

## **RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA**

**Avaliação de Impacte Ambiental (RECAPE) n.º 3020**

**Empreitada de Projeto e Construção dos Toscos, Acabamentos e Sistemas, no Âmbito da Concretização do Plano de Expansão do Metropolitano de Lisboa - Prolongamento das Linhas Amarela e Verde - Viadutos do Campo Grande – Lote 3**

Título: Relatório de Consulta Pública  
**RECAPE3020 - Empreitada de Projeto e Construção dos Toscos, Acabamentos e Sistemas, no Âmbito da Concretização do Plano de Expansão do Metropolitano de Lisboa - Prolongamento das Linhas Amarela e Verde - Viadutos do Campo Grande – Lote 3**

\Autoria: Agência Portuguesa do Ambiente  
Departamento de Comunicação e Cidadania Ambiental  
Divisão de Cidadania Ambiental  
Maria Clara Sintrão

Data: Setembro 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 **RECAPE3020 - Empreitada de Projeto e Construção dos Toscos, Acabamentos e Sistemas, no Âmbito da Concretização do Plano de Expansão do Metropolitano de Lisboa - Prolongamento das Linhas Amarela e Verde - Viadutos do Campo Grande – Lote 3.**

O proponente deste projeto é a Metropolitano de Lisboa EPE e a entidade licenciadora, é o Ministério do Ambiente e da Transição Energética - Secretário de Estado da Mobilidade.

## 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 impactos 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, freguesia do Lumiar.

## 4. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA

A consulta pública decorreu por um período de 15 dias úteis, de 1 a 21 de setembro 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 este período foram recebidos 3 pareceres provenientes de cidadãos, a título individual.

## 8. SÍNTESE DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS

**Hugo** alerta para a coexistência, na mesma área, de 3 estaleiros de obra (todos de grande dimensão, os viadutos do ML, a Torre Norte do Interface e o Loteamento Metropolis) que irão sobrecarregar a rede viária existente e sublinha que a capacidade da rede viária está já bastante limitada, pela transformação de vias de rodagem em ciclovias e estacionamento de autocarros do terminal "novo" que não tem estacionamento próprio.

**Fernando Santos e Silva** expressa a sua discordância e reclama do prosseguimento da construção da linha circular, que considera em claro desrespeito com a Lei 2/2020 tratando-se, por isso, de uma ação ilegal. Refere, ainda, este cidadão que na qualidade de técnico de transportes, já teve oportunidade de deixar expresso em consultas públicas anteriores aquilo que entende como incorreções do EIA nunca corrigidas, e que agora reitera: "a falácia da comparação do fecho da linha circular com o prolongamento apenas a Campo de Ourique, as falsidades de que o EIA era compatível com o PROTAML 2002 e que a linha circular permitia maiores frequências do que as 2 linhas equivalentes separadas, a desconsideração dos moradores da linha de Odivelas e de Telheiras relativamente aos da linha de Cascais (a medida correta, aliás expressa no art.º 282 da lei 2/2020, é o prolongamento até Alcântara Mar em viaduto para correspondência com a linha de Cascais) e a omissão de que a probabilidade de paragem por avaria ou excesso de afluência é superior na linha circular relativamente à das 2 equivalentes (razão pela qual a linha circular de Londres foi convertida em linha em laço)". E lamenta que nenhum destes argumentos tenham sido tidos em consideração.

Relativamente ao lote 3, sublinha tratar-se de um investimento inútil em termos de expansão da rede. E tece os seguintes comentários: o prolongamento de 16,5m para nascente do cais sul que decorre dos novos viadutos (dispensáveis, com a agravante que eliminam uma ligação ao Parque de Material e Oficinas do Metropolitano de Lisboa (PMOII), o que reduz a capacidade de reação a perturbações de circulação) constitui uma

protuberância desenquadrada do conjunto dos materiais da estação existente. Ao invés considera que seria mais importante, e corresponderia ao cumprimento de uma obrigação legal, o equipamento da estação com elevadores e IS para pessoas com mobilidade reduzida. Quanto aos interfaces rodoviários considera que os mesmos devem ser deslocados para o exterior, pelo que os novos viadutos vêm, também, inviabilizar uma correspondência intermodal com modos menos agressivos. Relativamente ao projeto de estruturas, solicita confirmação sobre se a necessidade de compatibilização com a nova legislação antissísmica se refere apenas às novas estruturas necessárias à intervenção, a nascente da estação.

**Tomás Ribeiro** manifesta a sua discordância em relação à proposta apresentada para o prolongamento da plataforma da linha verde na estação do Campo Grande, porquanto não respeita a harmonia arquitetónica da estação existente. E, ainda, porque para além de ser uma solução completamente desajustada e desenquadrada do edificado, oferece uma plataforma muito pouco larga no lado central da estação, algo particularmente grave numa estação de correspondência de Linhas, com elevadíssima procura em que se pretende que o cais seja usado na sua máxima extensão.

