

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

Avaliação de Impacte Ambiental (RECAPE) n.º 3020

Projeto de Construção dos Toscos no Âmbito da concretização do Plano de Expansão do Metropolitano de Lisboa Prolongamento das Linhas Amarela e Verde (Rato-Cais Do Sodré) - Lote 1 – Prolongamento Entre o Término da Estação do Rato e o Tímpano Norte da Estação Santos (Pk 0+000 Ao Pk 1+319,729)

Título: Relatório de Consulta Pública

Projeto de Construção dos Toscos no Âmbito da concretização do Plano de Expansão do Metropolitano de Lisboa Prolongamento das Linhas Amarela e Verde (Rato-Cais Do Sodré) - Lote 1 – Prolongamento Entre o Término da Estação do Rato e o Tímpano Norte da Estação Santos (Pk 0+000 Ao Pk 1+319,729) RECAPE

\Autoria: Agência Portuguesa do Ambiente

Departamento de Comunicação e Cidadania Ambiental

Divisão de Cidadania Ambiental

Maria Clara Sintrão

Data: fevereiro de 2021

ÍNDICE

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

ANEXO I

Exposições recebidas

1. INTRODUÇÃO

Em cumprimento do disposto no art.º 20 do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de Outubro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei 152-B/2017, de 11 de Dezembro, procedeu-se à Consulta Pública do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) do **Projeto de Construção dos Toscos no Âmbito da concretização do Plano de Expansão do Metropolitano de Lisboa Prolongamento das Linhas Amarela e Verde (Rato-Cais Do Sodré) - Lote 1 – Prolongamento Entre o Término da Estação do Rato e o Tímpano Norte da Estação Santos (Pk 0+000 Ao Pk 1+319,729)**.

O proponente deste projeto é a Metropolitano de Lisboa EPE e a entidade licenciadora, a Secretaria de Estado Adjunta e do Ambiente.

2. O RECAPE

Esta fase do procedimento de avaliação tem por objetivo proceder à verificação da conformidade do Projeto de Execução com o determinado na Declaração de Impacte Ambiental (DIA) e, também, a determinação da eficácia das medidas previstas para evitar, minimizar ou compensar os impactes negativos e potenciar os efeitos positivos, bem como, se necessário, determinar a adoção de novas medidas.

3. LOCALIZAÇÃO

O projeto localiza-se no concelho de Lisboa.

4. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA

A consulta pública decorreu por um período de 15 dias úteis, de 26 de janeiro a 15 de fevereiro de 2021.

5. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA

A documentação relativa a este procedimento de consulta pública esteve disponível no portal Participa.pt.

6. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO

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

- Afixação de Anúncios na CCDR de Lisboa e Vale do Tejo e na câmara municipal de Lisboa;
- 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 de âmbito nacional e da área de implantação do projeto, constantes no RNOE;
- Envio de comunicação a diversas entidades.

7. PROVENIÊNCIA DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS

Durante o período de consulta pública foram recebidos 12 pareceres com a seguinte proveniência: ANAC - Autoridade Nacional da Aviação Civil; Junta de Freguesia da Estrela; Administração do Porto de Lisboa; REN – Redes Elétricas Nacionais; 8 Cidadãos a título individual.

8. SÍNTESE DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS

A **ANAC** informa que o projeto não tem impactes a nível das operações de aviação civil. No entanto, em fase de construção, caso sejam instaladas gruas, ou outros equipamentos/construções provisórias que possam constituir obstáculo, deverão ser efetuados os procedimentos de pedido de utilização/instalação dos mesmos.

A **Junta de Freguesia da Estrela** manifesta a sua preocupação relativamente a alguns aspetos do projeto começando, desde logo por mencionar as alterações com especial relevância para a freguesia da Estrela, introduzidas ao estudo prévio: relocalização da saída de emergência e ventilação sobre a qual reconhece que acarreta um menor impacto no meio urbano, quer na fase de construção, quer na fase de exploração; relocalização do Poço de Ventilação (PV213), modificação esta que se traduz em impactos diretos e negativos, quer no território quer nas próprias instalações da junta de freguesia, pelo que considera incompreensível não só a alteração em si, como a sua aprovação sem ter sido consultada previamente.

Depois, no que concerne aos impactes expectáveis, salienta os decorrentes do ruído e vibrações que serão, naturalmente, muito significativos, não tendo identificando medidas de mitigação capazes de fazer face aqueles impactes, transversais a todo o traçado do projeto. Quanto aos impactes decorrentes da natureza geológica dos terrenos refere da importância de ter acesso ao estudo hidrológico realizado que permite atestar da sustentabilidade deste e de outros projetos que venham a ser realizados na área.

