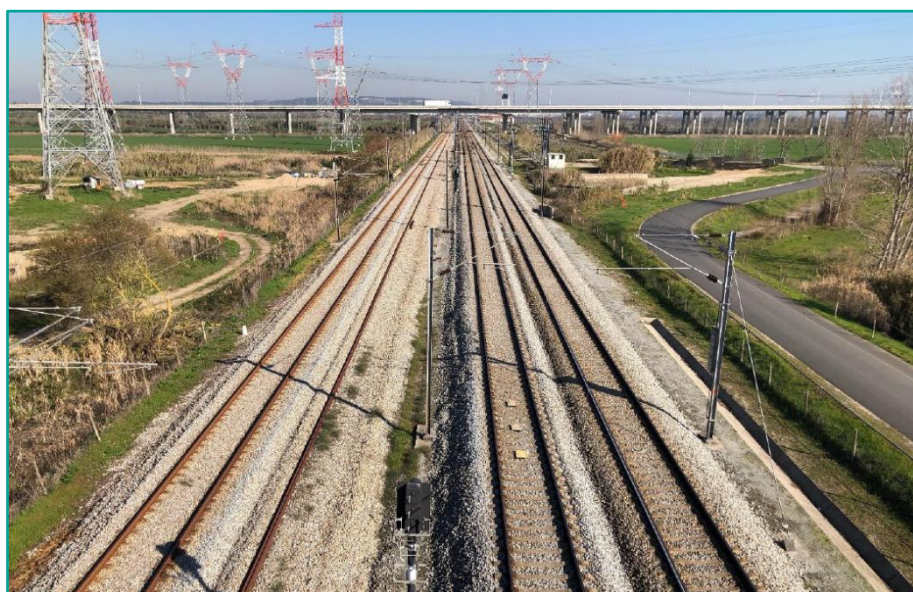


RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA



Avaliação de Impacte Ambiental n.º 3922

Quadruplicação do Troço entre Castanheira do Ribatejo e Azambuja

Julho de 2026



Título: Relatório de Consulta Pública
Quadruplicação do Troço entre Castanheira do Ribatejo e
Azambuja
AIA 3922

Autoria: Agência Portuguesa do Ambiente
Departamento de Comunicação e Cidadania Ambiental
Divisão de Cidadania Ambiental
Miguel Couchinho

Data: Julho de 2026

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	3
2. O PROJETO	3
3. LOCALIZAÇÃO	3
4. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA.....	4
5. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA.....	5
6. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO.....	5
7. PROVENIÊNCIA DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS	6
8. ANÁLISE DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS.....	6

1. INTRODUÇÃO

Este procedimento de AIA encontra-se enquadrado no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação (alterações pelo diploma Simplex Ambiental – Decreto-Lei n.º 11/2023 de 10 de fevereiro); (Anexo II, 10c) Construção de vias férreas e instalações de transbordo intermodal e de terminais intermodais (não incluídos no anexo I).

Em cumprimento do disposto no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação, procedeu-se à consulta pública do estudo de impacte ambiental do projeto “AIA3922 - Quadruplicação do Troço entre Castanheira do Ribatejo e Azambuja”.

O proponente do projeto, assim como a entidade licenciadora, ou competente para a autorização, é a Infraestruturas de Portugal, S.A., e a autoridade de avaliação de impacte ambiental é a Agência Portuguesa do Ambiente.

2. O PROJETO

O projeto de Quadruplicação do Troço Castanheira do Ribatejo – Azambuja, na Linha do Norte, entre o pk 34+100 e o pk 47+000, tem uma extensão de cerca de 12,9 km e encontra-se em fase de Projeto de Execução.

Pretende-se proceder à quadruplicação da linha existente, entre a estação de Castanheira do Ribatejo e a estação de Azambuja.

