelho de Loures, abrangendo a freguesia de Moscavide.

O Prolongamento da Linha Vermelha, entre o Oriente e Aeroporto, permite ligar o maior e mais importante interface rodo-ferroviário da cidade de Lisboa, a Gare Intermodal de Lisboa - GIL (Gare do Oriente), ao Aeroporto da Portela em apenas 5 minutos e, conseqüentemente, conectar o modo aéreo às ligações ferroviárias nacionais e internacionais, bem como aos terminais rodoviários urbanos e interurbanos (RNT, pp8).

O projecto encontra-se em fase de Projecto de Execução, datado de 2004. O EIA é da responsabilidade da DHVFB0 tendo sido iniciado em Fevereiro de 2005 e concluído em Junho do mesmo ano. O proponente do

projecto - Metropolitano de Lisboa E.P. - tem como objectivo identificar os impactes ambientais associados à construção e exploração da infra-estrutura em causa e respectivas medidas a aplicar.

3. Análise do processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA)

Requisitos legais

Segundo o DL 69/2000 de 3 de Maio, o EIA em questão não é abrangido pelos anexos, pelo que não está obrigado a processo de AIA, uma vez que para áreas não sensíveis (como é o caso) a área afectada teria de ser superior a 20ha ou com comprimento superior a 5km, conforme consta no anexo II, ponto 10, alínea h).

Através do Despacho Conjunto n.º 193/2005, publicado em Diário da República, 2.ª Série, n.º 45, de 4 de Março de 2005, os Ministérios das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e do Ambiente e do Ordenamento do Território consideraram que deveriam ser acautelados eventuais impactes negativos significativos, uma vez que o projecto atravessa áreas de expressiva densidade demográfica. Deste modo, e de acordo com o ponto n.º 3 do artigo 1.º do DL 69/2000 de 3 de Maio, o projecto do Prolongamento da Linha Vermelha, entre Oriente e Aeroporto é sujeito a Avaliação de Impacte Ambiental.

No que respeita ao Art.º 14º, ponto n.º 2, o prazo de consulta pública varia consoante a natureza, dimensão ou localização do projecto. A consulta pública do presente EIA tem lugar durante 25 dias, de 24 de Agosto a 27 de Setembro do presente ano.

Correcção Metodológica e Técnica

O vasto trabalho desenvolvido ao longo do EIA, está sucinta e claramente reflectido no RNT.

Conforme descrito no EIA, o projecto encontra-se em fase de projecto de execução e, como tal, a análise de alternativas foi anteriormente elaborada, considerando-se o traçado mais favorável o que está em estudo. Contudo, a não consideração da opção zero, isto é, a evolução da situação de referência sem o empreendimento não está reflectida no estudo. Também não é definido o período de vida útil do projecto nem a fase de desactivação, alegando apenas a "sua eventual modernização, com substituição de equipamentos" (RNT, pp10).

Não foi considerada uma análise de risco para o ambiente e população, por forma a identificar potenciais factores de risco, facto que o GEOTA aponta como aspecto menos positivo.

Relativamente aos impactes cumulativos do projecto, estes resultam, sumariamente, de: integração da infra-estrutura em rede; articulação multimodal; aumento da carga viária e desenvolvimento urbano da zona envolvente. Nenhum destes aspectos são considerados no EIA.

4. Justificação da Necessidade do Projecto



Organização Não Governamental de
Ambiente, de Utilidade Pública, com
actividades desde 1981

A rede de metropolitano aumentou bastante na década de noventa e melhorou as condições de exploração. Foram efectuados investimentos significativos na expansão da rede e na renovação das estações, acompanhados pela criação de interfaces multimodais (GEOTA, 2003).

Conforme referido no RNT (pp8): *"o objectivo geral é contribuir para o desenvolvimento sustentado de um sistema de transportes de alto nível de desempenho, baseado numa articulação estreita com os restantes operadores de transporte"* - estratégia desde à muito defendida pelo GEOTA - pelo que são indiscutíveis os inúmeros impactes positivos decorrentes desta obra, nomeadamente a melhoria significativa da oferta de transporte colectivo e consequentes benefícios para as questões da mobilidade na capital, desenvolvendo Lisboa a nível competitivo enquanto cidade europeia.

Esta infra-estrutura, contemplada no PROTAML, assume extrema importância enquanto ligação estratégica entre dois concelhos: Lisboa e Loures - cujos movimentos pendulares revelam valores significativos. O GEOTA defende que a utilização do transporte público colectivo para chegar a Lisboa depende fortemente da existência de uma boa rede de metropolitano, pelo que se espera a resolução de parte deste problema.

5. Questões Chave em Impactes Ambientais

A zona onde se irá desenvolver o projecto corresponde a uma zona urbana impermeabilizada com uma malha consolidada e onde a pressão demográfica se faz sentir, sendo difícil proceder a grandes alterações na estrutura edificada. Há, pois, que acautelar ao máximo quaisquer impactes decorrentes durante a fase de construção, de modo a minimizar possíveis incómodos tanto para os residentes, como para as inúmeras pessoas que se deslocam por e/ou naquela área.

No que respeita ao uso dos solos é necessário precaver potenciais incidentes/acidentes durante a execução das obras e movimentação de materiais susceptíveis de contaminar as águas subterrâneas. O EIA alerta para este facto, mais ainda quando existem 4 captações identificadas na área em análise, mas apresenta lacunas ao nível das medidas de minimização/compensação no que concerne a esta matéria.

De entre os principais impactes negativos, salientam-se o aumento do ruído e a degradação da qualidade do ar derivada do aumento de poeiras e partículas em suspensão (com maior incidência nas obras realizadas a céu aberto) e principalmente na zona da estação da encarnação, classificada como zona sensível em termos de acústica, pelo respectivo PDM.

A análise da qualidade do ar efectuada nos EIA permite afirmar que, apesar de um acréscimo mais significativo da poluição atmosférica na fase de construção, particularmente nas emissões de NO_x e CO, esta componente não é decisiva na invalidação do projecto, dada a envolvente do aeroporto da Portela.

Para o parâmetro das vibrações, o GEOTA considera bastante positivo a solicitação de um estudo específico de condicionamento anti-vibratório, por parte do proponente, definindo as faixas de afectação para as fases de construção e exploração da infra-estrutura. Lamenta-se que as soluções de condicionamento que se estendem a toda a linha (segundo o próprio estudo) não figurem no EIA como medidas concretas.

Os impactes positivos incidem, principalmente, sobre os aspectos socio-económicos, com criação de cerca de 400 postos de trabalho e a melhoria significativa em termos de acessibilidades para uma área que

Travessa do Moinho de Vento
nº17, CV Dta 1200-727 Lisboa
Tel | 21 395 61 20 Fax | 21 395 53 16
e-mail | geota@netcabo.pt
homepage | <http://www.geota.pt>

ONGA com estatuto de utilidade pública |
Associado fundador da Confederação Portuguesa das
Associações de Defesa do Ambiente | Membro de:
Conferência Nacional do EEB; CIDN; MED Forum |
Protocolo de cooperação com as associações de defesa do
ambiente: ADAPA; A.D.Praia da Madalena; A.E.Alto Tejo;
Amigos da Beira; ARCHAIS, AZÓRICA; C.A. Almada; FPCUB;
LOURAMBI; Marés, OIKOS; PATO; Palhota Viva;
ADPCCBombarral, Associação de Defesa do Património de
Mértola; Real 21

"abrange 34.382 habitantes, 2.200 edifícios e 13.000 alojamentos" (RNT, pp22). De realçar que poderá existir um desenvolvimento induzido aliado às futuras estações, por exemplo ao nível da ocupação dos solos e afectação dos mesmos por maior pressão urbana, de difícil controlo e com potenciais impactes.

Nota-se algumas lacunas em termos de estudos de tráfego; sendo uma malha urbana com elevada densidade de tráfego, como acima referido (por exemplo, pelos movimentos pendulares e não só), a fase de construção lava a condicionamento do trânsito em algumas artérias, tal como explícito no EIA. Para além da informação disponibilizada, prevista neste estudo, é importante salvaguardar a mobilidade através de um plano adequado para a área em análise, incentivando o uso do transporte colectivo e em simultâneo criando condições que desencorajem o transporte individual.

Prevê-se a monitorização dos parâmetros ambientais e socioculturais mais relevantes, cujos resultados obtidos serão alvo de avaliação. Considera-se como boa política, reportar tais dados às autarquias e outras instituições para posterior divulgação na âmbito do conhecimento local.

Apesar dos impactes assinalados, o GEOTA considera que a articulação do futuro linha poderá ser sustentada e enquadrada às características do meio sempre em permanente monitorização e aplicando as medidas recomendadas.

6. Conclusões

O GEOTA aposta numa estratégia nacional de transportes com ênfase na mobilidade sustentada da AML. O projecto em análise adequa-se no espaço e no âmbito dessa mesma estratégia.

O GEOTA considera o prolongamento da linha vermelha entre o Oriente e Aeroporto positivo, sob a perspectiva económica e ambiental, salvo algumas pontos relevantes. Pela análise do EIA, apresenta-se, em seguida, algumas conclusões e/ou recomendações:

- A necessidade do empreendimento justifica-se totalmente, numa aposta de alargar a rede de metropolitano na AML, desencorajando o uso do transporte individual;
- Através da análise do EIA, nada se pode concluir acerca da análise de risco ambiental e para a população. Considera-se fundamental a elaboração desta análise;
- Os acessos à área afectada necessitam de melhor esclarecimento no próprio estudo numa perspectiva de enquadrar a nova infra-estrutura numa estratégia multimodal;
- Apesar de bem patente a mais valia do desenvolvimento da AML, não está contemplado ao longo do estudo certos factores adjacentes que poderão trazer impactes graves a diversos níveis: pressão imobiliária e consequente ordenamento do território, risco de poluição acrescidos principalmente ao nível do solo e águas subterrâneas;
- Os impactes atrás citados poderão ser fortemente minimizados se forem adoptadas as medidas previstas no próprio estudo, salvaguardando, também, os seguintes pontos:
 - Correcto acondicionamento das 13 zonas de estaleiros previstas;

- o Elaboração de um plano de emergência para a possibilidade de ocorrência de derrames acidentais e/ou outros tipos de incidentes;
- o Aplicação de medidas concretas de minimização e/ou compensação adequadas aos recursos hídricos superficiais, no âmbito da prevenção de ocorrência de derrames;
- o Recuperação efectiva dos espaços verdes afectados durante a fase de obra e possível requalificação da área;
- o Garantia de mobilidade (rodoviária e pedonal) e acessos a comércio e serviços de pessoas portadores de deficiência motora;
- o Monitorização da qualidade do ar e do ruído tendo em conta a zona envolvente;
- o Criação de parques de estacionamento dissuasores, junto às estações analisadas;
- o Ponderação da construção de mais uma estação, que servisse melhor os Olivais Sul, na sua região mais perto da Av. de Berlim. Em anterior parecer sobre este prolongamento do metropolitano de Lisboa, o GEOTA sugeriu que se equacionasse esta hipótese, pelo que aqui reforça (mais uma vez) a ideia.

7. Referências Bibliográficas

GEOTA (2003): *Mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa - Perspectivas e Propostas*. Lisboa: Grupo de Estudos do Ordenamento do Território e do Ambiente.



Organização Não Governamental de Ambiente, de Utilidade Pública, com actividades desde 1981

IA Instituto do Ambiente			
PRES.	<input type="checkbox"/>	VPFS	<input type="checkbox"/>
		VPLG	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:			
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	GDOA	<input type="checkbox"/>
SADF	<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>
SEPA	<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>
SIPP	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>
SLRA	<input type="checkbox"/>		
OUTROS: 035093			

27-09-2005

N.Ref: 360 | GEOTA | 05

V.Ref:

Data: 27|09|2005

Assunto: Consulta Pública do Processo de Avaliação de Impacte Ambiental "Prolongamento da Linha Vermelha entre Oriente e Aeroporto"

Exmo Senhor
 Presidente do Instituto do Ambiente
 Rua da Murgueira, 9/9^A – Zambujal
 Apartado 7585
 2611-865 Amadora

Exmo Senhor,

Junto enviamos os contributos do GEOTA para o Estudo de Impacte Ambiental "Prolongamento da Linha Vermelha entre o Oriente e Aeroporto", no âmbito do processo de consulta pública.

Com os melhores cumprimentos

Carlos Costa

Presidente

Sandra Paudins

Ey Ants
27 9 2005

Travessa do Moinho de Vento
 n°17, CV Dta 1200-727 Lisboa
 Tel | 21 395 61 20 Fax | 21 395 53 16
 e-mail | geota@netcabo.pt
 homepage | <http://www.geota.pt>

ONGA com estatuto de utilidade pública |
 Associado fundador da Confederação Portuguesa das
 Associações de Defesa do Ambiente | Membro de:
 Conferência Nacional do EEB; CIDN; MED Forum |
 Protocolo de cooperação com as associações de defesa do
 ambiente: ADAPA; A.D.Praia da Madalena; A.E.Alto Tejo;
 Amigos da Beira; ARCHAIS; AZÓRICA; C.A. Almada; FPCUB;
 LOURAMBI; Marés, OIKOS; PATO; Palhota Viva;
 ADPCCBombarral, Associação de Defesa do Património de
 Mértola; Real 21



Organização Não Governamental de
Ambiente, de Utilidade Pública, com
actividades desde 1981

PARECER NO ÂMBITO DA CONSULTA PÚBLICA DO AIA "PROLONGAMENTO DA LINHA VERMELHA ENTRE O ORIENTE E AEROPORTO"

Setembro de 2005

1. Introdução

A mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa (AML) é indutora de muitos problemas ambientais (ruído, acidificação, qualidade do ar, alterações climáticas), bem como da degradação da qualidade de vida em geral. Tal sucede por um incorrecto ordenamento do território e porque o transporte individual predomina. A inversão desta situação só se conseguirá com um correcto ordenamento do território e com uma aposta no transporte colectivo, dando-lhe prioridade em termos de investimento e de operação.

O presente projecto ajuda a dar mais um passo para a consolidação de uma estrutura integrada e coerente de um dos mais apeteceíveis transportes colectivos, como é o caso do metropolitano.

Apresenta-se, de seguida, o parecer do GEOTA relativo à consulta pública do processo de EIA denominado "PROLONGAMENTO DA LINHA VERMELHA ENTRE O ORIENTE E AEROPORTO".

2. Definição do projecto

O projecto em análise consiste em desenvolver um traçado ao longo de cerca de 3.326 metros desde o tímpano actual do Término da Estação Oriente até ao fim do futuro Término da Estação Aeroporto (que irá ficar localizado junto ao edifício do Aeroporto da Portela), passando pelo Bairro da Encarnação.

A sua localização incide, essencialmente, no concelho de Lisboa (freguesia de Santa Maria dos Olivais) e marginalmente no concelho de Loures, abrangendo a freguesia de Moscavide.

O Prolongamento da Linha Vermelha, entre o Oriente e Aeroporto, permite ligar o maior e mais importante interface rodo-ferroviário da cidade de Lisboa, a Gare Intermodal de Lisboa - GIL (Gare do Oriente), ao Aeroporto da Portela em apenas 5 minutos e, conseqüentemente, conectar o modo aéreo às ligações ferroviárias nacionais e internacionais, bem como aos terminais rodoviários urbanos e interurbanos (RNT, pp8).

O projecto encontra-se em fase de Projecto de Execução, datado de 2004. O EIA é da responsabilidade da DHVFB0 tendo sido iniciado em Fevereiro de 2005 e concluído em Junho do mesmo ano. O proponente do

Travessa do Moinho de Vento
nº17, CV Dta 1200-727 Lisboa
Tel | 21 395 61 20 Fax | 21 395 53 16
e-mail | geota@netcabo.pt
homepage | <http://www.geota.pt>

ONGA com estatuto de utilidade pública |
Associado fundador da Confederação Portuguesa das
Associações de Defesa do Ambiente | Membro de:
Conferência Nacional do EEB; CIDN; MED Forum |
Protocolo de cooperação com as associações de defesa do
ambiente: ADAPA; A.D.Praia da Madalena; A.E.Alto Tejo;
Amigos da Beira; ARCHAIS,AZÓRICA; C.A. Almada; FPCUB;
LOURAMBI; Marés, OIKOS; PATO; Palhota Viva;
ADPCCBombarral, Associação de Defesa do Património de
Mértola; Real 21



Organização Não Governamental de Ambiente, de Utilidade Pública, com actividades desde 1981

projecto - Metropolitano de Lisboa E.P. - tem como objectivo identificar os impactes ambientais associados à construção e exploração da infra-estrutura em causa e respectivas medidas a aplicar.

3. Análise do processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA)

Requisitos legais

Segundo o DL 69/2000 de 3 de Maio, o EIA em questão não é abrangido pelos anexos, pelo que não está obrigado a processo de AIA, uma vez que para áreas não sensíveis (como é o caso) a área afectada teria de ser superior a 20ha ou com comprimento superior a 5km, conforme consta no anexo II, ponto 10, alínea h).

Através do Despacho Conjunto n.º 193/2005, publicado em Diário da República, 2.ª Série, n.º 45, de 4 de Março de 2005, os Ministérios das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e do Ambiente e do Ordenamento do Território consideraram que deveriam ser acautelados eventuais impactes negativos significativos, uma vez que o projecto atravessa áreas de expressiva densidade demográfica. Deste modo, e de acordo com o ponto n.º 3 do artigo 1.º do DL 69/2000 de 3 de Maio, o projecto do Prolongamento da Linha Vermelha, entre Oriente e Aeroporto é sujeito a Avaliação de Impacte Ambiental.

No que respeita ao Art.º 14º, ponto n.º 2, o prazo de consulta pública varia consoante a natureza, dimensão ou localização do projecto. A consulta pública do presente EIA tem lugar durante 25 dias, de 24 de Agosto a 27 de Setembro do presente ano.

Correcção Metodológica e Técnica

O vasto trabalho desenvolvido ao longo do EIA, está sucinta e claramente reflectido no RNT.

Conforme descrito no EIA, o projecto encontra-se em fase de projecto de execução e, como tal, a análise de alternativas foi anteriormente elaborada, considerando-se o traçado mais favorável o que está em estudo. Contudo, a não consideração da opção zero, isto é, a evolução da situação de referência sem o empreendimento não está reflectida no estudo. Também não é definido o período de vida útil do projecto nem a fase de desactivação, alegando apenas a "sua eventual modernização, com substituição de equipamentos" (RNT, pp10).

Não foi considerada uma análise de risco para o ambiente e população, por forma a identificar potenciais factores de risco, facto que o GEOTA aponta como aspecto menos positivo.

Relativamente aos impactes cumulativos do projecto, estes resultam, sumariamente, de: integração da infra-estrutura em rede; articulação multimodal; aumento da carga viária e desenvolvimento urbano da zona envolvente. Nenhum destes aspectos são considerados no EIA.

4. Justificação da Necessidade do Projecto

Travessa do Moinho de Vento
nº17, CV Dta 1200-727 Lisboa
Tel | 21 395 61 20 Fax | 21 395 53 16
e-mail | geota@netcabo.pt
homepage | <http://www.geota.pt>

ONGA com estatuto de utilidade pública |
Associado fundador da Confederação Portuguesa das
Associações de Defesa do Ambiente | Membro de:
Conferência Nacional do EEB; CIDN; MED Forum |
Protocolo de cooperação com as associações de defesa do
ambiente; ADAPA; A.D.Praia da Madalena; A.E.Alto Tejo;
Amigos da Beira; ARCHAIS,AZÓRICA; C.A. Almada; FPCUB;
LOURAMBI; Marés, OIKOS; PATO; Palhota Viva;
ADPCCBombarral, Associação de Defesa do Património de
Mértola; Real 21



Organização Não Governamental de
Ambiente, de Utilidade Pública, com
actividades desde 1981

A rede de metropolitano aumentou bastante na década de noventa e melhorou as condições de exploração. Foram efectuados investimentos significativos na expansão da rede e na renovação das estações, acompanhados pela criação de interfaces multimodais (GEOTA, 2003).

Conforme referido no RNT (pp8): "o objectivo geral é contribuir para o desenvolvimento sustentado de um sistema de transportes de alto nível de desempenho, baseado numa articulação estreita com os restantes operadores de transporte" - estratégia desde à muito defendida pelo GEOTA - pelo que são indiscutíveis os inúmeros impactes positivos decorrentes desta obra, nomeadamente a melhoria significativa da oferta de transporte colectivo e consequentes benefícios para as questões da mobilidade na capital, desenvolvendo Lisboa a nível competitivo enquanto cidade europeia.

Esta infra-estrutura, contemplada no PROTAML, assume extrema importância enquanto ligação estratégica entre dois concelhos: Lisboa e Loures - cujos movimentos pendulares revelam valores significativos. O GEOTA defende que a utilização do transporte público colectivo para chegar a Lisboa depende fortemente da existência de uma boa rede de metropolitano, pelo que se espera a resolução de parte deste problema.

5. Questões Chave em Impactes Ambientais

A zona onde se irá desenvolver o projecto corresponde a uma zona urbana impermeabilizada com uma malha consolidada e onde a pressão demográfica se faz sentir, sendo difícil proceder a grandes alterações na estrutura edificada. Há, pois, que acautelar ao máximo quaisquer impactes decorrentes durante a fase de construção, de modo a minimizar possíveis incómodos tanto para os residentes, como para as inúmeras pessoas que se deslocam por e/ou naquela área.

No que respeita ao uso dos solos é necessário precaver potenciais incidentes/acidentes durante a execução das obras e movimentação de materiais susceptíveis de contaminar as águas subterrâneas. O EIA alerta para este facto, mais ainda quando existem 4 captações identificadas na área em análise, mas apresenta lacunas ao nível das medidas de minimização/compensação no que concerne a esta matéria.

De entre os principais impactes negativos, salientam-se o aumento do ruído e a degradação da qualidade do ar derivada do aumento de poeiras e partículas em suspensão (com maior incidência nas obras realizadas a céu aberto) e principalmente na zona da estação da encarnação, classificada como zona sensível em termos de acústica, pelo respectivo PDM.

A análise da qualidade do ar efectuada nos EIA permite afirmar que, apesar de um acréscimo mais significativo da poluição atmosférica na fase de construção, particularmente nas emissões de NOx e CO, esta componente não é decisiva na invalidação do projecto, dada a envolvente do aeroporto da Portela.

Para o parâmetro das vibrações, o GEOTA considera bastante positivo a solicitação de um estudo específico de condicionamento anti-vibratório, por parte do proponente, definindo as faixas de afectação para as fases de construção e exploração da infra-estrutura. Lamenta-se que as soluções de condicionamento que se estendem a toda a linha (segundo o próprio estudo) não figurem no EIA como medidas concretas.

Os impactes positivos incidem, principalmente, sobre os aspectos socio-económicos, com criação de cerca de 400 postos de trabalho e a melhoria significativa em termos de acessibilidades para uma área que

Travessa do Moinho de Vento
nº17, CV Dta 1200-727 Lisboa
Tel | 21 395 61 20 Fax | 21 395 53 16
e-mail | geota@netcabo.pt
homepage | <http://www.geota.pt>

ONGA com estatuto de utilidade pública |
Associado fundador da Confederação Portuguesa das
Associações de Defesa do Ambiente | Membro de:
Conferência Nacional do EEB; CIDN; MED Forum |
Protocolo de cooperação com as associações de defesa do
ambiente: ADAPA; A.D.Praia da Madalena; A.E.Alto Tejo;
Amigos da Beira; ARCHAIS, AZÓRICA; C.A. Almada; FPCUB;
LOURAMBI; Marès, OIKOS; PATO; Palhota Viva;
ADPCCBombarral, Associação de Defesa do Património de
Mértola; Real 21



Organização Não Governamental de Ambiente, de Utilidade Pública, com actividades desde 1981

"abrange 34.382 habitantes, 2.200 edifícios e 13.000 alojamentos" (RNT, pp22). De realçar que poderá existir um desenvolvimento induzido aliado às futuras estações, por exemplo ao nível da ocupação dos solos e afectação dos mesmos por maior pressão urbana, de difícil controlo e com potenciais impactes.

Nota-se algumas lacunas em termos de estudos de tráfego; sendo uma malha urbana com elevada densidade de tráfego, como acima referido (por exemplo, pelos movimentos pendulares e não só), a fase de construção lava a condicionamento do trânsito em algumas artérias, tal como explícito no EIA. Para além da informação disponibilizada, prevista neste estudo, é importante salvaguardar a mobilidade através de um plano adequado para a área em análise, incentivando o uso do transporte colectivo e em simultâneo criando condições que desencorajem o transporte individual.

Prevê-se a monitorização dos parâmetros ambientais e socioculturais mais relevantes, cujos resultados obtidos serão alvo de avaliação. Considera-se como boa política, reportar tais dados às autarquias e outras instituições para posterior divulgação na âmbito do conhecimento local.

Apesar dos impactes assinalados, o GEOTA considera que a articulação do futuro linha poderá ser sustentada e enquadrada às características do meio sempre em permanente monitorização e aplicando as medidas recomendadas.

6. Conclusões

O GEOTA aposta numa estratégia nacional de transportes com ênfase na mobilidade sustentada da AML. O projecto em análise adequa-se no espaço e no âmbito dessa mesma estratégia.

O GEOTA considera o prolongamento da linha vermelha entre o Oriente e Aeroporto positivo, sob a perspectiva económica e ambiental, salvo algumas pontos relevantes. Pela análise do EIA, apresenta-se, em seguida, algumas conclusões e/ou recomendações:

- A necessidade do empreendimento justifica-se totalmente, numa aposta de alargar a rede de metropolitano na AML, desencorajando o uso do transporte individual;
- Através da análise do EIA, nada se pode concluir acerca da análise de risco ambiental e para a população. Considera-se fundamental a elaboração desta análise;
- Os acessos à área afectada necessitam de melhor esclarecimento no próprio estudo numa perspectiva de enquadrar a nova infra-estrutura numa estratégia multimodal;
- Apesar de bem patente a mais valia do desenvolvimento da AML, não está contemplado ao longo do estudo certos factores adjacentes que poderão trazer impactes graves a diversos níveis: pressão imobiliária e consequente ordenamento do território, risco de poluição acrescidos principalmente ao nível do solo e águas subterrâneas;
- Os impactes atrás citados poderão ser fortemente minimizados se forem adoptadas as medidas previstas no próprio estudo, salvaguardando, também, os seguintes pontos:
 - Correcto acondicionamento das 13 zonas de estaleiros previstas;

Travessa do Moinho de Vento
nº17, CV Dta 1200-727 Lisboa
Tel | 21 395 61 20 Fax | 21 395 53 16
e-mail | geota@netcabo.pt
homepage | <http://www.geota.pt>

ONGA com estatuto de utilidade pública |
Associado fundador da Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente | Membro de:
Conferência Nacional do EEB; CIDN; MED Forum |
Protocolo de cooperação com as associações de defesa do ambiente: ADAPA; A.D.Praia da Madalena; A.E.Alto Tejo;
Amigos da Beira; ARCHAIS, AZÓRICA; C.A. Almada; FPCUB;
LOURAMBI; Marés, OIKOS; PATO; Palhota Viva;
ADPCCBombarral, Associação de Defesa do Património de Mértola; Real 21



Organização Não Governamental de
Ambiente, de Utilidade Pública, com
actividades desde 1981

- o Elaboração de um plano de emergência para a possibilidade de ocorrência de derrames acidentais e/ou outros tipos de incidentes;
- o Aplicação de medidas concretas de minimização e/ou compensação adequadas aos recursos hídricos superficiais, no âmbito da prevenção de ocorrência de derrames;
- o Recuperação efectiva dos espaços verdes afectados durante a fase de obra e possível requalificação da área;
- o Garantia de mobilidade (rodoviária e pedonal) e acessos a comércio e serviços de pessoas portadores de deficiência motora;
- o Monitorização da qualidade do ar e do ruído tendo em conta a zona envolvente;
- o Criação de parques de estacionamento dissuasores, junto às estações analisadas;
- o Ponderação da construção de mais uma estação, que servisse melhor os Olivais Sul, na sua região mais perto da Av. de Berlim. Em anterior parecer sobre este prolongamento do metropolitano de Lisboa, o GEOTA sugeriu que se equacionasse esta hipótese, pelo que aqui reforça (mais uma vez) a ideia.

7. Referências Bibliográficas

GEOTA (2003): *Mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa - Perspectivas e Propostas*. Lisboa: Grupo de Estudos do Ordenamento do Território e do Ambiente.

Travessa do Moinho de Vento
nº17, CV Dta 1200-727 Lisboa
Tel | 21 395 61 20 Fax | 21 395 53 16
e-mail | geota@netcabo.pt
homepage | <http://www.geota.pt>

ONGA com estatuto de utilidade pública |
Associado fundador da Confederação Portuguesa das
Associações de Defesa do Ambiente | Membro de:
Conferência Nacional do EEB; CIDN; MED Forum |
Protocolo de cooperação com as associações de defesa do
ambiente: ADAPA; A.D.Praia da Madalena; A.E.Aito Tejo;
Amigos da Beira; ARCHAIS, AZÓRICA; C.A. Almada; FPCUB;
LOURAMBI; Marés, OIKOS; PATO; Palhota Viva;
ADPCCBombarral, Associação de Defesa do Património de
Mértola; Real 21

Subject: Fwd: consulta pública do prolongamento da Linha Vermelha do Metropolitano de Lisboa da Gare do Oriente ao Aeroporto - Parecer

Date: Tue, 27 Sep 2005 18:56:55 +0100

From: geral@iambiente.pt

To: isabel.rosmaninho@iambiente.pt, augusto.serrano@iambiente.pt

Exmo(a). Senhor(a) (nome do responsável)

Por se tratar de um assunto no âmbito da competência desse Serviço, reencaminha-se a mensagem que se segue, recebida neste Instituto.
Com os melhores cumprimentos.
Pelo Instituto do Ambiente
Lígia Varandas

Subject: consulta pública do prolongamento da Linha Vermelha do Metropolitano de Lisboa da Gare do Oriente ao Aeroporto - Parecer

Date: Tue, 27 Sep 2005 16:52:33 +0100

From: Carlos Gaivoto <Carlos.Gaivoto@carris.pt>

To: "geral@iambiente.pt" <geral@iambiente.pt>

IA Instituto do Ambiente			
PRES.	<input type="checkbox"/>	VPES	<input type="checkbox"/>
VPLG	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:			
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	GDOA	<input type="checkbox"/>
SADF	<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>
SEPA	<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>
SPP	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>
SLRA	<input type="checkbox"/>		
OUTROS:		035339	

Exmos Senhores

Venho por este meio dar o meu parecer em relação ao tema acima referido e, desde já, gratos pela vossa atenção.

29-09-2005

1. O relatório não técnico posto à disposição para consulta refere que:

"O metropolitano constitui um modo de transporte de grande importância no sistema de transportes da Grande Lisboa e tem como objectivo geral contribuir para o desenvolvimento sustentado de um sistema de transportes de alto nível de desempenho, baseado numa articulação estreita com os restantes operadores de transporte" (pág.8)

"Este modo de transporte constitui a melhor opção para a realização de deslocações em meio urbano, como é o caso da cidade de Lisboa, por se tratar de um serviço de Transporte Público cómodo, seguro e de acesso rápido ao centro da Cidade." (pág.8)

Ora, estou em crer que este tipo de argumentação não deve ser referido nem em relatório técnico nem em relatório não técnico, pois para se planear uma rede de TCSP seja ele subterrâneo seja ele à superfície, não são estes quesitos que são determinantes nas deslocações urbanas, hoje, cada vez mais complexas.

As variáveis de ordenamento do território, ambiente, energia e principalmente as relações custo-benefício de opções modais no sistema de mobilidade dum território, seja ele urbano, suburbano e regional devem contemplar estudos de opções de modos de transporte face aos objectivos daquelas áreas. As comparações de custos de desenvolvimento de redes (investimento e exploração) devem ser equacionadas a partir de densidades humanas líquidas desse território, das relações funcionais (ocupação e usos do solo) e fluxos de tráfego (será que as cargas de dimensionamento justificam a opção Metro Clássico??), tal como são estudadas em muitas cidades e que, por uma questão de boas práticas, sujeitam a consulta pública das opções modais antes de se decidir qual o modo preferencial a desenvolver! Quanto custa o nosso sistema de deslocações? Porque é que se continua a optar pelo Metropolitano Clássico numa cidade cada vez mais despovoada e sem densidades humanas líquidas que justificam esta opção?! Transporte demasiado caro para se afirmar que "constitui a melhor opção" sem nada ter sido provado no Relatório apresentado. Uma das provas, é que nem sequer se dignaram a apresentar um resumo do Estudo de Procura onde se deveria justificar o prolongamento, tanto mais que o Metropolitano e a Carris têm um estudo de "Metro Ligeiro de Superfície" que por cinco vezes menos de custo de investimento serviria a ligação entre o centro da cidade e

Ey...

o Aeroporto.

2. Há muitas cidades europeias que não dispõem de ligação de metropolitano ao aeroporto. Por isso afirmar que "a cidade de Lisboa é uma das poucas capitais europeias que não dispõe de uma ligação de metropolitano entre o centro da cidade e o aeroporto" não atrasa nem adianta, porque esta não é a verdadeira questão (ex: Paris). A verdadeira questão, é continuar-se a investir numa rede extremamente cara e sem critérios de expansão, uma vez que não tem colhido em termos de demonstração de aumentos de procura significativos ao longo de mais de uma década e continua a investir centenas de milhões de contos sem ter esses resultados práticos de aumento de procura. Com o mesmo dinheiro que investiram para se fazer 25 km de rede, podia-se ter multiplicado esse valor por cinco a dez vezes mais em cobertura de rede da cidade e da AML em TCSP à superfície, como por exemplo, no modo ferroviário ligeiro (eléctrico e/ou Tram-Train), pois como deveriam saber, estes modos não só têm vindo a crescer e a ser determinantes na reconstrução e na optimização do funcionamento do território - ver Programa ERRAC e relatórios da CEE ou as referências da UITP sobre metros ligeiros de superfície (Declaração de Dresden, Abril 2004; Declaração de Roma, UITP, Junho de 2005).

3. Quando se argumenta que "A concretização deste objectivo passa pelo Prolongamento da Linha Vermelha, entre Oriente e Aeroporto, permitindo ligar o maior e mais importante interface rodoferroviário da cidade de Lisboa, a Gare Intermodal de Lisboa - GIL (Gare do Oriente), ao Aeroporto da Portela em apenas 5 minutos e, conseqüentemente, conectar o modo aéreo às ligações ferroviárias nacionais e internacionais, bem como aos terminais rodoviários urbanos e interurbanos. Para além deste aspecto, a implementação deste projecto irá garantir uma ligação privilegiada, com um só transbordo, a todas as linhas do Metropolitano de Lisboa, através da actual extensão em construção Alameda/S. Sebastião, e o acesso ao centro da cidade de Lisboa (CBD) a partir do Aeroporto, em apenas 15 minutos", pergunta-se onde estão no EIA a comparação entre Custo-Benefício dos vários modos de transporte urbano em Sítio Próprio (opções autocarro, eléctrico)?? O Metropolitano de Lisboa ignora outros estudos (como o da ligação em Sítio Próprio do eléctrico) e não apresenta explicações sobre esta relação tempo x custo. Por lei, o EIA deveria apresentar vários cenários de exploração e várias hipóteses. Tal não está assumido o que envieza, quanto a mim, o próprio EIA. Isto é tanto mais grave, quanto se afirma "Por motivos que se prendem com as disponibilidades financeiras necessárias à execução do projecto, o ramal de ligação a Sacavém foi excluído do projecto, tendo sido assegurada a possibilidade técnica deste ramal poder concretizar-se mais tarde. O traçado relativo à Hipótese 1, já sem o ramal a Sacavém, com os aperfeiçoamentos posteriormente efectuados, em planta e perfil, foi alvo de um Estudo de Impacte Ambiental, em fase de Estudo Prévio, finalizado em Janeiro de 2004, não tendo, contudo, sido encetado o procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental" (pág.3 e 4).

4. Entre outros argumentos utilizados, quanto a mim, confirmando que não há tráfego que justifique este investimento neste prolongamento, é quando se afirma que "Prevê-se que, à semelhança das restantes linhas do Metropolitano de Lisboa, o horário de funcionamento da Linha Vermelha tenha início às 6h 30m e encerramento à 01h 00m. Por analogia ao que se verifica na actual Linha Vermelha, em termos da oferta em dias úteis de Inverno, estima-se que o intervalo médio entre composições seja de 5,7 minutos nos períodos de ponta da manhã (cerca de 10,5 composições por hora) e de 9,5 minutos à noite (cerca de 6 composições por hora). De acordo com o Estudo de Procura (VTM-Consultores, Maio de 2003), as previsões do movimento diário de passageiros nas estações do Prolongamento em estudo apontam para um aumento progressivo do número de embarques/desembarques ao longo dos anos de 2006, 2012, 2020 e 2036." na pág. 16.

Ora estes Intervalos de Período de Ponta não são propriamente de Metropolitano Clássico e justificam per si que não há fluxos acima dos 15000passageiros/hora/sentido. Com se sabe, o Metro Ligeiro de Superfície, em Sítio Próprio, tem capacidade de oferta até 20000passageiros/hora/sentido. Era importante que o Metropolitano tivesse apresentado esse resultados do Estudo de Procura, o que não o fez.

5. Mesmo sob argumentos do tipo "De entre as orientações de estratégia

territorial definidas pelo PROT-AML, destacam-se o reforço da ligação da Área Metropolitana de Lisboa (AML) à Rede Transeuropeia de Transportes e a densificação da rede de metropolitano, estando previsto neste documento o prolongamento da Linha Vermelha do Oriente ao Aeroporto da Portela" (pág.19) não se pode justificar a decisão do investimento, tanto mais que o PROTAML deve ser lido como uma orientação geral e pode ser revisto à luz de novas experiências com impactes muito positivos não só no sistema de deslocações como na rendibilidade social do investimento.

O exemplo de Karlsruhe, quanto à interoperabilidade do sistema ferroviário ligeiro de superfície Tram-Train, em que se criam verdadeiras condições de segurança, rapidez e conforto sem necessidades de transbordo (aumentos de procura entre 1995 e 2000 de + 50%, retirando cerca de 35% do tráfego de passageiros realizado por automóvel) podem constituir uma inovação com aspectos fundamentais no reequacionamento do sistema de transportes urbano, suburbano e regional, tanto mais que aquelas redes permitem uma cobertura territorial até 80km do centro da cidade. Ora, utilizar argumentos como os do PROTAML não podem ser invocados, pois lá também estão referidos a atenção especial que se devem dar a sistemas como os do Tram-train, para além ter contemplado uma ligação ao Aeroporto em "Metro Ligeiro de Superfície" - ver PROTAML.

6. Por último, refiro que apesar de afirmarem que "Os trabalhos de construção das estações e troços de túnel a "céu aberto" poderão constituir fonte indutora de incomodidade ao ruído nas áreas habitacionais que se situem numa maior vizinhança de proximidade dos respectivos locais de construção e dos locais de estaleiro. A faixa média de influência do ruído gerado pelos trabalhos na fase de construção, dentro da qual os níveis de ruído das obras poderão ultrapassar o limite máximo dos 65 dB(A), terá um raio de acção médio que se estima poder ser de cerca de 100 a 120 m em torno da área de obra, onde então se estiverem a realizar os trabalhos." isto não é medir o impact ambiental, mas tão só fazer só uma referência, pois a vida de muita população irá ser prejudicada durante o longo período de construção. Um relatório não técnico poderia ser mais explícito que não só as 30 páginas que apresenta. Tanto mais que se quer fazer por EIA ou uma simulação do mesmo.

Daí discordar com o processo de decisão e posto, à posteriori, sob "consulta pública" sobre este investimento não comprovado.

Com os meus cumprimentos

Carlos Gaivoto

Mestre em Transportes

Carlos Gaivoto
Carris S.A.
Rua 1ª de Maio, 101
1300-472 Lisboa
Tel.: 21 3613000
E-Mail: carlos.gaivoto@carris.pt

Pastas Recebidas Enviadas Lixo Rascunhos Endereços Opções
 geral@iambiente.pt: **Recebidas**

Compor Responder Res Todos Reencam Apagar Ad Endereços Anterior Seguinte Fechar

De Carlos Gaivoto <Carlos.Gaivoto@carris.pt>

Data Tuesday, September 27, 2005 4:52 pm

Para "geral@iambiente.pt" <geral@iambiente.pt>

Assunto consulta pública do prolongamento da Linha Vermelha do Metropolitano de Lisboa da Gare do Oriente ao Aeroporto - Parecer

Exmos Senhores

Venho por este meio dar o meu parecer em relação ao tema acima referido e, desde já, gratos pela vossa atenção.

1. O relatório não técnico posto à disposição para consulta refere que:

"O metropolitano constitui um modo de transporte de grande importância no sistema de transportes da Grande Lisboa e tem como objectivo geral contribuir para o desenvolvimento sustentado de um sistema de transportes de alto nível de desempenho, baseado numa articulação estreita com os restantes operadores de transporte" (pág.8)

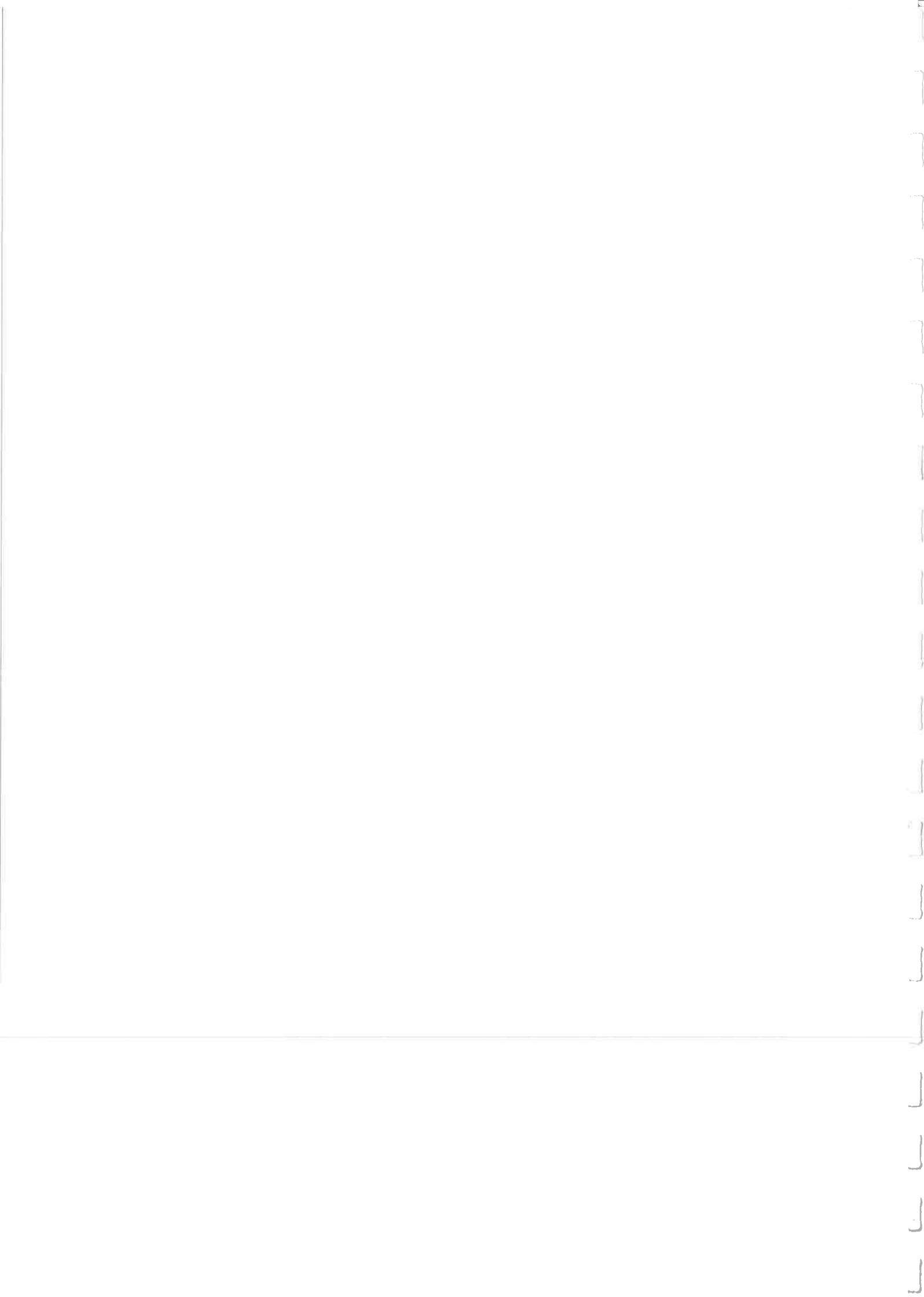
"Este modo de transporte constitui a melhor opção para a realização de deslocações em meio urbano, como é o caso da cidade de Lisboa, por se tratar de um serviço de Transporte Público cómodo, seguro e de acesso rápido ao centro da Cidade." (pág.8)

Ora, estou em crer que este tipo de argumentação não deve ser referido nem em relatório técnico nem em relatório não técnico, pois para se planear uma rede de TCSP seja ele subterrâneo seja ele à superfície, não são estes quesitos que são determinantes nas deslocações urbanas, hoje, cada vez mais complexas.

