



Comissão de Coordenação e Desenvolvimento
Regional de Lisboa e Vale do Tejo, I.P

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

Loteamento Norte de Caxias

TDE - Empreendimentos Imobiliários, S.A.

EIA/1736/2024

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, I.P.

Maio 2025



Comissão de Coordenação e Desenvolvimento
Regional de Lisboa e Vale do Tejo, I.P

ÍNDICE

1. Introdução
2. Período de Consulta Pública
3. Publicitação
4. Proveniência e Quantificação das Participações Recebidas
5. Análise das Participações Recebidas
6. Conclusões

Anexo I - Participações Rececionadas



Comissão de Coordenação e Desenvolvimento
Regional de Lisboa e Vale do Tejo, I.P

Relatório de Consulta Pública

Loteamento Norte de Caxias

1.Introdução

Em cumprimento do preceituado no n.º 1 do artigo 15.º do Decreto-Lei nº 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação, procedeu-se à Consulta Pública do Projeto do Loteamento Norte de Caxias, cujo proponente é TDE - Empreendimentos Imobiliários, S.A.

2.Período de Consulta Pública

Considerando que o Projeto se integra no n.º 3 do Art.º 1º e alínea b) do ponto 10 do Anexo II – Caso Geral, do Decreto-Lei nº 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação, a Consulta Pública decorreu durante 30 dias úteis, tendo o seu início no dia 11 de abril de 2025 e o seu termo no dia 27 de maio de 2025.

3.Publicitação

Os elementos constantes do Estudo de Impacte Ambiental (EIA), foram disponibilizados para consulta no portal participa (<http://participa.pt/>).

A divulgação desta Consulta foi feita por meio de afixação de edital na Câmara Municipal de Oeiras, União das Freguesias de Oeiras, S. Julião da Barra, Paço de Arcos e Caxias, na Agência Portuguesa do Ambiente e Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, I.P.

4.Proveniência e Quantificação das Participações Recebidas

Durante o período de consulta pública foram rececionadas 6 participações.

Das participações rececionadas 4 foram classificadas como Discordância e 2 como Sugestão.

As participações encontram-se em anexo ao presente Relatório, do qual fazem parte integrante.



Comissão de Coordenação e Desenvolvimento
Regional de Lisboa e Vale do Tejo, I.P.

5. Análise das Participações Recebidas

Discordância

Os principais fundamentos apresentados foram:

- A existência de Habitat de Falcões residentes e outras espécies protegidas;
- O projeto encontrar-se em zona envolvente REN [a autarquia alterou o PDM para contornar a viabilidade] mas continua a ser morfologicamente uma REN;
- A Preservação da Reserva Ecológica Nacional (REN) – a área integra a REN, o que vai por em causa a proteção das zonas sensíveis do ponto de vista ecológico e não garante a sustentabilidade do solo, da água e da biodiversidade;
- O projeto poder interferir como curso de rio que vai desaguar na orla marítima;
- Existir demasiada densidade para a zona, numa área com demasiado fluxo de trânsito, continuar a desenvolver projetos com esta dimensão vai descaracterizar completamente Caxias;
- A destruição/artificialização das áreas representa uma violação do espírito e da função pública da REN, cuja salvaguarda é da responsabilidade do Estado e das autarquias, como previsto no Decreto-Lei n.º 166/2008.
- O Valor ecológico e estratégico da zona de Caxias - a área natural em causa, com cerca de 50 hectares, constitui um importante corredor ecológico e zona de infiltração hídrica, com ligação à ribeira dos Ossos, ao Rio Tejo e ao Atlântico;
- Trata-se de um território de solo argiloso fértil, húmido e biodiverso, com presença comprovada de fauna selvagem (coelhos, aves de rapina, entre outros) e aptidão agrícola e silvo-cultural, onde a sua destruição não pode ser justificada com o argumento da “necessidade de habitação”, quando existem zonas urbanas expectantes e instrumentos alternativos de reabilitação urbana que não implicam a destruição de território ecológico valioso;
- O Impacto ambiental e urbano irreversível - o projeto prevê a construção de 600 fogos residenciais num contexto de pressão imobiliária intensa, que agrava a impermeabilização do solo, aumenta o tráfego rodoviário e o ruído, compromete o equilíbrio do ecossistema local e reduz drasticamente o acesso da população a zonas verdes e de regeneração natural;
- A médio e longo prazo, a destruição do espaço natural implicará custos ambientais, sociais e económicos superiores aos benefícios imediatos de loteamento;
- Em vez de destruir uma área integrada na REN, os fundos europeus deveriam ser canalizados para a requalificação ambiental, preservação da biodiversidade, agricultura biológica, apicultura e criação de um verdadeiro parque natural municipal, com trilhos e funções educativas e comunitárias;



Comissão de Coordenação e Desenvolvimento
Regional de Lisboa e Vale do Tejo, I.P.