Fonte: Resumo Não Técnico do Estudo de Impacte Ambiental

3. LOCALIZAÇÃO

O Projeto localiza-se nos concelhos de:

- Vila Franca de Xira (União das Freguesias de Castanheira do Ribatejo e Cachoeiras)
- Alenquer (União das Freguesias de Carregado e Cadafais)
- Azambuja (Freguesia de Azambuja; Freguesia de Vila Nova da Rainha)

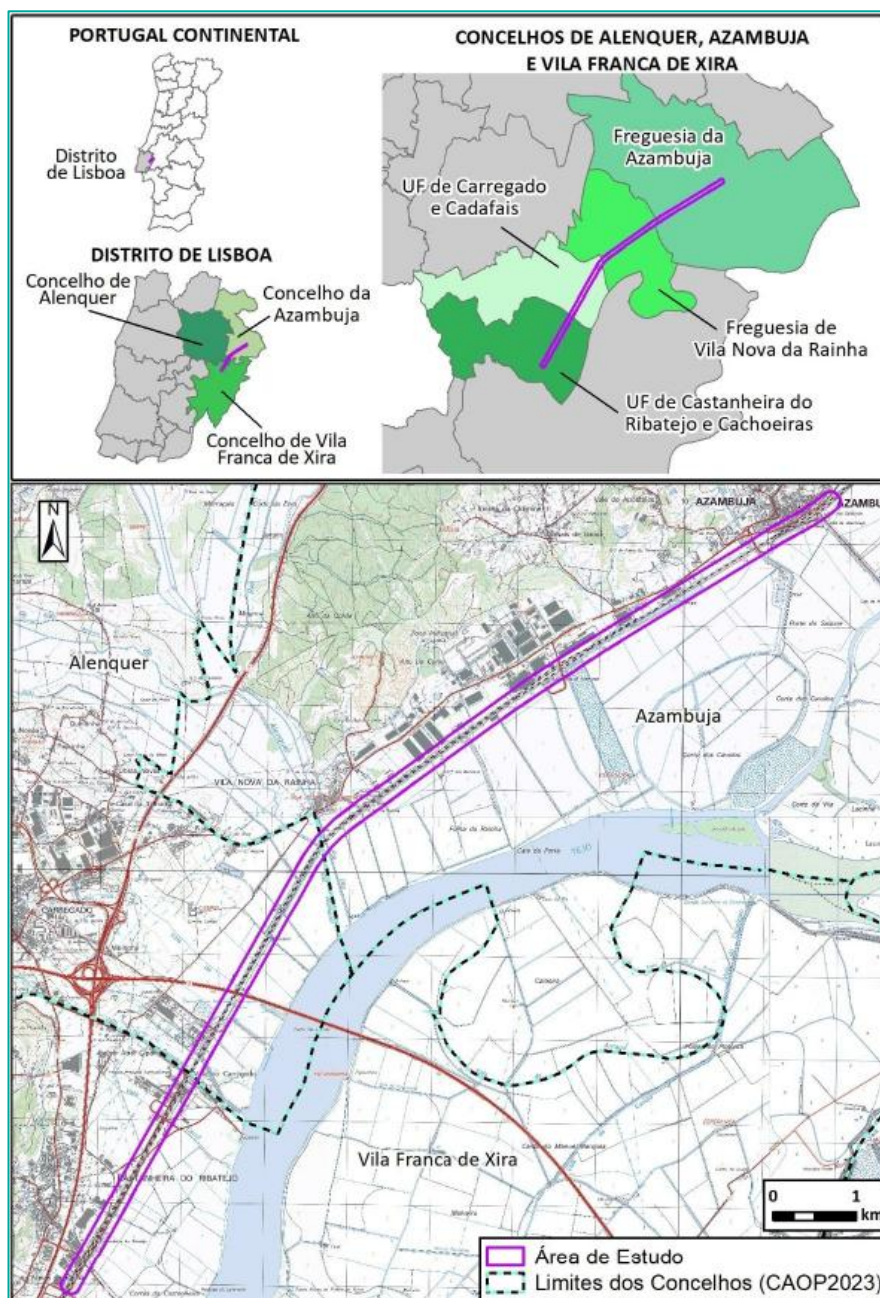


Figura 1 – Localização do projeto

Fonte: Resumo Não Técnico do Estudo de Impacte Ambiental

4. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA

A Consulta Pública decorreu durante 30 dias úteis, de 21 de maio a 3 de julho de 2026.

5. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA

O Estudo de Impacte Ambiental, incluindo o Resumo Não Técnico (RNT), foi disponibilizado para consulta nos seguintes portais: Agência Portuguesa do Ambiente (apambiente.pt); Participa.pt.