As variáveis de ordenamento do território, ambiente, energia e principalmente as relações custo-benefício de opções modais no sistema de mobilidade dum território, seja ele urbano, suburbano e regional devem contemplar estudos de opções de modos de transporte face aos objectivos daquelas áreas. As comparações de custos de desenvolvimento de redes (investimento e exploração) devem ser equacionadas a partir de densidades humanas líquidas desse território, das relações funcionais (ocupação e usos do solo) e fluxos de tráfego (será que as cargas de dimensionamento justificam a opção Metro Clássico??), tal como são estudadas em muitas cidades e que, por uma questão de boas práticas, sujeitam a consulta pública das opções modais antes de se decidir qual o modo preferencial a desenvolver! Quanto custa o nosso sistema de deslocações? Porque é que se continua a optar pelo Metropolitano Clássico numa cidade cada vez mais despovoada e sem densidades humanas líquidas que justificam esta opção?! Transporte demasiado caro para se afirmar que "constitui a melhor opção" sem nada ter sido provado no Relatório apresentado. Uma das provas, é que nem sequer se dignaram a apresentar um resumo do Estudo de Procura onde se deveria justificar o prolongamento, tanto mais que o Metropolitano e a Carris têm um estudo de "Metro Ligeiro de Superfície" que por cinco vezes menos de custo de investimento serviria a ligação entre o centro da cidade e

IA Instituto do Ambiente		
PAES.	<input type="checkbox"/>	VPFS <input type="checkbox"/> VPLG <input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:		
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	GDQA
SADF	<input type="checkbox"/>	GERA
SEPA	<input type="checkbox"/>	GJUR
SIPF	<input type="checkbox"/>	GSTI
OUTROS:	035235 28-09-2005	

Handwritten notes:
 E.g. ...
 ...
 ...



Subject: Fwd: metro estação do oriente/portela

Date: Tue, 27 Sep 2005 19:03:41 +0100

From: geral@iambiente.pt

To: isabel.rosmaninho@iambiente.pt, augusto.serrano@iambiente.pt

Exmo(a). Senhor(a) Eng^a Isabel Rosmaninho

Por se tratar de um assunto no âmbito da competência desse Serviço, reencaminha-se a mensagem que se segue, recebida neste Instituto.

Com os melhores cumprimentos.
Pelo Instituto do Ambiente
Lígia Varandas

Subject: metro estação do oriente/portela

Date: Tue, 27 Sep 2005 18:49:05 +0100

From: Cristina Costa e Silva <daf@visiteestoril.com>

Reply-To: op74952e@visiteestoril.com

Organization: JTCE

To: geral@iambiente.pt

IA Instituto do Ambiente					
PRES.	<input type="checkbox"/>	VPFS	<input type="checkbox"/>	VPLG	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:					
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	GDQA	<input type="checkbox"/>		
SADF	<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>		
SEPA	<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>		
SIPP	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>		
SLRA	<input type="checkbox"/>				
OUTROS:		035340			

Exm^{os} Senhores

29-09-2005

É com verdadeira indignação que os moradores da R. Capitão Tenente Oliveira e Carmo -1800-lx, assistem à tentativa de construção de uma estação de metro que atravessa o espaço verde circundante e que faz parte de um bairro modelo(a faculdade de arquitectura leva lá os seus estudantes para constatarem como deve ser urbanizada uma cidade) aliás foram premiados alguns dos arquitectos que o projectaram!

Como Já devem ter em vosso poder, existem outras alternativas de passagem do dito metro e respectivas estações. Deve igualmente ser do vosso conhecimento que o bairro da encarnação não necessita de uma estação de metro naquele local, com aquelas dimensões e com a necessidade de estrago e perturbação por mais de 4 anos.

É com certeza também do vosso conhecimento que o valor do imobiliário naquela zona também não vai aumentar por estar no meio dos jardins implantada uma estação de metro que das 6horas da manhã até a 1h do dia seguinte (TODOS OS DIAS) vai vomitar gente que não mora ali. As pessoas procuram aquele bairro para viver exactamente porque é sossegado, silencioso, calmo seguro para as crianças e com transportes suficientes. Em resumo um bairro como já há poucos em Lisboa.

Vivi neste bairro desde 1965, quando me casei fui morar para o Estoril, regressei depois com os meus filhos aos Olivais exactamente porque a qualidade de vida é muito boa. Vou ter que sair! E pelo que sei não serei das unicas familias.

Não sou contra o progresso. Mas o sacrificio que nos querem infringir não justifica o resultado.

Nesta data tinha mesmo que informa-los (e não sou a unica) do meu desagrado com o projecto que subrepticamente puseram para discussão pública.

Informo todavia que caso venha a ser necessário serei obrigada a tomar algumas diligencias (mais uma vez refiro que não sou a unica) que em sede própria, espero possam impedir a concretização deste projecto sem razão de ser.

Handwritten signature and date: 27/09/2005

Maria Cristina Costa e Silva

Maria Lucília Marques de Oliveira Morais
 Rua General Silva Freire nº35 C/V Esq.
 1800 – 208 Lisboa
 Tel: 21 8531631

IA Instituto do Ambiente			
PRES.	<input type="checkbox"/>	VPFS	<input type="checkbox"/>
		VPLG	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:			
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	GDQA	<input type="checkbox"/>
SADF	<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>
SEPA	<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>
SIPP	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>
SLRA	<input type="checkbox"/>		
OUTROS:			

Lisboa, 26 de Setembro de 2005

Exmo. Sr. Presidente
 do Instituto do Ambiente
 Rua da Murgueira, 9 / 9 A
 2610 – 124 Amadora

Eu, Maria Lucília Marques de Oliveira Morais, portadora do Bilhete de Identidade nº4802395, emitido em 23/06/2004 pelo Arquivo de Identificação de Lisboa e moradora na Rua General Silva Freire nº35, C/V Esq., venho por este meio solicitar a V. Exa. um pedido de esclarecimento relativamente à construção da futura Linha Vermelha do Metropolitano de Lisboa que ligará a Estação do Oriente ao Aeroporto. Deste modo, sendo eu residente numa das ruas que, futuramente, serão atingidas pela construção da obra atrás mencionada gostava que me esclarecesse de que forma será afectada a minha residência e o meu dia-a-dia.

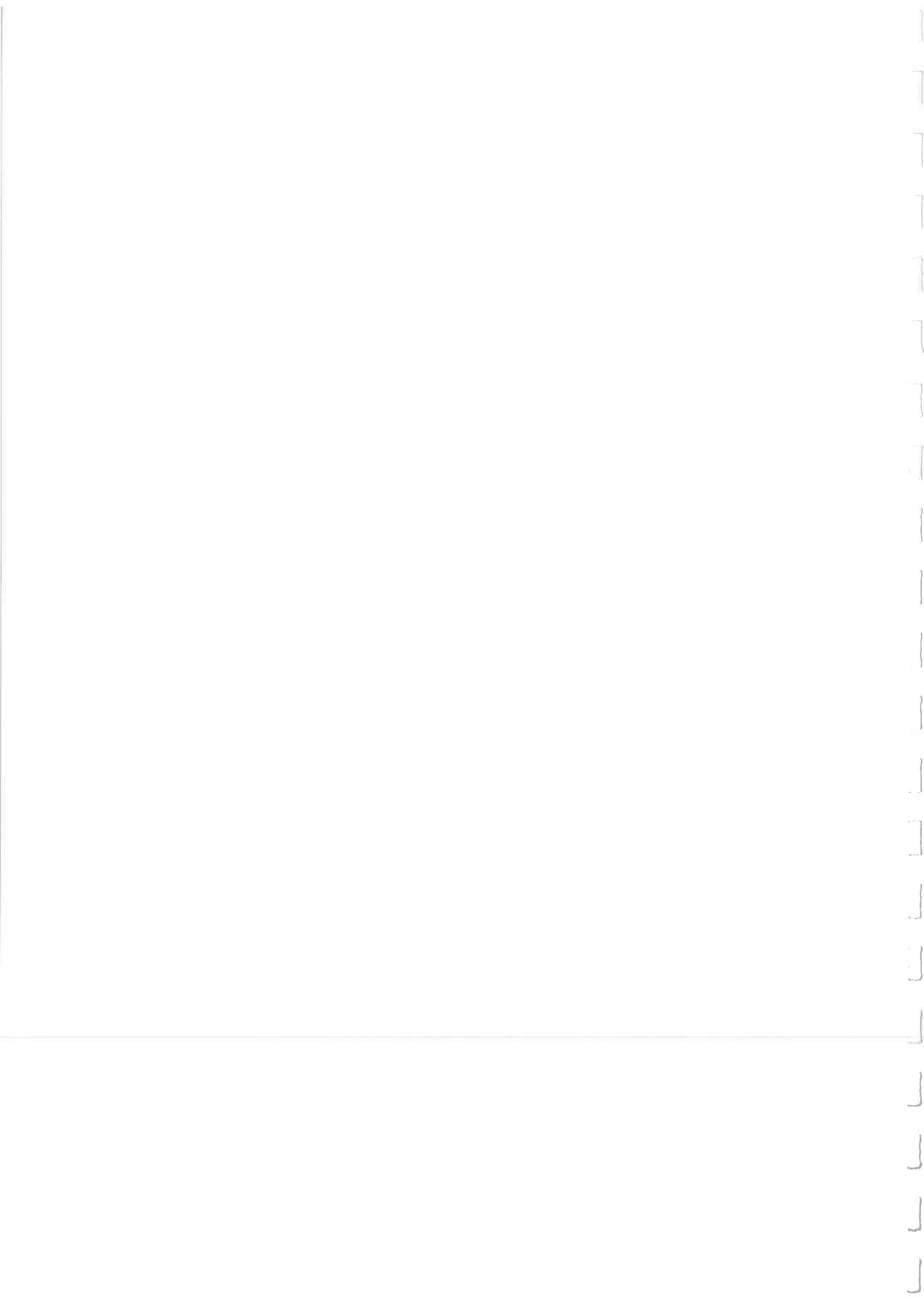
Sem mais assunto me despeço agradecendo desde já a Vossa atenção e compreensão e aguardando ansiosamente a Vossa resposta.

Com os melhores cumprimentos,

Maria Lucília Marques de Oliveira Morais

Es

Ey... a... 10/09



Margarida Amador
Rua Alferes Barrilero Ruas, nº9, r/c dto, porta 1
1800-007 Lisboa

Teresa Coutinho
Rua Alferes Barrilero Ruas, nº9, 2dto, porta 6
1800-007 Lisboa

IA Instituto do Ambiente					
PRES.	<input type="checkbox"/>	VFPS	<input type="checkbox"/>	VPLG	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:					
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	GDQA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SADF	<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SEPA	<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SIPP	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SLRA	<input type="checkbox"/>				
OUTROS:					

Lisboa, 26 de Setembro de 2005

Ao Instituto do Ambiente
Exmo Senhor
Eng. Augusto Serrano,

No âmbito da consulta pública do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do prolongamento da linha vermelha do metropolitano de Lisboa, vimos, por este meio, expor a seguinte situação:

1- Atendendo ao facto de se prever que o prédio onde habitamos seja alvo de reforço das fundações em virtude do atravessamento do metro sob o edifício, consultámos um engenheiro especialista em estruturas para dar opinião sobre o EIA, incluindo a intervenção no nosso prédio.

Para tal, o especialista afirmou ser imprescindível ter acesso ao projecto de intervenção no edifício para aferir os níveis limite de ruído e vibrações que o EIA indica para a fase de exploração do metro.

Ao solicitar o documento à empresa Metropolitano de Lisboa (de que prova o documento em anexo), a própria administração afirmou não existir tal projecto, remetendo a elaboração do mesmo para a altura da execução da obra. Foi-nos apenas referido estar prevista uma “alternativa técnica” – a qual podia ser consultada, mas não fotocopiada -, sem no entanto se conhecer qual a intervenção a realizar, os materiais a utilizar, enfim, as medidas de minimização necessárias para não ultrapassar os limites de vibrações e ruído impostos pelo EIA.

Esta “alternativa técnica”, segundo o Metropolitano de Lisboa, pode ainda sofrer alterações por parte da empresa que vencer o concurso público para execução da obra, o que não dá qualquer garantia sobre a aplicação das acções de minimização previstas.

Sem o referido projecto, tornou-se impossível obter uma opinião técnica válida, uma vez que o documento é imprescindível ao especialista para verificar o cumprimento das medidas de minimização constantes no EIA, nomeadamente a não ocorrência de vibrações e ruído.

Por estas razões, contestamos a forma como a empresa Metropolitano de Lisboa está a gerir o processo, pelo que solicitamos ao Instituto do Ambiente que rejeite o EIA, no qual constam intervenções para as quais não existem projectos que dêem garantias de que os dados do mesmo vão ser cumpridos.

Eng. Amador
15
3.10.2005

2 – Ao confrontar a empresa Metropolitano de Lisboa sobre a intervenção a fazer no edifício supra citado, a responsável pela obra, engenheira Ana Paula Veiga, afirmou que o reforço do mesmo ocorrerá apenas sob as casas 1 e 2 do 9D e não em todo o edifício, o que contradiz o que está previsto no EIA.

3 – A mesma responsável afirmou ainda que apenas os moradores daquelas duas casas deverão ser realojados durante o período da obra, quando o resumo não técnico do estudo de impacte ambiental diz claramente que “do conjunto de edifício que poderão vir a sofrer danos estruturais, dois edifícios em banda, de quatro pisos (com os números de polícia 9D, 9E, 22, 24 e 26) serão alvo de desocupação temporária, ao nível do rés-do-chão”.

4 – Confrontada com as contradições existentes entre o planeado o constante no EIA e o planeado pelo Metropolitano de Lisboa, a mesma técnica afirmou que “o EIA não está exactamente como deveria estar”. Tendo em conta esta situação, pode o Instituto do Ambiente dar um parecer positivo a um documento que a empresa dona da obra considera não ser rigoroso?

5 - Por outro lado, estranhámos o facto de, depois de escolhido este corredor para a passagem do metropolitano, o EIA agora em consulta pública tenha apenas um traçado quando, por lei, tem que apresentar várias alternativas.

Por todos estes motivos, solicitamos ao Instituto do Ambiente que emita um parecer negativo ao estudo, dadas as contradições dele constantes em relação às pretensões do dono da obra e às ilegalidades existentes, uma vez que não prevê outros traçados dentro do corredor escolhido.

Gratas pela atenção dispensada, subscrevemo-nos

Margarida Amador

(Margarida Amador)

Teresa Coutinho

(Teresa Coutinho)

Em anexo cópia da carta entregue ao Metropolitano de Lisboa a solicitar o projecto de reforço das fundações do edifício nº9 da Rua Alferes Barrilaro Ruas.

Teresa Maria e Sousa Coutinho
Rua Alferes Barrilaro Ruas, n°9, 2°dto, Porta 6
1800-007 Lisboa
Tel: 96 243.6877

Lisboa, 21 de Setembro de 2005

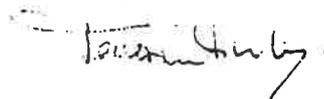
À Administração do Metropolitano de Lisboa
MC DR. GONÇALVES PEREIRA

Eu, Teresa Maria e Sousa Coutinho, moradora no n°9 - 2° Dt°, porta 6, da Rua Alferes Barrilaro Ruas, freguesia de Santa Maria dos Olivais, Lisboa, um edifício cujas fundações terão de ser reforçadas na sequência do prolongamento da linha vermelha do Metropolitano de Lisboa, entre Oriente e o Aeroporto, solicito a V.Exª que me faculte o projecto da obra relativo ao já mencionado reforço da estrutura do prédio número 9 da Rua Alferes Barrilaro Ruas.

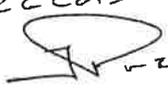
Esta pretensão prende-se com o facto de ser indispensável o estudo do referido projecto para uma rigorosa avaliação dos verdadeiros impactes da obra no edifício onde habito.

Rogo maior urgência na resposta do pedido, atendendo ao facto da consulta pública do Estudo de Impacte Ambiente (EIA) da obra terminar no dia 27 de Setembro.

Agradecendo a atenção dispensada, subscrevo-me



(Teresa Coutinho)

RCC 0031

2005-09-21

TR ENTR 018741 05 09 28

MARIA MANUELA CAMPINO
ADVOGADA

Campo Grande, 12 - 1º, Escritório 2 — 1700-092 LISBOA
Telefone (01) 799 39 03 • Fax (01) 799 39 04

I A Instituto do Ambiente					
PRES.	<input type="checkbox"/>	VPFS	<input type="checkbox"/>	VPLG	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:					
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	GDQA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SADF	<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SEPA	<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SIPP	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SLRA	<input type="checkbox"/>				
OUTROS:					

Exmo Senhor
Presidente do Instituto do Ambiente
Rua do Século, nº 63
1200-433 Lisboa

Lisboa, 27 de Setembro de 2005

Assunto: Prolongamento da Linha Vermelha do Metro de Lisboa entre Oriente e Aeroporto

Refª : N° Nacional de AIA : 1406 / N° Interno do I Ambiente : 1406

Exmos Senhores:

Em anexo, envia-se o documento elaborado pelos residentes da Rua Sargento José Paulo dos Santos, números 17, 19, 21 e 25 em Lisboa, devidamente identificados na PARTICIPAÇÃO ora junta, cujo direito vêm exercer, ao abrigo do disposto na alínea k) do Artigo 2º do Decreto-Lei nº 69/2000 de 3 de Maio.

Em representação, como mandatárias dos mesmos, subscrevemos e enviamos o referido documento.

Sem outro assunto, com os melhores cumprimentos,

Atentamente



Ex. Assunto
25.9.2005

Exmo Senhor
Presidente do Instituto do Ambiente

Processo de **Consulta Pública**

Prolongamento da Linha Vermelha do Metropolitano de Lisboa, entre Oriente e Aeroporto /
Número AIA 1406 e Número do IA 1406
Proponente: Metropolitano de Lisboa, E.P.

ANÍBAL RODRIGUES NUNES MARTINS, casado, comerciante, residente na Rua Sargento José Paulo dos Santos, nº 17, em Olivais;

TITO FERNANDES PENA E COSTA, viúvo, reformado, residente na Rua Sargento José Paulo dos Santos, nº 19 em Olivais, neste acto representado pelo seu filho **RUI DE CASTRO PENA E COSTA**;

JOÃO MANUEL CAMILO RAMOS, casado, industrial, residente na Rua Sargento José Paulo dos Santos, nº 21 em Olivais;

DOMINGOS ALFREDO ALVES NETO, divorciado, médico, residente na Rua Sargento José Paulo dos Santos, nº 25 em Olivais, por si e em representação da sociedade **Princípio – Actividades Médicas, Ld^a**, com sede na mesma morada,

Vêm ao abrigo do disposto no Decreto-Lei nº 69/2000 de 3 de Maio, exercer o seu direito à **PARTICIPAÇÃO PÚBLICA**, na qualidade de *Interessados*, o que fazem nos termos seguintes:

1- Após a análise do Estudo do Impacto Ambiental que consta do Projecto de Execução do Prolongamento da Linha Vermelha do Metro, entre Oriente e Aeroporto, os ora *Interessados* pretendem, desde já, afirmar de forma clara e inequívoca que se opõem ao local escolhido e à

forma adoptada, pelos autores do projecto , nomeadamente, no que diz respeito ao troço do Metro, entre a Av. Bensaúde e a Estação da Encarnação.

2-Esta oposição baseia-se em questões de vária ordem e natureza, tais como, a violação do exercício dos direitos de cidadania e princípios constitucionais que assistem aos interessados, como questões de ordem técnica, ambiental e questões de ordem económica e social, a contrapor ao publicado no estudo de impacte ambiental.

Quanto ao Exercício dos Direitos de Cidadania e os Direitos constitucionalmente garantidos

3-Os Interessados receberam em Abril p.p., uma comunicação do Metropolitano de Lisboa, na qual consta que “ no âmbito de expansão da rede do Metropolitano, vão ser lançados os concursos para a execução do prolongamento da linha vermelha, entre o Oriente e Aeroporto, que inclui as estações de Moscavide, Encarnação e Aeroporto.

Mais comunica que o túnel entre as estações de Moscavide e Encarnação vai passar sob vivendas na Rua Sargento José Paulo Santos e edifícios na Rua Alferes Barrilaro Ruas. O prazo estimado para a execução do túnel na zona do imóvel é de seis meses, prevendo-se que o início das obras ocorre no final de 2005.”

4-Os interessados além desta comunicação não tiveram acesso a qualquer outra informação mais detalhada ou mais objectiva.

5-A comunicação recebida afirma que o túnel do Metro “vai passar sob vivendas ...”.

6-Contactado o Metropolitano de Lisboa, os serviços competentes remeteram os interessados para o Instituto de Ambiente, não lhe facultando qualquer informação concreta e objectiva, nem os informaram da consulta pública sobre a avaliação de impacte ambiental.

7-Contactado o Instituto do Ambiente, este organismo remeteu os interessados para o Metropolitano de Lisboa.

8-Em deslocação à Câmara Municipal de Lisboa, também não tiveram acesso a qualquer informação detalhada sobre o assunto.

9-Tomaram os interessados conhecimento, através da comunicação social, de que iriam ser prejudicados no seu próprio património com a construção do troço do Metro entre a Avenida Bensaúde e a estação da Encarnação.

10-Depois de consulta na Internet e junto dos serviços da Junta de Freguesia, os interessados recolheram alguns elementos disponíveis no âmbito da Consulta Pública relativamente ao estudo de impacto ambiental.

11-Os dados a que os interessados tiveram acesso, através das notícias dos jornais diários surgiram no início do mês de Setembro, ou seja, cerca de vinte dias antes do fim do prazo para resposta.

12-Neste curto espaço de tempo e com as dificuldades criadas pelas entidades responsáveis, no que diz respeito às informações básicas, tais como, onde se encontrava o estudo para consulta, onde se encontravam os traçados, quem eram os técnicos no Metropolitano aptos a dar informações concretas e objectivas, foi-lhes muito difícil avançarem para uma participação fundamentada à altura das necessidades face à complexidade da questão.

13-É de salientar o facto de este estudo sobre o impacto ambiental ter sido publicitado durante o mês de Agosto, mês por excelência em que os lisboetas deixam a sua cidade para uns dias de descanso.

14-Num Estado de direito democrático, os cidadãos e as cidadãs têm todo o direito de exercer em plenitude a sua cidadania democrática, mas também têm a obrigação de exigir das instituições o cumprimento das disposições legais em vigor e que lhes seja conferido, sem qualquer tipo de discriminação, o acesso ao direito, à informação e ao exercício dos seus direitos de cidadania.

15-É isto que os interessados estão neste acto a exercer.

16-Sem dúvida que, olhando de perto as disposições constitucionais em vigor e as demais disposições legais, verificamos que a entidade proponente do projecto, agora em fase de consulta pública, não cumpriu com as determinações do Código de Procedimento Administrativo, nomeadamente com a forma como iniciar officiosamente o procedimento.

17-Tomando como início do procedimento a comunicação informal que o Metropolitano enviou aos ora interessados, e as notícias nos jornais diários, verificamos que a entidade promotora nunca mencionou a data concreta do procedimento em causa, o serviço ou serviços concretos por onde o mesmo corre e o respectivo objecto.

18-Quanto ao objecto criou uma grave e inultrapassável contradição quando informa que “o túnel vai passar sob vivendas”, não identificando quais, nem como irá passar.

19-Os interessados ao consultar o Estudo de Impacte Ambiental perceberam que algumas habitações seriam demolidas, outras grandemente afectadas, mas com exactidão nenhum dos interessados tem qualquer certeza.

20-Ocorreu a violação do artigo 55º do C. P. Administrativo.

21-Face a toda a matéria já exposta e no que diz respeito ao direito de informação, notificação e consulta do processo pelos interessados e ao princípio da Administração Aberta, conforme consta da matéria alegada, o proponente violou claramente o estabelecido nos artigos 7º, 8º, 61º, 65º, 66º, 100º e 103º, nº 2, al. b) do Código do Procedimento Administrativo, bem assim como violou as disposições constitucionais previstas nos artigos 268º, nº 1, 37º, nº 4, e 267º, nº 5 da C. R. Portuguesa.

22-Ao violar estas disposições legais, o proponente põe em causa “ab initio” o princípio previsto no artigo 14º do Dec.-Lei 69/2000, de 03 de Maio, esvaziando-o de conteúdo e anulando o único direito visível que os interessados têm nesta fase do processo.

23-Assim sendo, não se conformam os interessados com o défice de cidadania democrática que lhe foi concedida pretendendo uma anulação de todo o processado até à presente data.

Quanto ao exercício do Direito de Parecer Técnico:

24-Os interessados, reafirmam que não concordam com o local por onde a linha do Metropolitano vai passar.

25-E não concordam por variadas razões que passam a expôr.

26-Uma das razões, fundamenta-se no facto de poder projectar-se aquele troço, entre a Av. Bensaúde e a Estação da Encarnação, fazendo um ligeiro rebaixamento do perfil longitudinal, a cerca de dois metros sob as moradias, com os números de polícia 17, 19, 21 e 25 da Rua Sargento José Paulo dos Santos, que ficariam com um recobrimento da ordem dos seis metros, suficiente para o seu tratamento ser idêntico ao que se propõe para os edifícios com quatro pisos na Rua Alferes Barrilaro Ruas, o que permite poupar as referidas moradias.

27-Não se compreende que não se projecte, desde início, esta solução.

28-Outra razão pela qual os interessados não concordam com o que leram e viram no Estudo de Impacte Ambiental, prende-se com a sua fundamentação de ordem economicista.

29-Não é fundamento que justifique a demolição das moradias tanto mais que a evolução tecnológica permite outras soluções. As verbas que estão destinadas à obra, cobrirão certamente os encargos necessários para uma melhor solução.

30-Como se irá demonstrar, as moradias eventualmente afectadas têm razões que justificam uma outra ou outras soluções.

31-Além da solução apresentada pelos interessados, haverá a possibilidade de o novo percurso da linha vermelha do Metro ser outro, em alternativa.

32-Em anexo, apresenta-se uma alternativa, que serve o maior número de utentes, percorre um grande número de espaços camarários, não prejudica os moradores, é mais curta e é mais económica. Ecologicamente e em termos ambientais é muito mais positiva (**Doc. nº 1**).

33-Os interessados manifestam-se claramente a favor deste percurso alternativo.

Quanto às Questões Ambientais:

34-O estudo de impacte ambiental, tanto quanto lhe é permitido, reconhece que vai ocorrer um Impacte Ambiental negativo, mas volta a ser parco na constatação de uma realidade futura.

35-A cidade de Lisboa é uma das cidades mais poluídas da Europa e apresenta elevados níveis de ozono.

36-Quando se afirma no estudo que com a criação desta linha de Metro, se irão criar medidas para minimizar as causas da poluição atmosférica na zona, entende-se que é precisamente o contrário, porquanto,

37-Na zona da Av. Bensaúde e Encarnação, existem inúmeros espaços verdes e espaços para estacionamento, o que é apelativo para que os residentes próximos e não próximos procurem estacionar o seu carro junto das estações do Metro, regressando para recolher o veículo.

38-Tal facto vai destabilizar toda aquela zona do bairro, pois vão passar a confluír ao local pessoas e veículos automóveis, criando os malefícios a que assistimos, v.g. em Carnide (Colégio Militar), Alto dos Moinhos e Pontinha.

39-A defesa do nosso bem-estar ambiental passa por defendermos a qualidade de vida e não deceparmos as pessoas conjuntamente com o seu património, como se elas (pessoas) fossem simples objectos de pedra e de cal.

40-“A avaliação dos efeitos no ambiente identificará, descreverá e avaliará, de modo adequado, em função de cada caso particular, os efeitos directos e indirectos, de um projecto sobre os seguintes factores:

- a) O homem, a fauna e a flora;
- b) O solo, a água, o ar, o clima e a paisagem;
- c) A interacção entre os factores referidos na alínea a) e b);
- d) Os bens materiais e o património cultural” – Artigo 3º da Directiva Comunitária nº 85/337/CEE de 27/06/85 e Directiva Comunitária nº 97/11/CEE de 03/03/97.

41-De novo, o Estudo de Impacte Ambiental descurou os ensinamentos comunitários, pois ao pretender demolir residências e prejudicar outras, sem procurar alternativas, como os interessados fizeram e estão a fazer, não procura como diz, apresentar Projectos Inovadores, actuais, que cumpram as determinações legais e que avancem em termos técnicos nomeadamente na Engenharia Civil.

42-Mais nos ensina o artigo 2º, nº 1 da citada Directiva 85/377/CEE, que esta se aplica aos projectos que possam ter um impacte significativo no ambiente, nomeadamente pela sua natureza, dimensão ou localização, tendo sempre em conta os efeitos directos e indirectos no Homem, no clima, na paisagem e nos seus bens materiais e culturais.

43-Os interessados têm sido no local onde residem uns defensores da paisagem e da preservação dos bens materiais e culturais.

44-Desde cuidarem das zonas de jardim público e logradouros a suas próprias expensas, de cuidarem e restaurarem as suas habitações, de participarem nas actividades da sua freguesia, têm vindo a defender a património ambiental e patrimonial da zona.

Quanto às Questões de Ordem Económica e Social

45-O interessado Aníbal Rodrigues Nunes Martins e mulher, residem no nº 17 da Rua Sargento José Paulo dos Santos – Olivais têm na sua companhia o filho, a nora e dois netos que com eles vivem em economia comum.

46-Residem neste imóvel há doze anos e foi uma opção familiar residirem nos Olivais, daí terem procedido a inúmeras obras de restauro e remodelação, criando espaço de conforto e lazer.

47-É nesta habitação reconstruída , à “sua medida” que pretendem continuar a residir. Dificilmente encaram a possibilidade de mudarem, pois afectivamente estão muito ligados à sua residência, sendo naquele local que têm a sua vida económica e social organizada.

48-Quanto a Tito Fernandes Pena e Costa, viúvo, reformado, reside no nº 19 da Rua Sargento José Paulo dos Santos – Olivais, com oitenta anos de idade, é apoiado pelos seus três filhos que diariamente lhe fazem companhia e dele cuidam.

49-Atendendo a que é diabético necessita de cuidados permanentes.

50-Reside no local há cerca de quarenta e três anos. Ali nasceram os seus filhos e recusa-se a falar e aceitar a questão relacionada com a demolição ou saída temporária da casa.

51-Tem sido muito difícil para os filhos, amigos e vizinhos conversarem com o interessado sobre o assunto.

52-Neste acto está representado pelo seu filho Rui Pena e Costa.

53-Quanto a João Manuel Camilo Ramos e mulher, residem no nº 21 da Rua Sargento José Paulo dos Santos – Olivais, tendo na sua companhia duas filhas maiores, genro e dois netos.

54-Vivem neste local há cerca de quinze anos e fizeram obras de reconstrução e melhoramentos. Foi uma opção familiar irem residir para os Olivais.

55-O interessado é Industrial e deslocou o seu estabelecimento para a zona a fim de ficar perto da residência. Está a cerca de cinco minutos da sua empresa.

56-Tem um Atelier na sua residência, onde ocupa os seus tempos livres, funcionando como que uma terapia, os trabalhos que nele desenvolve.

57-Não encara a hipótese de ter de mudar de residência, bem como toda a sua família.

58-Quanto ao interessado Dr. Domingos Alfredo Alves Neto, Médico Psiquiatra, reside e tem instalada uma empresa de Consultas Médicas, no nº 25 da Rua Sargento José Paulo dos Santos – Olivais.

59- A empresa de Consultas Médicas que ocupa uma parte do imóvel, tem a laborar cinco médicos e uma auxiliar, além de ser a residência do interessado Dr. Domingos Neto.

60-É neste local, que por opção pessoal encontra o seu espaço ideal para os seus estudos e trabalhos como Médico Psiquiatra.

61-Não encara a hipótese de ter ao seu lado e ou coabitar com a presença de um meio de transporte barulhento, trepidador e poluente, pois quando adquiriu aquele imóvel para a finalidade a que o destina foi no pressuposto de se encontrar num local calmo e sossegado.

62-Fez grandes investimentos e não encara a hipótese de ser deslocalizado, juntamente com os demais utilizadores da habitação.

63-Todos os interessados têm grandes afinidades com o meio ambiente onde habitam e pretendem preservá-lo.

64-Todos fizeram investimentos na reconstrução e melhoramentos das suas moradias.

65-É neste local que pretendem continuar a residir, não pretendem deslocalizar-se e têm uma pretensão comum e unânime, que é deslocalizar a linha do Metro, respeitando os residentes, o seu meio ambiente e o seu património.

66-Pretendem os interessados, além de toda a matéria já alegada, manter as suas críticas construtivas ao projecto que lhes foi dado a conhecer, demonstrar que a sua vida social, económica, familiar e profissional está ligada a esta zona, ao espaço onde habitam.

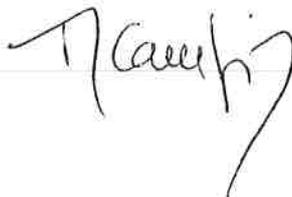
67-Como tal não são os homens e as mulheres que devem ser substituídos e esmagados pelo “desenvolvimento e progresso” mas sim ao invés, deve o progresso estar ao serviço do homem respeitando-se as famílias, os seus valores e identidade e o seu Património Cultural.

Esperam os interessados que estas suas alegações e comentários sejam considerados e atendidos.

Junta: 1 documento, 4 procurações e duplicado.

A Advogada

MANUELA CAMPINO
ADVOGADA
Cont. 120 715 104 - 12.º Bairro Fiscal
Campo Grande, 12-1.º Escritório 2
1700-092 LISBOA
Tel. 21 799 39 03 - Fax 21 799 39 04





MÉTODOS CONSTRUTIVOS

-  - TÚNEL MINEIRO
-  - TÚNEL CÉU ABERTO
-  - ESTAÇÕES (CÉU ABERTO)
-  - ESTAÇÕES (TÚNEL MINEIRO)
-  - POÇOS DE ATAQUE

LEGENDA:

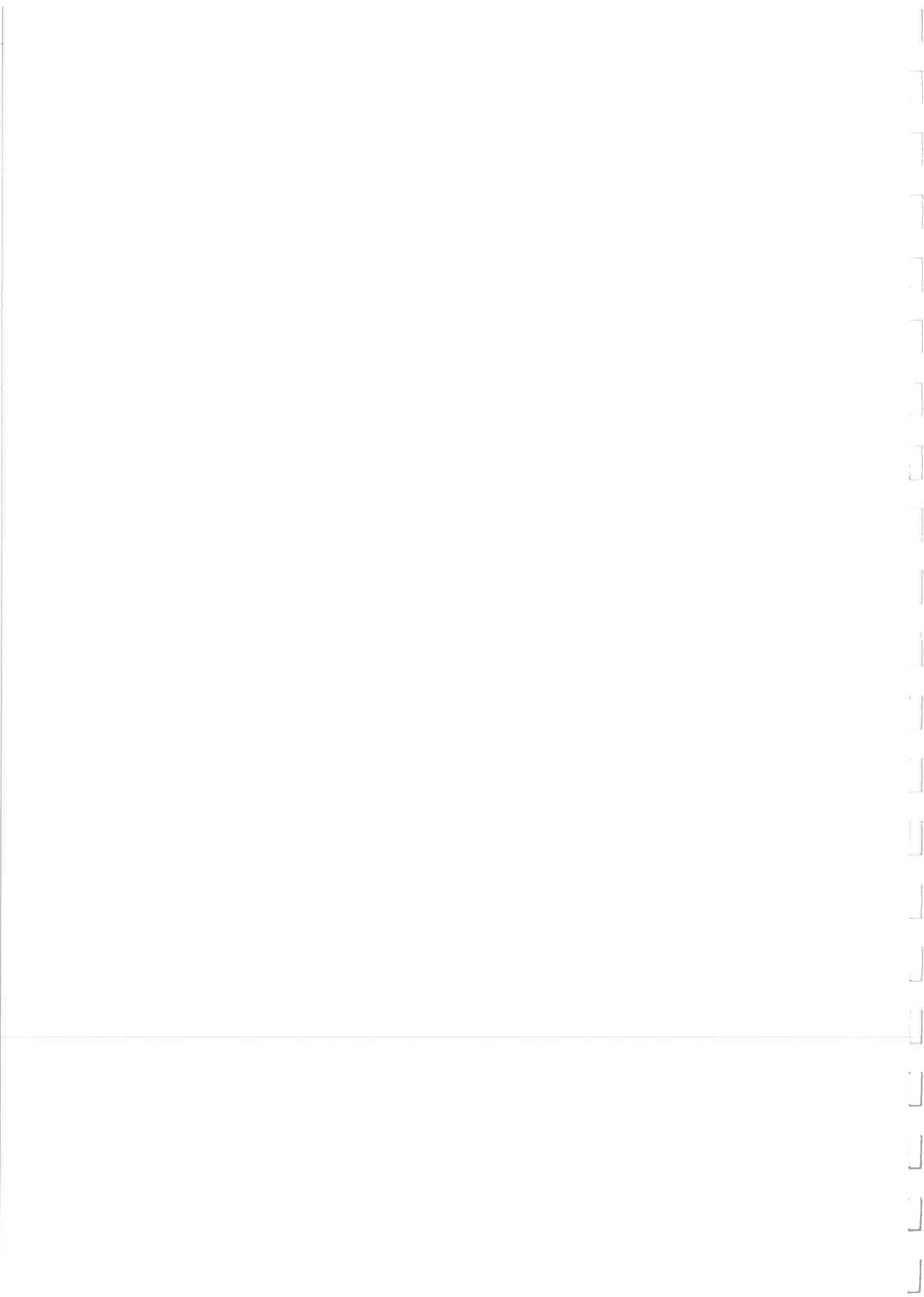
-  - Traçado proposto
-  - Estações previstas
-  - Postos de ventilação (PV)
-  - Poços de ataque (PA)

Metroptolitano de Lisboa

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL DO PROLONGAMENTO DA LINHA VERMELHA, ENTRE ORIENTE E AEROPORTO



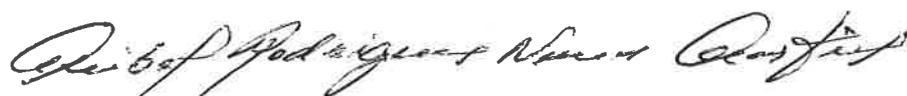
FIGURA 4.1 - PLANTA DO PROJECTO

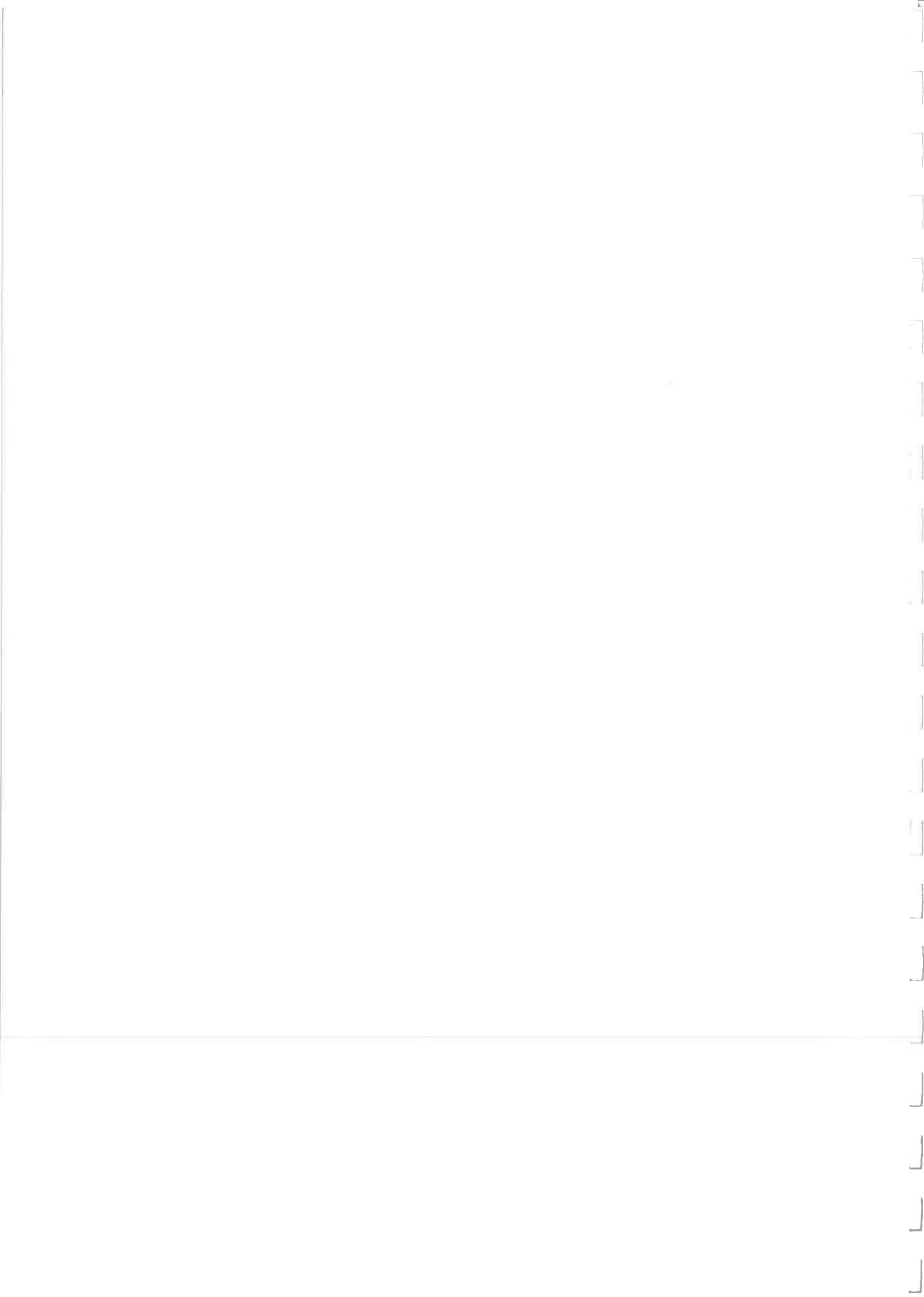


PROCURAÇÃO

ANÍBAL RODRIGUES NUNES MARTINS, casado, portador do Bilhete de Identidade nº 2486616, emitido em 20/09/2004 pelos SIC de Lisboa, contribuinte fiscal nº 128 666 714, residente na Rua Sargento José Paulo dos Santos, nº 17, Olivais, constitui suas bastantes procuradoras as **Senhoras Doutoras MARIA MANUELA CAMPINO** e **GEORGINA SANTOS**, Advogadas, com escritório no Campo Grande, nº 12, 1º, Escritório 2, 1700 - 092 Lisboa, a quem confere com os de substabelecer os mais amplos poderes forenses em direito permitidos.

Lisboa, 26 de Setembro de 2005





PROCURAÇÃO

RUI DE CASTRO PENA E COSTA, viúvo, contribuinte fiscal nº 180 653 580, na qualidade de gestor de negócios de Tito Fernandes Pena e Costa, viúvo, residente na Rua Sargento José Paulo dos Santos, nº 19, Olivais, constitui suas bastantes procuradoras as **Senhoras Doutoradas MARIA MANUELA CAMPINO e GEORGINA SANTOS**, Advogadas, com escritório no Campo Grande, nº 12, 1º, Escritório 2, 1700 - 092 Lisboa, a quem confere com os de substabelecer os mais amplos poderes forenses em direito permitidos.

Lisboa, 26 de Setembro de 2005

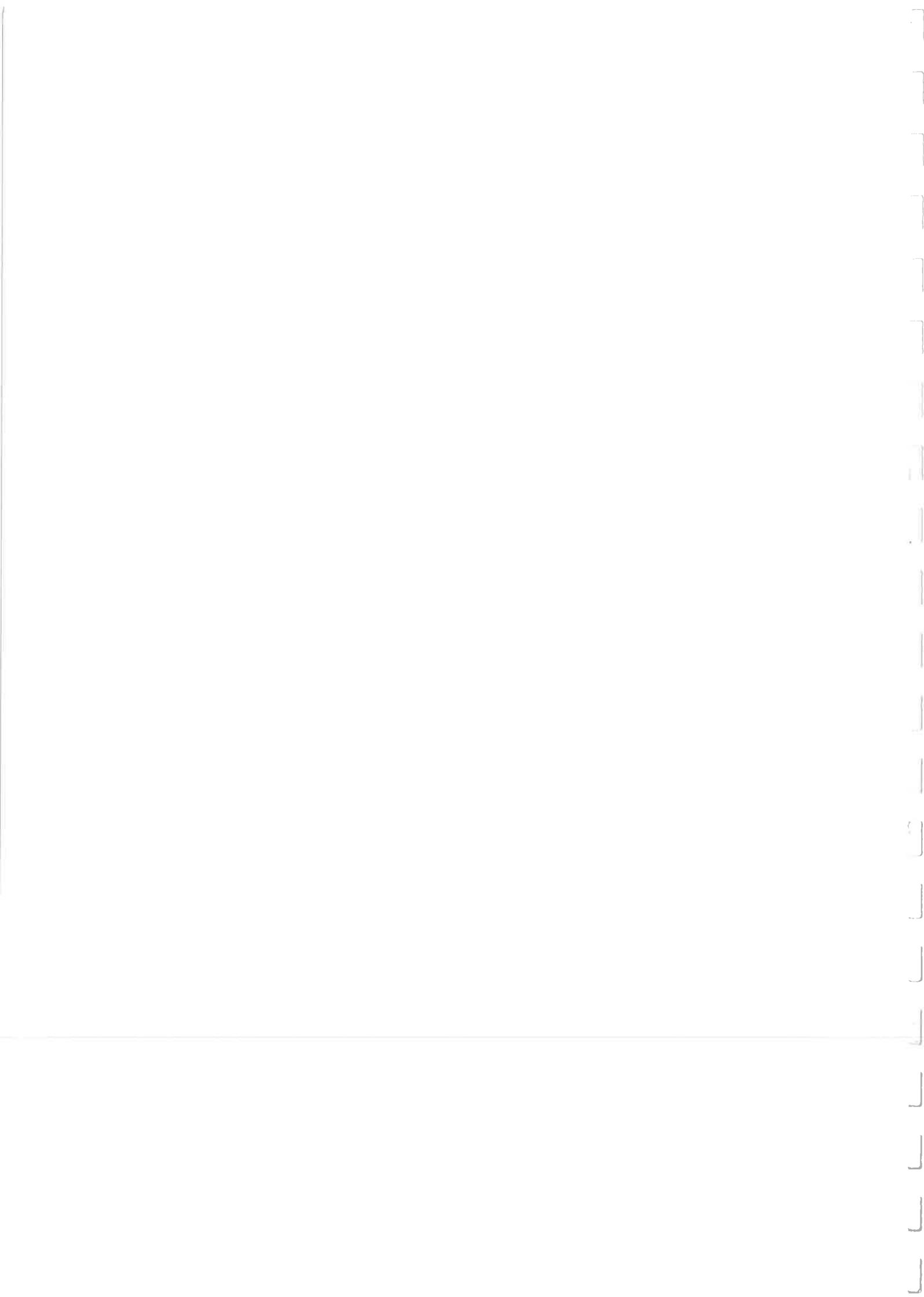
Rui de Castro Pena e Costa

PROCURAÇÃO

JOÃO MANUEL CAMILO RAMOS, casado, residente na Rua Sargento José Paulo dos Santos, nº 21, Olivais, constitui suas bastantes procuradoras as **Senhoras Doutor**as **MARIA MANUELA CAMPINO** e **GEORGINA SANTOS**, Advogadas, com escritório no Campo Grande, nº 12, 1º, Escritório 2, 1700 - 092 Lisboa, a quem confere com os de substabelecer os mais amplos poderes forenses em direito permitidos.