5 | 7

- Tal como comprovam estudos da OMS, da OCDE e da Agência Europeia do Ambiente, a preservação de espaços verdes urbanos de qualidade melhora a saúde pública, reduz custos do SNS, promove coesão social e aumenta a atratividade económica;
- O projeto de loteamento deveria ser rejeitado e reposta, na íntegra, a área inicialmente integrada na REN de Caxias;
- O loteamento irá provocar grande impacto na envolvente, num bairro que até à data é tranquilo;
- Associado ao loteamento está prevista a construção da VLS que há anos é contestada pelos moradores (em alguns troços previstos a estrada não tem espaço canal para a sua construção, ficando literalmente colada aos prédios da Rua Carlos Pereira, bem como do Centro de Cuidados Continuados Naturidade, sem que com isso seja acautelado o cumprimento da lei, de ruído e de distanciamento e dimensão das vias);

Sugestões

Os principais fundamentos apresentados foram:

O projeto pode promover a reabilitação de uma área degradada, anteriormente ocupada por pedreiras e instalações industriais obsoletas. A criação de espaços verdes, a introdução de soluções urbanísticas sustentáveis e a preocupação com a mobilidade suave são aspetos positivos, no entanto deverá ter-se em conta:

- Contaminação do solo e das águas subterrâneas – Apesar da caracterização realizada, os dados indicam a existência de concentrações elevadas pontuais de metais e compostos orgânicos na área do antigo aterro de Laveiras e do estaleiro, pelo que deverão ser removidos com rigor os solos contaminados e realizada uma monitorização da qualidade das águas subterrâneas continua no período pós-construção;
- Impermeabilização do solo – Com um índice de impermeabilização significativo (36%), o risco de escoamento superficial excessivo é elevado. A bacia de retenção prevista é importante, mas será essencial reforçar a implementação de soluções baseadas na natureza, como pavimentos permeáveis e zonas de infiltração natural;
- Pressão sobre recursos hídricos e energéticos – O consumo previsto de água e energia é elevado para uma área de nova urbanização. Devem ser adotados sistemas de aproveitamento de águas pluviais para rega e a obrigatoriedade de certificação energética elevada nos edifícios a construir;
- Preservação de vegetação existente e biodiversidade – A remoção de mais de 780 zambujeiros, ainda que parte seja transplantada, representa uma perda ecológica. Deverá ser reforçada a compensação



Comissão de Coordenação e Desenvolvimento
Regional de Lisboa e Vale do Tejo, I.P

6 | 7

com espécies autóctones e frutíferas, bem como a criação de pequenos núcleos de refúgio para fauna urbana e polinizadores;

- Ruído e qualidade do ar – A proximidade da A5 provoca ruído e poluição atmosférica, pelo que o projeto deverá ter em conta a colocação de barreiras vegetais densas e a monitorização contínua dos níveis de NO_2 e partículas finas ($\text{PM}_{10}/\text{PM}_{2.5}$) nas zonas mais sensíveis;

- As medidas de minimização devem ser efetivamente implementadas e monitorizadas. A integração entre urbanismo, ambiente e qualidade de vida deve ser o pilar da intervenção;

Numa das participações é solicitado a inclusão de travessia pedonal sobre a atual Rua Calvet de Magalhães / futura VLS para implementação dos corredores verdes de ligação da OL Norte de Caxias (OLNC) para Sul à zona do Alto das Lebres e ao Vale da Terrugem previstos no PDM.

6. Conclusões

Verifica-se que a maior parte das participações são de Discordância por parte dos moradores da zona próxima do local onde se pretende implementar o projeto, com algumas considerações a nível da destruição de uma zona natural, o aumento da densidade populacional, ruído e poluição, numa zona de solos contaminados.

A discordância mais referida ao longo das participações foi a alteração recente do PDM para permitir viabilizar o projeto.