Foram remetidos anúncios de consulta pública para as Câmaras Municipais e Juntas de Freguesia da área de implantação do projeto, nomeadamente:

Distrito de Lisboa
• Vila Franca de Xira • União das Freguesias de Castanheira do Ribatejo e Cachoeiras • Alenquer • União das Freguesias de Carregado e Cadafais • Azambuja • Freguesia de Azambuja • Freguesia de Vila Nova da Rainha

6. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO

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

- Afixação de Anúncios nas seguintes entidades:
 - Agência Portuguesa do Ambiente;
 - Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo;
 - Câmaras Municipais e Juntas de Freguesia da área de implantação do projeto
- Envio de nota de imprensa para os órgãos de comunicação social de âmbito nacional;
- Divulgação na Internet no site da Agência Portuguesa do Ambiente e no portal PARTICIPA.PT;
- Envio de comunicação às ONGA inscritas no RNOE;

7. PROVENIÊNCIA DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS

Durante o período de Consulta Pública foram recebidas **14** exposições com a seguinte proveniência:

Cidadãos:

- 7 exposições particulares

Entidades da Administração Local:

- Câmara Municipal de Alenquer
- Câmara Municipal de Azambuja

(Nota: os pareceres das Câmaras Municipais encontram-se analisados enquanto entidades externas no parecer da Comissão de Avaliação)

- Junta de Freguesia de Azambuja

Outras Entidades:

- Dynamic Land II Unipessoal, Lda.

(Nota: a empresa Dynamic Land II apresentou duas exposições em separado)

- Grupo Barraqueiro
- LS – Gestão Empresarial e Imobiliária, S.A.

8. ANÁLISE DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS

A consulta pública do projeto “Quadruplicação do Troço entre Castanheira do Ribatejo e Azambuja” revelou uma posição maioritariamente favorável por parte dos cidadãos. Os contributos favoráveis destacam a importância do projeto para o reforço da capacidade ferroviária, a mobilidade sustentável e a modernização da Linha do Norte, sendo ainda apresentadas sugestões relacionadas com a mitigação de impactos, a acessibilidade da Estação da Azambuja e a integração futura de outras infraestruturas ferroviárias. Uma participação discordante manifesta preocupações com os impactos ambientais, urbanos e sociais sobre as populações de Vila Franca de Xira, defendendo uma alternativa baseada num corredor dedicado para a Alta Velocidade.

As entidades que se pronunciaram reconhecem, em geral, o interesse estratégico da quadruplicação da Linha do Norte, mas defendem a introdução de medidas complementares. A Junta de Freguesia de Azambuja solicita melhorias nas condições de acessibilidade, mobilidade, estacionamento e gestão da fase de obra. A Dynamic Land e a LS – Gestão Empresarial e Imobiliária sublinham a necessidade de compatibilizar o projeto ferroviário com os planos urbanísticos em desenvolvimento na Azambuja. O Grupo Barraqueiro destaca a importância de salvaguardar uma futura ligação ferroviária à Plataforma Logística do Carregado e de avaliar os impactos cumulativos associados aos projetos logísticos previstos para a região. Em síntese, as entidades apoiam o projeto, condicionando esse apoio à adoção de soluções que reforcem a integração territorial, logística e urbana da intervenção.

4 cidadãos manifestam a sua concordância. Estas intervenções favoráveis revelam, de forma geral, apoio à concretização do projeto, reconhecendo a sua importância para a modernização da infraestrutura ferroviária nacional, o reforço da capacidade de transporte e a melhoria da mobilidade sustentável. Vários participantes destacam os benefícios associados ao aumento da oferta ferroviária, à redução dos impactos ambientais quando comparada com outros modos de transporte e ao papel estratégico da ferrovia no transporte de passageiros e mercadorias.

Uma das participações sublinha que a modernização e expansão da ferrovia portuguesa é essencial por se tratar de um meio de transporte menos poluente, defendendo igualmente o reforço da ferrovia suburbana como forma de melhorar a mobilidade da população. Esta intervenção traduz um apoio inequívoco ao projeto, enquadrando-o numa perspetiva mais ampla de promoção da sustentabilidade ambiental e da eficiência dos transportes.