Lisboa, 26 de Setembro de 2005

João Manuel Camilo Ramos



PROCURAÇÃO

DOMINGOS ALFREDO ALVES NETO, divorciado, portador do Bilhete de Identidade nº 136121, emitido em 12/02/2003 pelos SIC de Lisboa, contribuinte fiscal nº 118 396 765, residente na Rua Sargento José Paulo dos Santos, nº 25, Olivais, constitui suas bastantes procuradoras as **Senhoras Doutoras MARIA MANUELA CAMPINO** e **GEORGINA SANTOS**, Advogadas, com escritório no Campo Grande, nº 12, 1º, Escritório 2, 1700 - 092 Lisboa, a quem confere com os de substabelecer os mais amplos poderes forenses em direito permitidos.

Lisboa, 26 de Setembro de 2005

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Domingos Alves Neto', is written over a faint dotted line. The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke at the beginning.

Exmo Senhor
Presidente do Instituto do Ambiente

Processo de Consulta Pública

Prolongamento da Linha Vermelha do Metropolitano de Lisboa, entre Oriente e Aeroporto /

Número AIA 1406 e Número do IA 1406

Proponente: Metropolitano de Lisboa, E.P.

ANÍBAL RODRIGUES NUNES MARTINS, casado, comerciante, residente na Rua Sargento José Paulo dos Santos, nº 17, em Olivais;

TITO FERNANDES PENA E COSTA, viúvo, reformado, residente na Rua Sargento José Paulo dos Santos, nº 19 em Olivais, neste acto representado pelo seu filho **RUI DE CASTRO PENA E COSTA**;

JOÃO MANUEL CAMILO RAMOS, casado, industrial, residente na Rua Sargento José Paulo dos Santos, nº 21 em Olivais;

DOMINGOS ALFREDO ALVES NETO, divorciado, médico, residente na Rua Sargento José Paulo dos Santos, nº 25 em Olivais, por si e em representação da sociedade **Princípio – Actividades Médicas, Lda**, com sede na mesma morada,

Vêm ao abrigo do disposto no Decreto-Lei nº 69/2000 de 3 de Maio, exercer o seu direito à **PARTICIPAÇÃO PÚBLICA**, na qualidade de *Interessados*, o que fazem nos termos seguintes:

1- Após a análise do Estudo do Impacto Ambiental que consta do Projecto de Execução do Prolongamento da Linha Vermelha do Metro, entre Oriente e Aeroporto, os ora *Interessados* pretendem, desde já, afirmar de forma clara e inequívoca que se opõem ao local escolhido e à

forma adoptada, pelos autores do projecto , nomeadamente, no que diz respeito ao troço do Metro, entre a Av. Bensaúde e a Estação da Encarnação.

2-Esta oposição baseia-se em questões de vária ordem e natureza, tais como, a violação do exercício dos direitos de cidadania e princípios constitucionais que assistem aos interessados, como questões de ordem técnica, ambiental e questões de ordem económica e social, a contrapôr ao publicado no estudo de impacte ambiental.

Quanto ao Exercício dos Direitos de Cidadania e os Direitos constitucionalmente garantidos

3-Os Interessados receberam em Abril p.p., uma comunicação do Metropolitano de Lisboa, na qual consta que “ no âmbito de expansão da rede do Metropolitano, vão ser lançados os concursos para a execução do prolongamento da linha vermelha, entre o Oriente e Aeroporto, que inclui as estações de Moscavide, Encarnação e Aeroporto.

Mais comunica que o túnel entre as estações de Moscavide e Encarnação vai passar sob vivendas na Rua Sargento José Paulo Santos e edifícios na Rua Alferes Barrilaro Ruas. O prazo estimado para a execução do túnel na zona do imóvel é de seis meses, prevendo-se que o início das obras ocorre no final de 2005.”

4-Os interessados além desta comunicação não tiveram acesso a qualquer outra informação mais detalhada ou mais objectiva.

5-A comunicação recebida afirma que o túnel do Metro “vai passar sob vivendas ...”.

6-Contactado o Metropolitano de Lisboa, os serviços competentes remeteram os interessados para o Instituto de Ambiente, não lhe facultando qualquer informação concreta e objectiva, nem os informaram da consulta pública sobre a avaliação de impacte ambiental.

7-Contactado o Instituto do Ambiente, este organismo remeteu os interessados para o Metropolitano de Lisboa.

8-Em deslocação à Câmara Municipal de Lisboa, também não tiveram acesso a qualquer informação detalhada sobre o assunto.

9-Tomaram os interessados conhecimento, através da comunicação social, de que iriam ser prejudicados no seu próprio património com a construção do troço do Metro entre a Avenida Bensaúde e a estação da Encarnação.

10-Após consulta na Internet e junto dos serviços da Junta de Freguesia, os interessados recolheram alguns elementos disponíveis no âmbito da Consulta Pública relativamente ao estudo de impacte ambiental.

11-Os dados a que os interessados tiveram acesso, através das notícias dos jornais diários surgiram no início do mês de Setembro, ou seja, cerca de vinte dias antes do fim do prazo para resposta.

12-Neste curto espaço de tempo e com as dificuldades criadas pelas entidades responsáveis, no que diz respeito às informações básicas, tais como, onde se encontrava o estudo para consulta, onde se encontravam os traçados, quem eram os técnicos no Metropolitano aptos a dar informações concretas e objectivas, foi-lhes muito difícil avançarem para uma participação fundamentada à altura das necessidades face à complexidade da questão.

13-É de salientar o facto de este estudo sobre o impacte ambiental ter sido publicitado durante o mês de Agosto, mês por excelência em que os lisboetas deixam a sua cidade para uns dias de descanso.

14-Num Estado de direito democrático, os cidadãos e as cidadãs têm todo o direito de exercer em plenitude a sua cidadania democrática, mas também têm a obrigação de exigir das instituições o cumprimento das disposições legais em vigor e que lhes seja conferido, sem qualquer tipo de discriminação, o acesso ao direito, à informação e ao exercício dos seus direitos de cidadania.

15-É isto que os interessados estão neste acto a exercer.

16-Sem dúvida que, olhando de perto as disposições constitucionais em vigor e as demais disposições legais, verificamos que a entidade proponente do projecto, agora em fase de consulta pública, não cumpriu com as determinações do Código de Procedimento Administrativo, nomeadamente com a forma como iniciar oficiosamente o procedimento.

17-Tomando como início do procedimento a comunicação informal que o Metropolitano enviou aos ora interessados, e as notícias nos jornais diários, verificamos que a entidade promotora nunca mencionou a data concreta do procedimento em causa, o serviço ou serviços concretos por onde o mesmo corre e o respectivo objecto.

18-Quanto ao objecto criou uma grave e inultrapassável contradição quando informa que “o túnel vai passar sob vivendas”, não identificando quais, nem como irá passar.

19-Os interessados ao consultar o Estudo de Impacte Ambiental perceberam que algumas habitações seriam demolidas, outras grandemente afectadas, mas com exactidão nenhum dos interessados tem qualquer certeza.

20-Ocorreu a violação do artigo 55º do C. P. Administrativo.

21-Face a toda a matéria já exposta e no que diz respeito ao direito de informação, notificação e consulta do processo pelos interessados e ao princípio da Administração Aberta, conforme consta da matéria alegada, o proponente violou claramente o estabelecido nos artigos 7º, 8º, 61º, 65º, 66º, 100º e 103º, nº 2, al. b) do Código do Procedimento Administrativo, bem assim como violou as disposições constitucionais previstas nos artigos 268º, nº 1, 37º, nº 4, e 267º, nº 5 da C. R. Portuguesa.

22-Ao violar estas disposições legais, o proponente põe em causa “ab initio” o princípio previsto no artigo 14º do Dec.-Lei 69/2000, de 03 de Maio, esvaziando-o de conteúdo e anulando o único direito visível que os interessados têm nesta fase do processo.

23-Assim sendo, não se conformam os interessados com o défice de cidadania democrática que lhe foi concedida pretendendo uma anulação de todo o processado até à presente data.

Quanto ao exercício do Direito de Parecer Técnico:

24-Os interessados, reafirmam que não concordam com o local por onde a linha do Metropolitano vai passar.

25-E não concordam por variadas razões que passam a expôr.

26-Uma das razões, fundamenta-se no facto de poder projectar-se aquele troço, entre a Av. Bensaúde e a Estação da Encarnação, fazendo um ligeiro rebaixamento do perfil longitudinal, a cerca de dois metros sob as moradias, com os números de polícia 17, 19, 21 e 25 da Rua Sargento José Paulo dos Santos, que ficariam com um recobrimento da ordem dos seis metros, suficiente para o seu tratamento ser idêntico ao que se propõe para os edifícios com quatro pisos na Rua Alferes Barrilaro Ruas, o que permite poupar as referidas moradias.

27-Não se compreende que não se projecte, desde início, esta solução.

28-Outra razão pela qual os interessados não concordam com o que leram e viram no Estudo de Impacte Ambiental, prende-se com a sua fundamentação de ordem economicista.

29-Não é fundamento que justifique a demolição das moradias tanto mais que a evolução tecnológica permite outras soluções. As verbas que estão destinadas à obra, cobrirão certamente os encargos necessários para uma melhor solução.

30-Como se irá demonstrar, as moradias eventualmente afectadas têm razões que justificam uma outra ou outras soluções.

31-Além da solução apresentada pelos interessados, haverá a possibilidade de o novo percurso da linha vermelha do Metro ser outro, em alternativa.

32-Em anexo, apresenta-se uma alternativa, que serve o maior número de utentes, percorre um grande número de espaços camarários, não prejudica os moradores, é mais curta e é mais económica. Ecologicamente e em termos ambientais é muito mais positiva (**Doc. nº 1**).

33-Os interessados manifestam-se claramente a favor deste percurso alternativo.

Quanto às Questões Ambientais:

34-O estudo de impacte ambiental, tanto quanto lhe é permitido, reconhece que vai ocorrer um Impacte Ambiental negativo, mas volta a ser parco na constatação de uma realidade futura.

35-A cidade de Lisboa é uma das cidades mais poluídas da Europa e apresenta elevados níveis de ozono.

36-Quando se afirma no estudo que com a criação desta linha de Metro, se irão criar medidas para minimizar as causas da poluição atmosférica na zona, entende-se que é precisamente o contrário, porquanto,

37-Na zona da Av. Bensaúde e Encarnação, existem inúmeros espaços verdes e espaços para estacionamento, o que é apelativo para que os residentes próximos e não próximos procurem estacionar o seu carro junto das estações do Metro, regressando para recolher o veículo.

38-Tal facto vai destabilizar toda aquela zona do bairro, pois vão passar a confluír ao local pessoas e veículos automóveis, criando os malefícios a que assistimos, v.g. em Carnide (Colégio Militar), Alto dos Moinhos e Pontinha.

39-A defesa do nosso bem-estar ambiental passa por defendermos a qualidade de vida e não deceparmos as pessoas conjuntamente com o seu património, como se elas (pessoas) fossem simples objectos de pedra e de cal.

40-“A avaliação dos efeitos no ambiente identificará, descreverá e avaliará, de modo adequado, em função de cada caso particular, os efeitos directos e indirectos, de um projecto sobre os seguintes factores:

- a) O homem, a fauna e a flora;
- b) O solo, a água, o ar, o clima e a paisagem;
- c) A interacção entre os factores referidos na alínea a) e b);
- d) Os bens materiais e o património cultural” – Artigo 3º da Directiva Comunitária nº 85/337/CEE de 27/06/85 e Directiva Comunitária nº 97/11/CEE de 03/03/97.

41-De novo, o Estudo de Impacte Ambiental descurou os ensinamentos comunitários, pois ao pretender demolir residências e prejudicar outras, sem procurar alternativas, como os interessados fizeram e estão a fazer, não procura como diz, apresentar Projectos Inovadores, actuais, que cumpram as determinações legais e que avancem em termos técnicos nomeadamente na Engenharia Civil.

42-Mais nos ensina o artigo 2º, nº 1 da citada Directiva 85/377/CEE, que esta se aplica aos projectos que possam ter um impacte significativo no ambiente, nomeadamente pela sua natureza, dimensão ou localização, tendo sempre em conta os efeitos directos e indirectos no Homem, no clima, na paisagem e nos seus bens materiais e culturais.

43-Os interessados têm sido no local onde residem uns defensores da paisagem e da preservação dos bens materiais e culturais.

44-Desde cuidarem das zonas de jardim público e logradouros a suas próprias expensas, de cuidarem e restaurarem as suas habitações, de participarem nas actividades da sua freguesia, têm vindo a defender a património ambiental e patrimonial da zona.

Quanto às Questões de Ordem Económica e Social

45-O interessado Aníbal Rodrigues Nunes Martins e mulher, residem no nº 17 da Rua Sargento José Paulo dos Santos – Olivais têm na sua companhia o filho, a nora e dois netos que com eles vivem em economia comum.

46-Residem neste imóvel há doze anos e foi uma opção familiar residirem nos Olivais, daí terem procedido a inúmeras obras de restauro e remodelação, criando espaço de conforto e lazer.

47-É nesta habitação reconstruída , à “sua medida” que pretendem continuar a residir. Dificilmente encaram a possibilidade de mudarem, pois afectivamente estão muito ligados à sua residência, sendo naquele local que têm a sua vida económica e social organizada.

48-Quanto a Tito Fernandes Pena e Costa, viúvo, reformado, reside no nº 19 da Rua Sargento José Paulo dos Santos – Olivais, com oitenta anos de idade, é apoiado pelos seus três filhos que diariamente lhe fazem companhia e dele cuidam.

49-Atendendo a que é diabético necessita de cuidados permanentes.

50-Reside no local há cerca de quarenta e três anos. Ali nasceram os seus filhos e recusa-se a falar e aceitar a questão relacionada com a demolição ou saída temporária da casa.

51-Tem sido muito difícil para os filhos, amigos e vizinhos conversarem com o interessado sobre o assunto.

52-Neste acto está representado pelo seu filho Rui Pena e Costa.

53-Quanto a João Manuel Camilo Ramos e mulher, residem no nº 21 da Rua Sargento José Paulo dos Santos – Olivais, tendo na sua companhia duas filhas maiores, genro e dois netos.

54-Vivem neste local há cerca de quinze anos e fizeram obras de reconstrução e melhoramentos. Foi uma opção familiar irem residir para os Olivais.

55-O interessado é Industrial e deslocou o seu estabelecimento para a zona a fim de ficar perto da residência. Está a cerca de cinco minutos da sua empresa.

56-Tem um Atelier na sua residência, onde ocupa os seus tempos livres, funcionando como que uma terapia, os trabalhos que nele desenvolve.

57-Não encara a hipótese de ter de mudar de residência, bem como toda a sua família.

58-Quanto ao interessado Dr. Domingos Alfredo Alves Neto, Médico Psiquiatra, reside e tem instalada uma empresa de Consultas Médicas, no nº 25 da Rua Sargento José Paulo dos Santos – Olivais.

59- A empresa de Consultas Médicas que ocupa uma parte do imóvel, tem a laborar cinco médicos e uma auxiliar, além de ser a residência do interessado Dr. Domingos Neto.

60-É neste local, que por opção pessoal encontra o seu espaço ideal para os seus estudos e trabalhos como Médico Psiquiatra.

61-Não encara a hipótese de ter ao seu lado e ou coabitar com a presença de um meio de transporte barulhento, trepidador e poluente, pois quando adquiriu aquele imóvel para a finalidade a que o destina foi no pressuposto de se encontrar num local calmo e sossegado.

62-Fez grandes investimentos e não encara a hipótese de ser deslocalizado, juntamente com os demais utilizadores da habitação.

63-Todos os interessados têm grandes afinidades com o meio ambiente onde habitam e pretendem preservá-lo.

64-Todos fizeram investimentos na reconstrução e melhoramentos das suas moradias.

65-É neste local que pretendem continuar a residir, não pretendem deslocalizar-se e têm uma pretensão comum e unânime, que é deslocalizar a linha do Metro, respeitando os residentes, o seu meio ambiente e o seu património.

66-Pretendem os interessados, além de toda a matéria já alegada, manter as suas críticas construtivas ao projecto que lhes foi dado a conhecer, demonstrar que a sua vida social, económica, familiar e profissional está ligada a esta zona, ao espaço onde habitam.

67-Como tal não são os homens e as mulheres que devem ser substituídos e esmagados pelo “desenvolvimento e progresso” mas sim ao invés, deve o progresso estar ao serviço do homem respeitando-se as famílias, os seus valores e identidade e o seu Património Cultural.

Esperam os interessados que estas suas alegações e comentários sejam considerados e atendidos.

Junta: 1 documento, 4 procurações e duplicado.

A Advogada

MANUELA CAMPINO
ADVOGADA
Cont. 120 715 104 • 12.º Bairro Fiscal
Campo Grande, 12-1.º Escritório 2
1700-092 LISBOA
Tel. 21 799 39 03 - Fax 21 799 39 04



25 SETEMBRO 2005

14 DE SETEMBRO 2005

Consulta Pública à Avaliação de Impacte Ambiental do Prolongamento da Linha Vermelha do Metropolitano de Lisboa, entre Oriente e Aeroporto

No âmbito desta consulta pública pretende-se colocar algumas questões relativas ao projecto previsto para o troço entre a estação de Moscavide e a designada de Encarnação (situada nos Olivais Norte), em especial no troço indicado como obra a decorrer a céu aberto, objecto dos maiores impactes negativos referidos no estudo.

Após a consulta da documentação disponibilizada, restam-nos algumas dúvidas que se colocam de seguida:

1 - No documento em causa, no ponto referente às interferências à superfície, é dito que túneis executados a pouca profundidade, em determinadas condições geotécnicas e em áreas urbanas densificadas causam movimentos com repercussões à superfície que podem danificar as estruturas pré-existentes, como é o caso da presente situação. O motivo indicado para a realização do túnel mais perto da superfície é o facto de se pretender não aumentar a profundidade da estação Encarnação. Em consequência, o custo da obra é menor se esta for feita no sistema de túnel a céu aberto.

Pergunta-se se é este o único motivo para não executar este troço a maior profundidade, reduzindo desse modo os movimentos com repercussões à superfície. Tendo em conta as demolições definitivas, desalojamentos temporários, obras de reforço estrutural e riscos de danificar estruturalmente mais edifícios (indicados dentro da área que irá sofrer vibrações significativas), para além dos impactes negativos da obra a céu aberto, parece-nos que estas serão razões significativas para adoptar outro tipo de solução, que permita minimizar tais problemas, mesmo que isso signifique aumentar o custo orçamental deste pequeno troço de linha.

Gostaríamos de ver abordada outra solução com menos impactes negativos nestes aspectos.

2 - No caso da demolição definitiva das moradias, não é apresentado o programa ou projecto (caso já tenha sido desenvolvido) para o tratamento do espaço vazio.

Refira-se que o plano urbanístico dos Olivais Norte, constitui um todo uniforme e um marco importante na história do urbanismo português, que não deve ser descaracterizado. Conhecer a solução prevista para aqui torna-se portanto um aspecto importante para a avaliação da presente proposta.

IA Instituto do Ambiente					
PRES.	<input type="checkbox"/>	VPFS	<input type="checkbox"/>	VPLG	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:					
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	GDQA	<input type="checkbox"/>		
SADF	<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>		
SEPA	<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>		
SIPP	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>		
SLRA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		

E. Mendes
25.9.2005

Não sendo um espaço construído, será o quê? Um espaço privado ou de uso público? Neste caso de que tipo (espaço verde, de estadia, um pequeno equipamento descoberto)?

3 – Para os edifícios indicados no desenho cuja cópia se anexa, como limite da área a sofrer vibrações (correspondentes a velocidades de 0,03 m.s) não é especificado que monitorização será feita ou que tipo de reforços estruturais poderão vir a ser necessários adoptar.

4 – Particulariza-se aqui a atenção no bloco de edifícios correspondente aos nºs 12, 14, 16 e 18 da Rua Alferes Barrilaro Ruas, nos quais foram executadas caves (nos anos 70) não previstas no projecto original e cujo impacte na estrutura dos mesmos não foi calculada. Presume-se portanto que estes edifícios estejam estruturalmente fragilizados, situação que se julga dever informar (caso os técnicos não tenham ainda disso conhecimento).

Tendo em conta esta situação, gostaríamos de ter conhecimento de eventuais acções, sejam de carácter preventivo ou correctivo, que se revelem necessárias para evitar danos.

Julgamos essencial, pelo menos, a realização de uma vistoria e levantamento fotográfico do estado de conservação do edifício completo, (que teve obras de conservação há cerca de oito anos) antes do início da obra, além de uma monitorização rigorosa e atenta durante o decorrer da mesma.

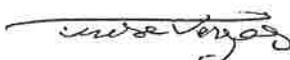
O edifício em causa está localizado na planta anexa.

Por fim, apenas uma nota para manifestar estranheza pelo modo como os principais afectados por este projecto tomaram conhecimento do mesmo, conforme veio a público na comunicação social.

Também a divulgação da consulta pública nos pareceu insuficiente para que possa cumprir os seus objectivos, ou seja, para uma recolha de contributos de forma ampla e abrangente, promovendo uma participação pública significativa.

Agradecendo desde já a atenção dispensada, aguardamos os esclarecimentos pedidos, com os melhores cumprimentos, subscrevemo-nos

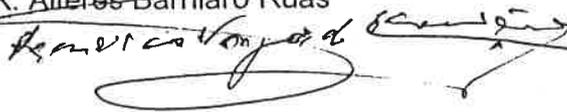
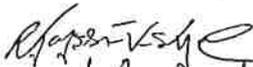
Teresa Vargas, arquitecta



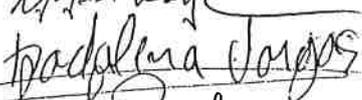
R. PROF. XAVIER MARATO, 11-FESQ. 1600-672
TH. 93 828 54 98

Francisco Vargas, condómino do 3º D do nº 14 da R. Alferes Barrilaro Ruas

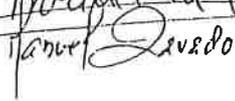
Paulo Vargas



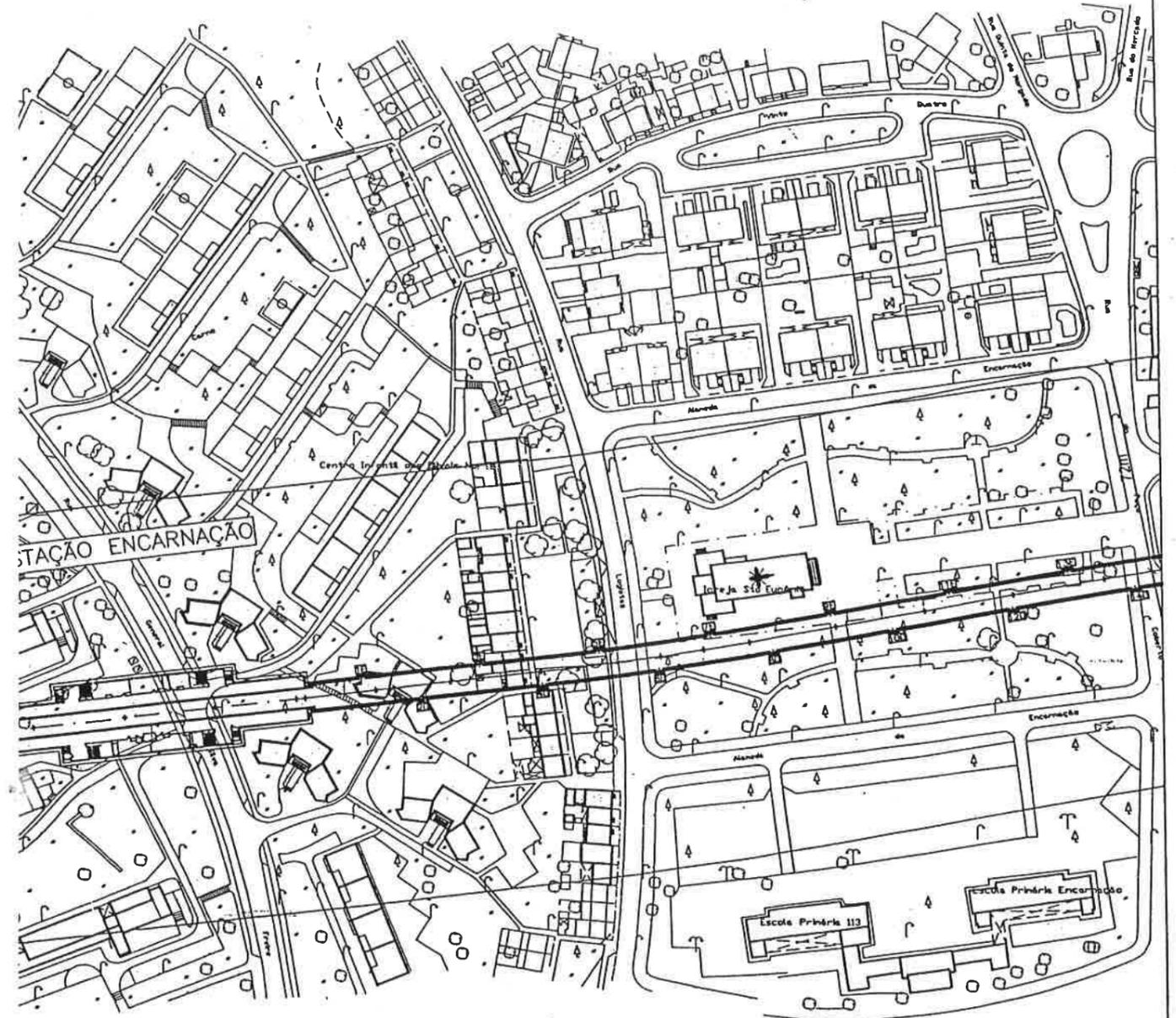
Madalena Vargas

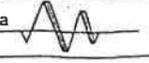


MANUEL LAVADO



ADMINISTRADOR DO Nº14 DA R. ALFERES BARRILARO RUAS
(CONDÓMINIO 2ºD) REPRESENTANTE DE 8 FRACÇÕES
HABITACIONAIS



engenharia de ACÚSTICA E AMBIENTE, Lda 	PROC° 351/V/04
METROPOLITANO DE LISBOA, E.P.	PROJECTO DE CONDICIONAMENTO VIBRATÓRIO Maio, 2005
Prolongamento da Linha Vermelha (Oriente - Aeroporto)	Relatório para AIA DES. Sérgio Dias
Planta com indicação de situações de afectação potencial	ESCALA 1:2000 FIG.05.DWG

IR 5776 016500 1-05 05 27

IA Instituto do Ambiente					
PRES.	<input type="checkbox"/>	VPFS	<input type="checkbox"/>	VPLG	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:					
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	GDQA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SADF	<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SEPA	<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SIPP	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SLRA	<input type="checkbox"/>				
OUTROS:					

Tolentino Manuel Costa Henriques
Rua Alferes Barrilaro Ruas nº 24 3º dtº
1800-008 Olivais Norte-Lisboa

Para instituto do ambiente

Assunto-Estudo de impacte ambiental do prolongamento da linha vermelha
entre Oriente e Aeroporto

Exmºs Srs, recebi em Março de 2005 uma carta do metropolitano de Lisboa onde me é informado que o túnel entre Moscavide e Encarnação vai passar sob vivendas na Rua Sargento José Paulo dos Santos e edifícios na Rua Alferes Barrilaro Ruas e que face ao exposto gostariam de marcar uma reunião para dar uma informação mais completa dos trabalhos a realizar e analisar conjuntamente as interferências das obras com o nosso imóvel. Até agora, 26 de Setembro de 2005, ainda não sabemos para quando está marcada essa reunião.

Apesar deste atraso por parte do metropolitano na falta de informações, consegui através da internet e de alguns amigos, tomar mais ou menos conhecimento da forma como vão decorrer os trabalhos.

Exmºs Srs, afinal em que país é que vivemos? Porque razão tomam atitudes sem uma consulta aos residentes afectados? Porquê obras a céu aberto? Porquê a demolição de habitações e o realojamento de outros residentes? Porquê a destruição de espaços verdes? Porquê o corte de vias principais?

Exmoºs Srs, os Olivais Norte podem merecer o METRO mas porquê afectar a população? Não há outras soluções?

Em reunião na junta de freguesia, a 22 de Setembro de 2005, tive conhecimento de outras ideias paralelas ao projecto e que do meu ponto de vista até têm lógica.

Não compreendo como é que este país, gasta dinheiro a fazer estudos deste tipo sem se preocupar com os PORTUGUESES que vivem nas suas habitações há mais de 40 anos. Perante esta situação, informo que fico á espera de uma resposta da vossa parte bem como de uma justificação minimamente lógica para o tipo de trabalho que pretendem executar nesta zona.

Atenciosamente

Lisboa, 26 de Setembro de 2005

Ex.ºs Srs.
28.9.2005

IN ENVI 01259

I A Instituto do Ambiente					
PRES.	<input type="checkbox"/>	VPFS	<input type="checkbox"/>	VPLG	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:					
SACI	DAJA	<input checked="" type="checkbox"/>	GDQA	<input type="checkbox"/>	
SADF		<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>	
SEPA		<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>	
SIPP		<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>	
SLAA		<input type="checkbox"/>			
OUTROS:					

Exmo Senhor Presidente
do Instituto do Ambiente

Teresa M^a S. R. Tomé e José dos Santos Pinto, M^a Olímpia J.S.P. Silva Almeida, Joana M^a P. Almeida, moradores nos Olivais Norte, na rua Sargento José Paulo dos Santos, n^os 33 e 31 respectivamente, vêm por este meio manifestar-se, no decurso da consulta pública de impacte ambiental, do prolongamento da linha vermelha do metropolitano de Lisboa, entre Oriente e Aeroporto, a decorrer até ao próximo dia 27 do corrente mês:

1 - Em Maio do corrente ano tiveram conhecimento, através do jornal da Junta de Freguesia de Santa Maria dos Olivais, que o prolongamento da linha vermelha do metro de Lisboa iria passar pelo bairro, sem que fossem dados pormenores do trajecto;

2 - No início do corrente mês souberam, por mero acaso, através de vizinhos, que a ampliação da linha vermelha obrigaria a deitar abaixo 2 vivendas geminadas na rua onde moram;

3 - Cientes da importância que terá a passagem do metro para o desenvolvimento, a curto e médio prazo, não podem, no entanto, deixar de manifestar a sua total discordância para o traçado da obra, que prevê a demolição de vivendas de uma zona protegida, da autoria do conceituado arquitecto Teotónio Pereira.

Além disso, salientam que a rede do metro tem sido alargada progressivamente, respeitando a implantação de edifícios, o que consideram correcto, tanto mais que na área em causa existe imenso espaço livre para a construção.

4 - Alertam ainda para a circunstância da necessidade de precaver e minimizar o mais possível os transtornos provocados pela construção, qualquer que venha a ser o seu traçado, tais como circulação e estacionamento de pesados, nomeadamente na rua onde moram, que devem obedecer às leis em vigor, das quais se destacam a circulação com a carga coberta e os rodados lavados, cortes de infraestruturas básicas no menor tempo possível e a horas de menor impacto, bem como a responsabilização por parte do Metropolitano EP por possíveis danos causados na estrutura das casas que habitam.

Lisboa, 23 de Setembro de 2005

Teresa M. S. R. Tomé

Joana P. Almeida

Olímpia J.S.P. Almeida

José dos Santos Pinto

*Sy Angulo S
AZS
28.9.2005*

IA Instituto do Ambiente					
PRES.	<input type="checkbox"/>	VPFS	<input type="checkbox"/>	VPLG	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:					
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	GDQA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SADF	<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SEPA	<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SIPP	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SLRA	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>
OUTROS:					

Exmo. Senhor Presidente do Instituto do Ambiente,
 Instituto do Ambiente
 Rua da Murgueira, 9/9ª
 2610 – 124 Amadora

Lisboa, 26 de Setembro de 2005

Assunto:

EXPOSIÇÃO sobre o Estudo de Impacto Ambiental relativo ao
 "Prolongamento da Linha Vermelha do Metro de Lisboa entre Oriente e Aeroporto"

Exmo. Senhor Presidente,

Maria Eduardo Marques Freire Nunes Rodrigues, portadora do B.I. n.º 7060999, emitido em 07/01/2004 pelo Arquivo de Identificação de Lisboa, e Vítor Luís Farinha Rodrigues, portador do B.I. n.º 5510465, emitido em 27/12/2004 pelo Arquivo de Identificação de Lisboa, moradores na Rua Alferes Barrilaro Ruas, n.º 24, R/C Dtº, 1800-008 Lisboa, vêm nesta qualidade, manifestar a mais profunda preocupação perante o que está previsto para o "Prolongamento da Linha Vermelha do Metro de Lisboa entre Oriente e Aeroporto", no respectivo Estudo de Impacto Ambiental, actualmente em fase de consulta pública.

De facto, o referido estudo prevê que sejamos obrigatoriamente desalojados das nossas casas durante um largo período, em conjunto com várias dezenas de famílias, sem haver indicação do local onde seremos realojados. A nossa habitação encontra-se, inclusivamente, a poucas dezenas de metros de quatro moradias que, no mesmo estudo, estão apontadas para demolição.

Se a isto somarmos que o estudo dá ainda como certo que, dadas as opções técnicas do projecto em causa e respectivo traçado, o impacto ambiental da execução da obra a céu aberto será extremamente negativo, é natural que desejemos fazer chegar a V. Exa. a nossa profunda preocupação. Senão vejamos: se uma área tão densamente habitada como é esta onde vivemos estar sujeita durante muitos meses a poeiras, detritos, ruídos, vibrações de máquinas e dos veículos de transporte de materiais, o que se pode esperar da qualidade de vida daqueles que nela residem

*Em Anexo 5
 NES
 28/9/2005*

senão que diminua severamente? Temos, ainda, razões derivadas do conteúdo do estudo para ter sérias dúvidas sobre a manutenção da nossa qualidade de vida depois da obra estar concluída, e se encontrar em fase de exploração, nomeadamente quanto a ruídos e vibrações no interior das habitações.

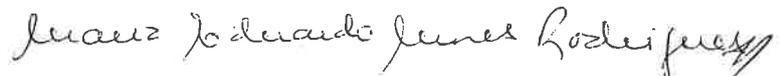
Lembramos V. Exa. que vivemos num bairro que, sendo dos mais populosos de Lisboa, corresponde a uma boa qualidade de vida urbana, coisa cada vez mais rara, e que tem sido não só mantida, mas responsavelmente promovida desde o início da sua existência, há mais de quarenta anos.

Não querendo pôr em causa os benefícios que o transporte metropolitano poderá trazer à população do bairro e a todos, estamos certos de que V. Exa. tomará todas as medidas necessárias para acautelar uma solução razoável para este problema, permitindo que seja encontrada uma alternativa adequada que salvguarde os direitos e interesses dos cidadãos, colectiva e individualmente – por exemplo, fazer com que o percurso seja pela Avenida de Berlim abaixo.

Estando solidários com iniciativas tomadas por associações de moradores entretanto formadas, que subscrevemos e que vão no sentido de fazer perceber preocupações generalizadas dos moradores deste bairro, não podemos deixar de tomar esta iniciativa a título pessoal, por fazermos parte do grupo dos mais atingidos por este Projecto.

Agradecendo, desde já, a atenção e cuidado que V. Exa. irá certamente dispensar à resolução deste problema do prolongamento da Linha Vermelha do Metro de Lisboa, subscrevemo-nos

Respeitosamente,



M^a Eduardo Marques Freire Nunes Rodrigues

Vitor Luis Farinha Rodrigues



Ficha de participação

AValiação DE IMPACTE AMBIENTAL**"Prolongamento da Linha Vermelha entre Oriente e Aeroporto"****1. IDENTIFICAÇÃO**

Entidade:

Nome: **MARIA DO CARMO SILVA BORDALO**Morada: **RUA GENERAL SILVA FREIRE, 35 - CIV. - E.F.**Localidade: **LISBOA**Código Postal: **1800-208**Tel.: **936252574/5**

Fax:

IA Instituto do Ambiente	
PRES <input type="checkbox"/>	VPFS <input type="checkbox"/> VPLG <input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:	
SACI <input checked="" type="checkbox"/>	GDQA <input type="checkbox"/>
SADF <input type="checkbox"/>	GERA <input type="checkbox"/>
SEPA <input type="checkbox"/>	GJUR <input type="checkbox"/>
SIPP <input type="checkbox"/>	GSTI <input type="checkbox"/>
SIRA <input type="checkbox"/>	
OUTROS: 034950	

27-09-2005**2. TOMADA DE POSIÇÃO****DESFAVORAL****3. COMENTÁRIOS**

Acho absolutamente necessário que o METROPOLITANO sirva a parte NORTE DA NOSSA FREGUESIA, MAS NÃO A QUALQUER CUSTO.

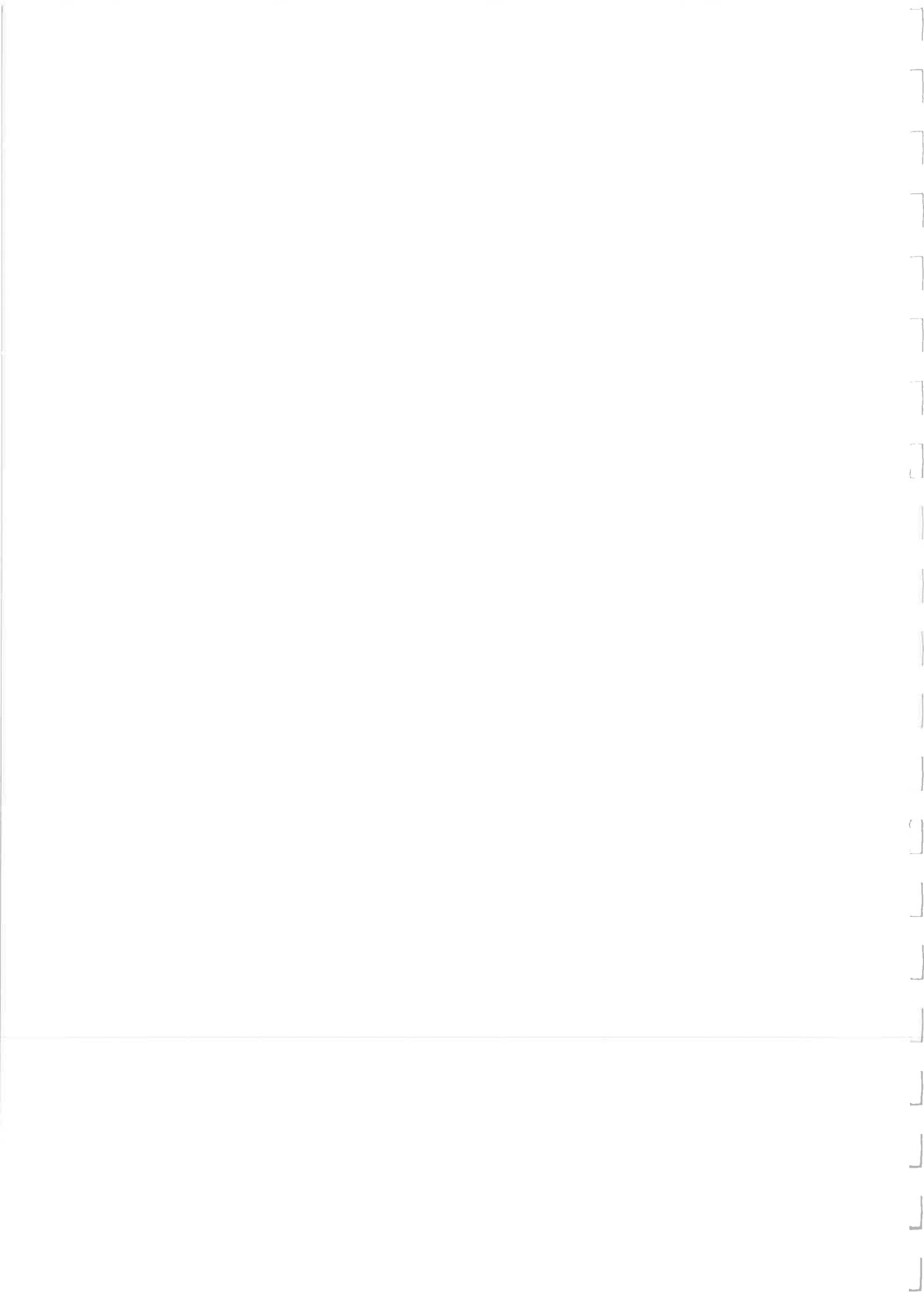
APESAR DA FALTA DE INFORMAÇÃO JULGO QUE O TRACADO NÃO É O MAIS CORRETO, HAVENDO OUTRAS ALTERNATIVAS PARA SERVIR MELHOR A POPULAÇÃO, NÃO PREJUDICANDO TANTO AS SUAS VIDAS E BENS.

Nº de Folhas Anexas: **01**Data: **2005/09/26**Assinatura: **M. BORDALO**

Nota: Só se aceitam sugestões/reclamações que se relacionem com o projecto em avaliação.

Esta Ficha deverá ser remetida directamente ao Instituto do Ambiente até ao próximo dia **27 de Setembro de 2005**.

Es. Am. 15/9/2005



Francisco Carneiro Pires

Eng. Civil, membro nº 4457 da O.E.

Rua Alferes Barrilaro Ruas, 1 – 7º Dtº.
1800 – 006 LISBOA

I A Instituto do Ambiente					
PRES.	<input type="checkbox"/>	VPFS	<input type="checkbox"/>	VPLG	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:					
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	GDQA	<input type="checkbox"/>		
SADF	<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>		
SEPA	<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>		
SIPP	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>		
SLRA	<input type="checkbox"/>				
OUTROS:					

Exmº Senhor

Presidente do Instituto do Ambiente
Rua da Murgueira, 9 / 9ª
2610 – 124 AMADORA

Dirijo-me a V.Excª na minha qualidade de habitante do Bairro dos Olivais Norte onde resido desde finais de Junho de 1963, portanto há já mais de quarenta e dois anos, a propósito da próxima construção do **prolongamento da Linha Vermelha do Metro de Lisboa**, entre Oriente e Aeroporto.

Há cerca de dois ou três anos apercebi-me da execução de sondagens geológicas, concretamente junto à Igreja do Bairro da Encarnação e também na Alameda fronteira, a caminho do Quartel dos Bombeiros. Presumi, assim, que o Metro passaria no Bairro onde resido.

No jornal OLIVAIS, nº 179, de Agosto de 2005, em publicidade paga – pelo Metro? – vêm referências à Linha Vermelha, com indicação das três estações do prolongamento, onde se refere, no que respeita a acessibilidades, que *“As estações do prolongamento Oriente/Aeroporto, devido à sua profundidade, têm a particularidade de apresentarem 4 pisos de acesso público, cais, átrio inferior, átrio intermédio e átrio superior. De forma a minimizar os percursos entre os diferentes pisos das estações e garantir a acessibilidade a pessoas com mobilidade reduzida, estas serão dotadas dos meios mecânicos, nomeadamente através de elevadores exteriores que fazem a ligação da superfície ao átrio superior e de elevadores que ligam os átrios aos cais, bem como de escadas mecânicas entre os átrios superior e inferior”*.

Trata-se, pois, de estações bastante profundas.

Da leitura do **Resumo não Técnico do Estudo de Impacto Ambiental do Projecto de Execução do Prolongamento da Linha Vermelha entre Oriente e Aeroporto**, e particularmente da análise da **fig. 4.1 – Planta do Projecto**, conclui-se que está previsto executar em escavação a céu aberto o troço entre o PV 192 e a Estação da Encarnação, implicando, por consequência, a demolição de moradias, o corte de arruamentos, a interrupção temporária de abastecimentos de água, gás, electricidade, serviços de telefone, tudo instalações colocadas pouco abaixo da superfície, e que não serão afectadas com a solução do túnel mineiro.

Também as redes de esgotos serão interceptadas, e estas não poderão ser interrompidas no seu funcionamento.

Ex.º Senhor
23/5/2005
L. Lima

Embora não conhecendo em pormenor o projecto, mas tendo em consideração a grande profundidade da Estação Encarnação, e a natureza geológica dos terrenos atravessados – areias, certamente consolidadas, argilas e calcários – sou levado a concluir que o troço da obra atrás referido **bem poderá, e deverá**, ser executado pelo processo de túnel mineiro. É que não é aceitável sujeitar-se a população residente aos incómodos provocados pela execução da obra a céu aberto, incómodos que me dispense de enumerar, tal a sua evidência e dimensão.