Responsável pela Consulta Pública



Comissão de Coordenação e Desenvolvimento
Regional de Lisboa e Vale do Tejo, I.P

7 | 7

ANEXO I

Participações Rececionadas



Dados da consulta

Nome resumido	Consulta Pública - Loteamento Norte de Caxias
Nome completo	Consulta Pública - Loteamento Norte de Caxias
Descrição	O Projeto localiza-se na União das freguesias de Oeiras e São Julião da Barra, Paço de Arcos e Caxias do concelho de Oeiras. A área de estudo não se sobrepõe a áreas classificadas, sendo a mais próxima o Monumento Natural de Carenque, situada a cerca de 6,6 Km para nordeste, seguida do Parque Natural de Sintra-Cascais e ZEC (Zona Especial de Conservação) associada, que se localizam aproximadamente a 10 Km para noroeste. A operação de loteamento (OL) abrange uma área de 414.773,29 m² (cerca de 41,5ha), que corresponde ao somatório da área registada de 33 prédios, dos quais 24 propriedade da TDE – Empreendimentos Imobiliários, S.A. e 9 pertencentes a outros proprietários. A área máxima de construção acima da cota de soleira é de 150.366,30 m², dos quais 60.066,30 m² afetos ao uso de Habitação Coletiva com um número máximo de 600 fogos habitacionais. Os lotes são repartidos entre: 8 lotes afetos ao uso de “Serviços/Comércio” (lotes 1 a 8); 1 lote afeto ao uso de “Comércio/Serviços” (lote 9); 8 lotes afetos ao uso de “Habitação Coletiva” (lotes 10 a 16 e 21); 1 lote afeto ao uso de “Equipamento Privado de utilização pública” (lote 17) e 2 lotes afetos ao uso de “estacionamento de uso público” (lotes 18 e 19). O desenvolvimento do Projeto global compreende três componentes fundamentais: Operação de loteamento, Obras de urbanização e Obras de edificação do interior dos lotes.
Período de consulta	2025-04-11 - 2025-05-27
Data de início da avaliação	2025-05-28
Data de encerramento	
Estado	Em análise
Área Temática	Ambiente (geral)
Tipologia	Licenciamento Único de Ambiente
Sub-tipologia	
Código de processo externo	PL20241219011362
Entidade promotora do projeto	TDE - Empreendimentos Imobiliários, S.A.
Entidade promotora da CP	CCDR Lisboa e Vale do Tejo
Entidade coordenadora	CCDR Lisboa e Vale do Tejo
Técnico	Telma Teixeira
Nº Participações	6
Nº Seguidores	13

Estatísticas sobre a tipologia

Discordância	4
Sugestão	2

Participações

ID 85038 Monica Albuquerque em 2025-05-27

Comentário:

O meu nome é Mónica Albuquerque CC 11040524 e venho formalizar a minha total discordância do Projeto de Loteamento Norte de Caxias. Trata-se de um processo que acompanha há anos, aquando das discussões do PDMOeiras, dos Planos Pormenor para a zona e envolvida em várias Associações como a Associação Cidadãos por Caxias e Associação Evoluir Oeiras. Os moradores de Caxias há muito que se manifestam contra este loteamento que irá provocar grande impacto na envolvente, um bairro que ate à data é tranquilo. Associado ao loteamento está prevista a construção da VLS que há anos é contestada pelos moradores, dado que em alguns troços previstos a estrada não tem espaço canal para a sua construção, ficando literalmente colada aos prédios da Rua Carlos Pereira, bem como do Centro de Cuidados Continuados Naturidade, sem que com isso seja acautelado o cumprimento da lei, de ruído e de distanciamento e dimensão das vias que é obrigatório. O episódio contestado e mais recente foi a alteração da Própria REN no local para que fosse depois viabilizado este loteamento, sendo uma area importante como se demonstra pelos documentos anexos a esta consulta publica. Feita esta introdução remeto para o anexo enviado o texto da minha consulta publica de discordância com este projeto. Mais informo que autorizo a publicação do meu comentário no relatório de encerramento, e requeiro mesmo que todo o texto que incluo em anexo figure no relatorio de encerramento.

Anexos: 85038_Monica Albuquerque PPNC.pdf

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

ID 85031 Rodolfo Sousa em 2025-05-27

Comentário:

Anexo participação.