## **RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA**

Maria Clara Sintrão



# **ANEXO I**

**Exposições recebidas**



## Dados da consulta

<b>Nome resumido</b>	RECAPE Metro Lisboa - Viadutos do Campo Grande - Lote 3
<b>Nome completo</b>	Empreitada de Projeto e Construção dos Toscos, Acabamentos e Sistemas, no Âmbito da Concretização do Plano de Expansão do Metropolitano de Lisboa - Prolongamento das Linhas Amarela e Verde - Viadutos do Campo Grande – Lote 3
<b>Descrição</b>	RECAPE da Empreitada de Projeto e Construção dos Toscos, Acabamentos e Sistemas, no Âmbito da Concretização do Plano de Expansão do Metropolitano de Lisboa - Prolongamento das Linhas Amarela e Verde - Viadutos do Campo Grande – Lote 3
<b>Período de consulta</b>	2021-09-01 - 2021-09-21
<b>Data de início da avaliação</b>	2021-09-22
<b>Data de encerramento</b>	
<b>Estado</b>	Em análise
<b>Área Temática</b>	Ambiente (geral)
<b>Tipologia</b>	Avaliação de Impacte Ambiental
<b>Sub-tipologia</b>	Conformidade Ambiental do Projecto de Execução
<b>Código de processo externo</b>	
<b>Entidade promotora do projeto</b>	Metropolitano de Lisboa, EPE
<b>Entidade promotora da CP</b>	Agência Portuguesa do Ambiente
<b>Entidade coordenadora</b>	
<b>Técnico</b>	Clara Sintrão

## Eventos

## Documentos da consulta

Res  
um  
o  
Não  
Téc  
nic  
o

Docum  
ento <https://siaia.apambiente.pt/AIADOC/RECAPE493/vdcd%20txd%20pe%20amb%20t3%2000%20rl%2049002%20b20218916115.pdf>

REC  
APE Docum  
ento <https://siaia.apambiente.pt/RECAPE2.aspx?ID=493>

## Participações

---

### **ID 41544 hugo em 2021-09-15**

#### **Comentário:**

Alerto para as seguintes situações: - a coexistência na mesma zona de 3 estaleiros de obra (todos de grande dimensão, o dos viadutos do ML aqui em apreço, a Torre Norte do Interface e o Loteamento Metropolis) que irão sobrecarregar a rede viária existente. De notar que a capacidade da rede viária atualmente está bastante limitada pela transformação de vias de rodagem em ciclovias e estacionamento de autocarros do Terminal "novo" que não tem estacionamento próprio Ver documento em anexo.

**Anexos:** 41544\_RECAPE ML.pdf

**Estado:** Tratada

**Tipologia:** Geral

**Classificação:**

**Observações do técnico:**

---

### **ID 41530 fernando santos e silva em 2021-09-09**

#### **Comentário:**

A minha participação destina-se a deixar expressa a discordância e a reclamação pelo prosseguimento da construção da linha circular, em claro desrespeito pela lei 2/2020 da República. Por esse facto, é uma ação ilegal, cuja natureza o visto do Tribunal de Contas não pode alterar por não poder sobrepor-se a uma lei da AR. Como técnico de transportes, deixei expresso na consulta pública as incorreções do EIA nunca corrigidas, nomeadamente a falácia da comparação do fecho da linha circular com o prolongamento apenas a Campo de Ourique, as falsidades de que o EIA era compatível com o PROTAML 2002 e de que a linha circular permitia maiores frequências do que as 2 linhas equivalentes separadas, a desconsideração dos moradores da linha de Odivelas e de Telheiras relativamente aos da linha de Cascais (a medida correta, aliás expressa no art 282 da lei 2/2020, é o prolongamento até Alcântara Mar em viaduto para correspondência com a linha de Cascais) e a omissão de que a probabilidade de paragem por avaria ou excesso de afluência é superior na linha circular relativamente à das 2 equivalentes (razão pela qual linha circular de Londres foi convertida em linha em laço). Infelizmente nenhum destes argumentos foi considerado no processo de consulta, tendo o RECAPE do lote 1 classificado todos com "fora do âmbito" (a minha reclamação é a de que este não é um argumento, é uma recusa de aceitar a participação dos cidadãos). Relativamente ao lote 3, por maioria de razão um investimento inútil em termos de expansão da rede, comento os seguintes documentos deste REAPE: - projeto de Arquitetura - o prolongamento de 16,5m para nascente dos cais sul constitui uma protuberância desenquadrada do conjunto dos materiais da estação existente, agravada pela necessidade de novos pilares e pela natureza das chapas propostas (págs 17/18) ; a necessidade deste prolongamento resulta dos novos viadutos, dispensáveis como já referido com a agravante de eliminar uma ligação ao PMOII o que reduz a capacidade de reação a perturbações da circulação; contrariamente ao afirmado, seria mais importante, e corresponderia ao cumprimento de uma obrigação legal, o equipamento da estação com elevadores e IS para pessoas com mobilidade reduzida; - anexo 8, pág 97 - discorda-se da conclusão, os novos viadutos são dissonantes e constituem uma agressão visual num contexto que foi pensado de forma completamente distinta; basta considerar o número de novos pilares e a sua robustez necessária para não perturbar