Mas não posso deixar de referir o corte dos arruamentos estruturantes do bairro. A Rua General Silva Freire vai ser cortada pelas obras de execução da estação – é uma inevitabilidade - e dada a sua grande profundidade será obra para muitos meses. A ser também cortada a Rua Alferes Barrilaro Ruas e ainda a Dr. Alfredo Bensaúde – o corte destas deverá ser evitado com a construção em túnel mineiro -, o Bairro ficaria privado de quase todas as carreiras de autocarros! E não haveria ligações rodoviárias entre a parte nascente e poente do Bairro! É claramente inaceitável. Para já não falar no incómodo que irão sofrer as pessoas que será necessário desalojar, algumas, imagine-se, a título definitivo!

Não quero terminar sem uma referência ao nome escolhido para a estação intermédia – **Encarnação**.

A estação situa-se no bairro dos Olivais-Norte, a mais de 100 metros dos logradouros das traseiras das últimas casas da Encarnação. Deve, por isso, designar-se de **OLIVAIS-NORTE**.

O facto de já existir, na mesma linha, uma estação designada de Olivais, afigura-se-me que não será óbice suficiente à atribuição a esta estação do nome que atrás refiro. A estação agora designada de Olivais, situa-se nos Olivais-Sul, a vários quilómetros de distância, e o seu nome só poderá induzir em erro quem, menos esclarecido, pretenda deslocar-se a Olivais-Norte.

Deverá, pois, passar a designar-se **OLIVAIS-SUL**. Não será a primeira vez que uma estação do Metro muda de nome – mudança, de resto, de pouca monta, se tivermos em conta que a actual estação do Marquês de Pombal se chamou inicialmente Rotunda, e a de Martim Moniz já se chamou, salvo erro, Socorro.

E é com um grito de socorro que apelo à intercedência de V. Exc^a na defesa do bem estar da população dos Olivais-Norte, no sentido de os poupar à série infundável de incomodidades que a execução de uma obra a céu aberto trará às suas vidas nos intermináveis meses – alguns anos – que as obras irão durar no troço que os afecta.

Termino agradecendo antecipadamente a V. Exc^a toda a atenção que possa dispensar a esta minha longa exposição, ficando certo que o fará com todo o empenho que o assunto merece.

Queira aceitar, Senhor Presidente, os meus respeitosos cumprimentos.



(Francisco Carneiro Pires)

Engenheiro Civil

Exmo. Sr. Presidente do Instituto do Ambiente
Rua da Musgueira, 9/9-A 2610-124 Amadora

IA Instituto do Ambiente					
PRES.	<input type="checkbox"/>	VPFS	<input type="checkbox"/>	VPLG	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:					
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	DAJA	<input checked="" type="checkbox"/>	GDQA	<input type="checkbox"/>
SEPA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>
SLRA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>
OUTROS:					

Exmo. Sr. Presidente

Depois de ter consultado o estudo impacto ambiental referente ao prolongamento da linha vermelha, entre oriente e aeroporto da rede do metropolitano de Lisboa, venho solicitar a V. Ex.^a que se digne a mandar tomar todas as medidas necessárias a acautelar eventuais danos e prejuízos no prédio que habito, na Rua Alferes Barrilaro Ruas nº9, porta 4, R/D em Olivais Norte.

Com efeito constato que as obras de prolongamento do metropolitano tal como estão projectadas, prevêm a passagem do túnel por baixo do edifício que eu habito a uma distância de cerca de sete metros de profundidade.

Alerto, contudo, para que existe no meu prédio duas caves com uma profundidade de mais ou menos dois metros.

Sendo a distância entre o túnel do metro e a referida construção de apenas cinco metros, temo que as obras me venham a causar danos e prejuízos se não forem antecipadamente realizados trabalhos de reforço das fundações das estruturas existentes e lembro ainda que existem manilhas de louça que se podem partir durante as obras, provocando assim inundações.

Noto que o estudo do impacto ambiental prevê que durante a fase de construção serão causadas fissuras nas paredes dos edifícios. E que estas serão reparadas.

Informo que o meu prédio está em boas condições, e recentemente fiz obras na minha casa e por isso alerto para que qualquer fissura ou outro dano que vier a surgir durante a fase de construção (incluindo na nova pintura e nas novas redes de electricidade e água) será atribuída à mesma e por consequência, deverão não apenas ser reparados, como também dar lugar a justa indemnização pelos prejuízos patrimoniais e não-patrimoniais que forem causados como por exemplo, as que vierem a ser causadas por eventuais vibrações, no futuro, ou pela diminuição da segurança do edifício em caso de sismo.

Solicito a V. Ex.^a que, para maior garantia dos particulares, a garantia e responsabilidade da reparação de danos seja atribuída ao dono da obra (Metropolitano de Lisboa) e não aos empreiteiros.

Não posso deixar de alertar V. Ex.^a para que existem pessoas idosas e muito doentes no meu prédio e prédios adjacentes, e que por isso deverá ser previamente acautelado a situação das mesmas, de forma a evitar que as vibrações e ruídos previstos não venham a causar perigo para o bem-estar, saúde e, mesmo, para a vida das referidas pessoas.

Esy Aguiar
235605

Fico assim na expectativa de que V. Ex.^a se dignará tomar em consideração os alertas e propostas acima descritas.

Com os melhores cumprimentos
Atentamente

Carlos Morais

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Carlos Morais', with a stylized flourish at the end.

Lisboa, 15 de Setembro de 2005

Ex^{ma} Senhora Presidente do Instituto do Ambiente

Junto envio a V. Ex^{ta} fotocópia da carta que, por descuido meu, se encontra no "Metrópolitanos de Lisboa"

Com os meus respetivos cumprimentos, subscrevo-me

M^{te} Obj:

João Antunes

IA Instituto do Ambiente					
PRES.	<input type="checkbox"/>	VPFS	<input type="checkbox"/>	VPLG	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:					
SACI	DAJA	<input checked="" type="checkbox"/>	GDQA		<input type="checkbox"/>
SADF		<input type="checkbox"/>	GERA		<input type="checkbox"/>
SEPA		<input type="checkbox"/>	GJUR		<input type="checkbox"/>
SIPP		<input type="checkbox"/>	GSTI		<input type="checkbox"/>
SLRA		<input type="checkbox"/>			
OUTROS:					

Eng. António S.
at
21.5.2008

Assembleia Paulista

g. J. Paulo Sauter, 31

330 Lisboa

Metropolitano de Lisboa

Ex. mos Leitores:

Acabo de ler a fotocópia de página do "Público" em que fala do passeio de Metro pelo Olivais, onde reside, e fiquei estupefacto com tantas simplificações que existem. Se esse projecto, através de a regerir uma alternativa, que me parece ideal: O metro sairia de Moscavide, atravessaria os campos pertencentes ao Estado (terreno onde se situa o Laboratório Militar) e dali dirigiria-se para o Aeroporto. (Parece-me que essa estação sobre terreno beneficiária não só os moradores de "Zona" (Olivais), mas também os da Paróquia) Este terreno situa-se a escassos metros do traço actual.

Outra alternativa, seria o metro circular sobre a linha que existe entre a Avenida Alfredo Bensaúde e a Rua Sargento José Paulo do Souto.

Pelo desculpado pelo interveniente, me parece-me que seria uma boa solução.

Belas e muito respeito a todos

Lisboa, 5 de Setembro de 2005

José Paulo Sauter



Instituto do Ambiente
 MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
 E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL

CONSULTA PÚBLICA

Ficha de participação

AVALIAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

"Prolongamento da Linha Vermelha entre Oriente e Aeroporto"

1. IDENTIFICAÇÃO

Entidade:

Nome:

Morada:

Localidade:

Tel.:

João dos Santos Pinto
Rua Sargento José Paulo dos Santos, 31
Olivaís Norte Código Postal: *1800-330 Lisboa*

Fax:

2. TOMADA DE POSIÇÃO

3. COMENTÁRIOS

*Desejo que se abra a carta que se encontra
 ao Instituto do Ambiente.*

IA Instituto do Ambiente			
PRES.	<input type="checkbox"/>	VPFS	<input type="checkbox"/>
		VPLG	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:			
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	GDQA	<input type="checkbox"/>
SADF	<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>
SEPA	<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>
SIPP	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>
SIRA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
OUTROS:		<i>034949</i>	

27-09-2005

Nº de Folhas Anexas:

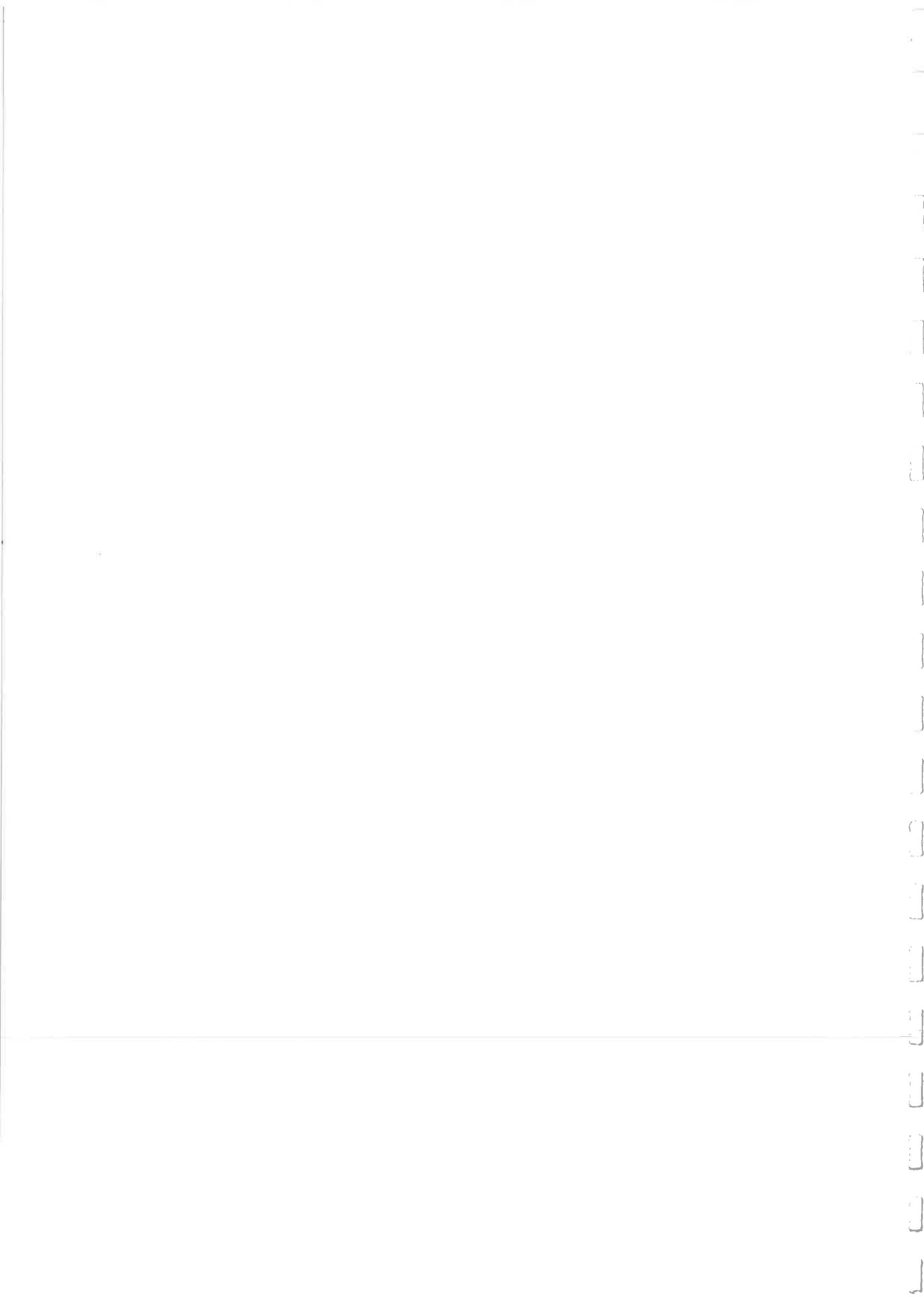
Data: 2005/...../.....

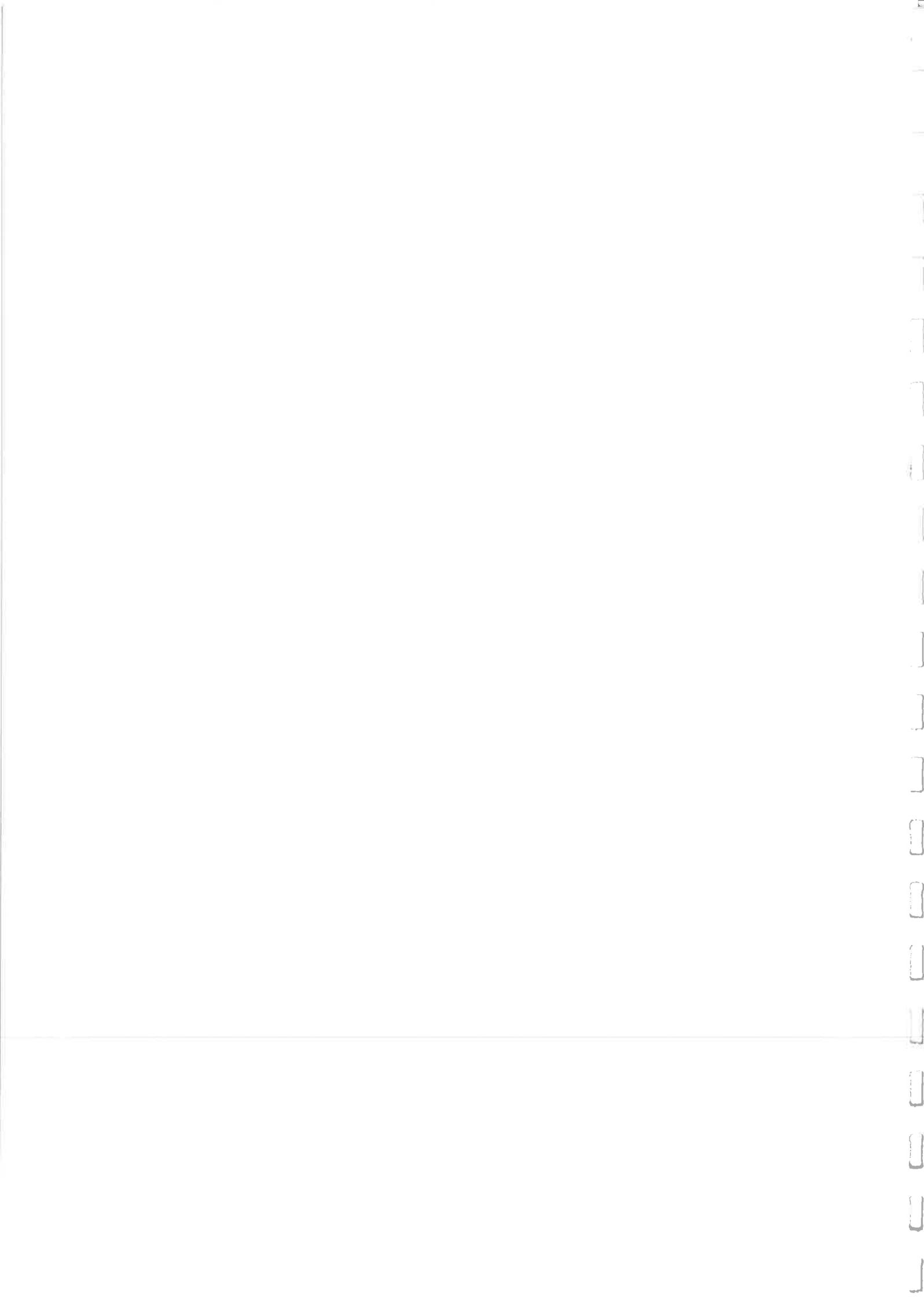
Assinatura: *João dos Santos Pinto*

Nota: Só se aceitam sugestões/reclamações que se relacionem com o projecto em avaliação.

Esta Ficha deverá ser remetida directamente ao Instituto do Ambiente até ao próximo dia 27 de Setembro de 2005.

João dos Santos Pinto
27/9/05





Subject: Fwd: Metro**Date:** Tue, 27 Sep 2005 11:40:50 +0100**From:** geral@iambiente.pt**To:** isabel.rosmaninho@iambiente.pt, augusto.serrano@iambiente.ptExmo(a). Senhor(a) Eng^a Isabel Rosmaninho

Por se tratar de um assunto no âmbito da competência desse Serviço, reencaminha-se a mensagem que se segue, recebida neste Instituto.
Com os melhores cumprimentos.
Pelo Instituto do Ambiente
Lúgia Varandas

Subject: Metro**Date:** Fri, 23 Sep 2005 11:38:42 -0700 (PDT)**From:** Comissao Moradores <cmoradores@yahoo.com>**To:** geral@iambiente.pt

<?xml:namespace prefix = o ns = "urn:schemas-microsoft-com:office:office" />

Comissão de Moradores da**Urbanização Alfredo Bensaude****Lisboa**

IA Instituto do Ambiente			
PRES.	<input type="checkbox"/>	VPFS	<input type="checkbox"/>
		VPLG	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:			
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	GDQA	<input type="checkbox"/>
SADF	<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>
SEPA	<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>
SIPP	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>
SLRA	<input type="checkbox"/>		
OUTROS:		035089	
		27-09-2005	

Exmo. Sr.

Presidente do Instituto do Ambiente

Lisboa, 23 de Setembro de 2005

Ey Amst-S
AL
27-9-2005

ASSUNTO: Prolongamento da Linha Vermelha do Metro de Lisboa, entre Oriente e Aeroporto

Exmo. Sr.

A Comissão de Moradores portadora das preocupações manifestadas pelos moradores da Urbanização, vem desta apresentar a V. Ex^a o que por nós foi deliberado, com vista a esclarecer aspectos relacionados com a ligação do Metro ao Aeroporto de Lisboa.

Neste sentido adiantamos a proposta aprovada em plenário de moradores realizado no dia 20 de Setembro de 2005.

PROPOSTA

- Considerando os elevados prejuízos causados aos moradores, pelo impacto ambiental resultante da execução do traçado de ligação do metropolitano ao Aeroporto de Lisboa que se encontra em discussão pública;
- Considerando que o traçado em discussão pública tem o terminal mais a oriente de Lisboa em Moscavide, onde não há espaço para qualquer estacionamento automóvel;
- Considerando que a população a servir pelo traçado previsto é provavelmente menos numerosa do que a população a abranger pelo traçado por nós proposto – Alternativa 2 – que a seguir defeniremos;
- Considerando que o percurso da nossa proposta – Alternativa 2 – é bastante mais curto e todo o percurso situado em espaço público;
- Considerando que um terminal de metro junto à foz do rio Trancão – Alternativa 1 – onde há espaço para milhares de estacionamentos, serviria além de Moscavide, nova e velha (com estação na estação de comboios), as freguesias de Sacavém, Bobadela, S. João da Talha, Santa Iria, Póvoa, Alverca, até Vila Franca de Xira

Propomos:

Alternativa 1

1.1 – Que sejam devidamente encaradas as possibilidades, a nosso ver as mais lógicas, das ligações dos interfaces do Campo Grande e/ou do Estação do Oriente ao aeroporto;

1.2 – Que a ligação a Sacavém se faça pelo traçado paralelo à linha do comboio até à foz do rio Trancão, com a estação em Moscavide, junto à estação do Comboio.

Alternativa 2

2.1 – Que a ligação do metro ao aeroporto a partir de Moscavide siga o percurso Praça José Queiroz, viveiros da Câmara, ao lado do Entreposto, passe entre as escolas, ao lado da Piscina dos Olivais e entre na Av. de Berlim até ao aeroporto;

2.2 – Que a estação antes do aeroporto fique situada a sul da Encarnação, junto à estátua metálica da Av. de Berlim.

Alternativa 3

3.1 – Que se as alternativas 1 e 2 não forem possíveis, o traçado em discussão pública a partir do respiradouro nº 192 (junto à rotunda da Bensaude) siga paralelo à Av. Dr. Alfredo Bensaude pelo terreno do Ministério da Defesa até à última vivenda a norte, cruzando aí a Av., entrando na Rua Cabo Martins Silvestre, com estação em frente à Praça da Encarnação, pela Rua dos Lojistas, entre a escola e a Igreja da Encarnação, chegue à alameda e siga o percurso definido no traçado em discussão pública;

3.2. – Que junto à parte norte da Rua Carlos George e à Rua Alfredo Franco, o túnel seja o mais profundo possível, minimizando o impacto ambiental junto aos edifícios.

Conclusões

1 – Das Alternativas por nós propostas, a 3 é em nosso atender a pior;

2 – Nas Alternativas 1 e 2 não seriam necessárias demolições de cas de habitação nem realojamentos;

3 – O traçado em discussão pública tem a rejeição de todos os moradores.

Notas

A Alternativa 1 foi aprovada sem votos contra e com 4 abstenções;

A Alternativa 2 foi aprovada sem votos contra e com 1 abstenção;

A Alternativa 3 foi aprovada sem votos contra e com 1 abstenção, mas foi considerada como o último recurso;

O traçado em discussão pública foi rejeitado por unanimidade dos presentes, cerca de 40 pessoas.

Pastas **Recebidas** **Enviadas** **Lixo** **Rascunhos** **Endereços** **Opções**

geral@iambiente.pt: **Recebidas**











Compor Responder Res Todos Reencam Apagar Ad Endereços Anterior Seguinte Fechar

De [Antonieta Mendes <antonieta.aleris@mail.telepac.pt>](mailto:antonieta.aleris@mail.telepac.pt)

Data Tuesday, September 27, 2005 11:02 am

Para geral@iambiente.pt

Assunto Fw: PROLONGAMENTO DO METRO-ESTAÇÃO ORIENTE/OLIVAIS

Anexos [Presidente do Instituto do Ambiente.doc](#)

32K

Bom dia

Já tenho as informações que necessitava. Agradeço que reencaminhe este e-mail para o Presidente do Instituto.

Cumprimentos

Antonieta Mendes

----- Original Message -----

From: geral@iambiente.pt

To: antonieta.aleris@mail.telepac.pt

Sent: Thursday, September 08, 2005 6:31 PM

Subject: RReq: PROLONGAMENTO DO METRO-ESTAÇÃO ORIENTE/OLIVAIS - [XEO10092518]

Exmo(a) Senhor(a)

Acusamos a recepção da mensagem de V.Ex.^a e comunicamos que a mesma está a ser apreciada pelos serviços deste Instituto.

Oportunamente, ser-lhe-á enviada a respectiva resposta.

Com os melhores cumprimentos.

Pelo Instituto do Ambiente

Lígia Varandas

IA Instituto do Ambiente	
PRES. <input type="checkbox"/>	VPFS <input type="checkbox"/> VPLG <input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:	
SACI <input checked="" type="checkbox"/>	GDQA <input type="checkbox"/>
SADF <input type="checkbox"/>	GERA <input type="checkbox"/>
SEPA <input type="checkbox"/>	GJUR <input type="checkbox"/>
SIPP <input type="checkbox"/>	GSTI <input type="checkbox"/>
...RA <input type="checkbox"/>	
OUTROS: 035085	

27-09-2005

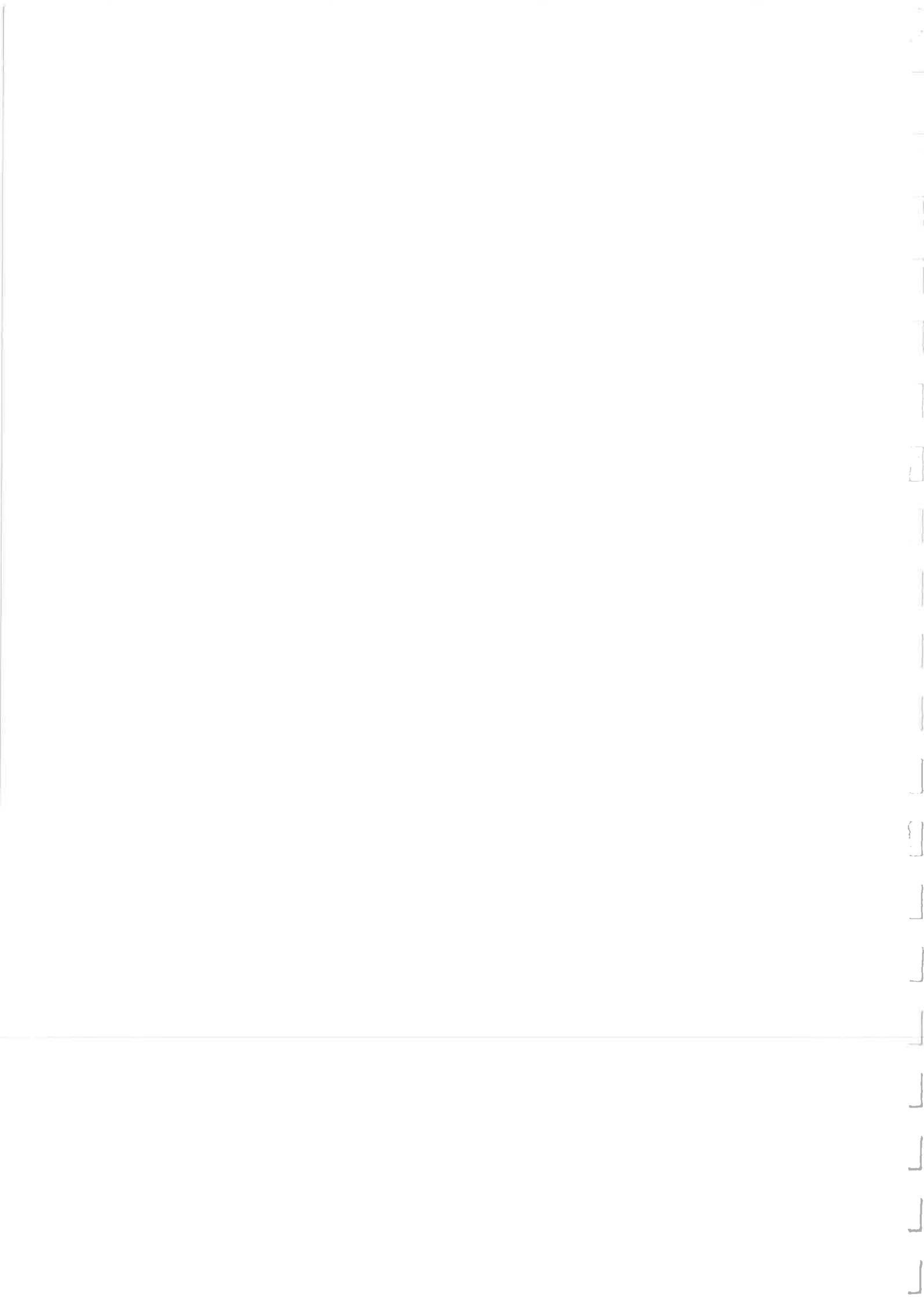
Agradeço que me informem como posso consultar na internet o processo ou plano de promenor do Prolongamento do Metro da Estação do Oriente/Olivais, divulgado ontem no telejornal da SIC.

Na informação prestada divulgavam a demolição de casas para além

Se desejar responder a este mail inclua por favor no texto ou no assunto do email a(s) seguinte(s) referencias:

[XEO10092518] [XEO10092509]

*Esc. August 5
27.9.2005*



Maria Antonieta de Jesus Branca Mendes

Presidente do Instituto do Ambiente
Instituto do Ambiente
Rua da Murgueira, Bairro do Zambujal – Alfragide
2721-865 Alfragide

Lisboa, 26 de Setembro de 2005

ASSUNTO: Estudo de Impacte Ambiental do Projecto de Execução do Prolongamento da Linha Vermelha entre Oriente e Aeroporto Estudo não Técnico

Emo. Senhor Presidente

No âmbito da Consulta Pública relativa ao assunto acima indicado com início em 24 de Agosto de 2005 e que termina no próximo dia 27 de Setembro de 2005, venho por este meio manifestar a minha total oposição a tão absurdo projecto.

Para além de ser moradora na rua onde pretendem instalar a Estação da Encarnação, que no projecto consta como "Zona de Serviços" (página 11, e passo a transcrever " A Estação Encarnação ficará localizada junto à zona dos Serviços dos Olivais e parte baixa do Bairro da Encarnação"), esta zona é constituída unicamente por prédios de habitação, não posso concordar com um traçado que prejudica toda a população dos Olivais Norte e Bairro da Encarnação.

Não posso concordar com as obras de instalação da Estação da Encarnação a menos de 70 metros da Escola Primária nº147 e no meio de 3 prédios de habitação.

Recuso aceitar uma obra que irá provocar fissuras em 91 edifícios, serão demolidas 4 vivendas, 40 famílias serão realojadas, afectando cerca de duas mil pessoas.

Não posso concordar com um traçado a implantar numa zona habitacional destruindo todos os espaços verdes e que não contempla parques de estacionamento para os utentes do metro.

No entanto, afirmo que não me oponho ao **Prolongamento da Linha Vermelha do Metro de Lisboa, entre Oriente e Aeroporto**, mas não com este traçado.

A zona periférica dos Olivais Norte/Encarnação possui espaço suficiente sem causar prejuízos. Existem várias soluções.

Melhores cumprimentos

Antonieta Mendes

Rua General Silva Freire, nº 45-B-3ºEsq.
1800-208 LISBOA

Anexos: cópia do traçado
Notícia do C M de 23/09/05

Subject: Fwd: Fw: PROLONGAMENTO DO METRO-ESTAÇÃO ORIENTE/OLIVAIS

Date: Tue, 27 Sep 2005 11:08:04 +0100

From: geral@iambiente.pt

To: isabel.rosmaninho@iambiente.pt, augusto.serrano@iambiente.pt

Exmo(a). Senhor(a) Eng^a Isabel Rosmaninho

Por se tratar de um assunto no âmbito da competência desse Serviço, reencaminha-se a mensagem que se segue, recebida neste Instituto.

Com os melhores cumprimentos.
Pelo Instituto do Ambiente
Lígia Varandas

Subject: Fw: PROLONGAMENTO DO METRO-ESTAÇÃO ORIENTE/OLIVAIS

Date: Tue, 27 Sep 2005 11:02:41 +0100

From: Antonieta Mendes <antonieta.aleris@mail.telepac.pt>

To: geral@iambiente.pt

Bom dia

Já tenho as informações que necessitava. Agradeço que reencaminhe este e-mail para o Presidente do Instituto.

Cumprimentos

Antonieta Mendes

----- Original Message -----

From: geral@iambiente.pt

To: antonieta.aleris@mail.telepac.pt

Sent: Thursday, September 08, 2005 6:31 PM

Subject: RReq: PROLONGAMENTO DO METRO-ESTAÇÃO ORIENTE/OLIVAIS - [XEO10092518]

Exmo(a) Senhor(a)

Acusamos a recepção da mensagem de V.Ex.^a e comunicamos que a mesma está a ser apreciada pelos serviços deste Instituto.

Oportunamente, ser-lhe-á enviada a respectiva resposta.

Com os melhores cumprimentos.

Pelo Instituto do Ambiente

Lígia Varandas

IA Instituto do Ambiente					
PRES.	<input type="checkbox"/>	VPFS	<input type="checkbox"/>	VPLG	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:					
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	GDQA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SADF	<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SEPA	<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SIPP	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
S:RA	<input type="checkbox"/>				
OUTROS:		035083			

27-09-2005

*Eng. Ambrós
27-09-2005*

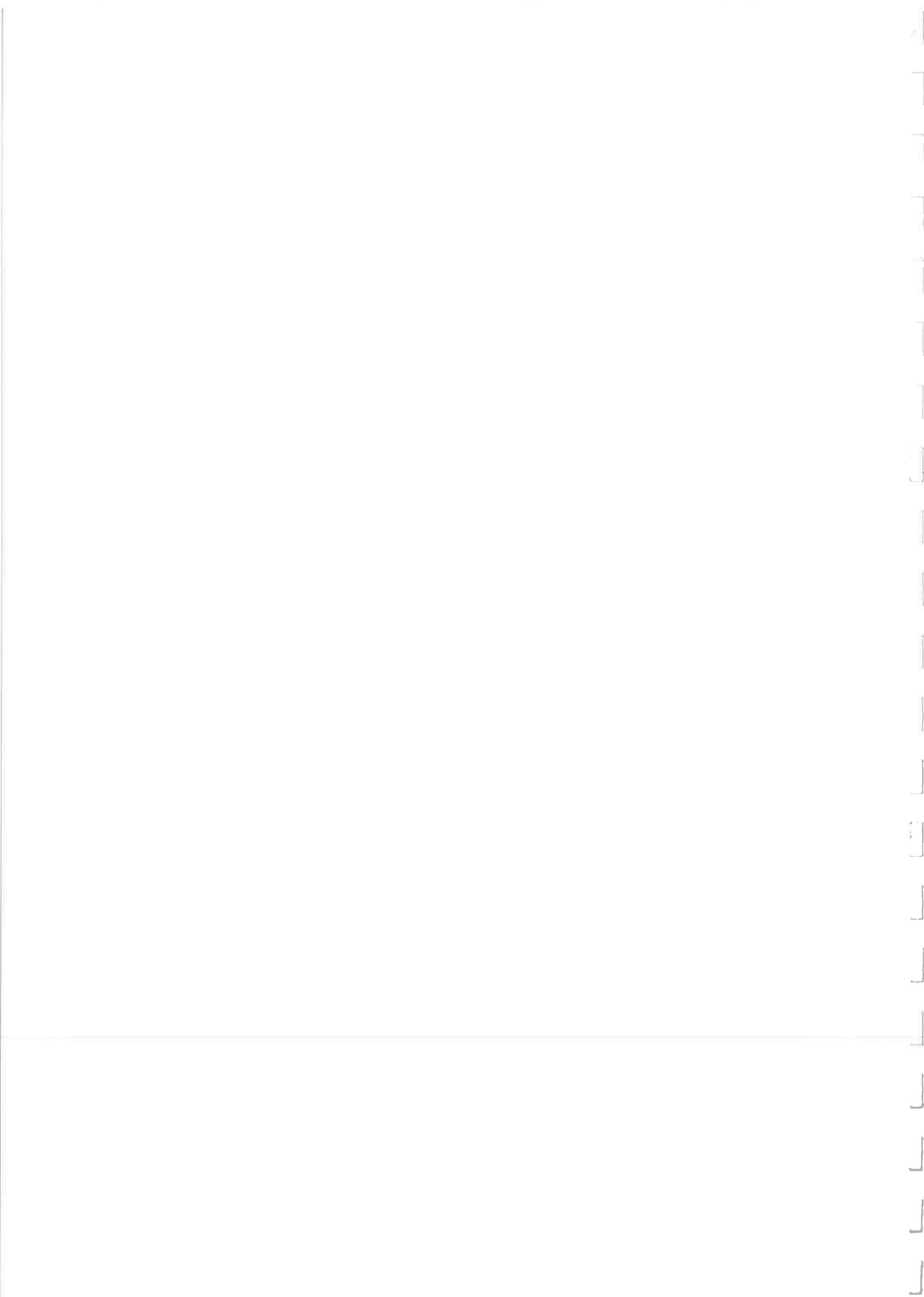
Agradeço que me informem como posso consultar na internet o processo ou plano de promenor do Prolongamento do Metro da Estação do Oriente/Olivais, divulgado ontem no telejornal da SIC.

Na informação prestada divulgavam a demolição de casas para além

Se desejar responder a este mail inclua por favor no texto ou no assunto do email a(s) seguinte(s) referencias:

[XEO10092518] [XEO10092509]

 <u>Presidente do Instituto do Ambiente.doc</u>	<p>Name: Presidente do Instituto do Ambiente.doc Type: WINWORD File (application/msword) Encoding: base64 Download Status: Not downloaded with message</p>
---	--



Maria Antonieta de Jesus Branca Mendes

Presidente do Instituto do Ambiente
Instituto do Ambiente
Rua da Murgueira, Bairro do Zambujal – Alfragide
2721-865 Alfragide

Lisboa, 26 de Setembro de 2005

ASSUNTO: Estudo de Impacte Ambiental do Projecto de Execução do Prolongamento da Linha Vermelha entre Oriente e Aeroporto Estudo não Técnico

Emo. Senhor Presidente

No âmbito da Consulta Pública relativa ao assunto acima indicado com início em 24 de Agosto de 2005 e que termina no próximo dia 27 de Setembro de 2005, venho por este meio manifestar a minha total oposição a tão absurdo projecto.

Para além de ser moradora na rua onde pretendem instalar a Estação da Encarnação, que no projecto consta como "Zona de Serviços" (página 11, e passo a transcrever " A Estação Encarnação ficará localizada junto à zona dos Serviços dos Olivais e parte baixa do Bairro da Encarnação"), esta zona é constituída unicamente por prédios de habitação, não posso concordar com um traçado que prejudica toda a população dos Olivais Norte e Bairro da Encarnação.

Não posso concordar com as obras de instalação da Estação da Encarnação a menos de 70 metros da Escola Primária nº147 e no meio de 3 prédios de habitação.

Recuso aceitar uma obra que irá provocar fissuras em 91 edifícios, serão demolidas 4 vivendas, 40 famílias serão realojadas, afectando cerca de duas mil pessoas.

Não posso concordar com um traçado a implantar numa zona habitacional destruindo todos os espaços verdes e que não contempla parques de estacionamento para os utentes do metro.

No entanto, afirmo que não me oponho ao **Prolongamento da Linha Vermelha do Metro de Lisboa, entre Oriente e Aeroporto, mas não com este traçado.**

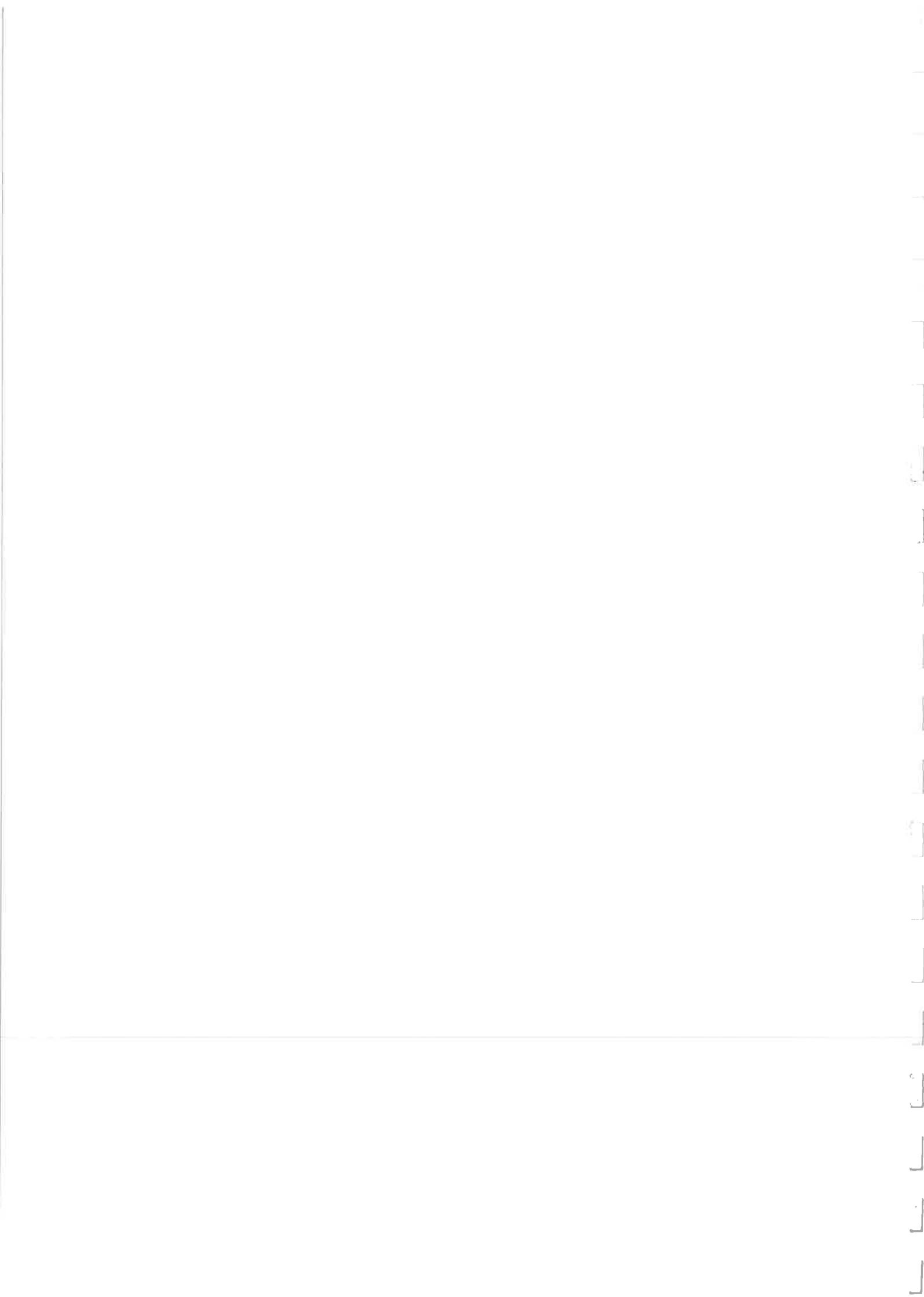
A zona periférica dos Olivais Norte/Encarnação possui espaço suficiente sem causar prejuízos. Existem várias soluções.

Melhores cumprimentos

Antonieta Mendes

Rua General Silva Freire, nº 45-B-3ºEsq.
1800-208 LISBOA

Anexos: cópia do traçado
Notícia do C M de 23/09/05



Pela Comissão de Moradores

Ramiro Morgado – Av. Dr. Alfredo Bensaude, lote 13-7º Dto., tel. 218519838

Teresa Quintinha – Estrada da Circunvalação, lote 15-A – 3º Dto., tel. 218510882

Yahoo! for Good

[Click here to donate](#) to the Hurricane Katrina relief effort.



Pastas Recebidas Enviadas Lixo Rascunhos Endereços Opções

geral@iambiente.pt: Recebidas



Compor Responder Res Todos Reencam Apagar Ad Endereços Anterior Seguinte Fechar

De Rosa Redondo <rosaredondo@netcabo.pt>

Data Monday, September 12, 2005 3:54 pm

Para geral@iambiente.pt

Assunto Prolongamento da Linha Vermelha do Metro de Lisboa, entre Oriente e Aeroporto
O IMPACTO DO PROLONGAMENTO NA POPULAÇÃO RESIDENTE NA ZONA

O prolongamento do Metro até ao Aeroporto, no traçado que foi escolhido, deixa de fora a freguesia da Portela, com mais de 20.000 habitantes, na sua maior parte em idade activa (5,6% de idosos pelo Censo de 2001) e exercendo a sua actividade em Lisboa.

Esta população tem sido sistematicamente preterida em termos de transportes públicos uma vez que dispõe apenas de 3 carreiras de autocarros de percurso longo e sinuoso (todas dão voltas e voltinhas dentro da Encarnação e dos Olivais), oneradas com a tarifa suburbana.

O prolongamento vai servir Moscavide e Encarnação, ambas já integradas na coroa urbana dos transportes de Lisboa, e cada uma servida por 12 (doze) carreiras de autocarros!!!!

Sabemos que chegou a ser considerado um outro trajecto que passava também pela Portela; mas sem se saber porquê, com o acordo ou a negligência das autarquias envolvidas, ele foi preterido.

Muito se fala na necessidade de diminuir o afluxo de automóveis à cidade de Lisboa; mas esquece-se que é o Metro e não os autocarros com a sua lentidão, aleatoriedade de horários, incomodidade de espera e viagem e irracionalidade de preços, o único que o poderá fazer.

Esta vai ser portanto uma oportunidade perdida. As pessoas da Portela vão continuar a ir de carro para Lisboa.

Rosa Redondo,
cidadã residente na Portela

IA Instituto do Ambiente			
PRES.	<input type="checkbox"/>	VPFS	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:			
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	GDCA	<input type="checkbox"/>
SADF	<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>
SEPA	<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>
SIPP	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>
SLRA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
OUTROS: 033142			

13-09-2005

*Sy Anst J
NES
1492005*

Isabel Rosmaninho

De: <ligia.varandas@iambiente.pt>
Para: <isabel.rosmaninho@iambiente.pt>
Enviado: terça-feira, 13 de Setembro de 2005 12:27
Assunto: Dep: Prolongamento da Linha Vermelha do Metro de Lisboa, entre Oriente e Aeroporto (AIA 1406). - [XEO10093025]

Exmo(a). Senhor(a) Eng^a Isabel Rosmaninho
 Por se tratar de um assunto no âmbito da competência desse Serviço, reencaminha-se a mensagem que se segue, recebida neste Instituto.

Com os melhores cumprimentos.
 Pelo Instituto do Ambiente
 Lígia Varandas

Instituto do Ambiente			
PROJ	TIPO	VPLG	
ASSER - DPA			
SACI	DAIA X	GDQA	<input type="checkbox"/>
SADT	<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>
SEPA	<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>
SIPP	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>
SLRA	<input type="checkbox"/>		
OUTROS: 033962			
13-09-2005			

Exmo Senhor
 Presidente do Instituto do Ambiente.
 Rua da Murgueira 9/9^a
 2610-124 Amadora

Lisboa, 12 de Setembro de 2005

Assunto: Prolongamento da Linha Vermelha do Metro de Lisboa, entre Oriente e Aeroporto (AIA 1406).

Sou morador na Rua Sargento José Paulo dos Santos nº 25, da Freguesia de Santa Maria dos Olivais, mesmo ao lado do nº 23, moradia que se prevê que seja demolida em consequência do prolongamento da linha vermelha entre o Oriente e o Aeroporto.