Anexos: 85031_2025-05-27 Rodolfo Sousa OLNC Consulta Pública_signed.pdf

Estado: Tratada

Tipologia: Sugestão

Comentário:

Oposição fundamentada ao Loteamento Norte de Caxias e defesa da preservação da RENExmos. Senhores, Na qualidade de munícipe e cidadã preocupada com a sustentabilidade ambiental e a integridade do território público, venho por este meio manifestar a minha oposição à aprovação do projeto de Loteamento Norte de Caxias, nos moldes atualmente propostos. Esta oposição assenta em fundamentos ambientais, legais, sociais e estratégicos, que passo a expor: 1. Preservação da Reserva Ecológica Nacional (REN) A área em causa integra a Reserva Ecológica Nacional (REN), instrumento legal de ordenamento do território criado para proteger zonas sensíveis do ponto de vista ecológico e garantir a sustentabilidade do solo, da água e da biodiversidade. A destruição ou artificialização destas áreas representa uma violação do espírito e da função pública da REN, cuja salvaguarda é da responsabilidade do Estado e das autarquias, como previsto no Decreto-Lei n.º 166/2008. 2. Valor ecológico e estratégico da zona de Caxias A área natural em causa, com cerca de 50 hectares, constitui um importante corredor ecológico e zona de infiltração hídrica, com ligação à ribeira dos Ossos, ao Rio Tejo e ao Atlântico. Trata-se de um território de solo argiloso fértil, húmido e biodiverso, com presença comprovada de fauna selvagem (coelhos, aves de rapina, entre outros) e aptidão agrícola e silvo-cultural. A sua destruição não pode ser justificada com o argumento da “necessidade de habitação”, quando existem zonas urbanas expectantes e instrumentos alternativos de reabilitação urbana que não implicam a destruição de território ecológico valioso. 3. Impacto ambiental e urbano irreversível O projeto prevê a construção de 600 fogos residenciais num contexto de pressão imobiliária intensa, que agrava a impermeabilização do solo, aumenta o tráfego rodoviário e o ruído, compromete o equilíbrio do ecossistema local e reduz drasticamente o acesso da população a zonas verdes e de regeneração natural. A médio e longo prazo, a destruição deste espaço natural implicará custos ambientais, sociais e económicos superiores aos benefícios imediatos de loteamento. 4. Alternativas responsáveis Em vez de destruir uma área integrada na REN, deveriam ser canalizados fundos europeus para a requalificação ambiental, preservação da biodiversidade, agricultura biológica, apicultura e criação de um verdadeiro parque natural municipal, com trilhos e funções educativas e comunitárias. Tal como comprovam estudos da OMS, da OCDE e da Agência Europeia do Ambiente, a preservação de espaços verdes urbanos de qualidade melhora a saúde pública, reduz custos do SNS, promove coesão social e aumenta a atratividade económica. 5. Apelo à rejeição e reposição da integridade da REN Por todas estas razões, solicito que este projeto de loteamento seja rejeitado nos moldes propostos e que seja reposta, na íntegra, a área inicialmente integrada na REN de Caxias. É dever do poder público defender o interesse comum e o património natural do país, e não sujeitá-lo a pressões económicas imediatistas que comprometem o futuro ambiental e social das próximas gerações. Preservar a REN de Caxias é um imperativo ético, ambiental e estratégico. É proteger o bem comum. Com os melhores cumprimentos, Paula Ambrósio

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

ID 84050 Pedro Martins em 2025-04-23**Comentário:**

Demasiada densidade para a zona, numa área, caxias, com demasiado fluxo de trânsito. Continuar a envolver caxias com projectos com esta dimensão é descaracterizar completamente caxias.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