Relativamente à fase de construção, com previsão de três anos, considera não terem sido identificados os custos sociais e económicos, nomeadamente o impacto no comércio local. Mais refere que a promoção de práticas participativas decorrentes do plano de comunicação estabelecido pelo promotor se afigura desajustado, dado o avançado estado de desenvolvimento do projeto, pecando por isso tardio e ineficaz, não tendo sido cumprido o compromisso de o promotor disponibilizar, ainda antes do projeto de execução, um *dossier* de consulta à comunidade. Frisa, ainda, que

apenas são apresentados os benefícios reais, nomeadamente sociais, económicos, ambientais da opção tomada, face a outras alternativas possíveis, nomeadamente a ligação da Estrela a Alcântara, não ficando claro se o esforço e sacrifício exigido à comunidade, durante a fase de construção e mesmo após (pelos riscos que este projeto representa para a segurança do seu ambiente de proximidade), se irá traduzir em benefícios reais para a mesma.

Considera, em suma, esta entidade, que esta obra representa um esforço e riscos excessivos para unir pontos que atualmente já se encontram ligados, e cujos benefícios não são expressivos se se considerar uma leitura global e integrada da cidade e dos diferentes meios de transportes que a servem, não constituindo uma mais-valia para a cidade de Lisboa.

A **APL** reforça, pelos impactes negativos expectáveis, a necessidade da implementação de medidas de minimização e de planos de monitorização, designadamente no que concerne aos aspetos a seguir mencionados:

Relativamente às vias a utilizar durante a fase de construção, para além das interferências com o tráfego normal dessas vias, há o desgaste que este acréscimo de utilização irá introduzir nos pavimentos. Deste modo, considera fundamental prever um plano de monitorização do estado dos pavimentos e procedimentos de correção das situações anómalas, para que seja garantida a segurança de circulação nessas vias, bem como zonas envolventes que deverá ser implementado ao longo do período de obra pelo Metropolitano de Lisboa. Deverá, ainda, ser imposta a reposição das condições iniciais das vias e zonas envolventes afetadas, no final da empreitada.

Em relação ao Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição (PPGRCD), que refere que os resíduos urbanos produzidos em obra, nomeadamente embalagens de comida e bebida, restos de alimentos, papel de escritório e outros lixos correntes, disporão de recipientes dedicados para o seu acondicionamento e serão encaminhados através dos serviços municipais existentes no local da obra e que deve ser tido em consideração as especificações constantes no Regulamento de Gestão de Resíduos, Limpeza e Higiene Urbana de Lisboa. Deste modo, esclarece que em área de

jurisdição da APL, e onde se localiza o Estaleiro principal, a entidade concessionária que presta os serviços de limpeza e recolha de resíduos sólidos urbanos e a navios é a empresa Blueotter, com a qual o Metropolitano de Lisboa terá de contratar os respetivos serviços. O PPGRCD remete para a empresa ou entidade adjudicatária da obra a responsabilidade de apresentar um Plano de Triagem e de Acondicionamento de Materiais RCD consentâneo com o PPGRCD e com a legislação em vigor, para aprovação pela fiscalização da obra.

Em relação ao Plano de Gestão de Efluentes e Monitorização de Águas Residuais, que refere que no Estaleiro principal – Cais do Sodré, sendo uma área de apoio à execução dos trabalhos da empreitada do Lote 1, e uma vez que não será instalada central de betão neste estaleiro, não serão desenvolvidas atividades geradoras de efluentes industriais, apenas serão gerados efluentes domésticos que serão descarregados nos coletores da rede existentes. Contudo, no desenho “RACS-PE-DRN-LT1-000-DW-91500-0” estão representados diversos equipamentos, nomeadamente decantador e separador de hidrocarbonetos, bem como, uma zona de lavagem de rodados e uma zona de lavagem de autobetoneiras, sendo que os efluentes resultantes, após passagem pelos referidos equipamentos, são posteriormente encaminhados para o coletor de rede existente. Assim sendo, considera fundamental esclarecer este aspeto por quanto estão previstas monitorizações de qualidade do efluente à saída dos sistemas de decantação e do separador de hidrocarbonetos, nos diferentes estaleiros, não estando contemplada a monitorização do efluente no estaleiro principal.

Em relação ao Estudo do ruído, e para a fase de construção foi possível definir medidas específicas de minimização do ruído a instalar nos estaleiros, nomeadamente a implementação de barreiras acústicas, em torno do pórtico de descarga de terras nos camiões de transporte de terras. Esta atividade será a mais ruidosa, mas intermitente. De referir que estas medidas (barreiras acústicas) apenas se aplicam aos estaleiros com frente de obra, que no caso do Lote 1, não se aplicará ao Estaleiro principal. Para além das medidas específicas (barreiras acústicas) apresentadas, deverão ser também

implementadas as medidas estabelecidas pela APA, no documento Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção. Caso existam reclamações de ruído, deverá ser definido um plano de monitorização específico, e efetuadas medições junto do recetor reclamante, nas condições de atividade identificadas como geradoras de incomodidade.