Acontece que construí um consultório médico no anexo da referida moradia, com uma cave que desce os seus fundamentos a mais de 5 metros, tudo aprovado pela Câmara, e que, certamente, os meus doentes serão incomodados pelas obras, bem como mais tarde pelas vibrações do metro.

Não aceito também o desalojamento definitivo dos meus vizinhos. Com isso é todo o bairro que fica prejudicado.

Estou habituado a desalojamentos de pessoas que construíram ou que habitam em casas clandestinas e que, forçadas ao desalojamento, são realojadas logo a seguir num bairro social, muito melhor, construído mesmo ao lado.

Agora pessoas que compraram o melhor que conseguiram para passar nestas casas o resto das suas vidas, que não pouparam em materiais de construção, que despenderam muito mais do que o valor matricial das referidas casas, que modificaram a sede das suas empresas para se deslocarem para a nova e, julgavam que definitiva, morada, isso não posso aceitar.

Haverá certamente alternativas técnicas que não passem pela demolição das referidas casas. O Metro de Lisboa, que passa por debaixo de bairros inteiros, também poderá, certamente, passar por aqui sem que se proceda a desalojamentos.

Eng. Augusto S. A. L.
 14/9/2005

13-09-2005

No meu caso, embora não seja tão gravoso como o das 4 moradias que se prevê que sejam demolidas, mudei o meu consultório do centro da cidade para a rua Sargento José Paulo dos Santos, e gastei no anexo mais de 60.000 contos. Trabalho lá, com mais colegas, há cerca de 10 anos e esse é o nosso ganha-pão.

Solicito, portanto a revisão do Projecto, de modo a que a referida obra se faça sem desalojamentos, provisórios ou definitivos, e sem vibrações ou outros incómodos, inaceitáveis para os moradores.

Grato pela atenção

Domingos Neto

Se desejar responder a este mail inclua por favor no texto ou no assunto do email a(s) seguinte(s) referencias:

[XEO10093025] [XEO10092940]

Ficha de Email

Dep: Prolongamento da Linha Vermelha do Metro de Lisboa, entre Oriente e Aeroporto (AIA 1406).

NOTA : Alguns destes dados ainda não estão gravados

Geral

Número _____ Natureza _____ Saida _____
Assunto Dep: Prolongamento da Linha Vermelha do Metro de Lisboa, entre Oriente e Aeroporto (AIA 1406).

Exmo Senhor
Presidente do Instituto do Ambiente.
Rua da Murgueira 9/9ª
2610-124 Amadora

Lisboa, 12 de Setembro de 2005

Assunto: Prolongamento da Linha Vermelha do Metro de Lisboa, entre Oriente e Aeroporto (AIA 1406).

Sou morador na Rua Sargento José Paulo dos Santos nº 25, da Freguesia de Santa Maria dos Olivais, mesmo ao lado do nº 23, moradia que se prevê que seja demolida em consequência do prolongamento da linha vermelha entre o Oriente e o Aeroporto.

Acontece que construí um consultório médico no anexo da referida moradia, com uma cave que desce os seus fundamentos a mais de 5 metros, tudo aprovado pela Câmara, e que, certamente, os meus doentes serão incomodados pelas obras, bem como mais tarde pelas vibrações do metro.

Não aceito também o desalojamento definitivo dos meus vizinhos. Com isso é todo o bairro que fica prejudicado.

Estou habituado a desalojamentos de pessoas que construíram ou que habitam em casas clandestinas e que, forçadas ao desalojamento, são realojadas logo a seguir num bairro social, muito melhor, construído mesmo ao lado.

Agora pessoas que compraram o melhor que conseguiram para passar nestas casas o resto das suas vidas, que não pouparam em materiais de construção, que despenderam muito mais do que o valor matricial das referidas casas, que modificaram a sede das suas empresas para se deslocarem para a nova e, julgavam que definitiva, morada, isso não posso aceitar.

Haverá certamente alternativas técnicas que não passem pela demolição das referidas casas. O Metro de Lisboa, que passa por debaixo de bairros inteiros, também poderá, certamente, passar por aqui sem que se proceda a desalojamentos.

No meu caso, embora não seja tão gravoso como o das 4 moradias que se prevê que sejam demolidas, mudei o meu consultório do centro da cidade para a rua Sargento José Paulo dos Santos, e gastei no anexo mais de 60.000 contos. Trabalho lá, com mais colegas, há cerca de 10 anos e esse é o nosso ganha-pão.

Solicito, portanto a revisão do Projecto, de modo a que a referida obra se faça sem desalojamentos, provisórios ou definitivos, e sem vibrações ou outros incómodos, inaceitáveis para os moradores.

Grato pela atenção

Domingos Neto

Processo
associado

De

Para

CC

BCC

IA Instituto do Ambiente					
PRES.	<input type="checkbox"/>	VPFS	<input type="checkbox"/>	VPLG	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:					
SACI	DATA	X	REP.		
SEP			REP.		
SIP			REP.		
SUPA			REP.		
OUTROS.	033262				

13 -09- 2005

Em Anexo
AIA
145601

Data de Saída/Entrada

Assignado a  Lígia Varandas ,

Executante

Dados documento

Despacho

Arquivo

Local de Arquivo

Referência

Enviado

Delegar / Informar

Delegar em

Conhecime a

Recibos

Recibo de Entrega Não

Recibo de Leitura Não

<input type="checkbox"/>	Receptor	<input type="checkbox"/>	Entregue	<input type="checkbox"/>	Lido
--------------------------	----------	--------------------------	----------	--------------------------	------

Sem registos

Documentos

Histórico

<input type="checkbox"/>	Diario	<input type="checkbox"/>	Utilizador	<input type="checkbox"/>	Data	<input type="checkbox"/>	Duração
--------------------------	--------	--------------------------	------------	--------------------------	------	--------------------------	---------

Sem registos

Inf.Relacionada

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--------------------------	--------------------------

Sem registos

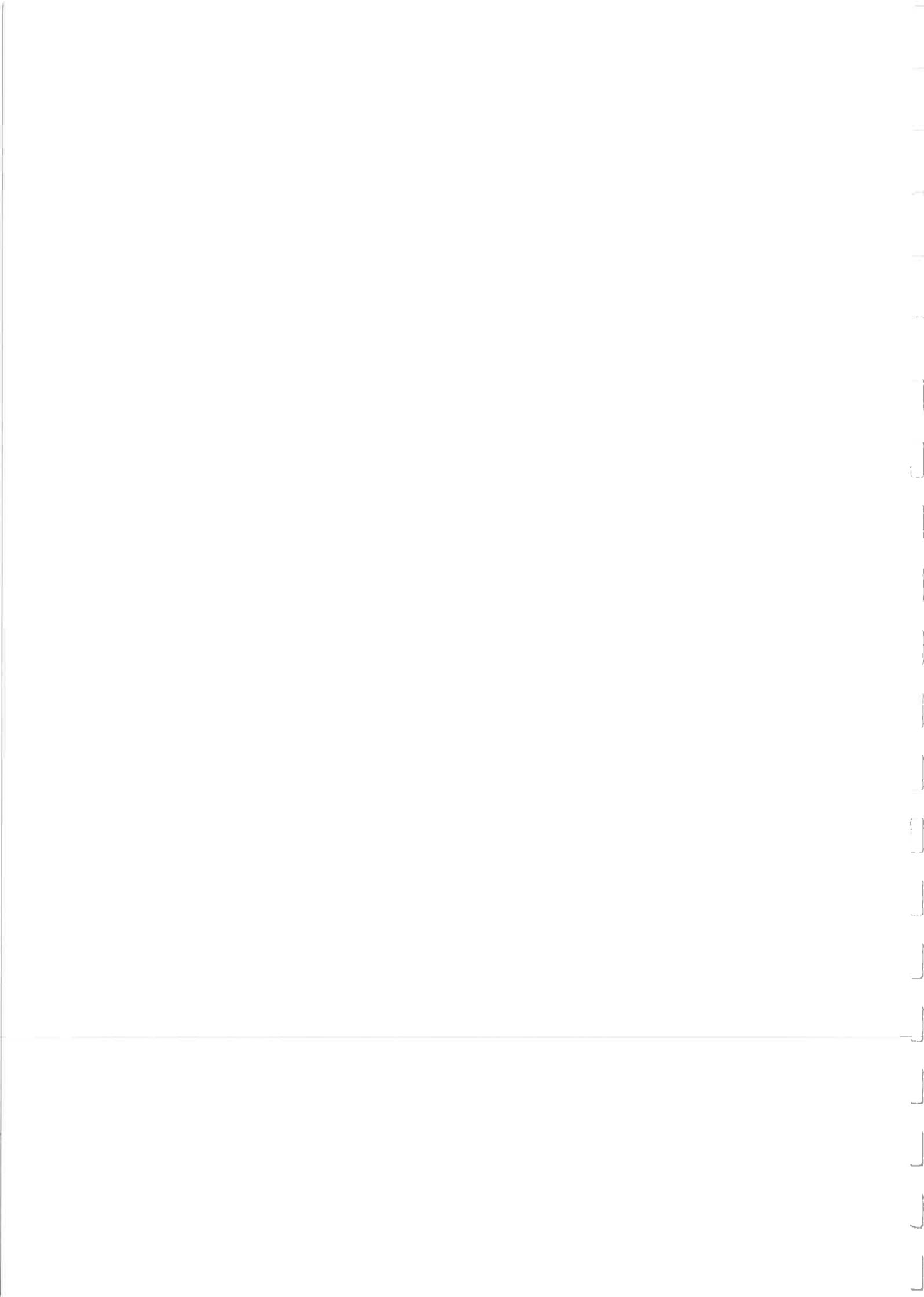
Protocolo

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

Sem registos

NOTA : Alguns destes dados ainda não estão gravados

ESTADO : Em edição (2) Criado por :  Lígia Varandas , Em 13/Set/2005 12:14:00 [10093025]





José Fernando Vieira Lizardo Gomes Coelho de Oliveira
Rua General Silva Freire nº 12/3º/Esq
1800-210 LISBOA

IA Instituto do Ambiente			
PRES	<input type="checkbox"/>	VPFS	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:			
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	GDOA	<input type="checkbox"/>
SADF	<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>
SEPA	<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>
SIPP	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>
SLRA	<input type="checkbox"/>		
OUTROS: 034829			

Lisboa, 26 de Setembro de 2005

Ao
INSTITUTO DO AMBIENTE
Rua da Murgueira, 9/9º
2610-124 AMADORA
Fax: 21 471 90 74

Como é do v/conhecimento, pois o assunto veio noticiado nos Jornais Correio da Manhã, do dia 23 e no Jornal Público do dia 24, num artigo de página inteira, em 22, também do corrente, cerca de 200 moradores dos Olivais Norte/Encarnação (Lisboa), reuniram-se no cinema da Encarnação com a Junta de Freguesia de Santa Maria dos Olivais, contestando o traçado previsto para o Metro, na ligação entre a Gare do Oriente e o Aeroporto (prolongamento da linha vermelha).

O traçado previsto, a ir avante, originará que :

- Cerca de 2.000 pessoas sejam afectadas por esse traçado.
- Sejam desalojadas 40 famílias, durante um prazo "previsto" de 3 anos (já sabemos que será o dobro; é o costume ...).
- Sejam provocadas fissuras, mais ou menos graves, em 91 edifícios.
- Sejam demolidas quatro pequenas vivendas geminadas, tendo cerca de 50 anos, mas onde os seus actuais moradores investiram bastante dinheiro na sua recuperação.
- Engarrafamentos monumentais!
- Espaços verdes destruídos!
- Estaleiros das obras a pouca distância de uma Escola do 1º Ciclo do Ensino Básico!

Depois de termos sofrido estoicamente as obras da EXPO 98, agora cai-nos este "pesadelo" em cima!

Será assim que o Governo defende os interesses dos cidadãos ?

Não sou engenheiro, nem arquitecto. Sou um cidadão comum e, como tal, não compreendo que seja escolhido um traçado em que o túnel que passa junto às casas, com todos os inconvenientes acima apontados, seja escavado a céu aberto, enquanto que o que atravessa terrenos não habitados, é feito "em mina" (como se diz).

Ey Anks
ALS

22920 P

Ou talvez compreenda, nesses terrenos irão ser construídos mais "mamarrachos" de betão armado.

Estou certo que, em último recurso, a Comissão de Moradores não deixará de recorrer à Comissão Europeia por causa da obra, que é comparticipada em 85% pela União Europeia.

Volto a acentuar não estar contra a referida ligação do Metro, mas sim contra o traçado escolhido.

Uma obra de engenharia não pode ser concebida prejudicando o meio ambiente e os cidadãos moradores!

O cidadão eleitor que mora no Bairro há 42 anos e se sente agora gravemente prejudicado nos seus direitos,



José Fernando Vieira Lizardo Gomes Coelho de Oliveira



A PREENCHER EM MAIÚSCULAS E A NEGRO A REMPLIR EN MAJUSCULES ET EN NOIR

PELO FUNCIONÁRIO PAR LE FONCTIONNAIRE

5. ESTACÃO DE ORIGEM BUREAU D'ORIGINE O. Norte (Lis)	6. ESTACÃO DE DESTINO BUREAU DE DESTINATION
TELEFONE TÉLÉPHONE	FAX

7. Nº DE PÁGINAS PAGES 2	8. A RISCO DO EXPEDIDOR AUX RISQUE DE L'EXPÉDITEUR <input type="checkbox"/>
------------------------------------	--

9. Nº DO DOCUMENTO N° DU DOCUMENT 55	10. DATA DATE 05/09/2005
--	------------------------------------

11. HORA HEURE ACEITAÇÃO ACCEPTATION [][] : [][]	TRANSMISSÃO TRANSMISSION 09:35	RECEÇÃO RÉCEPTION [][] : [][]
--	--	--------------------------------------

TAXAÇÃO

12. PRESTAÇÃO DO SERVIÇO		13. INTERRUÇÃO DA TRANSMISSÃO	
1ª PÁGINA [][][][]	1ª PÁGINA [][][][]	1ª PÁGINA [][][][]	1ª PÁGINA [][][][]
2ª PÁGINA X [][][][]	2ª PÁGINA X [][][][]	2ª PÁGINA X [][][][]	2ª PÁGINA X [][][][]
€ [][][][][]	€ [][][][][]	€ [][][][][]	€ [][][][][]
DOMICÍLIO [][][][][]	TAXA DE INTERRUÇÃO [][][][][]	DOMICÍLIO [][][][][]	TAXA DE INTERRUÇÃO [][][][][]
TOTAL € [][][][][]	TOTAL € [][][][][]	TOTAL € [][][][][]	TOTAL € [][][][][]
RUBRICA		RUBRICA	

PELO REMETENTE PAR L'EXPÉDITEUR

1. REMETENTE EXPÉDITEUR
Jos. Fernando Vieira Lizardo Gomes Coelho de Oliveira
Rua General Silva Torres 12/5º/Esq.
18 00-210 LISBOA
TELEFONE TÉLÉPHONE
218512552

2. DESTINATÁRIO DESTINATAIRE
Instituto do Ambiente
Rua da Mourgueira 9/9-º
2510-124 AMADORA
TELEFONE TÉLÉPHONE

FAX
215719079

3. MODO DE ENTREGA MODE DE DISTRIBUTION
 A - CORREIO PRIORITÁRIO COURRIER PRIORITAIRE
 B - SERVIÇO ESPECIAL AO DOMICÍLIO EXPRES
 C - EMS CORREIO URGENTE EMS
 D - ENTREGA AO BALCÃO COM AVISO TELEFÓNICO RETRAIT AU GUICHET AVEC AVIS TÉLÉPHONIQUE
 E - ENTREGA VIA MÁQUINA TELEFAX

4. INTERRUÇÃO DE TRANSMISSÃO INTERRUPTION DE TRANSMISSION

RUBRICA

MENSAGEM MESSAGE

IA Instituto do Ambiente			
PRES.	<input type="checkbox"/>	VPFS	<input type="checkbox"/>
		VPLG	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:			
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	GDQA	<input type="checkbox"/>
SADF	<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>
SEPA	<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>
SIPP	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>
SLRA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
OUTROS:			

Exmo. Senhor Presidente do Instituto do Ambiente,
 Instituto do Ambiente
 Rua da Murgueira, 9/9A
 2610-124 Amadora

Lisboa, 26 de Setembro de 2005

Assunto:

EXPOSIÇÃO sobre o Estudo de Impacte Ambiental relativo ao “Prolongamento da Linha Vermelha do Metro de Lisboa entre Oriente e Aeroporto”

Exmo. Senhor Presidente,

Eduardo Neves, portador do B.I. nº1507823, emitido em 05/01/81 pelo Arquivo de Lisboa, e Adelaide de Jesus Simões Alves Neves, portadora do B.I. nº1507822, emitido em 05/01/81, pelo Arquivo de Lisboa, moradores na Rua Alferes Barrilaro Ruas, nº24, R/C Esq., 1800 Lisboa, vêm, nesta qualidade, manifestar a mais profunda preocupação perante o previsto para o “Prolongamento da Linha Vermelha do Metro de Lisboa entre Oriente e Aeroporto”, patente no respectivo Estudo de Impacte Ambiental, actualmente em fase de consulta pública.

De facto, o referido Estudo prevê que sejamos obrigatoriamente desalojados das nossas casas durante um largo período, em conjunto com várias dezenas de famílias, encontrando-se a nossa habitação, inclusivamente, a escassas dezenas de metros de quatro moradias que, no mesmo Estudo, estão apontadas para demolição definitiva.

Para além desta situação gravíssima o Estudo dá ainda como certo que, dadas as opções técnicas do Projecto e respectivo traçado, o impacte ambiental durante o longo período de execução a céu aberto será extremamente negativo e para lá do aceitável numa área tão densamente habitada, nomeadamente quanto a poeiras, detritos, ruídos, vibrações e acessos, e deixa sérias dúvidas sobre a manutenção da nossa qualidade de vida durante a fase de exploração, nomeadamente quanto a ruídos e vibrações no interior das habitações.

Exmo. Senhor Presidente
 27/9/2005

Lembramos que vivemos num bairro que, apesar de ser dos mais populosos de Lisboa, corresponde a uma qualidade de vida urbana exemplar que tem sido não só mantida mas responsabilmente promovida e acarinhada desde o início da sua existência, há mais de quarenta anos.

Assim, não querendo, de maneira nenhuma, pôr em causa os benefícios que o transporte metropolitano poderá trazer à população do bairro e a todos nós, estamos certos de que V. Exa. tomará todas as medidas ao V. alcance para acautelar uma solução razoável para este problema permitindo que seja encontrada uma alternativa adequada que salvguarde os direitos e os interesses dos cidadãos, colectiva e individualmente.

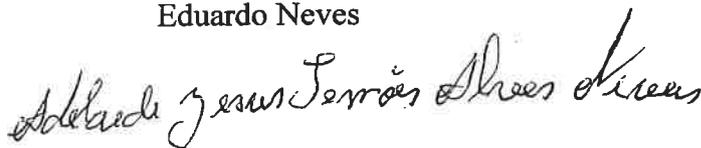
Querendo, finalmente, sublinhar a nossa solidariedade com as iniciativas que subscrevemos tomadas neste sentido por associações de moradores entretanto formadas, não podemos, pelos motivos atrás expostos, deixar de tomar esta iniciativa a título pessoal.

Agradecendo, desde já, a atenção e cuidado que V. Exa. irá certamente dispensar na resolução deste problema, subscrevemo-nos

Respeitosamente



Eduardo Neves



Adelaide de Jesus Simões Alves Neves

LISBOA, 26 SETEMBRO 2005

IA ENTR. 015545 '05 09 26

EX. MO SR. PRESIDENTE DO INSTITUTO

IA Instituto do Ambiente					
PRES.	<input type="checkbox"/>	VPFS	<input type="checkbox"/>	VPLG	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:					
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	DAIA	<input checked="" type="checkbox"/>	GDQA	<input type="checkbox"/>
SADF	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>
SEPA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>
SIPP	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	GST	<input type="checkbox"/>
SLRA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
OUTROS:					

DO AMBIENTE

Em primeiro Lugar, desde já informo V. exc. de que desamento funções de técnico numa empresa pública do sector de transportes, não sendo no entanto nessa qualidade que me pronuncio sobre o eventual poluente na linha Vermelha.

Faço-o na qualidade de presidente do Bairro dos Olivais há mais de 30 anos e também na qualidade de cidadão deste país, preocupado com os investimentos públicos.

(1)

SE LUNGO O EIA REFERENTE AO
PROJECTO E CAUSA, O MESMO
ACARRIETARÁ UM CONJUNTO DE
IMPACTOS NAS NECESSIDADES NO
BARRIO DE OLIVAS NOITE.

• O RA ESSES IMPACTOS, RECORRENTES
DE UMA OBRA DESTA ENVIDADURA,
SÓ SÃO ADMISSÍVEIS SE SE ATENDEM
À QUALIDADE DO PROJECTO E AOS
• SEUS BENEFÍCIOS.

NO ENTANTO, A EXPERIÊNCIA DA
EXPLORAÇÃO NA LINHA VERMELHA
ENTRE ORIENTE E ALAMEDA
DEMONSTRA QUE SÍS SOBRETUDO AS
ESTAÇÕES TERMINAIS QUE
VEJAM TRÁFEGO (ORIENTE E ALAMEDA) (2)

SERVA DE SUBO. QUE ESTAÇÃO COMO
/HELAS (QUE SÁVE L BAINHO MUITO
MAIS BUBULOSO QUE OLIVAS NOITE)
TIVESSE VOLUMES DE TRAFEGO MUITO
MAIS APRECIÁVEIS. O MESMO SE
PODE DIZER AS OLIVAS SOL, ONDE
ATÉ EXISTE BÓLOS VETANONIS DE
TRAFEGO ITAIS COMO O (FINO
COMERCIAL OU AS ZONAS DE
ESCRITÓRIOS.

NO ENTANTO ESTA REALIDADE NÃO
SE JUSTIFICA EM OLIVAS NOITE OU
MESMO EM MOSCÁVIDA, ONDE
GRANDE PARTE DA BUBLAGS ESTÁ
ENVELHECIDA.

A PERGUNTA QUE SE COLOCA É
SE O TRAFEGO ESCOLHIDO É O
CORRECTO E SE OS "LUSTOS"
COMPENSAM OS BENEFÍCIOS (3)

SE ATENDERMO A QUE OLIVAIS
NORTE É RAZOAVELMENTE BEM SERVIDO
PELA CAMIS, E QUE OS MORADORES
QUE AÍ EFECTUAM OS LOCASOS JÁ
HOJE DISPÕEM DE INTERFALES
SUB-ARBOREZTADOS COM O MEMO (ORIENTE
• E CABO RUIVO), JULHO QUE A
QUESTAS DO TRATELO DE PASA UENO
É BASTANTE PERTINENTE.

RELATIVAMENTE A MOSCA VIFE, PASO
DITEN COM CONHECIMENTO DE
• AUSA QUE ESTA ESTACAS JÁ HOJE
É SERVIDA PE LA CP E QUE O
TEMPO DE TRAJECTO ATÉ AO ORIENTE
SE SITUA E 2 MINUTOS.

PO TODU ISTO PERGUNTA-SE SE
OS INCOMODOS / IMPACTOS E INVESTIMENTO
SÃO PRO PORCIONAIS AOS BENEFICIOS.
PERGUNTA-SE AINDA SE TONAM

(9)

1. EQUACIONAR ALTERNATIVAS MENOS
"PESADAS" EM TERMOS DE TRANSPORTE

2. LIBRAR AO ORIENTE/AEROPORTO: Exemplo
ELECTRICOS RAPIDOS.

O TRACADO TAMBEEM SUSCITA
ALGUMAS DUVIDAS (AFINAL O MEMO
JA ESTA HOJE MUITO PROXIMO DO
AEROPORTO (CALVAVAS), PODENDO EVENTUALMENTE
SER FEITA A LIBRACAO AEROPORTO =>
CAMPO UNANIME, LIBRANDO-SE O AEROPORTO
A 2 LINHAS.

PE BO FIM, MAS VAI O AEROPORTO
SAIR A PARO DA BATELA, ONDE
HOUVERA TANTOS CONSTRANHIMENTOS
AMBIENTAIS?

TERMINO ESTA EXPOSICAO
COM UM TOPICO DE REFLEXAO: (5)
ESTARA O METROPOLITANO DE LIBRACAO

NA DISPOSIÇÃO DE DIVULGAR O
ACTUALA manutenção de Passaportes

DIA NA LIA HA VAMCHA,
SOMETIDA NAS ESTAGIOS INTERMEDIAS?

CERTAMENTE QUE ESSO DADO

• JUNTO A ENQUANTAR AS

QUESTOES COLOCADAS, NOMENADAMENTE

A ANÁLISE COSTO/BENEFICIO

QUE DEVE SEMPRE PRECEDER A

• DISCUSSÃO RELATIVA A OBRAS

DESTA ENVOLVIMENTOS E IMPACTO.

DESD. JA LIGADO PELA ATENÇÃO

DISPENSA.

LUIZ MIGUEL PEREIRA VALE

R. CIDADE DE BOLAMA, LT 21, 9º JO. FINT
1800 - 079 LISBOA

96 568 38 02

Vale

6

IA Instituto do Ambiente					
PRES.	<input type="checkbox"/>	VPFS	<input type="checkbox"/>	VPLG	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:					
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	GDQA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SADF	<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SEPA	<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SIPP	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SLRA	<input type="checkbox"/>				
OUTROS:					

Luís Fernando Costa
 R. Alferes Barrilaro Ruas,
 N° 9 r/c dt° porta 12
 1800 – 007 LISBOA

Exmo Senhor Presidente do Instituto do Ambiente,

Venho por este meio colocar algumas questões relativas ao Estudo de Impacte Ambiental do prolongamento da Linha Vermelha do Metropolitano de Lisboa (Oriente – Aeroporto):

- Há garantias de que, após a conclusão das obras e, conseqüentemente, quando os comboios começarem a circular não haverá vibrações, nem ruídos na minha habitação?
- O dono da obra, Metropolitano de Lisboa, custeará todas as obras que de futuro se venham a revelar necessárias, em consequência de danos que, comprovadamente, sejam atribuídos à construção ou exploração da linha do metropolitano que passam debaixo do prédio onde habito?
- Caso o Metropolitano não cumpra os itens atrás referidos, poderei apresentar queixa na Comissão Europeia de Ambiente por não cumprimento do consignado no E.I.A., numa obra financiada por fundos comunitários?
- Poderei igualmente apresentar queixa na Comissão Europeia de Ambiente por, durante a construção da linha utilizarem a “construção a céu aberto” na zona mais densamente povoada, com todos os impactes negativos que daí advirão, nomeadamente se se considerar que há frentes de obra e poços de “ataque” em zonas com muitas edificações, inclusive, na Rua General Silva Freire, há uma escola do 1º ciclo e um jardim de infância, a menos de 50 metros de um poço de obra ou estaleiro?
- Existem razões técnicas, ou serão apenas de ordem económica as razões para a utilização da “construção a céu aberto” do troço Moscavide-Encarnação?

Lisboa, 23 de Setembro de 2005.



Ex. Am. I. S.
 11/5
 275204

Administração do Condomínio dos
n.ºs 9, 22 e 24 da Rua Alferes Barrilaro Ruas
Rua Alferes Barrilaro Ruas, n.º,
1900 Lisboa

IA Instituto do Ambiente					
PRES.	<input type="checkbox"/>	VPES	<input type="checkbox"/>	VPLG	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:					
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	GDQA	<input type="checkbox"/>		
SADF	<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>		
SEFA	<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>		
SIPP	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>		
SLRA	<input type="checkbox"/>				
OUTROS:					

Para:
Instituto do Ambiente
Rua da Murgueira n.º 9/9^A
2610-124 Amadora
A/C.:
Exmo Senhor Presidente
Eng.º João Gonçalves

Registada C/ AR

Lisboa, 15.09.2005

Assunto: Obras de prolongamento da linha vermelha do metropolitano
de Lisboa entre Oriente e Aeroporto:

Exmo Senhor Presidente,

Dirigimo-nos a V. Exas na qualidade de representantes dos
habitantes dos n.ºs 9, 22 e 24 da Rua Alferes Barrilaro Ruas, local que
será atingido pela obra em epígrafe.

Na sequência de análise detalhada do Estudo de Impacte
Ambiental do projecto de execução do prolongamento da linha vermelha
entre o oriente e aeroporto (resumo não técnico) e uma vez que a
referida obra terá grande influência na qualidade de vida dos habitantes,

*Exmo Senhor Presidente
15.09.2005
2752*

bem como na estrutura dos prédio aí existentes, vimos por este meio pedir os esclarecimentos que passamos a desenvolver.

De acordo com o EIA no projecto de obra são previstas interferências em diversos edifícios que obrigarão à realização de trabalhos de reforço das fundações de algumas estruturas. Gostaríamos que nos informassem em que medida existem garantias de que as intervenções a realizar garantem, efectivamente, a qualidade dessas estruturas.

Tendo em conta que estes edifícios têm uma construção anti-sismica, de que forma poderá ser garantido que o reforço das fundações não afectará essas mesma características?.

De acordo com EIA o projecto de obra prevê o realojamento temporário dos habitantes do rés-do-chão dos referidos edifícios durante a fase de reforço das estruturas. Muito agradecemos de ser informados sobre as razões que levaram a dispensar o realojamento dos habitantes do andares superiores, uma vez que o impacte na qualidade de vida dos mesmos será igualmente significativo, designadamente no que respeita à acessibilidade, ruído, vibrações, cortes de água, luz e telecomunicações.

Pode-se ainda ler no EIA que é previsto, na fase da construção, o aparecimento de fissuras nas paredes dos edifícios. Agradecemos assim de ser esclarecidos sobre quais as garantias dadas relativamente a esta raparação "a posteriori".

Alguns dos edificios em questão foram recentemente submetidos a obras de recuperação tendo sido equipados com novas redes de electricidade e água, bem como totalmente pintados. Gostaríamos de

saber quais as garantias dadas aos habitantes de que a qualidade dessas obras será mantida.

Pretendíamos ainda saber em que medida o Metropolitano de Lisboa poderá garantir que os edifícios afectados não serão atingidos por vibrações durante a fase de exploração do projecto, uma vez que o EIA admite a existência de "edifícios potencialmente afectados" com com velocidade de vibrações superior à prevista, designadamente so localizados junto da via.

Gostaríamos de ser informados sobre quais as garantias dadas de que o dono da obra se responsabiliza directamente por todas as consequências da mesma independentemente de as ter realizado directamente ou através de terceiros. Tudo durante a fase de prevenção, construção e ainda durante a fase de exploração do projecto designadamente ao nível do ruído, vibrações e afectação da estrutura dos edifícios.

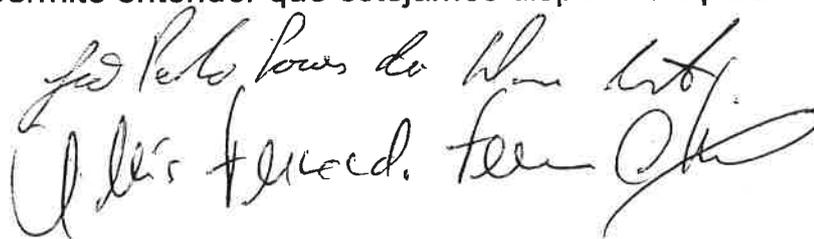
Gostaríamos por fim de ser esclarecidos em que media estão a ser tomadas medidas no sentido de salvaguardar o direito dos moradores no à manutenção da sua qualidade de vida nomeadamente através da permanência de espaços verdes, inexistências de ruído e segurança.

Esperando da V. parte um bom acolhimento a esta nossa pretensão, subscrevemo-nos apresentando os nossos

Melhores Cumprimentos

(A Comissão de Moradores)

PS: Esta carta não permite entender que estejamos disponíveis para aceitar esta obra.



Handwritten signature of the Residents' Commission, likely reading "Comissão de Moradores" and "Fernando" or similar.

Para o Instituto do Ambiente

Questões sobre o EIA do Prolongamento da Linha Vermelha do Metropolitano de Lisboa entre Oriente e Aeroporto

Após consulta do “Estudo de Impacte Ambiental do prolongamento da Linha Vermelha, entre Oriente e Aeroporto”, incluindo do resumo não técnico, vimos, por este meio, colocar diversas questões que nos parecem pertinentes, atendendo ao significativo impacto que a referida obra terá na qualidade de vida dos habitantes e nos edifícios sob os quais passará o túnel, ou seja, os números 9D, 22, 24, 26 e 28 da Rua Alferes Barrilero Ruas.

- O projecto prevê “interferências” em edifícios, que obrigarão à realização de trabalhos de reforço das fundações de algumas estruturas. Qual a garantia de que as intervenções feitas garantem, efectivamente, a qualidade das estruturas?

- Tendo estes edifícios construção anti-sísmica, de que forma garante a empresa Metropolitano de Lisboa que, com o reforço das fundações, não afecta as características da mesma?

- Estando previsto o realojamento temporário – seis meses, segundo o estudo – dos habitantes do rés-do-chão dos referidos edifícios durante a fase de reforço das estruturas, não seria indicado viver o mesmo com os habitantes dos andares de cima, uma vez que o impacto na qualidade de vida é igualmente significativo, quer no que respeita às acessibilidades e acessos, quer quanto ao ruído e vibrações, quer ainda quanto ao corte de água, luz e telecomunicações?

- O estudo prevê a existência de fissuras nas paredes dos edifícios, causadas durante a fase de construção, que serão reparadas “a posteriori”. Qual a garantia de que tal ocorrerá?

- Alguns dos edifícios em questão sofreram recentemente obras de recuperação, tendo sido equipados com novas redes de electricidade e água, bem como totalmente pintados. Qual a garantia de que a mesma qualidade se manterá?

- Qual a garantia que o Metropolitano de Lisboa pode dar de que os edifícios em que irá intervir não serão atingidos por vibrações durante a exploração do projecto, uma vez que o estudo admite “edifícios potencialmente afectados” com velocidade de vibração superior à prevista, nomeadamente aqueles que estarão junto da via?

- Quais as garantias de que o dono da obra – a empresa Metropolitano de Lisboa e não qualquer outra subcontratada – se responsabilizará por todas as consequências da mesma – vibrações, ruído, fissuras nos edifícios - por um período ilimitado de tempo, ou seja, não só na fase de construção como em toda a fase de exploração do projecto?

- Qual a garantia de que os principais interesses dos moradores destes edifícios serão salvaguardados de forma a manter a mesma qualidade de vida, nomeadamente a nível de espaços verdes, ruído e segurança?

LISBOA, 11 DE SETEMBRO DE 2005.

IA Instituto do Ambiente					
PRES.	<input type="checkbox"/>	VPFS	<input type="checkbox"/>	VPLG	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:					
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	GDCA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SADF	<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SEPA	<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SIPP	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SLRA	<input type="checkbox"/>				
OUTROS:					

[Handwritten signature]

Ernesto Price Peres Costa B.I. 10031086 QD PORTA 6

José Manoel Tavares Reis / Manoel B.I. 9469311 QD PORTA 6

Luís Fernando Ferreira Costa B.I. 1459725 QD R/C Porta 12

Maria Fernanda Estrela Fragata Costa B.I. 1576205 QD R/C porta 12

Daniel Fragata Costa B.I. 10745862 QD R/C porta 12

Ana Jeanne Rebelo Vieira H. Horta B.I. 5033602 QD R/C Porta 4

Antônio Manoel Henriques Moraes B.I. 5339931 QD R/C P/4
José Jacinto Caspary B.I. 681091 - QD R/C P/3

Carla de Encarnação Bastos Almeida Campos B.I. 1076045/Porta 5

Luca Pitolto de Azevedo Franco da Cunha B.I. 4425002 QD R/C P. 6

Alexandre Ricardo Cardoso de Azevedo B.I. 10146409 QD R/C P. 10

UNIA M^{rs} MARTINS COELHO DE CUNHA B.I. 10039870 QD R/C P. 10

Luciano de Alcântara Barata B.I. 14025929 QD R/C P. 2

Helio Maurício V.V. e Silva Mendes 9-2º Dº N.º 1 - B.I. 129482

Denise Maria da Fátima da Silva B.I. 1206144

José Baptista - 9-2º Dº Porta 7 - B.I. - 536691 - Loureira

Paulo Antônio Tavares - 9-2º Dº Porta 9 - B.I. 1268482 - Loureira

~~Paulo Antônio Tavares~~ 9-2º Dº P. 9 B.I. - 1369661 - L^{ta}

Maria Fernanda Gomes Silva - 9-2º Dº Porta 8 - B.I. 045351

Francisco José de Azevedo - 9-2-D-PORTA 10 B.I. 1369800

Francisco José de Azevedo - 9-2-D-P. 10 B.I. 14870

Cláudio Maurício de Azevedo - 9-2º Dº, porta 11 - B.I. - 10332775

MANOEL MANOEL ALVES DA SILVA R. BRUNO ²⁰⁰⁶ PORTA 5 - B.I. - 8792744

Maria da Conceição Pedrosa Ferreira Costa 9-2º Dº porta 12 B.I. 5328295

Antônio Osório 9 R/C Dº P. 8 B.I. 1317570

Francisco Manoel de Azevedo - 9 R/C P. 3 B.I. 874048

Manoel Estevão de Azevedo 9-2º Dº porta 2 B.I. 1537719 Loureira

• QUESTÕES SOBRE O EIA DO PROLONGAMENTO DA LINHA VERMELHA...

José Maria / Maria Antónia Lopes 9-2.º DT.º 3 B.I. 50271504 Lisboa

Fl. René S. P. ... 9-2.º DT.º ... B.I. 5372116

Marcia Maria Santos 9-1.º DT.º Ponta 9 B.I. 1413044

Maria Zilma Ferreira Carvalho Teixeira
B.I. 1771087 de 24/11/2005 - Lx.

Lopes Alberto Iguaçu Figueira
B.I. 1572270 de 11/4/95 - Lx

R/C Ponta 5 n.º 9 Esq.
José Alberto Santos Cavaco R/C Esq. PTB - B.I. 6593859

Virginia Adelaide Vitorino Silva Almeida R/C Esq. P/2
B.I. 3365568

Américo Gomes Henriques (P.P.)
B.I. : 6073223 - 2.º Esq. Ponta A

Edoardo Ferreira Costa
378275 - 21/6/05 -

António Carvalho Salgueiro - B.I. n.º 551298, de
24.10.01
0235214 ~ 21-10-1988

Maria de Lurdes Neves Domingues
Cláudia Lucinda Gomes ... B.I. 0081523

Willy R/C Esq. Ponta 7 B.I. 10704552

Eduardo Dias Costa 24 R/C Esq. B.I. 1507929

Adelaide Pereira Soares ... B.I. 0089976

Francisco António ... B.I. 6003542

Genésio Cabral da Silva N.º 24 B.I. 232797

Filipe Baptista - Rua Alfeios Barcelos Ruas, 24-3.º Esq.
B.I. - 2100504

VITON LUIS FAMILIA ROZAS

Nº 27 R/C DFO 1800-005

BT 5510465 27/12/2004 ~~MA~~

JOSÉ LUCAS COSTA HENRIQUES

B.T. nº 4142020

RUA GREGÓRIO BARRILHO RUIAS, nº 26 3º) to

~~Maria Estela da Silva~~

BT - 327106 - 25-08-2004

~~Luís António Costa Henriques~~

B.T. 1396687 - 25-08-2004

Rui Manuel Pinto Pereira Rodrigues

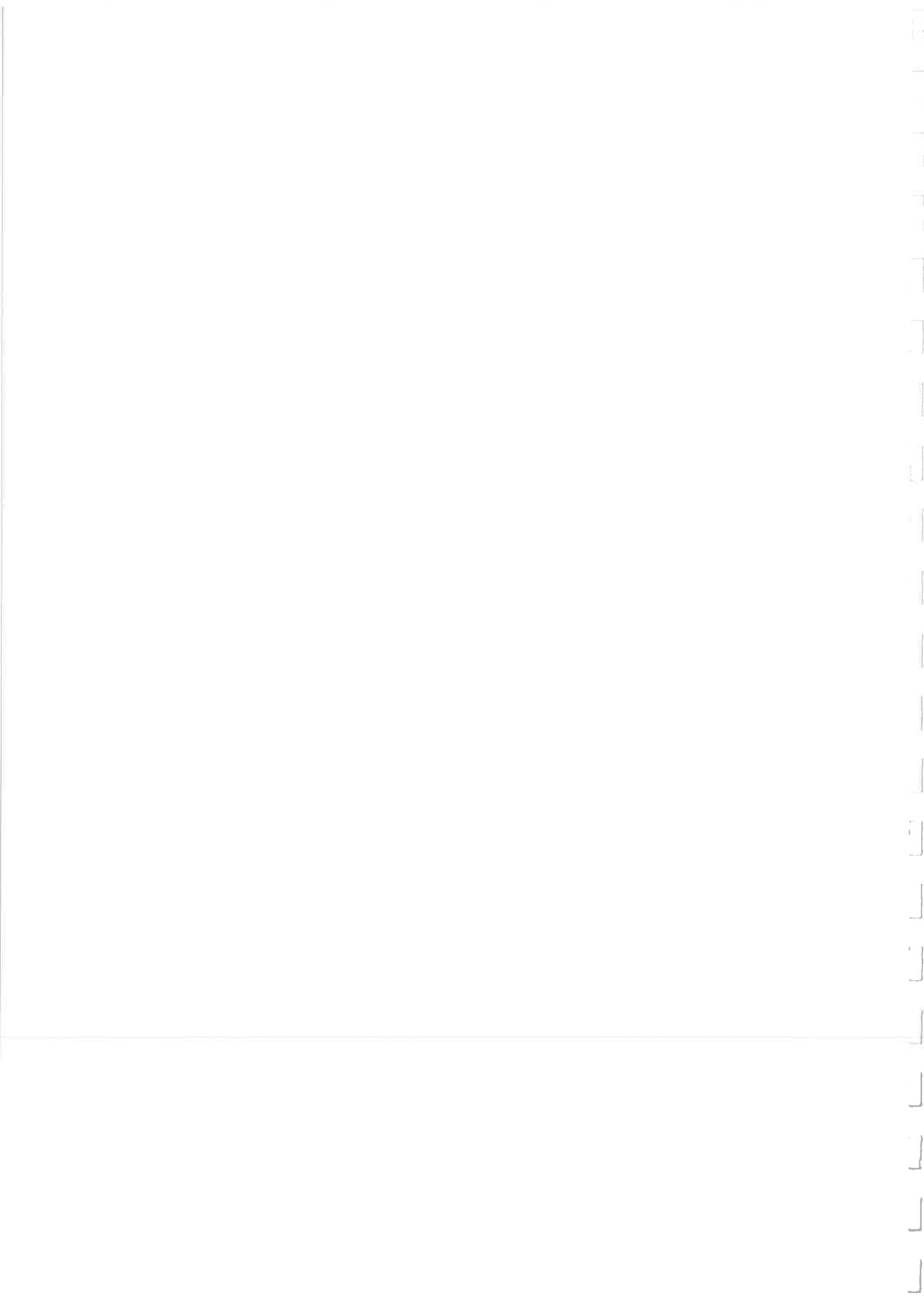
BT 2039452 de 11-03-2005

R. ALF. BARRILHO RUIAS nº 8 R/C D. PORTA 1

Maria Morgalida Paula Amador

BT 4651415 - Arg. 2ª. Le - 30/5/06

Rua Alferes Barrilho Ruias, 9 R/C DFO Porta 1



IA Instituto do Ambiente					
PRES.	<input type="checkbox"/>	VPPS	<input type="checkbox"/>	VPLG	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:					
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	GDCA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SADF	<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SEPA	<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SIPP	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SLRA	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>
OUTROS:					

De: João Paulo Soares da Silva Centeno
 Rua Alferes Barrilero Ruas Nº 9 2º Dto. Porta 4
 1800-007 Lisboa

Telf: 919984575
 B.I. 6227813

Projecto:

Prolongamento da Linha Vermelha do Metro de Lisboa, entre Oriente e Aeroporto

Assunto: Questões e duvidas sobre o mesmo.

Exmos. Senhores

Em relação ao projecto do prolongamento da Linha Vermelha do Metro de Lisboa, entre Oriente e Aeroporto gostaria de tecer alguns comentários mesmo antes de colocar as várias questões que tenho.

O Metro tem tido uma postura pouco correcta com a população da zona dos Olivais, em especial com a zona mais afectada.

No mês 5 de 2005 o Metro escreveu uma carta a alguns moradores dizendo que o metro iria passar sob vivendas e edificios, nunca falando em demolir vivendas, reforçar prédios ou qualquer outro tipo de problemas.

Era também proposta uma reunião individual com cada uma das pessoas.

No nosso edificio foi decidido em reunião de condomínio que todo o edificio seria representado por um advogado em representação dos condóminos.

O advogado contactou por carta o Metro que até à data nada respondeu.

Todos estes episódios servem para demonstrar que na realidade o Metro não parece estar de boa fé neste projecto, unicamente estando preocupado em poupar dinheiro e despachar a obra.

Com este tipo de postura quase todas as respostas do Metro ás questões colocadas pelo instituto não passam de declarações de intenção.