ID 83826 Ana Patrícia Alves Lopes em 2025-04-15**Comentário:**

Exmos. Senhores, No âmbito da consulta pública do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) relativo à Operação de Loteamento Norte de Caxias – Oeiras e após leitura atenta do Resumo não Técnico, venho apresentar a seguinte participação, com o objetivo de contribuir para uma análise crítica e construtiva do projeto. Reconheço o esforço do projeto em promover a reabilitação de uma área degradada, anteriormente ocupada por pedreiras e instalações industriais obsoletas. A criação de espaços verdes, a introdução de soluções urbanísticas sustentáveis e a preocupação com a mobilidade suave são aspetos positivos. No entanto, gostaria de destacar algumas preocupações e aspetos que considero merecedores de atenção:- Contaminação do solo e das águas subterrâneas – Apesar da caracterização realizada, os dados indicam a existência de concentrações elevadas pontuais de metais e compostos orgânicos na área do antigo aterro de Laveiras e do estaleiro, face a esta situação, recomendo que a remoção de solos contaminados seja feita com rigor e que a monitorização da qualidade das águas subterrâneas continue no período pós-construção.- Impermeabilização do solo – Com um índice de impermeabilização significativo (36%), o risco de escoamento superficial excessivo é elevado. A bacia de retenção prevista é importante, mas considero essencial reforçar a implementação de soluções baseadas na natureza, como pavimentos permeáveis e zonas de infiltração natural.- Pressão sobre recursos hídricos e energéticos – O consumo previsto de água e energia é elevado para uma área de nova urbanização. Sugiro a adoção de sistemas de aproveitamento de águas pluviais para rega e a obrigatoriedade de certificação energética elevada nos edifícios a construir.- Preservação de vegetação existente e biodiversidade – A remoção de mais de 780 zambujeiros, ainda que parte seja transplantada, representa uma perda ecológica. Recomendo o reforço da compensação com espécies autóctones e frutíferas, bem como a criação de pequenos núcleos de refúgio para fauna urbana e polinizadores.- Ruído e qualidade do ar – A proximidade da A5 levanta preocupações em termos de ruído e poluição atmosférica. Sugiro a colocação de barreiras vegetais densas e a monitorização contínua dos níveis de NO₂ e partículas finas (PM₁₀/PM_{2.5}) nas zonas mais sensíveis. Acredito que o projeto tem potencial para valorizar o território, desde que as medidas de minimização sejam efetivamente implementadas e monitorizadas. A integração entre urbanismo, ambiente e qualidade de vida deve ser o pilar desta intervenção. Com os melhores cumprimentos, Ana Lopes

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Sugestão

ID 83763 Rui Amaral em 2025-04-11

Comentário:

Habitat de Falcões residentes e outras espécies protegidas Zona envolvente REN abrir precedente de violação em REN [autarquia alterou sem legitimidade o PDM a fim de contornar a viabilidade] mas continua sendo morfológicamente uma REN Sem legitimidade pelo triplo motivo; A) Consulta pública junto da Comunidade onde todos os Caxienses NEGARAM a ideia projeto de construção na reserva B) finalidade de utilidade pública improvável face ao projeto ser para finalidade ASIÁTICA corporativa lobby C) Curso de rio que vai desaguar na orla marítima

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Monica Albuquerque

Moradora em Caxias

CC 11040524

Monika.albuquerque@gmail.com

O meu nome é Mónica Albuquerque CC 11040524 e venho formalizar a minha total discordância do Projeto de Loteamento Norte de Caxias. Trata-se de um processo que acompanha há anos, aquando das discussões do PDMOeiras, dos Planos Pormenor para a zona e envolvida em várias Associações como a Associação Cidadãos por Caxias e Associação Evoluir Oeiras. Os moradores de Caxias há muito que se manifestam contra este loteamento que irá provocar grande impacto na envolvente, um bairro que até à data é tranquilo. Associado ao loteamento está prevista a construção da VLS que há anos é contestada pelos moradores, dado que em alguns troços previstos a estrada não tem espaço canal para a sua construção, ficando literalmente colada aos prédios da Rua Carlos Pereira, bem como do Centro de Cuidados Continuados Naturidade, sem que com isso seja acautelado o cumprimento da lei, de ruído e de distanciamento e dimensão das vias que é obrigatório. O episódio contestado e mais recente foi a alteração da Própria REN no local para que fosse depois viabilizado este loteamento, sendo uma área importante como se demonstra pelos documentos anexos a esta consulta pública.

Feita esta introdução remeto para o anexo enviado o texto da minha consulta pública de discordância com este projeto. Mais informo que autorizo a publicação do meu comentário no relatório de encerramento, e requeiro mesmo que todo o texto que incluo em anexo figure no relatório de encerramento.

Seguem alguns dos problemas já previamente detetados e amplamente divulgados em sede de outras consultas públicas sobre o mesmo local:

1) Os pressupostos deste Loteamento e que já eram no Plano pormenor estão profundamente errados face às boas práticas em matéria territorial, contrariando os pressupostos definidos pelo Novo Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial de 2014 (adiante NRJIGT de 2014), configurando uma expansão do solo urbano com implicações complexas ao nível da coesão territorial, com o fomento de mais tráfego automóvel e o agravamento dos problemas do concelho como a compactação dos solos e alteração do escoamento pluvial com pressão nos sistemas de saneamento a jusante. A desadequação deste modelo urbano foi, aliás, claramente levantada pela CCDD-LVT em 2022 durante o processo de adequação do Plano Diretor Municipal de Oeiras ao referido NRJIGT de 2014, tendo a CCDD-LVT alterado posteriormente a sua posição, de forma pouco compreensível é preciso dizê-lo, face às contradições urbanísticas em causa. É preciso referir que