---

---

os existentes, para termos um contexto saturado de obstáculos visuais (aplicável ao impacto visual contra os moradores da torre vicentina); numa perspetiva metropolitana, e não na de uma linha circular fechada sobre o centro da cidade, os interfaces rodoviários devem ser deslocados para o exterior, pelo que os novos viadutos vêm inviabilizar uma correspondência intermodal com modos menos agressivos, como seja o LRT; - projeto de estruturas, pág 83 - pelo que me foi dado entender, e solicito correção se estiver errado, a necessidade de compatibilização com a nova legislação antissísmica refere-se apenas às novas estruturas necessárias à intervenção a nascente da estação e não, como poderá inferir-se, ao maciço e pórticos de estabilização dos tabuleiros com recurso a cabos esticadores que acompanham os tabuleiros, situado a nascente da intervenção ( este maciço resultou da correção do projeto inicial e foi executado antes de 1993).

**Anexos:** Não

**Estado:** Tratada

**Tipologia:** Reclamação

**Classificação:**

**Observações do técnico:**

---

**ID 41524 Tomás Ribeiro em 2021-09-05**

**Comentário:**

Venho manifestar a minha discordância em relação à proposta apresentada para o prolongamento da plataforma da Linha Verde na estação Campo Grande. O acréscimo previsto: - Não respeita minimamente a harmonia arquitetónica da estação existente investindo numa solução completamente desajustada e desenquadrada do edificado - Oferece uma plataforma muito pouco larga no lado central da estação, algo particularmente grave numa estação de correspondência de Linhas com elevadíssima procura em que se pretende que o cais seja usado na sua máxima extensão