*Ey Augusto S
 n.l.
 27 5 2005*

Questões:

- Porque está previsto fazer o prolongamento desta linha até ao Aeroporto gastando uma enormidade de dinheiro aos contribuintes quando o governo tem como prioridade a construção de um novo Aeroporto na Ota, tendo já sido afirmado, que, depois não é rentável manter o actual Aeroporto em funcionamento. A argumentação do Metro, que, mesmo que o Aeroporto seja desactivado vai servir o que lá for edificado não creio que esteja correcta. Tanto quanto sei esta obra é também financiada com fundos comunitários, estes são para a ligação ao Aeroporto ou para valorizar futuros terrenos a urbanizar e assim fazer especulação imobiliária?
- Não existe no estudo de Impacto Ambiental projecto de reforço do N° 9 da rua Alferes Barrilaro Ruas, este prédio com mais de 30 anos foi dos primeiros em Portugal a ter uma construção anti sísmica que poderá ser posta em causa com esta intervenção.
É necessário que exista um projecto para ser possível a sua análise e garantia que não vão haver problemas com o edifício.
Este edifício é considerado como um dos de maior risco pelo próprio Metro.
- Em todo o estudo o objectivo desta linha não é servir a população da Encarnação/Olivais ou Moscavide, mas sim ligar a Gare do Oriente ao actual Aeroporto, logo não pode ser esta população a mais afectada pelo mau traçado da linha e pelas más condições em que a pretendem fazer.
- Porque está previsto que o Metro passe só a 7 metros da superfície no nosso edifício, vindo a linha em rampa ascendente desde a estação de Moscavide? Será só uma questão económica, para que a estação dos Olivais esteja mais à superfície e logo os custos sejam menores?
Mais uma vez o metro pouco se importa com as consequências futuras no bem estar da população desta zona.
- Como vai o Metro resolver a passagem do colector da Av. Alfredo Bensaude, se nesta zona já vai estar a passar a pouca altura do solo.
- Porque está prevista a construção de grande parte do troço Moscavide/Encarnação a céu aberto com elevadíssimos transtornos e degradação da qualidade de vida das pessoas?
Sendo que o troço a céu aberto é o que tem maior população, é no mínimo estranho e demonstra mais uma vez a falta de sensibilidade e consideração do Metro para com os residentes desta zona.
Será apenas por razões económicas?

Não será a qualidade da vida humana um pouco mais importante que a poupança de algum dinheiro?

- Porque optou o Metro por este percurso e não por outro que não passava por baixo de edifícios?

Não estou aqui a tentar empurrar o Metro do meu prédio para o prédio do vizinho, tanto eu como um grupo grande de pessoas queremos que o metro passe em locais em que não interfira com a nossa qualidade de vida para o futuro.

Não queremos estar em casa e cada vez que o metro passar a casa vibrar, como acontece em algumas edificações e locais da cidade.

Existe uma alternativa estudada pelo próprio Metro, mas ainda existem mais opções.

Com o actual percurso o próprio Metro prevê afectar aproximadamente 90 edifícios e demolir 4 vivendas.

Por exemplo nestes percursos que aqui exemplifico o Metro **não passava por baixo de um único edifício** e que serviam uma população mais numerosa.

Ver anexo A)

- Porque está prevista a estação da Encarnação nesta zona, prejudicando a qualidade de vida dos moradores não só durante a fase de obra mas em especial quando o metro entrasse em exploração.
Tendo por exemplo em atenção a pressão que iria ser feita com o estacionamento, pois não existem parques nem local para os fazer, a menos que vamos acabar de vez com os espaços relvados ainda existentes nesta zona.
Ficando a qualidade de vida de quem aqui vive bastante afectada. Havendo mais uma vez alternativas, por exemplo nos terrenos do exército junto da Av. Alfredo Bensaude, onde não existe nenhuma edificação e que fica a +- 300 metros do actual local proposto.
E não estou a falar só por falar, experimentem ir à zona da estação dos Olivais Norte durante um dia de semana e vão poder constatar a “invasão” de carros em tudo o que é lugar, passeio ou rua, das pessoas que ali vão deixar o carro para apanhar o metro.
- Qual o numero de pessoas previsto que vai utilizar a estação da Encarnação?
Creio que vamos constatar que para além de tudo estamos a deitar dinheiro à rua a construir uma estação aqui.
- Já alguém parou e veio visitar esta zona da cidade?
É uma zona única, com espaços relvados, arvores, diversa variedade de aves, temos uma qualidade de vida que não se encontra em mais nenhuma parte da cidade, é com isto que queremos acabar??

Garantias

Caso a obra se efectue, o que realmente não creio que seja possível gostaria de saber quem vai garantir os seguintes pontos:

- Garantir condições de realojamento durante a fase de consolidação do edifício e o período crítico da obra na nossa zona. Não só por razões de segurança como de viabilidade de vida, tenho 4 filhos a estudar e como devem calcular ninguém consegue estudar com este tipo de obra no prédio
- Garantir que a responsabilidade da reparação de danos é do dono da obra (Metro) e não dos empreiteiros.
- Garantir indemnizações por danos, além das reparações.
- Garantir que as características de construção anti sísmica do edifício se mantêm após as obras de consolidação.
- Garantir que a monitorização no decorrer da obra é no mínimo mensal.
- Garantir que a responsabilidade de reparação de danos provocados pela exploração da linha, não tem um limite temporal (ou que o mesmo é bastante alargado).
- Garantir o cumprimento dos prazos com indemnizações a ser pagas pelo Metro se os mesmos forem ultrapassados, é de salientar que o Metro em todo o estudo apenas informa prazos previstos, isto é claramente insuficiente.

Termino esta minha exposição com a esperança e a convicção que o Instituto do Ambiente será o garante da continuidade do bem-estar e qualidade de vida de quem vive nesta (ainda) bela e sossegada zona da cidade.

Estou certo que tudo farão para impedir esta obra despropositada no tempo, na sua localização e na forma preconizada para a sua construção.

Não estou de forma nenhuma contra a passagem do metro na zona dos Olivais Norte, apesar de não achar que exista uma grande necessidade, estou claramente contra o traçado previsto a localização das estações e da forma como estavam a pensar executar a obra.

Sem mais de momento subscrevo-me com elevada estima e consideração,

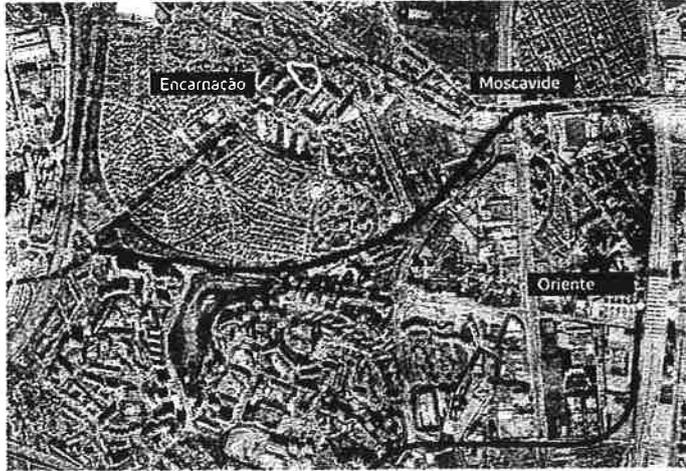


João Paulo Soares da Silva Centeno

23/1/05

Anexo A)

Alternativa A)



Alternativa B)



Alternativa C)



IA Instituto do Ambiente			
PRES	<input checked="" type="checkbox"/>	VPPS	<input checked="" type="checkbox"/>
		VPLG	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:			
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	GDOA	<input type="checkbox"/>
SADF	<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>
SEPA	<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>
SIPP	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>
SLRA	<input type="checkbox"/>		
OUTROS:			

Ao
 Conselho de Administração do
INSTITUTO DO AMBIENTE
 A/C do Exmo. Senhor
 Eng. João Gonçalves
 Presidente
 Rua da Murgueira, 9-9A
 2610-124 Amadora

*Eng. António S
 27.9.2005*

Lisboa, 23 de Setembro de 2005

Assunto : Exposição sobre o Estudo de Impacte Ambiental do Projecto de execução do prolongamento da Linha Vermelha entre Oriente e Aeroporto

Exmos. Senhores,

No âmbito do processo de consulta pública do “Estudo de Impacte Ambiental do Projecto de execução do prolongamento da Linha Vermelha entre Oriente e Aeroporto”, proposto pelo Metropolitano de Lisboa EP, um grupo de cidadãos residentes na Freguesia de Santa Maria dos Olivais, no exercício dos direitos que a Lei lhes confere, vem apresentar uma síntese, das suas objecções à iniciativa, com base no “Resumo não técnico” do referido Estudo, único documento até agora disponibilizado pelo proponente.

As objecções deste grupo de cidadãos, abaixo assinados, fundamentam-se nos seguintes pontos essenciais:

1. A informação

1.1. Não existiu qualquer iniciativa de informação organizada à população directamente interessada sobre o Projecto e as suas consequências. O Projecto e a abertura do processo de consulta foram ocasionalmente conhecidos pelos signatários através de uma notícia – nem sequer um anúncio - do Jornal Público com a data de 2 de Setembro de 2005, ou seja, menos de um mês antes do prazo limite para a apresentação de comentários e objecções. Esta circunstância impediu:

- a suficiente divulgação do Projecto e das suas consequências junto de todas as populações directamente interessadas;
- a consequente mobilização dessas populações, incluindo as das áreas preteridas pelo trajecto proposto, como Sacavém e o bairro da Portela;

- a possibilidade de uma avaliação mais completa sobre o Projecto, as suas consequências e alternativas.

1.2. O processo de consulta pública, do qual só foi possível ter conhecimento por acaso, apenas incluiu um “resumo não técnico” do estudo de impacte; não é possível, por isso, analisar aspectos de primeira importância, como, por exemplo, a fundamentação económica do projecto e a sua comparação, pelo menos, com uma alternativa, à qual o “Resumo” faz breve menção, para informar que foi rejeitada por ser “menos interessante” do que a solução agora proposta.

2. O Projecto e as suas consequências

2.1. Naquilo que mais essencialmente releva para as preocupações dos cidadãos residentes nas áreas abrangidas pelo Projecto, o estudo prevê, entre outras, as seguintes consequências (pp.15, 23 e 24):

- a) Fissurações em “cerca” de 91 edifícios;
- b) Quinze interferências em edifícios, viadutos, condutas e outras estruturas, nas quais será necessário proceder a intervenções prévias, nomeadamente reforço de fundações;
- c) Desocupação temporária e parcial de dois edifícios em banda e demolição de duas vivendas geminadas;
- d) Realojamento temporário de “cerca” de 40 agregados familiares durante um período de “cerca” de seis meses;
- e) Desocupação do Externato Nacional de Moscavide durante a execução das obras, ou seja durante um período de “cerca” de dois anos;
- f) Prejuízos não discriminados em 10 equipamentos de ensino e saúde;
- g) Redução da afluência de clientes aos estabelecimentos de comércio e serviços da área envolvida, reflectindo-se no decréscimo das respectivas actividades e volume de emprego;
- h) Interferência com infra-estruturas diversas situadas no subsolo, nomeadamente de abastecimento de água, electricidade e telecomunicações, edifícios e outras estruturas existentes à superfície, nomeadamente viadutos, devido ao “*reduzido recobrimento existente entre o topo da galeria do túnel e a superfície, o que obrigará à realização de trabalhos de reforço das fundações de algumas estruturas edificadas*”(p.15);
- i) Importante perturbação da circulação nas áreas atingidas, devido à redução ou bloqueio de vias fundamentais;
- j) Outros efeitos de carácter menos específico, identificados e minimizados sem fundamentação suficiente, decorrentes da destruição do coberto vegetal, ruído, vibrações e perturbação geral provocada por obras com esta expressão e duração.

2.2. O estudo reconhece, em diversas passagens, que os impactos negativos do Projecto, em todas as suas dimensões, são particularmente agravadas nas zonas de construção a céu aberto, que incluem os poços de ataque, os postos de ventilação e dois troços de linha, um dos quais irá atravessar uma zona edificada - maioritariamente ocupada com habitação - e a Avenida Alfredo Bensaúde, via de seis faixas, com elevada intensidade de circulação, num ponto onde se inicia o seu desnivelamento, concluído há apenas cinco anos.

2.3. O estudo omite ou minimiza, sem fundamentar, os efeitos previsíveis e imprevisíveis, temporários e permanentes, que irá ter na área residencial circundante a implantação desta galeria construída a céu aberto, para a qual se prevê um recobrimento futuro de apenas quatro metros.

2.4. O estudo omite um impacto de primeira importância, não apenas para a área atingida, mas para a cidade de Lisboa e toda a região do Vale do Tejo: os efeitos das obras no sistema viário das entradas Norte, Sul e Leste de Lisboa, com repercussões nas ligações à CREL e, portanto, aos concelhos de Loures, Sintra e Cascais. De facto, os trabalhos terão frentes fundamentais em três pontos críticos para o sistema de distribuição de tráfego em Lisboa, como se pode observar na fotografia anexa:

- a) o viaduto da Praça José Queiroz, onde se cruzam a ligação da Baixa, da zona Oriental e da Expo à Ponte Vasco da Gama, à CREL e à A1/2ª Circular, através da Avenida Infante D. Henrique e da Rua João Pinto Ribeiro;
- b) a Avenida Alfredo Bensaúde, que liga a Praça José Queiroz e as vias que aí se cruzam à 2ª Circular e, portanto, ao centro da cidade, ao eixo Norte-Sul e à CRIL;
- c) a 2ª Circular, no sentido Sul-Norte.

2.5. A abertura de “poços de ataque”, o reforço de estruturas, o desvio de equipamentos subterrâneos e a construção a céu aberto, conforme os casos, não poderão deixar de perturbar seriamente a circulação nestas vias, num período muito longo, que o estudo estima em 40 meses para o conjunto da obra, mandando o bom-senso, a experiência e a história do Metropolitano de Lisboa admitir um risco sério de deslizamento deste prazo, devido às características das áreas sob intervenção, no que respeita à densidade e dimensão das infra-estruturas instaladas.

3. O Projecto e os seus objectivos

3.1. Uma avaliação equilibrada do que está em causa implica o confronto deste conjunto de importantes consequências com os objectivos pretendidos. Ora, a leitura do “resumo não técnico” (p.8), permite concluir que o Projecto tem um único objectivo: ligar o aeroporto de Lisboa à “gare intermodal” do Oriente em cinco minutos e, a partir daí, assegurar “com um só transbordo” a sua inserção na rede do Metropolitano de Lisboa.

3.2 O serviço das áreas atravessadas e as suas necessidades de transporte não são sequer mencionadas na justificação e definição de objectivos do Projecto. Aliás, o próprio estudo

esclarece, noutro capítulo (p.22), que “a área de influência das futuras estações de Metropolitano é servida actualmente por boas acessibilidades e por um conjunto de 33 carreiras de autocarro que permitem aceder à rede do Metropolitano de Lisboa e ao comboio a partir da Gare do Oriente, bem como à carreira fluvial da Transtejo entre o parque das Nações e Cacilhas”. E acrescenta que “as deslocações efectuadas de automóvel entre a área de intervenção e a cidade de Lisboa apresentam menores tempos de viagem do que em transporte público (...)”.

3.3. O Projecto não pretende, portanto, responder a uma necessidade de procura de transporte público na área de intervenção e isso explicará, porventura, o facto de adiar o ramal de Sacavém e de não envolver o bairro da Portela, que, apesar de ser o mais populoso da zona, dispõe reconhecidamente do pior serviço de transportes públicos.

3.4. Se, como resulta inequivocamente do Estudo, a ligação entre a Gare do Oriente e o Aeroporto e, de um modo mais lato, a ligação do Aeroporto à rede do Metro constituem o único ou, pelo menos, o supremo objectivo do Projecto, cabe perguntar:

Porquê este trajecto e esta extensão? Para quê duas estações intermédias, na zona menos prioritária de uma área já de si não prioritária, como reconhece o próprio Estudo? Para quê tantos efeitos colaterais, isto é, tanto risco e desperdício? Na verdade, se o objectivo é a ligação do Aeroporto ao Metro, parece razoável conhecer a avaliação de três alternativas:

- a) a ligação à Gare do Oriente através da Avenida de Berlim, solução que permitiria continuar a servir a área de Olivais/Encarnação;
- b) a ligação a Calvanas;
- c) a ligação ao Areeiro.

3.5. O Projecto tem origem, segundo o Estudo, num Despacho do Ministério do Equipamento, Planeamento e Administração do Território, datado de 22 de Novembro de 1999, e em “orientações superiores expressas no âmbito do Orcamento Rectificativo-PIDDAC 2002”. Seis anos depois, perante as directrizes entretanto estabelecidas para as grandes infra-estruturas de transportes públicos, nomeadamente a anunciada construção de um novo Aeroporto, parece também razoável perguntar, considerando o prazo estimado para o Projecto e os previsíveis deslizes, se não será razoável reconsiderar o trajecto ou ponderar, por exemplo, uma ligação provisória à Gare do Oriente através de um serviço de vai-vem, à superfície, utilizando a via directa que constitui a Avenida de Berlim. Não é difícil encontrar vantagens: disponibilidade imediata, baixo investimento, grande flexibilidade de adequação à procura e fácil desactivação quando se tornasse desnecessária. É claro que esta sugestão só tem cabimento assumindo, como faz o estudo, que o Projecto tem como único objectivo a ligação do Aeroporto à Gare do Oriente.

3.6. Portanto, e em síntese: o trajecto proposto é o pior dos compromissos. Porque:

- se o único objectivo é, como parece, a ligação ao Aeroporto, deveria considerar-se uma solução mais directa e, a todos os títulos, menos onerosa;
- e se, embora não pareça, o propósito é também o de servir as populações da área, é incompreensível a exclusão definitiva da Portela, e, em menor escala, o adiamento de Sacavém, uma vez que esta zona já está ligada ao Metro através de comboios suburbanos.

4. O desequilíbrio entre custos e benefícios

4.1. O simples enunciado das consequências identificadas no “Resumo não técnico do Estudo de Impacte Ambiental” deveria ser suficiente para pôr em causa o Projecto e fundamentar a sua rejeição. Na verdade, se o estudo não for entendido como mera formalidade, é difícil imaginar que mais efeitos seriam necessários para inviabilizar, no plano analisado, um projecto desta natureza. De facto, quantos projectos do Metro implicaram o realojamento de tantas pessoas e serviços? Quantos implicaram demolições e danos estruturais em tantos edifícios e infra-estruturas fundamentais, recentemente construídas? Quantos tiveram tantas consequências globais na vida da cidade e da Região, em tantas frentes simultâneas e num período tão longo? Em quantas áreas residenciais se construiu, nos últimos anos, a céu aberto? E em quantas destas áreas há troços com recobrimentos das galerias da ordem dos quatro metros? É nisto que a poupança passa a ser imperiosa, porque os cidadãos não têm meios de defesa?

4.2. A estes custos, que não são apenas “ambientais”, acrescem os que resultam de um muito provável desequilíbrio económico do Projecto, fruto de um volume de investimento desproporcionado em relação aos objectivos pretendidos, devido ao trajecto escolhido e às suas implicações. Os estudos de procura, a avaliação económica do projecto e a conta de exploração previsional dos novos troços não foram disponibilizados, mas seria adequado conhecer e comparar, por exemplo, o custo médio por passageiro transportado neste prolongamento com o custo médio do conjunto do Metropolitano e das linhas mais intensamente utilizadas. Seria adequado, também, comparar os estudos de viabilidade da actual Linha Vermelha, antes da sua construção, com os números efectivamente observados, analisando os fluxos de cada estação e, em particular os que respeitam a Olivais Sul.

4.3. Sendo o Metropolitano de Lisboa uma empresa pública, com exploração muito deficitária, é direito de qualquer cidadão, enquanto contribuinte, pedir explicações sobre as prioridades da empresa e as razões que conduzem à escolha de uma solução tão incómoda, complexa e dispendiosa para levar o Metro ao Aeroporto, com consequências negativas que estão longe de constituir um mero problema de bairro, porque vão ter implicações prolongadas na circulação rodoviária em toda a região de Lisboa. O facto de o projecto poder ser financiado por fundos comunitários não permite admitir, como é evidente, uma avaliação económica menos rigorosa e exigente. Algumas experiências recentes, entre as quais merece relevo, para o caso em apreço, o historial da ligação entre a estação de Santa Apolónia e o Terreiro do Paço, autorizam todas as inquietações e aconselham cada vez mais prudência, humildade e bom-senso na avaliação de projectos desta natureza, no plano técnico e económico.

4.4. Além de todas as objecções que a escolha do trajecto suscita, é inaceitável que um dos troços seja construído a céu aberto numa zona residencial de um bairro consolidado e ambientalmente equilibrado, condições que colocam em risco muitos edifícios e que irão gerar provavelmente efeitos permanentes nas condições de habitação na zona, dada a natureza das construções existentes e as implicações de uma galeria implantada a escassos metros da superfície. O Resumo do Estudo de Impacte Ambiental não justifica esta opção e limita-se a enunciar propósitos de minimização e compensação de prejuízos, sem formular qualquer garantia credível para assegurar uma equilibrada avaliação de prejuízos, um efectivo controlo das condições de execução da obra e a justa e tempestiva indemnização dos danos provocados.

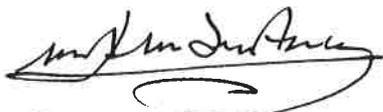
5. Em conclusão

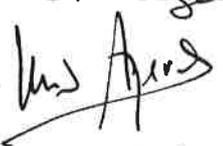
5.1. Sintetizando as objecções suscitadas pelo Resumo do Estudo de Impacte Ambiental, única peça do Projecto posta em consulta, queremos sublinhar:

- a) a considerável dimensão dos riscos e custos ambientais, sociais e económicos do trajecto proposto, na sua maioria reconhecidos no próprio estudo;
- b) a enorme desproporção entre os custos identificados e os benefícios propostos, não apenas para as populações directamente abrangidas, mas para o conjunto da Comunidade;
- c) os efeitos no sistema de circulação dos bairros envolvidos e de uma zona crítica da cidade, com impactos muito amplos, num período de tempo muito longo;
- d) a escassez de informação e a ausência de uma discussão séria sobre todas as alternativas, incluindo as que permitam assegurar o serviço do Metropolitano nas áreas abrangidas, com custos e riscos equilibrados;
- e) os riscos construtivos do projecto e algumas das soluções específicas nele contempladas, como a construção de troços a céu aberto, em condições muito negativas e sem a apresentação de justificações;
- f) a ausência de qualquer compromisso sério quanto à minimização, protecção e compensação dos importantes danos previsíveis.

5.2. Considerando tudo o que precede, fazemos apelo a uma reconsideração do Projecto, em nome da defesa dos interesses dos contribuintes e da qualidade de vida na cidade de Lisboa.

Com os melhores cumprimentos,

 (FRANCISCO ALBERTO DUARTE SANTOS)

BI - 1449040
Rua Sagrado José Paulo dos Santos, 35
 (Luis Manuel Faria Azevedo)

BI - 1576576
Rua Infante Santo, 41

Maria Cristina B. O. Borja 
Rua General Silveira, 49 R/C esq
BI 5034891

JOSÉ PEVA DO AMARAL

BI 4004377
Rua Inf. José Paulo dos Santos, 43
1800 LISBOA

1-12

Anexo a carta ao Metropolitano de Lisboa sobre o alargamento da linha vermelha
do Metropolitano de Lisboa

Nome: João Miguel Borges Fereira
Morada R. General Silva Freire, 55-2º D

B.I.

Assinatura João Miguel Borges Fereira¹

Nome: Maria Manuela Louro Martins Bento

Morada Rua General Silva Freire, 55-1º-A

B.I. - 1241251

Assinatura Maria Manuela Bento

Nome: Maria de Fátima Machado Lopes

Morada Rua Vice Almirante Augusto Castro Guedes Lote 19-027

B.I.

Assinatura Fátima Lopes

Nome: Bruno André dos Santos Nogueira

Morada Rua General Silva Freire, nº53 r/c esq.

B.I. 13268027

Assinatura Bruno A. dos Santos Nogueira

Nome: MARIA LUCIA DOS SANTOS VENTURA

Morada RUA GENERAL SILVA FREIRE N:53 R/C- ESQ:

B.I. 6575196

Assinatura MARIA LUCIA DOS SANTOS VENTURA

Nome: Susana Maria dos Santos Nogueira

Morada Rua General Silva Freire, 53 r/c esq

B.I. 11770749

Assinatura Susana Maria dos Santos Nogueira

* TRINTA E DUAS PÁGINAS
COM CÉNTRO E CÍRCULO E
UMA ASSINATURA

P. 1

Anexo a carta ao Metropolitano de Lisboa sobre o alargamento da linha vermelha do Metropolitano de Lisboa

Nome: Fernando Maria Peixoto Marques Mendes Amant

Morada Rua. Sag. José Paulo dos Santos, 23

B.I. 2039487

Assinatura Fernando Amant

Nome: João Manuel Camilo Reis

Morada Rua Sag. José Paulo dos Santos 21

B.I. 4568721

Assinatura João Manuel Reis

Nome: João Paulo Soares da Silva Centeio

Morada R. Af. Feres Barbeirão Ruas n.º 9-2.º dt. Porta-9

B.I. 6227214

Assinatura João Paulo Soares da Silva

Nome: Edmunda C. Fidélis P. Jacinto

Morada Rua Serpe do gov. Paulo dos Santos, 27

B.I. 11137937

Assinatura Jacinto

Nome: Adélio de Assunção Mendes

Morada Rua General Vitor Trave n.º 3-2.º dt 1800 Usda1

B.I. 1212658

Assinatura Adélio Mendes

Nome: Luís Edmundo de Assunção Mendes

Morada Rua General Vitor Trave n.º 433-1.º dt 1800 Usda1

B.I. 5322587

Assinatura Luís Edmundo de Assunção Mendes

Anexo a carta ao Metropolitano de Lisboa sobre o alargamento da linha vermelha
do Metropolitano de Lisboa

Nome: JORGE MANUEL GUERREIRO CRISTOVA

Morada CIRCULAR NORTE 4.º B BAIRRO ENCARNADA

B.I. 7111940 - N.º CONTRA - 183930525

Assinatura Jorge Manuel Guerreiro Cristova

Nome: OLÍMPIA ROSA GUERREIRO CRISTOVA

Morada RUA DR. JOSE SARAIVA N.º 23 R/P DIREITO - B.º ENCARNADA

B.I.

Assinatura Olímpiã Rosa Guerreiro Cristova

Nome: CARLOS MIGUEL COSTA WIT COELHO LIMA

Morada CIRCULAR NORTE N.º 7 BAIRRO DA ENCARNADA

B.I. 9825143

Assinatura Carlos Miguel Costa Wit Coelho Lima

Nome: Carlos Alberto Pinto Ferreira Neto

Morada Rua Humberto Madeira n.º 8 11.º E 2.º DT Lx 1800

B.I. 1156369

Assinatura Carlos Alberto Pinto Ferreira Neto

Nome: Luis Filipe da Silva Paísimundo

Morada R. Doutor José Saraiva - 7 - 3.º DT Lx 1800

B.I. 7106802

Assinatura Luis Paísimundo

Nome: ENRIQUE ANSELMO CARDOSE FERREIRA

Morada RUA HUMBERTO MADEIRA N.º 10 9.º C DT

B.I. 4887005

Assinatura Enrique Anselmo Cardoso Ferreira

INSTITUTO DO AMBIENTE, S.A.
Anexo a carta ao Metropolitano de Lisboa sobre o alargamento da linha vermelha
do Metropolitano de Lisboa

Nome: Fernando Augusto Viegas de Sousa

Morada Rua Alferes Barilaro Ruas, 14 - 3º Dto

B.I. _____

Assinatura ~~Fernando Augusto Viegas de Sousa~~

Nome: Ana Maria Esteban Pereira

Morada R. Alferes Barilaro Ruas n.º 6 r/c Dto - Lisboa

B.I. 6007322

Assinatura Ana Pereira

Nome: Maria Helena Ferreira das Neves Pereira

Morada Rua Alferes Santos Sasso Lote 15-3-A

B.I. 5345139

Assinatura Maria Helena Pereira

Nome: Sebastião Francisco das Neves

Morada Rua Alferes ^{Barilaro Ruas 32-3º Dto} Santos Sasso

B.I. _____

Assinatura Sebastião Neves

Nome: Byron Augusto Lobo

Morada Rua Alferes Barilaro Ruas 7-6

B.I. _____

Assinatura _____

Nome: Maria Inácia Yunque Baralho

Morada Rua Alferes Barilaro Ruas n.º 7 J

B.I. _____

Assinatura Maria Inácia

Anexo a carta do Metropolitan de Lisboa sobre o alargamento ua linha vermelha do Metropolitan de Lisboa

Nome: MANUEL LAVAZO
Morada RUA ALFERES BARRILARO RUAS, N.º 14, 2.º ET.º - 1800-008 LISBOA
B.I. 149 9305 de Lisboa
Assinatura Manuel Lavazo

Nome: Alexandre Serafim
Morada RUA ALFERES BARRILARO RUAS - N.º 14 - 2.º ET.º
B.I. 233020 - de LISBOA 1800 LISBOA
Assinatura Alexandre Serafim

Nome: José Filipe Paula Pereira
Morada RUA ALFERES BARRILARO RUAS N.º 7 A/B. (CANTO COMERCIAL AGRICULTOR)
LOJA 12
B.I. 69 39 164 - LISBOA
Assinatura José Filipe Paula Pereira

Nome: Américo Teixeira Lages
Morada RUA SARGENTO ALVARO MONTENHO FERREIRA N.º 125 2.º ET.º
B.I. 1398095
Assinatura Américo Teixeira Lages

Nome: Fernando José Fernandes Alves
Morada RUA ALFERES BARRILARO RUAS N.º 7
B.I. 4587325
Assinatura Fernando José Fernandes Alves

Nome: Maria Clara Ribeiro Alves Pinto
Morada Rua dos Actores N.º 4 - 3.º D
B.I. 6027865 Lisboa 1/8/2000
Assinatura Maria Clara Pinto

P.5

Anexo a carta ao Metropolitano de Lisboa sobre o alargamento da linha vermelha do Metropolitano de Lisboa

Nome: Maria Rosa Fidelis
 Morada Rua Alfenas Barrilano Ruas, 18 - 1º ESQ
 B.I. 8161726
 Assinatura Maria Rosa Fidelis

Nome: Amândia Pereira Dias
 Morada Rua Alfenas Barrilano Ruas, 16 - R/C 1)
 B.I. 7222795
 Assinatura Amândia Dias

Nome: AP de Costa Silva Leitão
 Morada Rua Alfenas Barrilano Ruas, 16-1º ESQ.
 B.I. 2643011
 Assinatura Al Leitão

Nome: Alice de Sá Orsino Fante da Rsa Pinnaco
 Morada Rua Alfenas Barrilano Ruas n.º 16 - 1º - D.º
 B.I. 1970303 - 13/01/1977 - Lisboa
 Assinatura Alice de Sá Orsino F. Pinnaco

Nome: Maria de Lurdes Ribeiro Fernandes
 Morada Rua Alfenas Barrilano Ruas n.º 14 R/C D.º
 B.I. 9567869 - Lx - 24/02/2000
 Assinatura Lurdes Fernandes

Nome: Maria Luísa Torres Campos Lopes Moneira
 Morada Rua Alfenas Barrilano Ruas n.º 14 1º D.º
 B.I. 6059358/0 LISBOA
 Assinatura Maria Luísa Lopes Moneira

Anexo a carta ao Metropolitano de Lisboa sobre o alargamento da linha vermelha do Metropolitano de Lisboa

Nome: José Marques
Morada R. Sag. José Paulo Santos, 65
B.I. 2121872 / Lx. de 29-5-92
Assinatura *[Signature]*

Nome: Nuno Godinho Santos
Morada R. Sag. José Paulo Santos, 37
B.I.
Assinatura _____

Nome: António Loper Mantuiga
Morada Aet. Banilaz Ruar 20 1/2 E Freat
B.I. 1464240
Assinatura *[Signature]*

Nome: Elizabete Rebelo Jacinto
Morada Rua Alfres Barulaz Ruar n.º 20-1-E FRENTE
B.I. 2642877
Assinatura *[Signature]*

Nome: Norberto Augusto Fernandes
Morada Rua Alfres Barulaz Ruar, n.º 18-1.º 8
B.I. 3290078
Assinatura _____

Nome: António Rosada King Vieira Regedi
Morada Rua Alfres Barulaz Ruar n.º 15 - R/ch 157 - 1800-102
B.I. 315988 de 05/08/2003 - Lisboa
Assinatura *[Signature]*

Anexo a carta ao **Metropolitano de Lisboa** sobre o alargamento da linha vermelha do **Metropolitano de Lisboa**

Nome: Amadeia de Jesus Fernandes Pessa
 Morada Rua do sag. Frei Paulo do Lactos, 51
 B.I. 2163027
 Assinatura Amadeia de Jesus Fernandes Pessa

Nome: Helena Beitha Casarthy
 Morada Rua Alf. Barilano Ruas 20 RPT. F.
 B.I. 678200
 Assinatura Helena Beitha Casarthy

Nome: Maria do Conceição Rodrigues
 Morada Rua Alf. Barilano Ruas 20-2º Esq.
 B.I. 5900932
 Assinatura Maria do Conceição Rodrigues

Nome: Reécia Ribeiro
 Morada Rua Alf. Barilano Ruas, 20-3º DTº
 B.I. 5743861
 Assinatura Reécia Ribeiro

Nome: Nuémia de Oliveira Ribeiro Pereira
 Morada R. Alf. Barilano Ruas n.º 20 3º DTº
 B.I. 3308975
 Assinatura Nuémia de Oliveira Ribeiro Pereira

Nome: Maria Nôemia Inácio Gamboa Nicolau
 Morada Rua Alf. Barilano Ruas n.º 8 X DTº
 B.I. 5049673
 Assinatura Maria Nôemia Inácio Gamboa Nicolau

Anexo a carta ao Metropolitano de Lisboa sobre o alargamento da linha vermelha do Metropolitano de Lisboa

Nome: Juanda Azeite

Morada R. Sarg. José Paulo Santos, 23

B.I.

Assinatura _____

Nome: Dominique Alfredo Alves Neto

Morada Rua Sargento José Paulo dos Santos no 25

B.I. 136121, de 12/04/2003, A1 de Lisboa

Assinatura Dominique

Nome: J. Paulo Santos

Morada Rua Sargento José Paulo Santos 77 Lx

B.I. 400358, de 9/01/2003, A.1 de Lisboa

Assinatura _____

Nome: Tereza Adelaida Soares Sacramento

Morada Rua Sargento José Paulo Santos

B.I. 1324656 21-04-81

Assinatura _____

Nome: Maria do Carmo

Morada

B.I.

Assinatura _____

Nome: MARIA DO CAMO DA COSTA PIATO DE AROONKA CARVALHO DA SILVA

Morada RUA SARGENTO JOSÉ P. SANTOS, 16 - Lx

B.I. 7250929 de Lx - 16/11/2004

Assinatura Maria do Carmo de Carvalho

Anexo a carta ao **Metropolitano de Lisboa** sobre o alargamento da linha vermelha do **Metropolitano de Lisboa**

Nome: Isabel de Almeida Aguiar
Morada Rua Sarg. José Paulo dos Santos n.º 22 Lisboa

B.I. 922004

Assinatura [Handwritten Signature]

Nome: MARIA DE FATIMA FERNANDES QUEIROZ CANDEIAS
Morada R. Sargento José Paulo dos Santos, n.º 12 - 2.ª

B.I. 6209281 de 05/02/2004, 2.ª

Assinatura [Handwritten Signature]

Nome: Fernanda Trinta de Mendonça

Morada Rua Sargento José Paulo dos Santos - 4.

B.I. 1535387

Assinatura [Handwritten Signature]

Nome: Vítor Manuel da Rosa FERREIRA

Morada Rua SARG. José Paulo dos Santos 69-A LX

B.I. 136674

Assinatura [Handwritten Signature]

Nome: Astor Fernando S. Darpes Henriques

Morada Rua Sargento José P. dos Santos, 79

B.I. 9553447

Assinatura [Handwritten Signature]

Nome: João Carlos Gomes Martins

Morada Rua do Ibo n.º 4 R/C 659

B.I. 11927948

Assinatura [Handwritten Signature]

Anexo a carta ao Metropolitano de Lisboa sobre o alargamento da linha vermelha do Metropolitano de Lisboa

Nome: Adisaf Rodrigues Nunes Antunes
 Morada Rua Sargento José Paulo dos Santos Nº 8
 B.I. 2486616
 Assinatura Adisaf

Nome: Francisco José de Conceição Continho Simões
 Morada Rua Sargento José Paulo dos Santos Nº 15
 B.I. 595418
 Assinatura Francisco José Conceição Continho Simões

Nome: Francisco Carlos Silva Mendes
 Morada R. Sarg.º José Paulo dos Santos, nº 11
 B.I. 6201347
 Assinatura Francisco Carlos Silva Mendes

Nome: Carlos Alberto Gonçalves
 Morada R. Sargento José Paulo Santos 7
 B.I. 34781
 Assinatura Carlos Alberto Gonçalves

Nome: JOSÉ MANUEL BATISTA CORREIA
 Morada R. SARGTO JOSÉ PAULO SANTOS, 3
 B.I. 1086840
 Assinatura José Manuel Batista Correia

Nome: Humberto José Gonçalves Baptista de Oliveira Bonalhy
 Morada Rua Sargento José Paulo dos Santos, 29
 B.I. 1058593
 Assinatura Humberto José Gonçalves Baptista de Oliveira Bonalhy

Anexo a carta ao Metropolitano de Lisboa sobre o alargamento da linha vermelha do Metropolitano de Lisboa

Nome: Carla Cristine Bepisk de Oliveira Borralho

Morada Rua General Siqueira Freire n.º 49 R/C 159.

B.I. 109645448

Assinatura Cristine Bepisk de Oliveira Borralho

Nome: Lelia Maria Marques Dias de Sousa Dias

Morada Rua Sargento José Paulo dos Santos, n.º 39

B.I. 294973 de 15/09/82 dx.

Assinatura Lelia Maria Marques Dias de Sousa Dias

Nome: Francisco Alberto Lopes Gido

Morada Rua Sargento José Paulo Santos n.º 41

B.I. 7199816

Assinatura Francisco Alberto Lopes Gido

Nome: Maria Regina Sales de Figueiredo Valente

Morada Rua Sargento José Paulo dos Santos n.º 47

B.I. 1306560

Assinatura _____

Nome: Maria Luclia Pires Queiroz Carvalho Vasconcelos

Morada Rua Sargento José Paulo dos Santos, 73

B.I. 774716

Assinatura M. Vasconcelos

Nome: Aurora Faria da Costa Franca

Morada Rua Sargento José Paulo dos Santos, 71

B.I. 304260

Assinatura Aurora Faria da Costa Franca

Anexo a carta ao Metropolitan de Lisboa sobre o alargamento da linha vermelha do Metropolitan de Lisboa

Nome: José Ribeiro Godinho

Morada R. Alfes Barrilares Ruas, 22 - 1.º Esp.º

B.I. 1084561

Assinatura José Ribeiro Godinho

Nome: Maria João Costa Fonseca

Morada Rua Alfes Barrilares Ruas, 22 - 3.º Dto

B.I. 7343041

Assinatura Maria Joia Costa

Nome: Moura de Jesus Castelo de Carvalho Figueiredo

Morada Rua Alfes Barrilares Ruas 22 - 9.º Esc.º

B.I. 1901298 Moura de Jesus Castelo de Carvalho Figueiredo

Assinatura

Nome: Rosa Cardoso da Silva

Morada R. Alfes Barrilares Ruas, 22 - 2.º Esc.º

B.I. 34753

Assinatura Rosa Cardoso da Silva

Nome: José Filipe Félix da Silva Jaranda

Morada Rua Alfes Barrilares Ruas, 22 - 3.º Esc.º

B.I. 9520933

Assinatura José Filipe Félix da Silva Jaranda

Nome:

Morada

B.I.

Assinatura

Anexo a carta ao Metropolitano de Lisboa sobre o alargamento da linha vermelha do Metropolitano de Lisboa

Nome: Maria Aurora Binao Silva Brito
Morada R. Dr. José Saraiva 15-4º D
B.I. 2098224. --- Contribuinte 114599913
Assinatura _____

Nome: Florêncio Boalices Vicente de Brito
Morada Rec. Dr. José Saraiva T8 6º D.
B.I.
Assinatura _____

Nome: Paula José Rodrigues Forais
Morada R. Vice Almirante Augusto Castro Guedes
nº 10 - 10 - A
B.I. 6099553
Assinatura _____

Nome: Isabel Rodrigues dos Santos
Morada Rua dos Logistas, 23
B.I. 7608058
Assinatura Isabel Santos

Nome: Aféia Costa Borges
Morada Rua General Silva Freire, 552º D
800-20
B.I.
Assinatura Aféia Costa Borges

Nome: Maria Jaura Azeredo Juncalves
Morada Rua 27 lote 42 / 415901
B.I. 2880440
Assinatura Maria Jaura Azeredo Juncalves

INSTITUTO DE AMBIENTE E
Anexo a carta ao Metropolitano de Lisboa sobre o alargamento da linha vermelha
do Metropolitano de Lisboa

Nome: Adelinea de Oliveira Barata

Morada R. Alf. Barreiros Ruas 429. Lote 2 1^a e 2^a Defo.

B.I. 4075929

Assinatura Adelinea Oliveira Barata

Nome: Arcadio Marbal Chamorro

Morada R. Alf. Barreiros Ruas 409 R. Alf. 1^a Defo. 3

B.I. Nº 814048

Assinatura Arcadio Marbal Chamorro

Nome: Mexia da Encarnação Barata Pinheiro Campos

Morada Rua Alf. Barreiros Ruas 300 9 porta 15 1^a Defo.