Outra participação considera a obra absolutamente fundamental para as ligações ferroviárias do país, referindo que o estudo prevê medidas de mitigação adequadas para minimizar os impactos ambientais e sociais identificados. O participante entende que os benefícios globais do projeto justificam plenamente a sua concretização.

Um dos contributos, embora favorável ao projeto e ao saldo globalmente positivo da sua execução, apresenta recomendações para maximizar a sua utilidade futura. Entre as sugestões destacam-se a salvaguarda de condições para futuras ligações desniveladas de mercadorias, a preparação da infraestrutura para a integração da futura Linha de Alta Velocidade, o reforço da mobilidade ciclável e da intermodalidade nas estações, bem como a articulação da empreitada com outras intervenções ferroviárias em curso para aumentar a eficiência da gestão da obra e reduzir a ocupação de solo.

Por fim, uma participação classifica a intervenção como urgente e necessária para a modernização e valorização do troço ferroviário, propondo ainda a inclusão de vias rápidas nas estações para permitir a passagem de comboios sem interferência com as plataformas existentes. Segundo o participante, esta solução contribuiria para aumentar a segurança e a velocidade de circulação ferroviária.

Em síntese, as participações de concordância evidenciam um consenso quanto à relevância estratégica do projeto para o sistema ferroviário nacional, destacando os

ganhos em capacidade, eficiência, segurança e sustentabilidade, embora algumas delas proponham melhorias técnicas destinadas a potenciar os benefícios da infraestrutura.

2 cidadãos apresentam sugestões. Estas participações referem que o projeto apresenta benefícios relevantes para a mobilidade ferroviária, através do aumento da capacidade da infraestrutura e da melhoria das condições de transporte de passageiros e mercadorias, sendo globalmente encarado como uma intervenção positiva e estratégica. No entanto, é salientada a importância de assegurar uma adequada prevenção e mitigação dos impactes sobre as populações mais próximas da linha, nomeadamente no que respeita ao ruído, vibrações e perturbações associadas à fase de construção, bem como garantir uma monitorização eficaz e transparente desses efeitos.

É também destacada a necessidade de reforçar a comunicação com residentes e utilizadores das áreas afetadas, assegurando informação clara sobre o desenvolvimento das obras, os condicionamentos temporários e as medidas de minimização adotadas. Paralelamente, é recomendada a melhoria das condições de acessibilidade na Estação da Azambuja, através da instalação de escadas rolantes de acesso às plataformas, por forma a facilitar a utilização da infraestrutura por pessoas idosas e com mobilidade condicionada, contribuindo para um aumento do conforto, da inclusão e da qualidade do serviço prestado aos passageiros.

Em síntese, as participações consideram que os benefícios do projeto poderão ser potenciados através do reforço das medidas de acompanhamento ambiental, da comunicação com as populações e da melhoria das condições de acessibilidade nas estações.

1 cidadão manifesta a sua discordância. A participação opõe-se à solução apresentada, considerando que os impactes ambientais, urbanos e sociais sobre as populações do concelho de Vila Franca de Xira são excessivos face aos benefícios locais associados ao projeto. Destaca preocupações relacionadas com o aumento do ruído e das vibrações, a proximidade da infraestrutura às habitações, a fragmentação do território e a degradação da qualidade de vida.

É defendida a construção de um corredor próprio para a Linha de Alta Velocidade, fora dos principais centros urbanos, em alternativa ao reforço da capacidade da Linha do Norte. A participação considera ainda insuficientemente acautelados os efeitos das vibrações, os impactes sobre a paisagem urbana e ribeirinha, bem como as consequências de eventuais demolições e expropriações.

Adicionalmente, são apontadas preocupações quanto aos atravessamentos propostos e aos incómodos decorrentes da fase de construção, defendendo-se medidas mais robustas de mitigação, compensação e proteção das populações afetadas.

Breve síntese das exposições de Entidades

A **Junta de Freguesia de Azambuja** reconhece a relevância estratégica do projeto, enquadrado no reforço da capacidade ferroviária da Linha do Norte e de promoção da mobilidade sustentável. Contudo, considera que o projeto, tal como apresentado, não responde de forma suficientemente robusta aos impactes locais previstos para a Estação da Azambuja e para a sua envolvente urbana.