**Anexos:** Não

**Estado:** Tratada

**Tipologia:** Reclamação

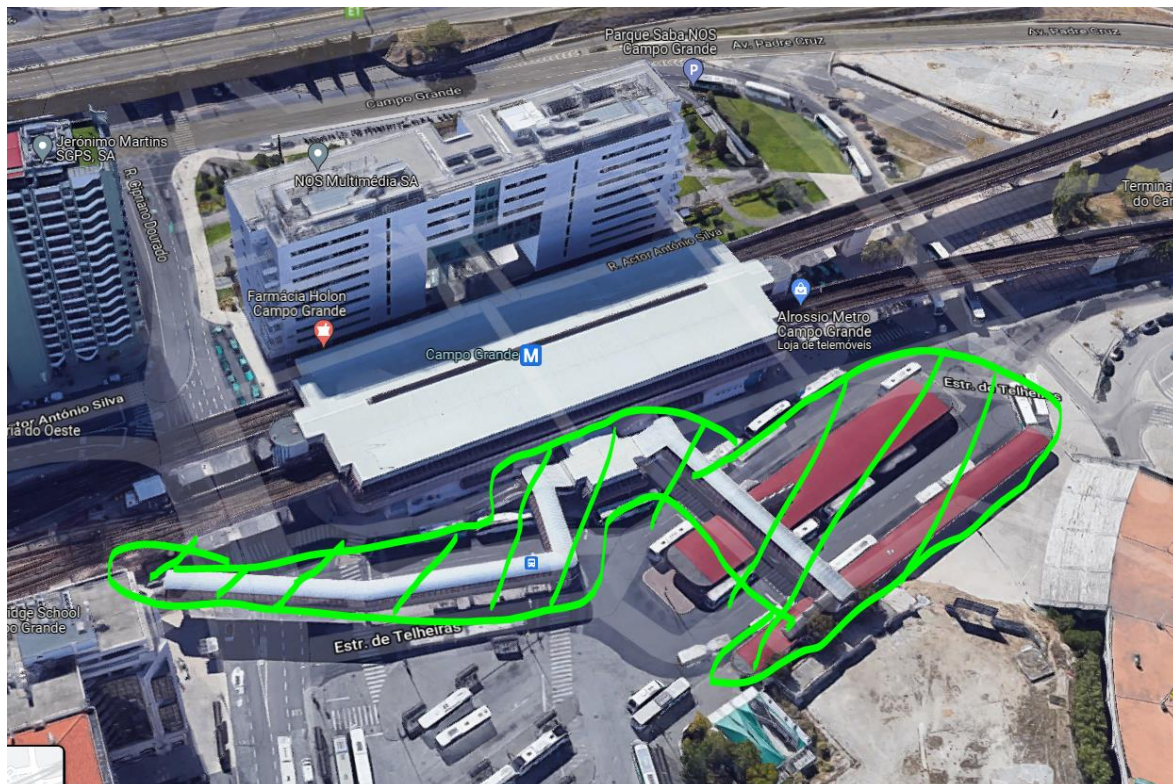
**Classificação:**

**Observações do técnico:**

---

### **i. Demolições do antigo terminal autocarros do Interface do Campo Grande**

- atualmente local está parcialmente vedado com tapume, mas esses trabalhos não foram iniciados. Poderá ter impacto com desvio de serviços afetados apresentado no projeto deste RECAPE.



### **ii. Operações urbanísticas por executar – Torre Norte do Interface Campo Grande**

- Nova torre norte do Interface do Campo Grande, escritórios (“gémea” da torre sul)
- Parque de estacionamento a norte da implantação da torre norte (projectado) e obras de urbanização respectivas

Para além de não estarem representadas de acordo no projeto (zonas projetadas, ainda não construídas), as obras desta Torre Norte irão ser executadas ao mesmo tempo que os novos Viadutos, com consequências de compatibilização de estaleiros e sobrecarga da rede viária associada a este tipo de obras.

### **iii. Operações urbanísticas em execução – Loteamento Metropolis**

- já está em curso a primeira fase de escavação e modelação dos terrenos. A área de intervenção deste projeto é na ordem dos 35000m<sup>2</sup> e irá também sobrecarregar a rede viária derivado às atividades de obra usuais (escavação, betonagens, etc)
- No Loteamento Metropolis prevê-se que a execução dos vários lotes decorra durante os próximos anos (ABC acima do solo 80m<sup>2</sup>)



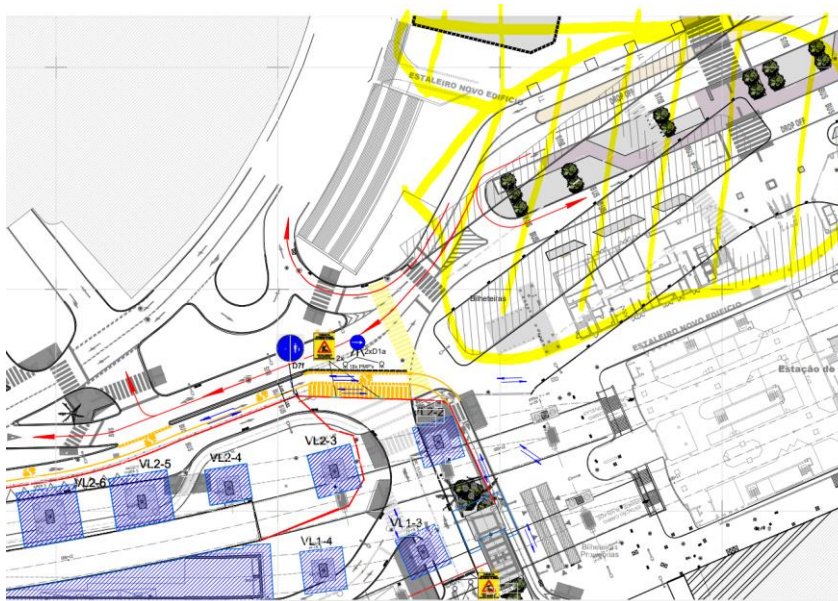


#### iv. Sobrecarga na rede viária existente

- A rede de distribuição existente - em particular o anel que circunda o estádio - sofreu nos últimos anos uma forte redução na sua capacidade (tramos exclusivos de acesso ao Terminal Rodoviário, Ciclovias

[https://www.lisboa.pt/fileadmin/cidade\\_temas/mobilidade/ciclovia/estudo\\_tracado\\_rua\\_fernando\\_fonseca.pdf](https://www.lisboa.pt/fileadmin/cidade_temas/mobilidade/ciclovia/estudo_tracado_rua_fernando_fonseca.pdf) )

- no processo de desvios, estão a ser consideradas vias que já não existem (no terreno da Torre Norte do Interface):



- não está a ser refletido / considerado o impacto do estacionamento de autocarros (do terminal do Campo Grande, recentemente instalado junto a Av. Padre Cruz), durante o período diurno (devido ao movimento pendular, os autocarros estão atualmente aparcados na faixa lateral da Av. Padre Cruz (descendente), tramo circular de acesso ao Terminal (descendente), rua Prof. Moniz Pereira.

Esta ocupação tem implicações nas acessibilidades à obra (e outras obras de grande escala na envolvente, ver pontos anteriores):