B.I. 1076045

Assinatura Mexia da Encarnação Barata Pinheiro Campos

Nome: Olga Franco Hartinho

Morada R. Alf. Barreiros Ruas, 9 R/C Dto. P. 6

B.I. 4425002

Assinatura Olga Franco

Nome: Mrs. Lynd de Costa Figueira Morgado

Morada Rua Alf. Barreiros Ruas 9 R/C 1^a Defo. 1300-001 LISBOA

B.I. 8853419

Assinatura Mrs. Lynd de Costa Figueira Morgado

Nome: Maria Helena de Sousa e Cunha F. Magalhães

Morada Rua Alf. Barreiros Ruas 9 R/C 1^a Defo. 8

B.I. 1380552

Assinatura Maria Helena de Sousa e Cunha F. Magalhães

Anexo a carta ao Metropolitano de Lisboa sobre o alargamento da linha vermelha do Metropolitano de Lisboa

Nome: Luís Fernando Ferreira Costa

Morada R. Alf. Barrilado Ruas, n.º 1 2/c do lado L - Lisboa

B.I. 1459725. Lisboa

Assinatura _____

Nome: Rui Manuel Vinte Pires Rodrigues

Morada R. Alf. Barrilado Ruas n.º 9 R/c 9. Porta 1

B.I. 2039452

Assinatura _____

Nome: TERESA MARIA E SOUSA COUTINHO

Morada RUA ATERA BARRILADO RUAS, N.º 9 - 7.º DTO, PORTA 6 - Lisboa

B.I. 10031086

Assinatura _____

Nome: José Manuel Tavares Reis Morais

Morada Rua Alf. Barrilado Ruas, n.º 9 - 2.º DTO, PORTA 6

1.º 2.º - 1.º L. Lisboa

B.I. 3469311

Assinatura _____

Nome: Maria Margarida Paiva Amorim

Morada Rua Alf. Barrilado Ruas, n.º 9 R/c do P 1

B.I. 4651415

Assinatura _____

Nome: Maria Fernanda Estrela Fragata F. Costa

Morada R. Alf. Barrilado Ruas, 9-1/e. D.º 7.º 12

B.I. 1576205

Assinatura _____

Anexo a carta ao Metropolitano de Lisboa sobre o alargamento da linha vermelha do Metropolitano de Lisboa

Nome: Narcisa Maria Ferras
 Morada R. Alfereis Barrilario Ruas 9 n/e D^{to} porta 9 1900 Lisboa
 B.I. 0413074
 Assinatura Narcisa Maria Ferras

Nome: LONIA M^S MARTINS GODINHO
 Morada R. ALF. BARRILARIO RUAS N^o 9 r/c D^{to} P-10 1800 Lisboa
 B.I. 10039570
 Assinatura Lonia Godinho

Nome: - Eduardo Vitor
 Morada Rua Alfereis Barrilario Ruas N^o 24 r/c 2^o 1800
 B.I. 1504323
 Assinatura Eduardo Vitor

Nome: Edelaide Jesus Ferreira Alves de Sousa
 Morada Rua Alfereis Barrilario Ruas N^o 24 r/c 2^o
 B.I. 1504322
 Assinatura Edelaide

Nome: Maria Leonor Rebelo Vieira Henriques Moran
 Morada R. Alfereis Barrilario Ruas n^o 9 P. 4 r/c D^{to}
 B.I. 5033602
 Assinatura Maria Leonor

Nome: Carlos Manuel Henriques Fonais
 Morada R. Alfereis Barrilario Ruas n^o 9 P/4 R/c D^{to}
 B.I. 5339931
 Assinatura Carlos Fonais

Anexo a carta ao Metropolitano de Lisboa sobre o alargamento da linha vermelha do Metropolitano de Lisboa

Nome: JORGE MANUEL NASCIMENTO DIAS
Morada RUA ALFERES BARRILAZO RUAS Nº 24 - 2º 2Aº
B.I. 6560593
Assinatura Jorge Dias

Nome: JÚLIO BAPTISTA
Morada RUA ALFERES BARRILAZO RUAS, 24, 3.º ESQ.
B.I. 2100504
Assinatura Júlio Baptista

Nome: MARIA JOSÉ PINTO DA FONSECA BAPTISTA
Morada RUA ALFERES BARRILAZO RUAS, 24, 3.º ESQ.
B.I. 594504
Assinatura Maria José Pinto da Fonseca Baptista

Nome: NUNO JORGE SOARES DE CASTROS
Morada ~~RUA~~ 27 Nº 26 PARRÓQUIA ENCALHAMEÇO
B.I. 8108750
Assinatura Nuno Jorge Soares de Castros

Nome: PAULA MARIA DE LOUZA PINUS
Morada RUA GENERAL SILVA FREIRE, 47 n.º 10 Dto
B.I. 7021016
Assinatura Paula Maria de Louza Pinus

Nome: António Alberto de Martin Espente
Morada R. Alferes Barrilaz Ruas - 56
B.I. 799339 - 19/04/95
Assinatura António Alberto de Martin Espente

Anexo a carta ao Metropolitano de Lisboa sobre o alargamento da linha vermelha do Metropolitano de Lisboa

Nome: Judite Rodrigues Ribeiro Dias

Morada Rua Alfereis Barrilares Ruas 10-24 2º Dto

B.I. 6203542

Assinatura Judite Rodrigues Ribeiro Dias

Nome: Maria Amélia Martins Amorim

Morada Rua Alfereis Barrilares Ruas 24-1: 1º E2

B.I. 0089976

Assinatura Maria Amélia Martins Amorim

Nome: Vitor Luis Faria Rodrigues

Morada RUA ALFERES BARRILARES RUAS Nº24 R/C Dto

B.I. 5510465

Assinatura Vitor Luis Faria Rodrigues

Nome: Generosa Cabral da Silva

Morada Rua Alfereis Barrilares Ruas Nº24 2º E Olivais

B.I. 232797

Assinatura Generosa Cabral da Silva

Nome: João Filipe Ribeiro Dias

Morada Rua Alfereis Barrilares Ruas Nº24 2º Dto

B.I. 13591684

Assinatura João Dias

Nome: Rosa Alves Costa Henriques

Morada Rua Alfereis Barrilares Ruas 24-3-E

B.I. 4142020

Assinatura Rosa Henriques

Fórmula de identificação
Anexo a carta do Metropolitano de Lisboa sobre o alargamento da linha vermelha
do Metropolitano de Lisboa

Nome: Sérgio A.F.A. Ribeiro
Morada R. General Silva Freire lote 37 2º ES. Frente
B.I. 11026974
Assinatura [Signature]

Nome: José Luís Fonseca Fernandes
Morada R. Achém n.º 4 1º C. R. de Pa
B.I. -
Assinatura [Signature]

Nome: Pomares da Nam 207.
Morada RVA Capital Avenida Oliveira Lima 147-A
B.I. -
Assinatura [Signature]

Nome: Maria Antónia Brazão
Morada Rua Sarg. José Paulo dos Santos, 35
B.I. 115-2561
Assinatura [Signature]

Nome: Maria Fernanda de Brito e Melo Azevedo
Morada R. Sarg. José Paulo dos Santos, 45
B.I. 1083759
Assinatura [Signature]

Nome: Joaquim Afonso
Morada Rua Alferes Benedito Russ, 22 n.º 17
B.I. -
Assinatura [Signature]

Anexo a carta ao Metropolitano de Lisboa sobre o alargamento da linha vermelha do Metropolitano de Lisboa

Nome: Sandra Maria Serras Gaudes
Morada R. General Silva Freire 49 1.º DT 1800 Lisbon
B.I. 8889603
Assinatura Sandra Gaudes

Nome: Maria Alice Neves Courela Pereira
Morada Rua General Silva Freire nº 49-2.º E 810 Lisboa
B.I. 1565141
Assinatura Alice Pereira

Nome: MANUEL DE MEDEIROS SILVA
Morada Rua 7, Nº 32, Bairro da Encarnação
B.I. 385681
Assinatura Manuel de Medeiros Silva

Nome: VÍTOR FERREIRA MIRANDA
Morada R. General Silva Freire 51-R/C Esq.
B.I. 311561
Assinatura Vitor Ferreira Miranda

Nome: ANTERO DAS NEVES FERNANDES
Morada Rua Gen. Silva Freire, 49-2.º Dir.
B.I. 2178995
Assinatura Antero das Neves Fernandes

Nome: Maria de Carmo Lourenço Sousa
Morada Rua General Silva Freire nº 49-1.º D
B.I. - 4658299 -
Assinatura Maria de Carmo Lourenço Sousa

Anexo a carta ao Metropolitano de Lisboa sobre o alargamento da linha vermelha
Do Metropolitano de Lisboa

Nome: Isabel Belchior

Morada: R. Cap. Ten. Oliveira e Carmo, 145, 1.º Dto 1800-050 Lx

B.I. 6068234

Assinatura Isabel Belchior

Nome: Mariana Cardoso

Morada: R. Cap. Ten. Oliveira e Carmo, n.º 145, 1.º dto, 1800-050 Lisboa

B.I. 12615410

Assinatura Mariana Marcelino Belchior Cardoso

Nome: MARTA CARDOSO

Morada: R. Cap. Ten. Oliveira e Carmo, n.º 145 - 1.º Dto, 1800-050 Lisboa

B.I. 12841275

Assinatura MARTA MARCELINO BELCHIOR CARDOSO

Nome: Helena Gil

Morada: RUA CIDADE DE CARDIFF, 20, R/C Dto - Lx

B.I. 7082321

Assinatura MARIA HELENA MARCELINO GIL

Nome: GUILHERMINO ANTONIO COSTA VIEIRA

Morada: RUA GEN. SILVA FREIRE - 49. 2.º ESC.

B.I. 2699779

Assinatura gualcinfut@com.lisboa

Nome: Helena Made Gama Asses

Morada: R. alves barilho mas 2 R C E

B.I. 4886065

Assinatura Helena Made Asses

Anexo a carta ao Metropolitano de Lisboa sobre o alargamento da linha vermelha do Metropolitano de Lisboa

Nome: Maria Marques de Figueiredo Martins da Joy
 Morada R. General Silva Freixo lote 45A-1.º Dto - 1800 - Lisboa
 B.I. 628 2957
 Assinatura Maria Marques da Joy

Nome: Jorge Manuel Almeida
 Morada Rua Pádua Bandeira Rua n.º 28
 B.I. 552 9920
 Assinatura _____

Nome: Maria Paula Cardoso Levy
 Morada Rua Sargento José Paulo dos Santos
 B.I. 5336875 Nº 20 1800-331 Lisboa
 Assinatura Paula Levy

Nome: Margarida Alexandra Fereira Marcelino Marques
 Morada R. Sargto José Paulo dos Santos n.º 43
 B.I. 1079390
 Assinatura Margarida Alexandra Fereira Marcelino Marques

Nome: Vitor Leal B. Torres
 Morada R. Col. Tenente Oliveira e Casas 6.º 8.º E
 B.I. _____
 Assinatura Vitor Leal B. Torres

Nome: Luísa da Oliveira Figueira
 Morada R. Affonso Barralera Ruas n.º 6 - 1.º Dto
 B.I. 130 6267
 Assinatura Luísa Figueira

Anexo a carta sobre o alargamento da linha vermelha do Metropolitano de Lisboa

Nome: Carlos Alberto Saccinva Lago
Morada Av. J.º Afonso Henriques, Lote 6-B 13.º Esq.
(Carlos George)
B.I. 40 220 47
Assinatura Carlos Lago

Nome: ANTONIO NASCIMENTO SILVA
Morada RUA CARLOS GEORGE Lote 6-B. RST.
B.I. 47 87 673
Assinatura ANTONIO SILVA

Nome: VITOR JOSÉ DINIS VEZQUEZADES
Morada RUA GENERAL SILVA FREIRE, 10-7.º ESQ.
B.I. 1308785
Assinatura Vitor José Dinis Vezquezades

Nome: José Alberto Santos Cavaco
Morada R. Alf. Bernilero Ruas, 9, RC ESQ, PT 8
B.I. 6593859
Assinatura José Alberto Cavaco

Nome: Ana Maria dos Santos Costa Barata
Morada R. General Silva Freire 65 B 1.º ESQ
B.I. 7383361
Assinatura Ana Maria dos Santos Costa Barata

Nome: Isaura dos Santos Vaz
Morada Rua dos Defeitos, n.º 14 - Eucaliptal
B.I.
Assinatura X (põe assim)

Anexo a carta ao Metropolitan de Lisboa sobre o alargamento da linha vermelha do Metropolitan de Lisboa

Nome: Camila de Vasconcelos Albuquerque

Morada Rua 20 de 25 B. Encarnação

B.I. 467876

Assinatura Camila de Vasconcelos Albuquerque

Nome: Maria Teresa dos Reis Moreira Quintinha

Morada Estrada da Cizeunvalação, lote 15-A, 3º Dto

1800-136 Lisboa

B.I. 5338636

Assinatura Maria Teresa dos Reis Moreira Quintinha

Nome: Narciso Manuel Carrasco de Figueiredo

Morada Rua Afonso Barreiros Russ, 22 2º 2tv.

B.I. 1310592

Assinatura Narciso Manuel Carrasco de Figueiredo

Nome: JOSE' LEIRIA LOPES ROSA

Morada RUA SARGENTO JOSE' PAULO DOS SANTOS N°1

B.I. 316031 8/2/2004

Assinatura Jose' Leiria Lopes Rosa

Nome: Luís Gonçalves Figueiredo

Morada Rua General Silva Freire, 45B-2º Ess.

B.I.

Assinatura Luís Gonçalves Figueiredo

Nome: Maria do Sacramento Conceia Agostinho

Morada Rua General Silva Freire, 45-A-3º Dto

B.I. 1154880

Assinatura Maria do Sacramento Conceia Agostinho

INSTITUTO DO ASSICIENTE E
Anexo a carta ao Metropolitano de Lisboa sobre o alargamento da linha vermelha
do Metropolitano de Lisboa

Nome: Ami Azeite da Silva

Morada R. Alfredo Franco lote 10 - 1.º Distrito

B.I. 8942592

Assinatura Ami A

Nome: MANUEL FILIPE ABOIM ENGIEZ DA SILVA CARVALHO

Morada R. ALFREDO FRANCO 110 4.º FE

B.I. 6218850

Assinatura [Signature]

Nome:

Morada R. General SILVA Freixo nº 27-2720

B.I.

Assinatura João Manuel R. O. Silva

Nome: PEDRO MANUEL LITA DA SILVA

Morada RUA ALFREDO FRANCO, 124-4.º D

B.I. 6973477

Assinatura Pedro Manuel Lita da Silva

Nome: João Manuel Bento Marques

Morada RUA ALFREDO FRANCO lote 8 - 1.º D

B.I. 731743

Assinatura João Manuel Bento Marques

Nome: tolentino Manuel Lita HARRIGUS

Morada RUA ALFREDO FRANCO lote 124-3.º D

B.I. 5507074

Assinatura [Signature]

Anexo a carta ao Metropolitano de Lisboa sobre o alargamento da linha vermelha do Metropolitano de Lisboa

Nome: Helena Maria Gonçalves e Castro Lages de Oliveira Borralho
Morada R. Alfredo Franco, lote 10 - R/C - Esq?
B.I. 660 5608
Assinatura Helena Maria Gonçalves e Castro Lages de Oliveira Borralho

Nome: Fernando António Baptista de Oliveira Borralho
Morada R. Alfredo Franco, lote 10 R/C Esq.º 1800-391 LISBOA
B.I. 5484250
Assinatura Fernando António Baptista de Oliveira Borralho

Nome: Luis Filipe Freire Ferreira
Morada RUA GEN. SILVA FREIRE, 148 2.º D 1800-210 LISBOA
B.I. 6000076
Assinatura Luis Filipe Freire Ferreira

Nome: Ramiro Rodrigues Ilargado
Morada R. v.ª Dr Alfredo Denisauide lote 13-7.º Dto
B.I. 316897
Assinatura Ramiro Rodrigues Ilargado

Nome: Luis Filipe Freire dos Santos
Morada RUA GENERAL SILVA FREIRE LT-150 3.º Dto
B.I. 0964013
Assinatura Luis Santos

Nome: Maria Garcia
Morada R. Maria Soledade Freire - 150 3.º Dto
B.I. 989003
Assinatura Maria Garcia

Anexo a carta ao Metropolitan de Lisboa sobre o alargamento da linha vermelha
Do Metropolitan de Lisboa

Nome: MANUELA CRISTINA LOURENÇO SOARES

Morada: RUA GENERAL SILVA FREIRE, 49 - 2.º ESQ.

B.I. 6062712

Assinatura Manuela Cristina Lourenço Soares

Nome: Maria Virginia de Conceição Esteves Cruz Henriques

Morada: R. General Silva Freire, 49 - 1.º Esp.

B.I. 638344

Assinatura Maria Virginia de Conceição Esteves Cruz Henriques

Nome: NOÉ DA SILVA HENRIQUES

Morada: R. GENERAL SILVA FREIRE, 49 - 1.º ESQ.

B.I. 2420248

Assinatura Noé da Silva Henriques

Nome: MARIA TERESA BAPTISTA DE OLIVEIRA BARRALHO

Morada: R. SARG. JOSÉ PAULO DAS SANTOS, 29

B.I. 5600958

Assinatura Maria Teresa Barralho

Nome: Ana Luísa Faria Correia

Morada: R. Altas Berikto Ruas h.º 9 2.º DB Lnk S

B.I. 1205149

Assinatura Ana Luísa Faria Correia

Nome:

Morada:

B.I.

Assinatura _____

Nome: Maria Adelaide Rda Barato

Morada R. General Silva Freire 45B 3º DTº

B.I.

Assinatura Maria Adelaide Rda Barato

Nome: MARIA ANTONIETA DE JESUS BRANCO PEREIRA

Morada R. General Silva Freire, nº 45-B-3º E

B.I. 489 2205

Assinatura Maria Antonieta de Jesus Branco Pereira

Nome: Maria Filomena Coelho de Sousa

Morada R. Gen. Silva Freire nº 45A - 2º DTº - 1800-208

B.I. 259 2883

Assinatura Maria Filomena Coelho de Sousa

Nome:

Morada

B.I.

Assinatura _____

Nome:

Morada

B.I.

Assinatura _____

Nome:

Morada

B.I.

Assinatura _____

Anexo a carta ao Metropolitan de Lisboa sobre o alargamento da linha vermelha
Do Metropolitan de Lisboa

Nome: Guanda da Silva Queiroz Aspa
Morada: R. Afonso Barrilho Ruas, 2 - 2º ch. Ross
B.I. 2091611 de 16.3.93 2A
Assinatura [Signature]

Nome: José Alberto Nunes Miranda
Morada: R. Sarg. José Paulo dos Santos, 5 - Sta M^a Olívia
B.I. 6005145
Assinatura [Signature]
Lisboa

Nome: Carlos Abel Pestana Costa
Morada: Prac. Cibola Bedil, 5-2º OA.
B.I. 6259640
Assinatura [Signature]

Nome: _____
Morada: _____
B.I. _____
Assinatura _____

Nome: _____
Morada: _____
B.I. _____
Assinatura _____

Nome: _____
Morada: _____
B.I. _____
Assinatura _____

Anexo a carta ao Metropolitano de Lisboa sobre o alargamento da linha vermelha
Do Metropolitano de Lisboa

Nome: M. Mangaiide P. Simões Moura Trindade

Morada: R. Sargento José Paulo dos Santos, nº 15

B.I. 5340770

Assinatura Mangaiide Trindade

Nome: Graziela Anália Torres Amaral Faria

Morada: Rua General Silveira Faria 20-20-2º-Esq

B.I. 4338894

Assinatura Graziela Faria

Nome: NUNO JOSÉ CALDIARIAS PIATO CORLETO

Morada: RUA SARGENTO JOSÉ PAULO DOS SANTOS Nº 49

B.I. 5036663

Assinatura Nuno José Caldiarias Piato Corleto

Nome: ~~MARGARIDA MARGARITA MARGARITA~~

Morada: ~~Rua Sarg. José Paulo dos Santos, 45~~

B.I.

Assinatura _____

Nome:

Morada:

B.I.

Assinatura _____

Nome:

Morada:

B.I.

Assinatura _____

Anexo a carta ao Metropolitano de Lisboa sobre o alargamento da linha vermelha
Do Metropolitano de Lisboa

Nome: Jose Alberto de Figueiredo Monteiro da Graça

Morada: RUA GENERAL SILVA REIRE, N: 55, 1:5 C

B.I. 4664888

Assinatura Jose Alberto de Figueiredo Monteiro da Graça

Nome:

Morada:

B.I.

Assinatura _____

I A Instituto do Ambiente			
PRES	<input type="checkbox"/>	VFPB	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:			
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	GDQA	<input type="checkbox"/>
SADF	<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>
SEPA	<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>
SIPP	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>
SLRA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
OUTROS:			

Ana Maria dos Santos Rola Barata

Presidente do Instituto do Ambiente
 Instituto do Ambiente
 Rua da Murgueira, Bairro do Zambujal – Alfragide
 2721-865 Alfragide

Lisboa, 26 de Setembro de 2005

ASSUNTO: Estudo de Impacte Ambiental do Projecto de Execução do Prolongamento da Linha Vermelha entre Oriente e Aeroporto Estudo não Técnico

Emo. Senhor Presidente

No âmbito da Consulta Pública relativa ao assunto acima indicado com início em 24 de Agosto de 2005 e que termina no próximo dia 27 de Setembro de 2005, venho por este meio manifestar a minha total oposição a tão absurdo projecto.

Para além de ser moradora na rua onde pretendem instalar a Estação da Encarnação, que no projecto consta como "Zona de Serviços" (página 11, e passo a transcrever " A Estação Encarnação ficará localizada junto à zona dos Serviços dos Olivais e parte baixa do Bairro da Encarnação"), esta zona é constituída unicamente por prédios de habitação, não posso concordar com um traçado que prejudica toda a população dos Olivais Norte e Bairro da Encarnação.

Não posso concordar com as obras de instalação da Estação da Encarnação a menos de 70 metros da Escola Primária nº147 e no meio de 3 prédios de habitação.

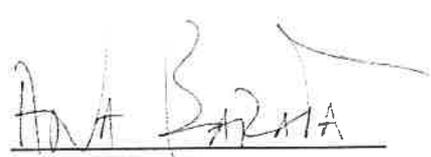
Recuso aceitar uma obra que irá provocar fissuras em 91 edifícios, serão demolidas 4 vivendas, 40 famílias serão realojadas, afectando cerca de duas mil pessoas.

Não posso concordar com um traçado a implantar numa zona habitacional destruindo todos os espaços verdes e que não contempla parques de estacionamento para os utentes do metro.

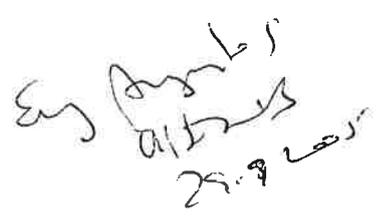
No entanto, afirmo que não me oponho ao **Prolongamento da Linha Vermelha do Metro de Lisboa, entre Oriente e Aeroporto, mas não com este traçado.**

A zona periférica dos Olivais Norte/Encarnação possui espaço suficiente sem causar prejuizos. Existem várias soluções.

Melhores cumprimentos



Ana Barata



Rua General Silva Freire, nº 45-B-1ºEsq.
 1800-208 LISBOA



Metrópolita de Lisboa

DHM

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL DO PROLONGAMENTO DA LINHA VERMELHA, ENTRE ORIENTE E AEROPORTO

01-45-A e B
 ~ Linha Verde
 Inútil

MÉTODOS CONSTRUTIVOS

- TÚNEL MINEIRO
- TÚNEL CÉU ABERTO
- ESTAÇÕES (CÉU ABERTO)
- ESTAÇÕES (TÚNEL MINEIRO)
- POÇOS DE ATAQUE

LEGENDA:

- Traçado proposto
- Estações previstas
- Postos de ventilação (PV)
- Poços de ataque (PA)

FIGURA 4.1 - PLANTA DO PROJECTO

CORREIO da Manhã

Ano XXVI / n.º 9617

www.correiomanha.pt

Orçamento no dia 14

O Governo comprometeu-se ontem a entregar a proposta de Orçamento do Estado para 2006 na Assembleia da República no dia 14 de Outubro à

tarde. A proposta será votada na generalidade no dia 11 de Novembro, na especialidade no dia 29 e em votação final global no dia 30.

PROMOÇÃO
VISTA ALEGRE



TODOS OS DIAS NO CM

TRAGEM MÉDIA DIÁRIA EM AGOSTO - 150 050

2º volume do Atlas por 4,95 €

A distribuição do 2.º volume do Atlas da National Geographic, com o CM, deixou ontem leitores à procura de onde encontrar um livro. Este é um problema que poderia ser facilmente prevenido, com um pedido de reserva no posto de venda onde compra habitualmente o jornal. Não perca tempo e encomende o volume pelo preço especial de 4,95 euros.



ULTIMA HORA

HEINZ VENDA DA FÁBRICA DE PENICHE

A americana HJ Heinz, multinacional de conservas e molhos, está a negociar a venda da fábrica de Peniche, onde trabalham 350 pessoas. O desinvestimento poderá durar um ano.

LOS ANGELES SÉRIE DE SISMOS

Uma série de sismos com magnitudes até 4,9 na escala de Richter (de 9 graus) abalaram ontem uma área a norte de Los Angeles, revelou o Instituto sismológico em Pasadena.

ESPAÑA REAL MADRID BATE BILBAO

O Real Madrid bateu ontem o Athletic Bilbao por 3-1, em jogo da 4.ª jornada da Liga espanhola. Marcaram Robinho e Raúl (2) pelos 'merengues' e Woodgate pelo clube basco.

SUB-21 FASE FINAL TEM SEDES ESCOLHIDAS

Anadia, Aveiro, Braga, Barcelos e Guimarães irão receber os jogos da fase final do Europeu de sub-21, em futebol, caso a candidatura portuguesa venha a ser aceite.

As confissões de Maitê

"Não foram tempos difíceis. Experimental aquela forma de vida e as consequências que daí advieram." Quem o afirma é Maitê Proença, sobre os seus tempos de consumo de drogas e bebida. Esta e outras confissões da actriz brasileira serão reveladas amanhã, num exclusivo da revista **Vidas**.



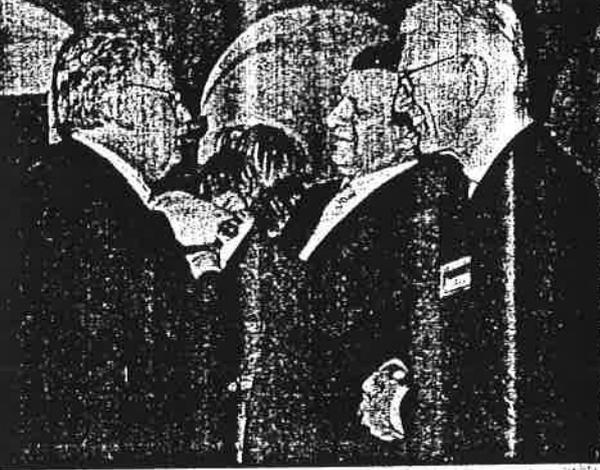
NÃO PERCA AMANHÃ NA Vidas

Lotaria Popular

Série sorteada n.º 4 Restantes séries
1.º Prémio.....58902€ 40.000,00.....€ 4.000,00

Lista completa dos prémios na página 51

DURÃO BARROSO ANUNCIA DIALOGO PARA A EUROPA



PLANO 'D'.

Durão Barroso revelou ontem em Lisboa, durante um jantar do Partido Popular Europeu, que a Comissão Europeia já tem criado um plano de diálogo que permitirá voltar a colocar a Europa nos eixos. Na foto, Barroso compõe o nó da gravata de Elnar Brok, perante o olhar de Hans Poettering, ambos do PPE.

EM OUTUBRO

LIGAÇÃO AO AEROPORTO

Olivais diz não a Metro

JOÃO SARAGAMO

Os moradores dos Olivais Norte/Encarnação (Lisboa) contestam o traçado previsto para o Metro na ligação entre Oriente e o Aeroporto. Ontem, no cinema da Encarnação, perto de 170 pessoas reuniram-se com o presidente da Junta de Freguesia de Santa Maria dos Olivais, José Rosa do Egípto, para expressarem objecção perante a futura demolição de quatro vivendas e 40 famílias serem desalojadas.

Os moradores recusam ainda uma obra que irá provocar fissuras em 91 edifícios. Rui Rodrigues, membro da Comissão de Moradores, disse ao CM que a extensão do Metro irá afectar cerca de duas mil pessoas, acrescentando que "muitos

dos habitantes contestam a passagem do Metro pela Encarnação, pois entendem que os autocarros satisfazem as necessidades".

Numa solução alternativa, os habitantes defendem que o traçado da Linha Vermelha do Metro seja alterado a partir da Praça José Queiroz, passando então ao lado da piscina dos Olivais, onde deverá ser construída a estação, e entre depois na Avenida de Berlim até ao aeroporto.

José Rosa do Egípto comprometeu-se, no final da reunião, a contestar junto do Ministério do Ambiente as demolições e desalojamentos. Os moradores ameaçam recorrer à Comissão Europeia por causa da obra, que é comparticipada em 85% pela União Europeia. ●

Mendes pede voto de crítica

"Não chega criticar políticos, os cidadãos têm de assumir nas Autarquias as suas responsabilidades na procura de credibilidade para a política portuguesa", disse ontem à noite, em entrevista à RDP, o presidente do PSD, Manuel Mendes. Por si, admitiu, ter dado o seu contributo para a credibilidade ao negar o aval do partido às candidaturas de Isaltino Morais e Valentim Loureiro. E por contraste referiu "seriedade escrupulosa" de Rui Rio no Porto.

Alem de criticar Soares, "deslumbrado com o poder", pelas promessas para o Orçamento 2006 sem dizer onde vai correr para diminuir 1800 milhões no défice, Mendes afirmou estar "tranquilo e confiante" na expectativa da candidatura de Cavaco Silva à Presidência. - J.V.



A ENVIA

o de explora-
ímetros reali-
a MEL já foi en-
ra a Procurado-
da República.
r agora apre-
ou ontem Car-
odrigues, presi-
Câmara Muni-
cia. Em causa
trato entre a
nsórcio Street
ra subconcessão
ues), cuja legali-
do contestada
os da oposição
e PCP. ●



"MARCA

polista português
ocou ontem o
o golo na Liga
e futebol pelo
cipa que repre-
os ter-se transfe-
isea, no início
ada. Contudo,
o médio não evi-
empate caseiro
o Lens, por 1-1
ferente à oita-
A equipa do
lera a classifica-
18 pontos, se-
Paris SG de
m 16. ●

Manuel Esteves

IA Instituto do Ambiente					
PRES.	<input type="checkbox"/>	VPFS	<input type="checkbox"/>	VPLG	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:					
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	GDQA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SADF	<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
SEPA	<input type="checkbox"/>	G JUR	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
NPP	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
MA	<input type="checkbox"/>				
6					

Presidente do Instituto do Ambiente
Instituto do Ambiente
Rua da Murgueira, Bairro do Zambujal – Alfragide
2721-865 Alfragide

Lisboa, 26 de Setembro de 2005

ASSUNTO: Estudo de Impacte Ambiental do Projecto de Execução do Prolongamento da Linha Vermelha entre Oriente e Aeroporto Estudo não Técnico

Emo. Senhor Presidente

No âmbito da Consulta Pública relativa ao assunto acima indicado com início em 24 de Agosto de 2005 e que termina no próximo dia 27 de Setembro de 2005, venho por este meio manifestar a minha total oposição a tão absurdo projecto.

Para além de ser moradora na rua onde pretendem instalar a Estação da Encarnação, que no projecto consta como "Zona de Serviços" (página 11, e passo a transcrever " A Estação Encarnação ficará localizada junto à zona dos Serviços dos Olivais e parte baixa do Bairro da Encarnação"), esta zona é constituída unicamente por prédios de habitação, não posso concordar com um traçado que prejudica toda a população dos Olivais Norte e Bairro da Encarnação.

Não posso concordar com as obras de instalação da Estação da Encarnação a menos de 70 metros da Escola Primária nº147 e no meio de 3 prédios de habitação.

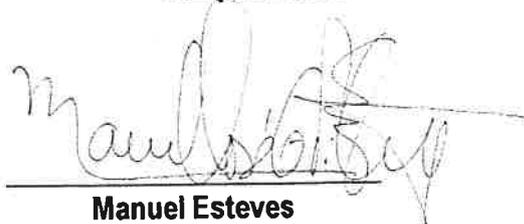
Recuso aceitar uma obra que irá provocar fissuras em 91 edifícios, serão demolidas 4 vivendas, 40 famílias serão realojadas, afectando cerca de duas mil pessoas.

Não posso concordar com um traçado a implantar numa zona habitacional destruindo todos os espaços verdes e que não contempla parques de estacionamento para os utentes do metro.

No entanto, afirmo que não me oponho ao **Prolongamento da Linha Vermelha do Metro de Lisboa, entre Oriente e Aeroporto, mas não com este traçado.**

A zona periférica dos Olivais Norte/Encarnação possui espaço suficiente sem causar prejuízos. Existem várias soluções.

Melhores cumprimentos



Manuel Esteves

Rua General Silva Freire, nº 45-B-1ºEsq..
1800-208 LISBOA

Ey Ambrs
25.9.2005



Município de Lisboa

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL DO PROLONGAMENTO DA LINHA VERMELHA, ENTRE ORIENTE E AEROPORTO

*01-45-B e A
na zona vermelha
Silva Faurel*

MÉTODOS CONSTRUTIVOS

- TÚNEL MINEIRO
- TÚNEL CÉU ABERTO
- ESTAÇÕES (CÉU ABERTO)
- ESTAÇÕES (TÚNEL MINEIRO)
- POÇOS DE ATAQUE

LEGENDA:

- Traçado proposto
- Estações previstas
- Postos de ventilação (PV)
- Poços de ataque (PA)

FIGURA 4.1 - PLANTA DO PROJECTO

CONTINENTE

PORTO 11
Março 20
LISBOA 15
Maio 28
FARO 17
Maio 27

CORREIO da manhã

Ano XXVI / n.º 9617

www.correiomanha.pt

Orçamento no dia 14

O Governo comprometeu-se ontem a entregar a proposta de Orçamento do Estado para 2006 na Assembleia da República no dia 14 de Outubro à tarde. A proposta será votada na generalidade no dia 11 de Novembro, na especialidade no dia 29 e em votação final global no dia 30.

PROMOÇÃO VISTA ALEGRE



TODOS OS DIAS NO CM

TRADIÇÃO MÍDIA DIÁRIA EM AGOSTO - 160 050

2º volume do Atlas por 4,95 €

A distribuição do 2.º volume do Atlas da National Geographic, com o CM, deixou ontem leitores à procura de onde encontrar um livro. Este é um problema que poderia ser facilmente prevenido, com um pedido de reserva no posto de venda onde compra habitualmente o jornal. Não perca tempo e encomende o volume pelo preço especial de 4,95 euros.



NA ENVIAR

Tratado de exploração de recursos petrolíferos realimentado já foi enviado para a Procuradoria da República. Agora aguarda aprovação pelo Conselho de Estado. Em causa o contrato entre a empresa Street e a subconcessionária, cuja legalidade foi contestada pelos membros do PCP.



MARCA

Atleta português marcou ontem o primeiro gol na Liga de Futebol pelo clube que representa-se transferido para o Chelsea. Contudo, o médio não evitou o empate caseiro com o Lens, por 1-1. A equipa do Chelsea classificou-se com 18 pontos, sendo o Paris SG de 16.

ULTIMA HORA

HEINZ VENDA DA FÁBRICA DE PENICHE

A americana HJ Heinz, multinacional de conservas e molhos, está a negociar a venda da fábrica de Peniche, onde trabalham 350 pessoas. O desinvestimento poderá durar um ano.

LOS ANGELES SÉRIE DE SISMOS

Uma série de sismos com magnitudes até 4,9 na escala de Richter (de 9 graus) abalaram ontem uma área a norte de Los Angeles, revelou o Instituto sismológico em Pasadena.

ESPAÑA REAL MADRID BATE BILBAO

O Real Madrid bateu ontem o Athletic Bilbao por 3-1, em jogo da 4.ª jornada da Liga espanhola. Marcaram Robinho e Raúl (2) pelos 'merengues' e Woodgate pelo clube basco.

SUB-21 FASE FINAL TEM SEDES ESCOLHIDAS

Anadia, Aveiro, Braga, Barcelos e Guimarães irão receber os jogos da fase final do Europeu de sub-21, em futebol, caso a candidatura portuguesa venha a ser aceite.

As confissões de Maitê

"Não foram tempos difíceis. Experimental aquela forma de vida e as consequências que daí advieram." Quem o afirma é Maitê Proença, sobre os seus tempos de consumo de drogas e bebida. Esta e outras confissões da actriz brasileira serão reveladas amanhã, num exclusivo da revista *Vidas*.



NÃO PERCA AMANHÃ NA *vidas*

Lotaria Popular

Série sorteada n.º 4 Restantes séries
1.º Prémio... 58902... € 40.000,00... € 4.000,00

Lista completa dos prémios na página 51

DURÃO BARROSO ANUNCIA DIALOGO PARA A EUROPA



PLANO 'D'. Durão Barroso revelou ontem em Lisboa, durante o jantar do Partido Popular Europeu, que a Comissão Europeia já tem criado um plano de diálogo que permite voltar a colocar a Europa nos eixos. Na foto, Barroso compõe o nó da gravata de Elmar Brok, perante o olhar de Hans Poettering, ambos do PPE.

LIGAÇÃO AO AEROPORTO

Olivais diz não a Metro

JOÃO SARAGAMO
Os moradores dos Olivais Norte/Encarnação (Lisboa) contestam o traçado previsto para o Metro na ligação entre Oriente e o Aeroporto. Ontem, no cinema da Encarnação, perto de 170 pessoas reuniram-se com o presidente da Junta de Freguesia de Santa Maria dos Olivais, José Rosa do Egípto, para expressarem objecção perante a futura demolição de quatro vivendas e 40 famílias serem desalojadas. Os moradores recusam ainda uma obra que irá provocar fissuras em 91 edifícios. Rui Rodrigues, membro da Comissão de Moradores, disse ao CM que a extensão do Metro irá afectar cerca de duas mil pessoas, acrescentando que "mul-

tos dos habitantes contestam a passagem do Metro pela Encarnação, pois entendem que os autocarros satisfazem as necessidades".
Numa solução alternativa, os habitantes defendem que o traçado da Linha Vermelha do Metro seja alterado a partir da Praça José Queiroz, passando então ao lado da piscina dos Olivais, onde deverá ser construída a estação, e entre depois na Avenida de Berlim até ao aeroporto.
José Rosa do Egípto comprometeu-se, no final da reunião, contestar junto do Ministério do Ambiente as demolições e desalojamentos. Os moradores ameaçam recorrer à Comissão Europeia por causa da obra, que é comparticipada em 85% pela União Europeia.

EM OUTUBRO

Mendes pede voto de crítica

"Não chega criticar políticos, os cidadãos têm de assumir nas Autarquias as suas responsabilidades na procura de credibilidade para a política portuguesa", disse ontem à noite, em entrevista à RDP, o presidente do PSD, Manuel Mendes. Por si, admitiu ter dado o seu contributo para a credibilidade ao negar o aval do partido às candidaturas de Isaltino Morais e Valentim Loureiro. E por contraste referiu a seriedade escrupulosa de Rui Rio no Porto.
Além de criticar Sócrates, "deslumbrado com poder", pelas promessas para o Orçamento 2006 sem dizer onde vai cortar para diminuir 1800 milhões no défice, Mendes afirmou estar "tranquilo e confiante" na expectativa da candidatura de Cavaco Silva à Presidência. - J.V.

Maria Teresa Branquinho

IA Instituto do Ambiente		
PRES.	<input type="checkbox"/>	VPFS <input type="checkbox"/> VPLG <input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:		
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	GDQA <input type="checkbox"/>
SADIF	<input type="checkbox"/>	GERA <input type="checkbox"/>
SEPA	<input type="checkbox"/>	GJUR <input type="checkbox"/>
SIPP	<input type="checkbox"/>	GSTI <input type="checkbox"/>
SLRA	<input type="checkbox"/>	
OUTROS:		

Presidente do Instituto do Ambiente
Instituto do Ambiente
Rua da Murgueira, Bairro do Zambujal – Alfragide
2721-865 Alfragide

Lisboa, 26 de Setembro de 2005

ASSUNTO: Estudo de Impacte Ambiental do Projecto de Execução do Prolongamento da Linha Vermelha entre Oriente e Aeroporto Estudo não Técnico

Emo. Senhor Presidente

No âmbito da Consulta Pública relativa ao assunto acima indicado com início em 24 de Agosto de 2005 e que termina no próximo dia 27 de Setembro de 2005, venho por este meio manifestar a minha total oposição a tão absurdo projecto.

Para além de ser moradora na rua onde pretendem instalar a Estação da Encarnação, que no projecto consta como "Zona de Serviços" (página 11, e passo a transcrever " A Estação Encarnação ficará localizada junto à zona dos Serviços dos Olivais e parte baixa do Bairro da Encarnação"), esta zona é constituída unicamente por prédios de habitação, não posso concordar com um traçado que prejudica toda a população dos Olivais Norte e Bairro da Encarnação.

Não posso concordar com as obras de instalação da Estação da Encarnação a menos de 70 metros da Escola Primária nº147 e no meio de 3 prédios de habitação.

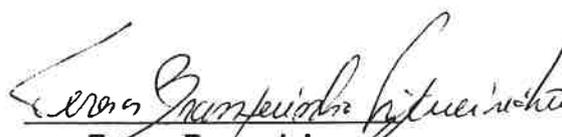
Recuso aceitar uma obra que irá provocar fissuras em 91 edifícios, serão demolidas 4 vivendas, 40 famílias serão realojadas, afectando cerca de duas mil pessoas.

Não posso concordar com um traçado a implantar numa zona habitacional destruindo todos os espaços verdes e que não contemplem parques de estacionamento para os utentes do metro.

No entanto, afirmo que não me oponho ao **Prolongamento da Linha Vermelha do Metro de Lisboa, entre Oriente e Aeroporto, mas não com este traçado.**

A zona periférica dos Olivais Norte/Encarnação possui espaço suficiente sem causar prejuízos. Existem várias soluções.

Melhores cumprimentos


Teresa Branquinho

Rua General Silva Freire, nº 45-B-2ºEsq.
1800-208 LISBOA

Anexos: cópia do traçado
Notícia do C M de 23/09/05

Em Agosto
11/2
25/2005



Metrópolitano de Lisboa

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL DO PROLONGAMENTO DA LINHA VERMELHA, ENTRE ORIENTE E AEROPORTO

*45-A e B
9 Reg geral
silva + rainal*

LEGENDA:

- Traçado proposto
- Estações previstas
- Postos de ventilação (PV)
- Poços de ataque (PA)

MÉTODOS CONSTRUTIVOS

- TÚNEL MINEIRO
- TÚNEL CÉU ABERTO
- ESTAÇÕES (CÉU ABERTO)
- ESTAÇÕES (TÚNEL MINEIRO)
- POÇOS DE ATAQUE

FIGURA 4.1 - PLANTA DO PROJECTO

CORREIO da Manhã

Ano XXVI / n.º 9617

www.correiomanha.pt

Orçamento no dia 14

O Governo comprometeu-se ontem a entregar a proposta de Orçamento do Estado para 2006 na Assembleia da República tarde. A proposta será votada na generalidade no dia 11 de Novembro, na especialidade no dia 29 e em votação final global no dia 30.

PROMOÇÃO VISTA ALEGRE



TRAFAGEM MEDIA DA RUA EM AGOSTO - 150 050

2º volume do Atlas por 4,95 €

A distribuição do 2.º volume do Atlas da National Geographic, com o CM, deixou ontem leitores à procura de onde encontrar um livro. Este é um problema que poderia ser facilmente prevenido, com um pedido de reserva no posto de venda onde compra habitualmente o jornal. Não perca tempo e encomende o volume pelo preço especial de 4,95 euros.



ULTIMA HORA

HEINZ VENDA DA FÁBRICA DE PENICHE

A americana HJ Heinz, multinacional de conservas e molhos, está a negociar a venda da fábrica de Peniche, onde trabalham 350 pessoas. O desinvestimento poderá durar um ano.

LOS ANGELES SÉRIE DE SISMOS

Uma série de sismos com magnitudes até 4,9 na escala de Richter (de 9 graus) abalaram ontem uma área a norte de Los Angeles, revelou o Instituto sismológico em Pasadena.

ESPAÑA REAL MADRID BATE BILBAO

O Real Madrid bateu ontem o Athletic Bilbao por 3-1, em jogo da 4.ª jornada da Liga espanhola. Marcaram Robinho e Raúl (2) pelos 'merengues' e Woodgate pelo clube basco.

SUB-21 FASE FINAL TEM SEDES ESCOLHIDAS

Anadia, Aveiro, Braga, Barcelos e Guimarães irão receber os jogos da fase final do Europeu de sub-21, em futebol, caso a candidatura portuguesa venha a ser aceite.

As confissões de Maitê

"Não foram tempos difíceis. Experimentei aquela forma de vida e as consequências que daí advieram." Quem o afirma é Maitê Proença, sobre os seus tempos de consumo de drogas e bebida. Esta e outras confissões da actriz brasileira serão reveladas amanhã, num exclusivo da revista **Vidas**.



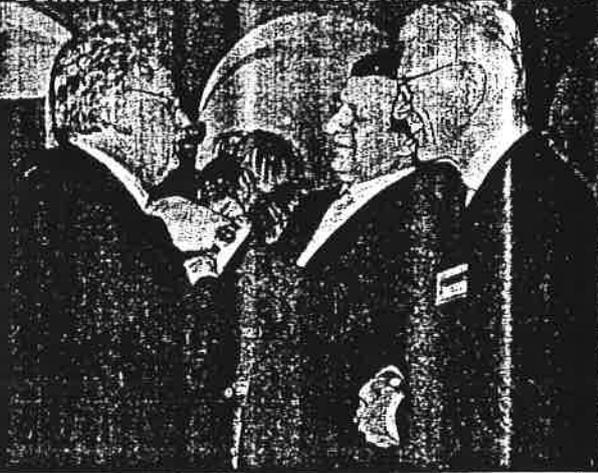
NÃO PERCA AMANHÃ NA **Vidas**

Lotaria Popular

Série sorteada n.º 4 Restantes séries
 1.º Prémio 58902 € 40.000,00 € 4.000,00

Lista completa dos prémios na página 51

DURÃO BARROSO ANUNCIA DIALOGO PARA A EUROPA



PLANO 'D'

Durão Barroso revelou ontem em Lisboa, durante um jantar do Partido Popular Europeu, que a Comissão Europeia já tem criado um plano de diálogo que permita voltar a colocar a Europa nos eixos. Na foto, Barroso compõe o nó da gravata de Elmar Brok, perante o olhar de Hans Poettering, ambos do PPE.

EM OUTUBRO

Mendes pede voto de crítica

"Não chega criticar políticos, os cidadãos têm de assumir nas Autarquias as suas responsabilidades na procura de credibilidade para a política portuguesa", disse ontem à noite, em entrevista à RTP, o presidente do PSD, Manuel Mendes. Por si, admitiu ter dado o seu contributo para a credibilidade ao negar o aval do partido às candidaturas de Isaltino Morais e Valentim Loureiro. E por contraste referiu a "séria e escrupulosa" Rui Rio no Porto.

Além de criticar Sócrates, "deslumbrado com o poder", pelas promessas para o Orçamento 2006, sem dizer onde vai cortar para diminuir 1800 milhões no défice, Mendes afirmou estar "tranquilo e confiante" na expectativa da candidatura de Cavaco Silva à Presidência. - J.M.

LIGAÇÃO AO AEROPORTO

Olivais diz não a Metro

DE JOÃO SARAMAGO

Os moradores dos Olivais Norte/Encarnação (Lisboa) contestam o traçado previsto para o Metro na ligação entre Oriente e o Aeroporto. Ontem, no cinema da Encarnação, perto de 170 pessoas reuniram-se com o presidente da Junta de Freguesia de Santa Maria dos Olivais, José Rosa do Egípto, para expressarem objecção perante a futura demolição de quatro vivendas e 40 famílias serem desalojadas.

Os moradores recusam ainda uma obra que irá provocar fissuras em 91 edifícios. Rui Rodrigues, membro da Comissão de Moradores, disse ao CM que a extensão do Metro irá afectar cerca de duas mil pessoas, acrescentando que "mui-

tos dos habitantes contestam a passagem do Metro pela Encarnação, pois entendem que os autocarros satisfazem as necessidades".

Numa solução alternativa, os habitantes defendem que o traçado da Linha Vermelha do Metro seja alterado a partir da Praça José Queiroz, passando então ao lado da piscina dos Olivais, onde deverá ser construída a estação, e entre depois na Avenida de Berlim até ao aeroporto.

José Rosa do Egípto comprometeu-se, no final da reunião, a contestar junto do Ministério do Ambiente as demolições e desalojamentos. Os moradores ameaçam recorrer à Comissão Europeia por causa da obra, que é comparticipada em 85% pela União Europeia. ●

12 07 2005

IA Instituto do Ambiente			
PRES.	<input type="checkbox"/>	VPFS	<input type="checkbox"/>
		VPLG	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:			
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	GDQA	<input type="checkbox"/>
SADF	<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>
SEPA	<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>
SIOP	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>
HA	<input type="checkbox"/>		
PROS:			

Carlos Figueiredo

Presidente do Instituto do Ambiente
 Instituto do Ambiente
 Rua da Murgueira, Bairro do Zambujal – Alfragide
 2721-865 Alfragide

Lisboa, 26 de Setembro de 2005

ASSUNTO: Estudo de Impacte Ambiental do Projecto de Execução do Prolongamento da Linha Vermelha entre Oriente e Aeroporto Estudo não Técnico

Emo. Senhor Presidente

No âmbito da Consulta Pública relativa ao assunto acima indicado com início em 24 de Agosto de 2005 e que termina no próximo dia 27 de Setembro de 2005, venho por este meio manifestar a minha total oposição a tão absurdo projecto.