A Junta salienta que a Estação da Azambuja desempenha um papel fundamental para residentes, trabalhadores, estudantes e pessoas com mobilidade reduzida, defendendo que o aumento da oferta ferroviária deve ser acompanhado por melhorias efetivas nas condições de acesso, segurança, conforto e estacionamento. Alerta que a inexistência de respostas adequadas poderá agravar constrangimentos já existentes na vila, nomeadamente ao nível da circulação e do estacionamento.

Uma das principais preocupações apresentadas prende-se com a acessibilidade universal da estação. A Junta critica a ausência de uma solução estrutural para os problemas associados à passagem superior pedonal, destacando as frequentes avarias dos elevadores e a inexistência de escadas rolantes ou outros mecanismos de apoio. Por essa razão, defende que qualquer decisão favorável ao projeto deve ficar condicionada à implementação de um Plano de Acessibilidade Universal, incluindo a modernização dos elevadores, a avaliação da instalação de escadas rolantes e a criação de percursos contínuos, seguros e acessíveis para todos os utilizadores.

Relativamente ao estacionamento e à mobilidade, a Junta considera insuficientes as soluções previstas, entendendo que o aumento da capacidade ferroviária irá gerar maior procura de estacionamento junto da estação. Assim, propõe a realização de um estudo específico de mobilidade e estacionamento, contemplando a procura atual e futura, as necessidades de passageiros e residentes, a criação de soluções provisórias durante a obra e medidas para evitar a sobrecarga da malha urbana envolvente.

Outro aspeto valorizado é a requalificação da passagem superior pedonal, encarada não apenas como infraestrutura ferroviária, mas também como elemento urbano essencial. A Junta defende a substituição de revestimentos opacos por materiais transparentes ou translúcidos, o reforço da iluminação, a modernização dos sistemas de videovigilância, a melhoria da manutenção e a valorização estética da estrutura, de modo a aumentar a segurança e a integração urbana.

No que respeita à fase de construção, a Junta exige a aprovação prévia de um Plano de Gestão de Mobilidade em Obra, garantindo acessos pedonais seguros, estacionamento suficiente, adequada informação ao público, minimização de perturbações nos períodos de maior utilização, articulação permanente com as entidades locais e reposição das infraestruturas afetadas. Solicita ainda o reforço das medidas de mitigação relativas ao ruído, vibrações, poeiras e segurança pedonal.

Em conclusão, a Junta não se opõe à modernização da Linha do Norte, mas defende a introdução de um conjunto de condicionantes obrigatórias, incluindo planos de acessibilidade e mobilidade, requalificação integral da passagem superior,

monitorização pós-obra e criação de uma comissão local de acompanhamento. Manifesta ainda total disponibilidade para colaborar com a Agência Portuguesa do Ambiente, a Infraestruturas de Portugal e a Câmara Municipal de Azambuja na definição das soluções finais.

A **Dynamic Land II Unipessoal, Lda.** apresenta duas exposições técnicas, enquanto entidade responsável pela elaboração de dois planos de pormenor em desenvolvimento na área de influência do projeto ferroviário: o Plano de Pormenor Azambuja Poente (PPAP – “Habitar Azambuja”) e o Plano de Pormenor da Expansão da Plataforma Logística de Lisboa Norte (PPEPLLN). A empresa reconhece a importância estratégica da quadruplicação da Linha do Norte, mas defende a necessidade de compatibilizar o projeto ferroviário com os processos de ordenamento do território em curso.

Relativamente ao Plano de Pormenor Azambuja Poente, a Dynamic Land sustenta que, embora a área de estudo do EIA interseje parcialmente a área do plano urbanístico, não existe qualquer incompatibilidade física relevante entre as duas intervenções. Defende que o projeto ferroviário se desenvolve essencialmente dentro do corredor ferroviário já existente e que a proposta urbanística respeita integralmente o domínio público ferroviário, integrando ainda zonas verdes de transição e medidas de enquadramento paisagístico. A empresa solicita que a futura DIA reconheça formalmente a existência do plano urbanístico, assegure a compatibilização entre ambos os procedimentos e evite a imposição de condicionamentos desproporcionados que possam comprometer a concretização do empreendimento habitacional.