Relativamente à integração paisagística do estaleiro principal, face à proximidade do mesmo à ciclovia/via pedonal ribeirinha e, conseqüente, acessibilidade visual por parte de observadores móveis, é imperativo garantir a implementação de vedações opacas e elementos estéticos conforme descrito no Relatório Base do RECAPE. Sugere, ainda, a colocação de uma pala de proteção ao longo da vedação adjacente à ciclovia/via pedonal, que permita o usufruto deste espaço pelos utentes em harmonia e segurança com as atividades desenvolvidas no estaleiro, durante o seu tempo de implementação, que se irá prolongar também na obra referente ao Lote 2.

A **REN** informa que na área de intervenção do projeto e no âmbito das suas concessões não existem quaisquer infraestruturas em exploração ou em projeto.

Os cidadãos Beatriz Moriano, Cláudia Maria Giovanna Sisti, Francisca Pinto da Costa, Leonor Pereira, Maria Isabel Ramos Lopes da Silva e Neus Lagunas, alertam, nos seus contributos, para o facto de o projeto incorrer na violação do art.º 282 da Lei 2/2020, de 31 de março, que determina a suspensão do processo de construção da linha circular, devendo ser dada prioridade à expansão da rede até Loures, Alcântara e zona ocidental de Lisboa.

Em seguida, é elencado um conjunto de sugestões relativas à “Análise de risco dos edifícios e infraestruturas ao longo do Traçado”, a saber:

- Existência de secções de esclarecimento à população sobre o modo como é realizada as leituras para monitorização das anomalias causadas pela obra como decorrerão os planos de contingência;
- A frequência das leituras deveria ser 24 sobre 24 horas, com sistema de alarme com ligação ao GSM e informação e alertas disponibilizados

em tempo real à população residente na área, por exemplo que se possa inscrever numa plataforma informática criada para o efeito;

- O buffer de 60 m relativo ao eixo será insuficiente e deveria ser aumentado pelo menos para o dobro.

Mariana Santos vem, na qualidade de proprietária de um andar sito na rua do Quelhas, manifestar a sua preocupação relativamente ao projeto, designadamente o traçado subterrâneo, com a estrutura à superfície, PV213: em particular pelo talvegue que atravessa a rua, com todo o conjunto de construções que tem surgido e que bastante danificaram o edificado existente. Refere, ainda, não ter sido contactada pelo Metropolitano para análise do estado do prédio onde habita, nem para qualquer informação sobre o projeto, sendo que a profundidade de escavação e a trepidação constante da passagem do metro são dois dos aspetos que muito a preocupam. E questiona de que forma foram acautelados os danos (muito prováveis) ao edificado já existente, nomeadamente aos números 18,20, 22, 25.

Fernando Santos e Silva manifesta a sua indignação pelo projeto da linha circular que tal como ficou bem patente no procedimento de avaliação, fundamentou-se num conjunto de inverdades: não cumprimento do projeto da linha circular do PROTAML de 2002 em vigor, que advoga o prolongamento para Alcântara; incorreção técnica de que a linha circular permitiria uma maior frequência de comboios do que as atuais linhas verde e amarela. Depois, porque não se teve em consideração a vontade expressa na consulta pública onde os cerca de 90% dos contributos traduziram uma posição desfavorável ao projeto: uns porque se sentiram coletivamente prejudicados (moradores do eixo Quinta das Conchas-Odivelas, preteridos relativamente aos moradores da linha de Cascais; outros, moradores da zona do Campo grande-Telheiras, pela agressão visual devida aos novos viadutos; e os moradores da colina da Estrela, a quem não foram dadas garantias de que existirá uma monitorização permanente, de eventuais deslocamentos devidos à natureza geológica dos terrenos, durante a execução das obras e após por um prazo razoável, com capacidade de intervenção corretiva também

permanente em caso de ocorrência desses deslocamentos); outros porque do ponto de vista técnico mostraram as inconformidades do projeto.

Independentemente dos aspetos referidos considera matéria suficiente para a reprovação do RECAPE o facto de se estar se violar o artigo 48.2 da Constituição da República Portuguesa (direito à informação de assuntos públicos). Acresce que a Lei 2/2020 manda suspender a construção da linha circular e apresentar um plano de mobilidade para a AML. A aprovação do RECAPE incorre na cumplicidade de um erro técnico e de uma infração legal, conclui.

Por último é referido que a plataforma Participa não é ainda um instrumento de participação eficaz, pois apesar do cidadão ser convidado a participar a sua posição é pouco tida em consideração na tomada de decisão.

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

Maria Clara Sintrão