Para além de ser moradora na rua onde pretendem instalar a Estação da Encarnação, que no projecto consta como "Zona de Serviços" (página 11, e passo a transcrever " A Estação Encarnação ficará localizada junto à zona dos Serviços dos Olivais e parte baixa do Bairro da Encarnação"), esta zona é constituída unicamente por prédios de habitação, não posso concordar com um traçado que prejudica toda a população dos Olivais Norte e Bairro da Encarnação.

Não posso concordar com as obras de instalação da Estação da Encarnação a menos de 70 metros da Escola Primária nº147 e no meio de 3 prédios de habitação.

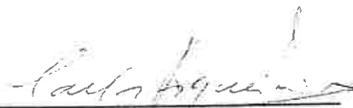
Recuso aceitar uma obra que irá provocar fissuras em 91 edifícios, serão demolidas 4 vivendas, 40 famílias serão realojadas, afectando cerca de duas mil pessoas.

Não posso concordar com um traçado a implantar numa zona habitacional destruindo todos os espaços verdes e que não contempla parques de estacionamento para os utentes do metro.

No entanto, afirmo que não me oponho ao **Prolongamento da Linha Vermelha do Metro de Lisboa, entre Oriente e Aeroporto, mas não com este traçado.**

A zona periférica dos Olivais Norte/Encarnação possui espaço suficiente sem causar prejuízos. Existem várias soluções.

Melhores cumprimentos



Carlos Figueiredo

Rua General Silva Freire, nº 45-B-2ºEsq..
 1800-208 LISBOA

Handwritten notes: "15/9" and "29-9-2005" with a signature.



Município de Lisboa

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL DO PROLONGAMENTO DA LINHA VERMELHA, ENTRE ORIENTE E AEROPORTO

DMV

01-45-A e B

*~ para ser usado
Silveira*

FIGURA 4.1 - PLANTA DO PROJECTO

LEGENDA:

- Traçado proposto
- Estações previstas
- Postos de ventilação (PV)
- Poços de ataque (PA)

MÉTODOS CONSTRUTIVOS

- TÚNEL MINEIRO
- TÚNEL CÉU ABERTO
- ESTAÇÕES (CÉU ABERTO)
- ESTAÇÕES (TÚNEL MINEIRO)
- POÇOS DE ATAQUE

CONTINENTE

PORTO
Mar. 11
Mar. 20
LISBOA
Mar. 15
Mar. 28
PARIS
Mar. 17
Mar. 27

CORREIO da Manhã

Ano XXVI / n.º 9617

www.correiomanha.pt

Orçamento no dia 14

O Governo comprometeu-se ontem a entregar a proposta de Orçamento do Estado para 2006 na Assembleia da República no dia 14 de Outubro à tarde. A proposta será votada na generalidade no dia 11 de Novembro, na especialidade no dia 29 e em votação final global no dia 30.

PROMOÇÃO VISTA ALEGRE



RECORTE ESTE SELO E COLE-O NA SUA CADERNETA

TODOS OS DIAS NO CM

TRAGEM MÉDIA DIÁRIA EM AGOSTO - 150 050

2º volume do Atlas por 4,95 €

A distribuição do 2.º volume do Atlas da National Geographic, com o CM, deixou ontem leitores à procura de onde encontrar um livro. Este é um problema que poderia ser facilmente prevenido, com um pedido de reserva no posto de venda onde compra habitualmente o jornal. Não perca tempo e encomende o volume pelo preço especial de 4,95 euros.



ULTIMA HORA

HEINZ VENDA DA FÁBRICA DE PENICHE

A americana HJ Heinz, multinacional de conservas e molhos, está a negociar a venda da fábrica de Peniche, onde trabalham 350 pessoas. O desinvestimento poderá durar um ano.

LOS ANGELES SÉRIE DE SISMOS

Uma série de sismos com magnitudes até 4,9 na escala de Richter (de 9 graus) abalaram ontem uma área a norte de Los Angeles, revelou o Instituto sismológico em Pasadena.

ESPAÑHA REAL MADRID BATE BILBAO

O Real Madrid bateu ontem o Athletic Bilbao por 3-1, em jogo da 4.ª jornada da Liga espanhola. Marcaram Robinho e Raúl (2) pelos 'merengues' e Woodgate pelo clube basco.

SUB-21 FASE FINAL TEM SEDES ESCOLHIDAS

Anadia, Aveiro, Braga, Barcelos e Guimarães irão receber os jogos da fase final do Europeu de sub-21, em futebol, caso a candidatura portuguesa venha a ser aceite.

As confissões de Maitê

"Não foram tempos difíceis. Experimentei aquela forma de vida e as consequências que daí advieram." Quem o afirma é Maitê Proença, sobre os seus tempos de consumo de drogas e bebida. Esta e outras confissões da actriz brasileira serão reveladas amanhã, num exclusivo da revista *Vidas*.



NÃO PERCA AMANHÃ NA Vidas

Lotaria Popular

Série sorteada n.º 4 Restantes séries
1.º Prémio.....58902.....€ 40.000,00.....€ 4.000,00

Lista completa dos prémios na página 51



NA ENVIAR

Trato de exploração de quómetros real... EMEL já foi en... ara a Procurador... al da República... er agora apre... dou ontem Car... drigues, presi... Câmara Munic... isboa. Em causa... ontrato entre a... onsórcio Street... a subconcessão... ues), cuja legali... n dos opositada... do da oposição... e e PCP. ●



MARCA YON

bolista português... marcou ontem o... ro golo na Liga... de futebol pelo... ipa que repre... os ter-se transfe... belsea, no início... ada. Contudo... médio não evi... empate caseiro... o Lens, por 1-1... ferente à oita... A equipa do... a classifica... 18 pontos, se... elo Paris SG de... m 16. ●



DURÃO BARROSO ANUNCIA DIALOGO PARA A EUROPA

PLANO 'D'.
Durão Barroso revelou ontem em Lisboa, durante o jantar do Partido Popular Europeu, que a Comissão Europeia já tem criado um plano de diálogo que permite voltar a colocar a Europa nos eixos. Na foto, Barroso compõe o nó da gravata de Elmar Brok, perante o olhar de Hans Poettering, ambos do PPE.

LIGAÇÃO AO AEROPORTO

Olivais diz não a Metro

JOÃO SAFAMAGO

Os moradores dos Olivais Norte/Encarnação (Lisboa) contestam o traçado previsto para o Metro na ligação entre Oriente e o Aeroporto. Ontem, no cinema da Encarnação, perto de 170 pessoas reuniram-se com o presidente da Junta de Freguesia de Santa Maria dos Olivais, José Rosa do Egípto, para expressarem objecção perante a futura demolição de quatro vivendas e 40 famílias serem desalojadas.

tos dos habitantes contestam a passagem do Metro pela Encarnação, pois entendem que os autocarros satisfazem as necessidades.

Numa solução alternativa, os habitantes defendem que o traçado da Linha Vermelha do Metro seja alterado a partir da Praça José Queiroz, passando então ao lado da piscina dos Olivais, onde deverá ser construída a estação, e entre depois na Avenida de Berlim até ao aeroporto.

José Rosa do Egípto comprometeu-se, no final da reunião, a contestar junto do Ministério do Ambiente as demolições e desalojamentos. Os moradores ameaçam recorrer à Comissão Europeia por causa da obra, que é comparticipada em 85% pela União Europeia. ●

EM OUTUBRO

Mendes pede voto de crítica

"Não chega criticar políticos, os cidadãos têm de assumir nas Autarquias as suas responsabilidades na procura de credibilidade para a política portuguesa", disse ontem à noite, em entrevista à RDP, o presidente do PSD, Marques Mendes. Por si, admitiu ter dado o seu contributo para a credibilidade ao negar o aval do partido às candidaturas de Isaltino Morais e Valentim Loureiro. E por contraste referiu a seriedade escrupulosa de Rui Rio no Porto.

Além de criticar Soares, "deslumbrado com o poder", pelas promessas para o Orçamento 2006 sem dizer onde vai cortar para diminuir 1800 milhões no défice, Mendes afirmou estar "tranquilo e confiante" na expectativa da candidatura de Cavaco Silva à Presidência. - J.V.

IA Instituto do Ambiente			
PRES	<input type="checkbox"/>	VPFS	<input type="checkbox"/>
		VPLG	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA			
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	GDQA	<input type="checkbox"/>
SADF	<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>
SEPA	<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>
SIPP	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>
SLRA	<input type="checkbox"/>		
OUTROS:			

Presidente do Instituto do Ambiente
 Instituto do Ambiente
 Rua da Murgueira, Bairro do Zambujal – Alfragide
 2721-865 Alfragide

Lisboa, 26 de Setembro de 2005

ASSUNTO: Estudo de Impacte Ambiental do Projecto de Execução do Prolongamento da Linha Vermelha entre Oriente e Aeroporto Estudo não Técnico

Emo. Senhor Presidente

No âmbito da Consulta Pública relativa ao assunto acima indicado com início em 24 de Agosto de 2005 e que termina no próximo dia 27 de Setembro de 2005, venho por este meio manifestar a minha total oposição a tão absurdo projecto.

Para além de ser moradora na rua onde pretendem instalar a Estação da Encarnação, que no projecto consta como "Zona de Serviços" (página 11, e passo a transcrever " A Estação Encarnação ficará localizada junto à zona dos Serviços dos Olivais e parte baixa do Bairro da Encarnação"), esta zona é constituída unicamente por prédios de habitação, não posso concordar com um traçado que prejudica toda a população dos Olivais Norte e Bairro da Encarnação.

Não posso concordar com as obras de instalação da Estação da Encarnação a menos de 70 metros da Escola Primária nº147 e no meio de 3 prédios de habitação.

Recuso aceitar uma obra que irá provocar fissuras em 91 edifícios, serão demolidas 4 vivendas, 40 famílias serão realojadas, afectando cerca de duas mil pessoas.

Não posso concordar com um traçado a implantar numa zona habitacional destruindo todos os espaços verdes e que não contempla parques de estacionamento para os utentes do metro.

No entanto, afirmo que não me oponho ao **Prolongamento da Linha Vermelha do Metro de Lisboa, entre Oriente e Aeroporto, mas não com este traçado.**

A zona periférica dos Olivais Norte/Encarnação possui espaço suficiente sem causar prejuízos. Existem várias soluções.

Melhores cumprimentos

Isabel Sacramento C. Aguiar

Rua General Silva Freire, nº 45-A-3ºDtº.
 1800-208 LISBOA

Anexos: cópia do traçado
 Notícia do C M de 23/09/05

Isabel Sacramento C. Aguiar
 29.1.2005



Metropolitano de Lisboa

DHM

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL DO PROLONGAMENTO DA LINHA VERMELHA, ENTRE ORIENTE E AEROPORTO

01-VSA & B

para general
SILVIO FARINHO

LEGENDA:

- Traçado proposto
- Estações previstas
- Postos de ventilação (PV)
- Poços de ataque (PA)

MÉTODOS CONSTRUTIVOS

- TÚNEL MINEIRO
- TÚNEL CÉU ABERTO
- ESTAÇÕES (CÉU ABERTO)
- ESTAÇÕES (TÚNEL MINEIRO)
- POÇOS DE ATAQUE

FIGURA 4.1 - PLANTA DO PROJECTO

CORREIO da Manhã

Ano XXVI / n.º 9617

www.correiomanha.pt

Orçamento no dia 14

O Governo comprometeu-se ontem a entregar a proposta de Orçamento do Estado para 2006 na Assembleia da República no dia 14 de Outubro à

tarde. A proposta será votada na generalidade no dia 11 de Novembro, na especialidade no dia 29 e em votação final global no dia 30.

PROMOÇÃO
VISTA ALEGRE



RECORTE
ESTE SELO
E COLE-O
NA SUA
CADERNETA

TODOS OS DIAS NO CM

TRAGEM MEDA DÁGA EM AGOSTO - 150 050

2º volume do Atlas por 4,95 €

A distribuição do 2.º volume do Atlas da National Geographic, com o CM, deixou ontem leitores à procura de onde encontrar um livro. Este é um problema que poderia ser facilmente prevenido, com um pedido de reserva no posto de venda onde compra habitualmente o jornal. Não perca tempo e encomende o volume pelo preço especial de 4,95 euros.



ULTIMA HORA

HEINZ VENDA DA FÁBRICA DE PENICHE

A americana HJ Heinz, multinacional de conservas e molhos, está a negociar a venda da fábrica de Peniche, onde trabalham 350 pessoas. O desinvestimento poderá durar um ano.

LOS ANGELES SÉRIE DE SISMOS

Uma série de sismos com magnitudes até 4,9 na escala de Richter (de 9 graus) abalaram ontem uma área a norte de Los Angeles, revelou o Instituto sismológico em Pasadena.

ESPAÑA REAL MADRID BATE BILBAO

O Real Madrid bateu ontem o Athletic Bilbao por 3-1, em jogo da 4.ª jornada da Liga espanhola. Marcaram Robinho e Raúl (2) pelos 'merengues' e Woodgate pelo clube basco.

SUB-21 FASE FINAL TEM SEDES ESCOLHIDAS

Anadia, Aveiro, Braga, Barcelos e Guimarães irão receber os jogos da fase final do Europeu de sub-21, em futebol, caso a candidatura portuguesa venha a ser aceite.

As confissões de Maitê

"Não foram tempos difíceis. Experimental aquela forma de vida e as consequências que daí advieram." Quem o afirma é Maitê Proença, sobre os seus tempos de consumo de drogas e bebida. Esta e outras confissões da actriz brasileira serão reveladas amanhã, num exclusivo da revista **Vidas**.



NÃO PERCA AMANHÃ NA VIDAS

Lotaria Popular

Série sorteada n.º 4 Restantes séries
1.º Prémio 58902 € 40.000,00 € 4.000,00

Lista completa dos prémios na página 51

DURÃO BARROSO ANUNCIA DIALOGO PARA A EUROPA



PLANO 'D'. Durão Barroso revelou ontem em Lisboa, durante um jantar do Partido Popular Europeu, que a Comissão Europeia já tem criado um plano de diálogo que permite voltar a colocar a Europa nos eixos. Na foto, Barroso compõe o nó da gravata de Elmar Brok, perante o olhar de Hans Poettering, ambos do PPE.

EM OUTUBRO

Mendes pede voto de crítica

"Não chega criticar políticos, os cidadãos têm de assumir nas Autarquias as suas responsabilidades na procura de credibilidade para a política portuguesa", disse ontem à noite, em entrevista à RTP, o presidente do PSD, Manuel Mendes. Por si, admitiu ter dado o seu contributo para a credibilidade ao negar o aval do partido às candidaturas de Isaltino Morais e Valentim Loureiro. E por contraste referiu a "séria e escrupulosa" atitude de Rui Rio no Porto.

Alem de criticar Sócrates, "deslumbrado com o poder", pelas promessas para o Orçamento 2006, sem dizer onde vai cortar para diminuir 1800 milhões no défice, Mendes afirmou estar "tranquilo e confiante" na expectativa da candidatura de Cavaco Silva à Presidência. - J. V.

LIGAÇÃO AO AEROPORTO

Olivais diz não a Metro

JOÃO SARAMAGO

Os moradores dos Olivais Norte/Encarnação (Lisboa) contestam o traçado previsto para o Metro na ligação entre Oriente e o Aeroporto. Ontem, no cinema da Encarnação, perto de 170 pessoas reuniram-se com o presidente da Junta de Freguesia de Santa Maria dos Olivais, José Rosa do Egípto, para expressarem objecção perante a futura demolição de quatro vivendas e 40 famílias serem desalojadas.

Os moradores recusam ainda uma obra que irá provocar fissuras em 91 edifícios. Rui Rodrigues, membro da Comissão de Moradores, disse ao CM que a extensão do Metro irá afectar cerca de duas mil pessoas, acrescentando que "mul-

tos dos habitantes contestam a passagem do Metro pela Encarnação, pois entendem que os autocarros satisfazem as necessidades".

Numa solução alternativa os habitantes defendem que o traçado da Linha Vermelha do Metro seja alterado a partir da Praça José Queiroz, passando então ao lado da piscina dos Olivais, onde deverá ser construída a estação, e entre depois na Avenida de Berlim até ao aeroporto.

José Rosa do Egípto comprometeu-se, no final da reunião, a contestar junto do Ministério do Ambiente as demolições e desalojamentos. Os moradores ameaçam recorrer à Comissão Europeia por causa da obra, que é comparticipada em 85% pela União Europeia. ●



ENVIADO À PGR

...to de explora-
...ómetros reali-
...EMEL já foi en-
...ara a Procurado-
...al da República.
...er agora apre-
...ou ontem Car-
...odrigues, presi-
...âmara Municipi-
...oa. Em causa
...ntrato entre a
...nsórcio Street
...ua subconcessão
...ques), cuja legali-
...do contestada
...os da oposição
...e PCP. ●



MARCA TON

bolista português
narcou ontem o
o golo na Liga
e futebol pelo
guipa que repre-
ós ter-se transfe-
elsea, no início
ada. Contudo,
nédio não evi-
empate caseiro
o Lens, por 1-1
ferente à oita-
a. A equipa do
reia a classifica-
n 18 pontos, se-
elo Paris SG de
m 16. ●

Maria Adelaide dos Santos Barata

Instituto do Ambiente	
<input type="checkbox"/> VPFS	<input type="checkbox"/> VPLG
CATEGORIA:	
SACI <i>DAI</i> <input checked="" type="checkbox"/>	GDQA <input type="checkbox"/>
SADF <input type="checkbox"/>	GERA <input type="checkbox"/>
SEPA <input type="checkbox"/>	GJUR <input type="checkbox"/>
SIPP <input type="checkbox"/>	GSTI <input type="checkbox"/>
SLRA <input type="checkbox"/>	
OUTROS:	

Presidente do Instituto do Ambiente
Instituto do Ambiente
Rua da Murgueira, Bairro do Zambujal – Alfragide
2721-865 Alfragide

Lisboa, 26 de Setembro de 2005

ASSUNTO: Estudo de Impacte Ambiental do Projecto de Execução do Prolongamento da Linha Vermelha entre Oriente e Aeroporto Estudo não Técnico

Emo. Senhor Presidente

No âmbito da Consulta Pública relativa ao assunto acima indicado com início em 24 de Agosto de 2005 e que termina no próximo dia 27 de Setembro de 2005, venho por este meio manifestar a minha total oposição a tão absurdo projecto.

Para além de ser moradora na rua onde pretendem instalar a Estação da Encarnação, que no projecto consta como "Zona de Serviços" (página 11, e passo a transcrever " A Estação Encarnação ficará localizada junto à zona dos Serviços dos Olivais e parte baixa do Bairro da Encarnação"), esta zona é constituída unicamente por prédios de habitação, não posso concordar com um traçado que prejudica toda a população dos Olivais Norte e Bairro da Encarnação.

Não posso concordar com as obras de instalação da Estação da Encarnação a menos de 70 metros da Escola Primária nº147 e no meio de 3 prédios de habitação.

Recuso aceitar uma obra que irá provocar fissuras em 91 edifícios, serão demolidas 4 vivendas, 40 famílias serão realojadas, afectando cerca de duas mil pessoas.

Não posso concordar com um traçado a implantar numa zona habitacional destruindo todos os espaços verdes e que não contempla parques de estacionamento para os utentes do metro.

No entanto, afirmo que não me oponho ao **Prolongamento da Linha Vermelha do Metro de Lisboa, entre Oriente e Aeroporto, mas não com este traçado.**

A zona periférica dos Olivais Norte/Encarnação possui espaço suficiente sem causar prejuízos. Existem várias soluções.

Melhores cumprimentos

Maria Adelaide dos Santos Barata
Adelaide Barata

Rua General Silva Freire, nº 45-B-3ºDt.
1800-208 LISBOA

Anexos: cópia do traçado
Notícia do C M de 23/09/05

Ey Ambs
253
299




 Metropolitano de Lisboa

DMV

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL DO PROLONGAMENTO DA
 LINHA VERMELHA, ENTRE ORIENTE E AEROPORTO

01-45-A e B
 Rua G. v. Lucilina Vermelha, entre Oriente e Aeroporto
 Final

FIGURA 4.1 - PLANTA DO PROJECTO

LEGENDA:

- Traçado proposto 
- Estações previstas 
- Postos de ventilação (PV) 
- Poços de ataque (PA) 

MÉTODOS CONSTRUTIVOS

-  - TÚNEL MINEIRO
-  - TÚNEL CÉU ABERTO
-  - ESTAÇÕES (CÉU ABERTO)
-  - ESTAÇÕES (TÚNEL MINEIRO)
-  - POÇOS DE ATAQUE

CONTINENTE

PORTO
Mar. 11
Mai. 20
LISBOA
Mar. 15
Mai. 28
FARO
Mar. 17
Mai. 27

CORREIO da Manhã

Ano XXVI / n.º 9617

www.correiomanha.pt

Orçamento no dia 14

O Governo comprometeu-se ontem a entregar a proposta de Orçamento do Estado para 2006 na Assembleia da República no dia 14 de Outubro à tarde. A proposta será votada na generalidade no dia 11 de Novembro, na especialidade no dia 29 e em votação final global no dia 30.

PROMOÇÃO VISTA ALEGRE



RECORTE ESTE SELO E COLE-O NA SUA CADERNETA

TÓDOS OS DIAS NO CM

TRAGEM MEDA DIÁRIA EM AGOSTO - 150 050

2º volume do Atlas por 4,95 €

A distribuição do 2.º volume do Atlas da National Geographic, com o CM, deixou ontem leitores à procura de onde encontrar um livro. Este é um problema que poderia ser facilmente prevenido, com um pedido de reserva no posto de venda onde compra habitualmente o jornal. Não perca tempo e encomende o volume pelo preço especial de 4,95 euros.



ULTIMA HORA

HEINZ VENDA DA FÁBRICA DE PENICHE

A americana HJ Heinz, multinacional de conservas e molhos, está a negociar a venda da fábrica de Peniche, onde trabalham 350 pessoas. O desinvestimento poderá durar um ano.

LOS ANGELES SÉRIE DE SISMOS

Uma série de sismos com magnitudes até 4,9 na escala de Richter (de 9 graus) abalaram ontem uma área a norte de Los Angeles, revelou o Instituto sismológico em Pasadena.

ESPANHA REAL MADRID BATE BILBAO

O Real Madrid bateu ontem o Athletic Bilbao por 3-1, em jogo da 4.ª jornada da Liga espanhola. Marcaram Robinho e Raúl (2) pelos 'merengues' e Woodgate pelo clube basco.

SUB-21 FASE FINAL TEM SEDES ESCOLHIDAS

Anadia, Aveiro, Braga, Barcelos e Guimarães irão receber os jogos da fase final do Europeu de sub-21, em futebol, caso a candidatura portuguesa venha a ser aceite.

As confissões de Maitê

"Não foram tempos difíceis. Experimental aquela forma de vida e as consequências que daí advieram." Quem o afirma é Maitê Proença, sobre os seus tempos de consumo de drogas e bebida. Esta e outras confissões da actriz brasileira serão reveladas amanhã, num exclusivo da revista **Vidas**.



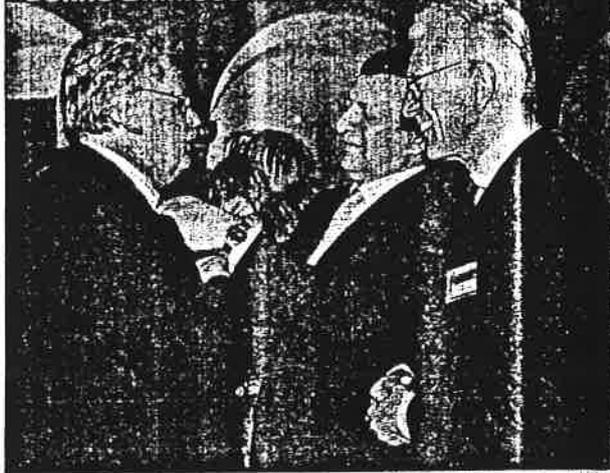
NÃO PERCA AMANHÃ NA **Vidas**

Lotaria Popular

Série sorteada n.º 4 Restantes séries
1.º Prémio.....58902.....€ 40.000,00.....€ 4.000,00

Lista completa dos prémios na página 51

DURÃO BARROSO ANUNCIA DIÁLOGO PARA A EUROPA



PLANO 'D'

Durão Barroso revelou ontem em Lisboa, durante um jantar do Partido Popular Europeu, que a Comissão Europeia já tem criado um plano de diálogo que permite voltar a colocar a Europa nos eixos. Na foto, Barroso compõe o nó da gravata de Elmar Brok, perante o olhar de Hans Poettering, ambos do PPE.

LIGAÇÃO AO AEROPORTO

Olivais diz não a Metro

JOÃO SARAMAGO

Os moradores dos Olivais Norte/Encarnação (Lisboa) contestam o traçado previsto para o Metro na ligação entre Oriente e o Aeroporto. Ontem, no cinema da Encarnação, perto de 170 pessoas reuniram-se com o presidente da Junta de Freguesia de Santa Maria dos Olivais, José Rosa do Egípto, para expressarem objecção perante a futura demolição de quatro vivendas e 40 famílias serem desalojadas.

tos dos habitantes contestam a passagem do Metro pela Encarnação, pois entendem que os autocarros satisfazem as necessidades.

Numa solução alternativa os habitantes defendem que o traçado da Linha Vermelha do Metro seja alterado a partir da Praça José Queiroz, passando então ao lado da piscina dos Olivais, onde deverá ser construída a estação, e entre depois na Avenida de Berlim até ao aeroporto.

José Rosa do Egípto comprometeu-se, no final da reunião, contestar junto do Ministério do Ambiente as demolições e desalojamentos. Os moradores ameaçam recorrer à Comissão Europeia por causa da obra, que é comparticipada em 85% pela União Europeia.

EM OUTUBRO

Mendes pede voto de crítica

"Não chega criticar políticos, os cidadãos têm de assumir nas Autarquias as suas responsabilidades na procura de credibilidade para a política portuguesa", disse ontem à noite, em entrevista à **TV**, o presidente do PSD, Manuel Mendes. Por si, admitiu ter dado o seu voto para a credibilidade ao negar o aval do partido às candidaturas de Isaltina Morais e Valentim Loureiro. E por contraste referiu a seriedade escrupulosa de Rui Rio no Porto.

Além de criticar Sócrates, "deslumbrado com o poder", pelas promessas para o Orçamento 2006 sem dizer onde vai cortar para diminuir 1800 milhões no défice. Mendes afirmou estar "tranquilo e confiante" na expectativa da candidatura de Cavaco Silva à Presidência. - J.V.



NA ENVIADA À PGR

ato de explorar quilómetros reais. EMEL já foi enviada a Procurador da República. er agora aprou ontem Carvalhinhos, presidente Câmara Municipal de Aveiro. Em causa contrato entre a consórcio Street ara subconcessão (ques), cuja legalidade contestada dos da oposição e PCP.



MARCA YON

bolista português marcou ontem o gol na Liga de Futebol pelo quípu que repreôs ter-se transferido para o clube de Aveiro. A equipa do clube de Aveiro venceu o jogo por 1-1. A equipa do clube de Aveiro venceu o jogo por 1-1. A equipa do clube de Aveiro venceu o jogo por 1-1.

IA Instituto do Ambiente			
PRES.	<input type="checkbox"/>	VFFS	<input type="checkbox"/>
		VPLG	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA			
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	GDQA	<input type="checkbox"/>
SADF	<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>
SEPA	<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>
SIPP	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>
SURA	<input type="checkbox"/>		
CONTACTOS:			

Presidente do Instituto do Ambiente
 Instituto do Ambiente
 Rua da Murgueira, Bairro do Zambujal – Alfragide
 2721-865 Alfragide

Lisboa, 26 de Setembro de 2005

ASSUNTO: Estudo de Impacte Ambiental do Projecto de Execução do Prolongamento da Linha Vermelha entre Oriente e Aeroporto Estudo não Técnico

Emo. Senhor Presidente

No âmbito da Consulta Pública relativa ao assunto acima indicado com início em 24 de Agosto de 2005 e que termina no próximo dia 27 de Setembro de 2005, venho por este meio manifestar a minha total oposição a tão absurdo projecto.

Para além de ser moradora na rua onde pretendem instalar a Estação da Encarnação, que no projecto consta como "Zona de Serviços" (página 11, e passo a transcrever " A Estação Encarnação ficará localizada junto à zona dos Serviços dos Olivais e parte baixa do Bairro da Encarnação"), esta zona é constituída unicamente por prédios de habitação, não posso concordar com um traçado que prejudica toda a população dos Olivais Norte e Bairro da Encarnação.

Não posso concordar com as obras de instalação da Estação da Encarnação a menos de 70 metros da Escola Primária nº147 e no meio de 3 prédios de habitação.

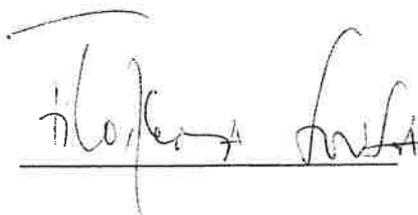
Recuso aceitar uma obra que irá provocar fissuras em 91 edifícios, serão demolidas 4 vivendas, 40 famílias serão realojadas, afectando cerca de duas mil pessoas.

Não posso concordar com um traçado a implantar numa zona habitacional destruindo todos os espaços verdes e que não contempla parques de estacionamento para os utentes do metro.

No entanto, afirmo que não me oponho ao **Prolongamento da Linha Vermelha do Metro de Lisboa, entre Oriente e Aeroporto, mas não com este traçado.**

A zona periférica dos Olivais Norte/Encarnação possui espaço suficiente sem causar prejuízos. Existem várias soluções.

Melhores cumprimentos



Rua General Silva Freire, nº 45-A-2ºDtº.
 1800-208 LISBOA

Handwritten notes:
 Sy...
 R...
 25-9-2005



Município de Lisboa

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL DO PROLONGAMENTO DA LINHA VERMELHA, ENTRE ORIENTE E AEROPORTO

01-45-AEB
ma general
sluc-faen

LEGENDA:

- Traçado proposto
- Estações previstas
- Postos de ventilação (PV)
- Poços de ataque (PA)

MÉTODOS CONSTRUTIVOS

- TÚNEL MINEIRO
- TÚNEL CÉU ABERTO
- ESTAÇÕES (CÉU ABERTO)
- ESTAÇÕES (TÚNEL MINEIRO)
- POÇOS DE ATAQUE

FIGURA 4.1 - PLANTA DO PROJECTO

CONTINENTE

PORTO
Mar: 11
Abr: 20
LISBOA
Mar: 15
Abr: 28
FARO
Mar: 17
Abr: 27

CORREIO da Manhã

Ano XXVI / n.º 9617

www.correiomanha.pt

Orçamento no dia 14

O Governo comprometeu-se ontem a entregar a proposta de Orçamento do Estado para 2006 na Assembleia da República no dia 14 de Outubro à tarde. A proposta será votada na generalidade no dia 11 de Novembro, na especialidade no dia 29 e em votação final global no dia 30.

PROMOÇÃO VISTA ALEGRE



RECORTE ESTE SELO E COLE-O NA SUA CADERNETA

TÓDOS OS DIAS NO CM

TRAGEM MÊDA DIÁRIA EM AGOSTO - 150 059

2º volume do Atlas por 4,95 €

A distribuição do 2.º volume do Atlas da National Geographic, com o CM, deixou ontem leitores à procura de onde encontrar um livro. Este é um problema que poderia ser facilmente prevenido, com um pedido de reserva no posto de venda onde compra habitualmente o jornal. Não perca tempo e encomende o volume pelo preço especial de 4,95 euros.



ULTIMA HORA

HEINZ VENDA DA FÁBRICA DE PENICHE

A americana HJ Heinz, multinacional de conservas e molhos, está a negociar a venda da fábrica de Peniche, onde trabalham 350 pessoas. O desinvestimento poderá durar um ano.

LOS ANGELES SÉRIE DE SISMOS

Uma série de sismos com magnitudes até 4,9 na escala de Richter (de 9 graus) abalaram ontem uma área a norte de Los Angeles, revelou o Instituto sismológico em Pasadena.

ESPAÑA REAL MADRID BATE BILBAO

O Real Madrid bateu ontem o Athletic Bilbao por 3-1, em jogo da 4.ª jornada da Liga espanhola. Marcaram Robinho e Raúl (2) pelos 'merengues' e Woodgate pelo clube basco.

SUB-21 FASE FINAL TEM SEDES ESCOLHIDAS

Anadia, Aveiro, Braga, Barcelos e Guimarães irão receber os jogos da fase final do Europeu de sub-21, em futebol, caso a candidatura portuguesa venha a ser aceite.

As confissões de Maitê

"Não foram tempos difíceis. Experimentalmente aquela forma de vida e as consequências que daí advieram." Quem o afirma é Maitê Proença, sobre os seus tempos de consumo de drogas e bebida. Esta e outras confissões da actriz brasileira serão reveladas amanhã, num exclusivo da revista *Vidas*.



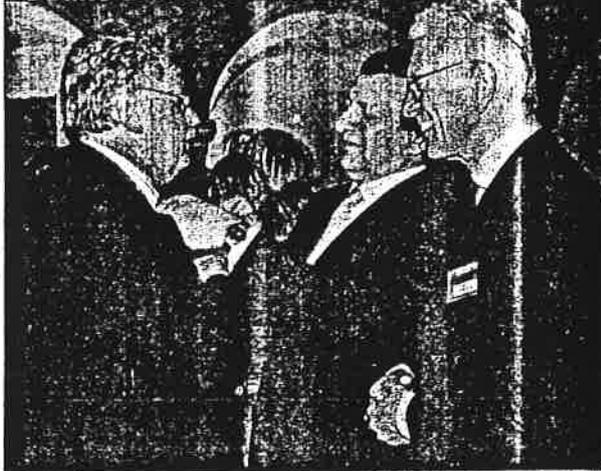
NÃO PERCA AMANHÃ NA *Vidas*

Lotaria Popular

Série sorteada n.º 4 Restantes séries
1.º Prémio 58902 € 40.000,00 € 4.000,00

Lista completa dos prémios na página 51

DURÃO BARROSO ANUNCIA DIALOGO PARA A EUROPA



PLANO 'D'. Durão Barroso revelou ontem em Lisboa, durante o jantar do Partido Popular Europeu, que a Comissão Europeia já tem criado um plano de diálogo que pretende voltar a colocar a Europa nos eixos. Na foto, Barroso compõe o nó da gravata de Elmar Brok, perante o olhar de Hans Poettering, ambos do PPE.

LIGAÇÃO AO AEROPORTO

Olivais diz não a Metro

JOÃO SARAMAGO

Os moradores dos Olivais Norte/Encarnação (Lisboa) contestam o traçado previsto para o Metro na ligação entre Oriente e o Aeroporto. Ontem, no cinema da Encarnação, perto de 170 pessoas reuniram-se com o presidente da Junta de Freguesia de Santa Maria dos Olivais, José Rosa do Egípto, para expressarem objecção perante a futura demolição de quatro vivendas e 40 famílias serem desalojadas.

Os moradores recusam ainda uma obra que irá provocar fissuras em 91 edifícios. Rui Rodrigues, membro da Comissão de Moradores, disse ao CM que a extensão do Metro irá afectar cerca de duas mil pessoas, acrescentando que "muitos dos habitantes contestam a passagem do Metro pela Encarnação, pois entendem que os autocarros satisfazem as necessidades".

Numa solução alternativa os habitantes defendem que o traçado da Linha Vermelha do Metro seja alterado a partir da Praça José Queiroz, passando então ao lado da piscina dos Olivais, onde deverá ser construída a estação, e entre depois na Avenida de Berlim até ao aeroporto.

José Rosa do Egípto comprometeu-se, no final da reunião, a contestar junto do Ministério do Ambiente as demolições e desalojamentos. Os moradores ameaçam recorrer à Comissão Europeia, por causa da obra, que é comparticipada em 85% pela União Europeia.

EM OUTUBRO

Mendes pede voto de crítica

"Não chega criticar os políticos, os cidadãos têm de assumir nas Autarquias as suas responsabilidades na procura de credibilidade para a política portuguesa", disse ontem, em entrevista à RTP, o presidente do PSD, Manuel Mendes. Por si, admitiu ter dado o seu contributo para a credibilidade ao negar o aval do partido às candidaturas de Isaltino Morais e Valentim Loureiro. E por contraste referiu a "seriedade escrupulosa" de Rui Rio no Porto.

Além de criticar Sócrates, "deslumbrado com o poder", pelas promessas para o Orçamento 2006 sem dizer onde vai cortar para diminuir 1800 milhões no défice, Mendes afirmou estar "tranquilo e confiante" na expectativa da candidatura de Cavaco Silva à Presidência. - J.V.



ENVIADO À PGR

Tratado de exploração de metros realimentado já foi enviado à Procuradoria da República. O tratado agora aprovado ontem por Carlos Bragança, presidente da Câmara Municipal de Lisboa, em causa do contrato entre a consórcio Street ra subconcessão (ues), cuja legalidade foi contestada pelos da oposição e PCP.



MARCAÇÃO

Polista português marcou ontem o gol na Liga de futebol pelo clube que representa ter-se transferido para o Chelsea, no início da Contado. O médio não evitou empate caseiro do Lens, por 1-1 perante a oitava. A equipa do clube classificou-se com 18 pontos, segundo Paris SG de 16.

Instituto do Ambiente					
ES.	<input type="checkbox"/>	VFFS	<input type="checkbox"/>	VPLG	<input type="checkbox"/>
CONSESSORIA:					
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	DAIA	<input checked="" type="checkbox"/>	GDQA	<input type="checkbox"/>
SADF	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>
SEFA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>
SIPP	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	OSTI	<input type="checkbox"/>
SLRA	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		
OUTROS:					

Maria Antonieta de Jesus Branca Mendes

Presidente do Instituto do Ambiente
 Instituto do Ambiente
 Rua da Murgueira, Bairro do Zambujal – Alfragide
 2721-865 Alfragide

Lisboa, 26 de Setembro de 2005

ASSUNTO: Estudo de Impacte Ambiental do Projecto de Execução do Prolongamento da Linha Vermelha entre Oriente e Aeroporto Estudo não Técnico

Emo. Senhor Presidente

No âmbito da Consulta Pública relativa ao assunto acima indicado com início em 24 de Agosto de 2005 e que termina no próximo dia 27 de Setembro de 2005, venho por este meio manifestar a minha total oposição a tão absurdo projecto.

Para além de ser moradora na rua onde pretendem instalar a Estação da Encarnação, que no projecto consta como "Zona de Serviços" (página 11, e passo a transcrever " A Estação Encarnação ficará localizada junto à zona dos Serviços dos Olivais e parte baixa do Bairro da Encarnação"), esta zona é constituída unicamente por prédios de habitação, não posso concordar com um traçado que prejudica toda a população dos Olivais Norte e Bairro da Encarnação.

Não posso concordar com as obras de instalação da Estação da Encarnação a menos de 70 metros da Escola Primária nº147 e no meio de 3 prédios de habitação.

Recuso aceitar uma obra que irá provocar fissuras em 91 edifícios, serão demolidas 4 vivendas, 40 famílias serão realojadas, afectando cerca de duas mil pessoas.

Não posso concordar com um traçado a implantar numa zona habitacional destruindo todos os espaços verdes e que não contempla parques de estacionamento para os utentes do metro.

No entanto, afirmo que não me oponho ao **Prolongamento da Linha Vermelha do Metro de Lisboa, entre Oriente e Aeroporto, mas não com este traçado.**

A zona periférica dos Olivais Norte/Encarnação possui espaço suficiente sem causar prejuízos. Existem várias soluções.

Melhores cumprimentos


 Antonieta Mendes

Rua General Silva Freire, nº 45-B-3ºEsq.
 1800-208 LISBOA

Anexos: cópia do traçado
 Notícia do C M de 23/09/05


 25/9/05

CONTINENTE

PORTO
Mar 11
Mar 20

LISBOA
Mar 15
Mar 28

FARO
Mar 17
Mar 27

CORREIO da Manhã

Ano XXVI / n.º 9617

www.correiomanha.pt

Orçamento no dia 14

O Governo comprometeu-se ontem a entregar a proposta de Orçamento do Estado para 2006 na Assembleia da República no dia 14 de Outubro à

tarde. A proposta será votada na generalidade no dia 11 de Novembro, na especialidade no dia 29 e em votação final global no dia 30.

PROMOÇÃO
VISTA ALEGRE



RECORTE ESTE SELO E COLE-O NA SUA CADERNETA

TÓDOS OS DIAS NO CM

TRAGEM MEDIA DIARIA EM AGOSTO - 150 050

2º volume do Atlas por 4,95 €

A distribuição do 2.º volume do Atlas da National Geographic, com o CM, deixou ontem leitores à procura de onde encontrar um livro. Este é um problema que poderia ser facilmente prevenido, com um pedido de reserva no posto de venda onde compra habitualmente o jornal. Não perca tempo e encomende o volume pelo preço especial de 4,95 euros.



ULTIMA HORA

HEINZ VENDA DA FÁBRICA DE PENICHE

A americana HJ Heinz, multinacional de conservas e molhos, está a negociar a venda da fábrica de Peniche, onde trabalham 350 pessoas. O desinvestimento poderá durar um ano.

LOS ANGELES SÉRIE DE SISMOS

Uma série de sismos com magnitudes até 4,9 na escala de Richter (de 9 graus) abalaram ontem uma área a norte de Los Angeles, revelou o Instituto sismológico em Pasadena.

ESPAÑA REAL MADRID BATE BILBAO

O Real Madrid bateu ontem o Athletic Bilbao por 3-1, em jogo da 4.ª jornada da Liga espanhola. Marcaram Robinho e Raúl (2) pelos 'merengues' e Woodgate pelo clube basco.

SUB-21 FASE FINAL TEM SEDES ESCOLHIDAS

Anadia, Aveiro, Braga, Barcelos e Guimarães irão receber os jogos da fase final do Europeu de sub-21, em futebol, caso a candidatura portuguesa venha a ser aceite.

As confissões de Maitê

"Não foram tempos difíceis. Experimental aquela forma de vida e as consequências que daí advieram." Quem o afirma é Maitê Proença, sobre os seus tempos de consumo de drogas e bebida. Esta e outras confissões da actriz brasileira serão reveladas amanhã, num exclusivo da revista *Vidas*.



NAO PERCA AMANHÃ NA Vidas

Lotaria Popular

Série sorteada nº 4 Restantes séries
1.º Prémio 58902 € 40.000,00 € 4.000,00

Lista completa dos prémios na página 51

DURÃO BARROSO ANUNCIA DIALOGO PARA A EUROPA



TRAGO PETINGAL/LUSA

PLANO 'D'

Durão Barroso revelou ontem em Lisboa, durante um jantar do Partido Popular Europeu, que a Comissão Europeia já tem criado um plano de diálogo que permitirá voltar a colocar a Europa nos eixos. Na foto, Barroso compõe o nó da gravata de Elmar Brok, perante o olhar de Hans Poettering, ambos do PPE.

LIGAÇÃO AO AEROPORTO

Olivais diz não a Metro

JOÃO SARAMAGO

Os moradores dos Olivais Norte/Encarnação (Lisboa) contestam o traçado previsto para o Metro na ligação entre Oriente e o Aeroporto. Ontem, no cinema da Encarnação, perto de 170 pessoas reuniram-se com o presidente da Junta de Freguesia de Santa Maria dos Olivais, José Rosa do Egípto, para expressarem objecção perante a futura demolição de quatro vivendas e 40 famílias serem desalojadas.

Os moradores recusam ainda uma obra que irá provocar fissuras em 91 edifícios. Rui Rodrigues, membro da Comissão de Moradores, disse ao CM que a extensão do Metro irá afectar cerca de duas mil pessoas, acrescentando que "mui-

tos dos habitantes contestam a passagem do Metro pela Encarnação, pois entendem que os autocarros satisfazem as necessidades".

Numa solução alternativa, os habitantes defendem que o traçado da Linha Vermelha do Metro seja alterado a partir da Praça José Queiroz, passando então ao lado da piscina dos Olivais, onde deverá ser construída a estação, e entre depois na Avenida de Berlim até ao aeroporto.

José Rosa do Egípto comprometeu-se, no final da reunião, contestar junto do Ministério do Ambiente as demolições e desalojamentos. Os moradores ameaçam recorrer à Comissão Europeia por causa da obra, que é comparticipada em 85% pela União Europeia. ●

EM OUTUBRO

Mendes pede voto de crítica

"Não chega criticar políticos, os cidadãos têm de assumir nas Autarquias as suas responsabilidades na procura de credibilidade para a política portuguesa", disse ontem Mendes, em entrevista à RTP, ao presidente do PSD, Manuel Mendes. Por si, admitiu ter dado o seu contributo para a credibilidade ao negar o aval do partido às candidaturas de Isaltino Morais e Valentim Loureiro. E por contraste referiu a "seriedade escrupulosa" de Rui Rio no Porto.

Além de criticar Sócrates, "deslumbrado com o poder", pelas promessas para o Orçamento 2006 sem dizer onde vai cortar para diminuir 1800 milhões no défice. Mendes afirmou estar "tranquilo e confiante" na expectativa da candidatura de Cavaco Silva à Presidência. - J.V.



DHVK
 Metropolitan de Lisboa
ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL DO PROLONGAMENTO DA LINHA VERMELHA, ENTRE ORIENTE E AEROPORTO

01-45-A-2-B

*rua senand
 SNC Faiane*

FIGURA 4.1 - PLANTA DO PROJECTO

LEGENDA:

- Traçado proposto
- Estações previstas
- Postos de ventilação (PV)
- Poços de ataque (PA)

MÉTODOS CONSTRUTIVOS

- TÚNEL MINEIRO
- TÚNEL CÉU ABERTO
- ESTAÇÕES (CÉU ABERTO)
- ESTAÇÕES (TÚNEL MINEIRO)
- POÇOS DE ATAQUE