A Dynamic Land salienta igualmente que os impactos associados ao aumento da capacidade ferroviária, nomeadamente em matéria de ruído e vibrações, devem ser avaliados e mitigados prioritariamente no âmbito do próprio projeto ferroviário e não transferidos para futuras operações urbanísticas. Defende, por isso, que eventuais medidas estruturais de mitigação, como barreiras acústicas, sejam enquadradas na intervenção ferroviária, evitando que o ónus dessas soluções recaia exclusivamente sobre o desenvolvimento do Plano de Pormenor Azambuja Poente.

No que respeita ao Plano de Pormenor da Expansão da Plataforma Logística de Lisboa Norte, a Dynamic Land argumenta que este representa uma transformação territorial estruturante para a Castanheira do Ribatejo, abrangendo cerca de 330 hectares destinados a atividades logísticas, empresariais, tecnológicas e intermodais. A empresa considera que o EIA deve reconhecer este processo de planeamento como parte integrante do cenário territorial futuro e incorporar a avaliação dos impactos cumulativos resultantes da coexistência entre a expansão logística prevista e a quadruplicação ferroviária.

Um dos aspetos centrais da participação da Dynamic Land consiste na defesa da salvaguarda de uma futura ligação ferroviária ao Terminal Ferroviário/Plataforma Logística do Carregado e da respetiva articulação ferro-fluvial com o porto fluvial da Castanheira do Ribatejo. A empresa entende que o projeto ferroviário não deve criar obstáculos nem tornar excessivamente onerosa a concretização dessa infraestrutura

estratégica, propondo que a DIA imponha a preservação das condições físicas e técnicas necessárias para a sua futura implementação.

Em síntese, a posição da Dynamic Land não assume um caráter de oposição ao projeto ferroviário. Pelo contrário, a empresa considera que a quadruplicação da Linha do Norte e os planos de desenvolvimento urbano e logístico em curso são complementares e convergentes em termos de interesse público. Neste contexto, defende uma abordagem integrada e coordenada entre a Infraestruturas de Portugal, a APA, os municípios envolvidos e as equipas de planeamento, de modo a garantir que a modernização ferroviária contribua simultaneamente para a consolidação de novos polos habitacionais, logísticos e intermodais no território abrangido.

O **Grupo Barraqueiro**, através das empresas FROTIMO - Frota Imobiliária, Lda. e a RODO CARGO - Transportes Rodoviários de Mercadorias S.A., centra a sua intervenção numa alegada omissão do projeto e do respetivo EIA: a ausência de uma ligação ferroviária entre a Linha do Norte e a futura Área Económica Integrada/Plataforma Logística da Castanheira do Ribatejo (Carregado).

Segundo o Grupo Barraqueiro, essa ligação não constitui apenas um interesse empresarial privado, mas sim um objetivo previsto nos instrumentos de planeamento territorial e um compromisso assumido pelo Estado desde 2007, no âmbito da Rede Nacional de Plataformas Logísticas. A participação refere que a futura plataforma logística, o porto fluvial da Castanheira do Ribatejo e as instalações ferroviárias previstas para a B-Rail dependem dessa ligação para concretizar um verdadeiro sistema intermodal ferrovia-rodovia-rio.

A participação sustenta ainda que a solução técnica já foi estudada e apresentada à Infraestruturas de Portugal, prevendo um feixe ferroviário de receção e expedição ligado à Linha do Norte por inserções ao nível, complementadas por uma via intermédia ("buffer"). O Grupo Barraqueiro argumenta que esta solução é tecnicamente viável, tem custos controlados e evita a necessidade de obras desniveladas mais complexas e com maior impacte ambiental.

Do ponto de vista ambiental e estratégico, o Grupo defende que a ligação ferroviária permitiria transferir cerca de 3 milhões de toneladas por ano da rodovia para modos mais sustentáveis, retirando entre 300 e 400 camiões por dia das principais vias da região. A participação refere ainda benefícios significativos em termos de redução de emissões, eficiência energética e diminuição dos custos externos dos transportes, estimados em cerca de 26 milhões de euros por ano.

O Grupo Barraqueiro considera que o EIA apresenta insuficiências relevantes, por não analisar adequadamente alternativas, não avaliar os impactes cumulativos com outros projetos logísticos em desenvolvimento na zona e não considerar o efeito de barreira que a quadruplicação poderá criar para uma futura ligação ferroviária. Na sua perspetiva, a exclusão da ligação resultou sobretudo de questões de calendário e de maturidade do projeto, e não de razões técnicas ou ambientais.

Em conclusão, o Grupo Barraqueiro solicita que a DIA não seja emitida sem garantir a salvaguarda do corredor ferroviário necessário à futura ligação ao Carregado. Pede

ainda que sejam estudadas e comparadas formalmente as alternativas existentes, que sejam avaliados os impactes cumulativos com os restantes projetos logísticos e que seja promovida uma articulação institucional entre a Infraestruturas de Portugal, a APA, a CCDR-LVT, o Município de Vila Franca de Xira e os promotores envolvidos.

A **LS – Gestão Empresarial e Imobiliária, S.A.**, empresa do Grupo Luís Simões, apresenta uma pronúncia centrada na articulação do projeto ferroviário com o Plano de Pormenor Azambuja Poente (PPAP) – “Habitar Azambuja”, cuja promoção desenvolve ao abrigo de um contrato de planeamento. A empresa defende que o plano constitui uma operação urbanística estratégica para o concelho de Azambuja, destinada a criar uma nova centralidade urbana predominantemente habitacional, complementada por comércio, serviços, equipamentos coletivos e espaços públicos qualificados.

A LS destaca o interesse público territorial e habitacional do PPAP, sublinhando que o projeto prevê cerca de 600 novos fogos habitacionais e procura responder à crescente procura de habitação acessível em território servido por transporte ferroviário. A empresa considera que a proximidade à Linha do Norte e aos serviços suburbanos ferroviários constitui um fator essencial de sustentabilidade, permitindo promover um modelo de desenvolvimento urbano associado ao transporte coletivo, reduzindo a dependência do automóvel e reforçando a mobilidade sustentável.

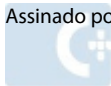
Relativamente à relação entre o projeto ferroviário e o plano urbanístico, a LS sustenta que não existe incompatibilidade material entre ambos. Argumenta que a quadruplicação corresponde sobretudo ao reforço funcional de um corredor ferroviário já existente e consolidado, sem expansão lateral significativa na área em causa. Refere ainda que o PPAP foi concebido considerando a permanência e o reforço da infraestrutura ferroviária, respeitando o domínio público ferroviário e sem sobreposição física relevante entre as intervenções previstas. Assim, defende que as duas operações podem coexistir de forma complementar e contribuir conjuntamente para um desenvolvimento territorial sustentável.

A empresa aborda igualmente as questões do ruído e das vibrações, reconhecendo a sua importância ambiental, mas salientando que a ferrovia faz parte da realidade urbana histórica da vila de Azambuja. A LS refere que o plano urbanístico incorpora estudos acústicos e soluções compatíveis com a envolvente ferroviária. Contudo, considera que os impactes adicionais decorrentes do aumento da capacidade ferroviária devem ser mitigados prioritariamente pelo próprio projeto ferroviário, através de medidas estruturais adequadas, evitando transferir integralmente para futuras operações urbanísticas os encargos associados à mitigação desses impactes.

A LS solicita que a futura DIA reconheça expressamente a existência do procedimento urbanístico em curso, promova a articulação institucional entre os dois processos e evite a imposição de restrições desproporcionadas que possam comprometer o desenvolvimento do plano. A empresa conclui que a quadruplicação da Linha do Norte e o Plano de Pormenor Azambuja Poente são projetos compatíveis e potencialmente complementares, capazes de promover simultaneamente o reforço da mobilidade ferroviária, a oferta habitacional e a qualificação territorial da vila de Azambuja.

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA
Quadruplicação do Troço entre Castanheira do Ribatejo e Azambuja
AIA 3922

Assinado por: **Miguel Nogueira Couchinho**



Miguel Couchinho