durante muitos meses houve depósito de aterros vindos do exterior neste espaço, situação que não vem referenciada no processo. Ou seja, ao mesmo tempo que eram pedidos pareceres técnicos a entidades externas ao município a propósito da “Reavaliação das Escarpas e Áreas de Elevada Suscetibilidade Geológica” ou às “linhas de águas na área de intervenção”, e enquanto acontecia o processo de “concertação” da REN com a CCDR e a APA, tinham lugar intervenções de movimentação de terras e construção de saneamento, como mostram as fotografias propriedade da Associação Evoluir Oeiras, datadas de Abril de 2022.

Para suportar a desadequação do atual modelo urbanístico, é de realçar que a CCDR referiu em pareceres intermédios no processo de aprovação do *de Plano Pormenor*: *“A proposta é consonante com objetivos genéricos estabelecidos a montante para a área de intervenção e mostra coerência com os Termos de Referência do plano. Verifica-se no entanto que um dos pontos chaves do plano prende-se com a intenção de a CMO pretender “Conter as áreas de expansão urbana, limitando a reclassificação de solo com a classificação de urbanizável em solo urbano ao indispensável e por via contratual, fundamentada com a sua programação e demonstração de sustentabilidade económica e financeira, não sendo demonstrada a respetiva indispensabilidade.”* As propostas e o modelo de ocupação refletem as intenções e a estratégia definidas a montante pela CMO, e que encontram suporte apenas no próprio Plano Diretor Municipal de Oeiras (PDMO) em vigor, após a desconformidade evidente com o NRJIGT. Contudo, independentemente da conformidade com o PDMO, uma questão prévia que se coloca prende-se com o facto de a classificação do Solo urbano não ter suporte na lei aplicável (Lei de bases, RJIGT e DR 1/2015).

2) Um dos pressupostos deste loteamento, e que se subentende por várias declarações públicas sobre o tema por parte do executivo da CMOeiras, e pelo suporte na solução rodoviária de base, entretanto chumbada, que esteve na génese da prossecução do mesmo, dependiam da assumpção do escoamento de tráfego diretamente para a A5. Sendo assumido pelos próprios proponentes (CMO) ser este um gerador de tráfego, o chumbo da solução pela BRISA e pelo IMT, constituía desde logo condição suficiente para inviabilizar a solução urbanística. Por esse motivo, a CCDR remetia para uma aprovação da I.P., que não a valida, situação reforçada categoricamente no parecer do IMT que refere: *“verifica-se que a proposta apresentada, contempla a criação de um novo acesso/ligação à A5/IC15, situação proibida nos termos das disposições constantes no artigo 50º do EERRN, não se afigurando que a mesma se integre nas situações de exceção previstas no mesmo artigo, pelo que, não reúne condições para poder vir a ser autorizada”*. Desta forma, perante este facto técnico, estamos perante um claro gerador de tráfego a descarregar integralmente numa via a criar paralela à A5 (Via Longitudinal Sul, - VLS) - criando inúmeros conflitos com o contexto existente, designadamente problemas de saúde pública para as populações residentes e já amplamente contestadas pelos moradores.

O mesmo documento que identifica o aumento de tráfego, apenas compatível com um escoamento direto para a A5, conduz à necessidade do promotor se refugiar num “Estudo de Mobilidade Sustentável” que configura um ensaio teórico e sem relação com a realidade territorial, baseando propostas em sistemas de partilha de viaturas inexistentes, a utilização de bicicletas elétricas como pré-condição para a sustentabilidade na ligação da área do empreendimento às estações de Caxias ou paço de Arcos, por territórios topograficamente inadequados para a circulação em bicicleta sem estar prevista a criação da necessária infraestrutura segregada. Note-se que o discurso “pró bicicletas” esbarra imediatamente na evidência das ciclovias preconizadas serem uma “ilha” isolada por um território hostil para a mobilidade suave, sem ciclovias existentes e sem calendário para a sua execução.

3) Desadequação do Relatório Ambiental às exclusões de REN relativas

O Relatório Ambiental é permissivo quanto à exclusão de figuras essenciais da REN dentro da área do Plano, já depois do redesenho das figuras de acordo com os novos critérios de delimitação. Não há, portanto, suporte ambiental para a exclusão que não seja a necessidade de prossecução e viabilização do próprio empreendimento. Esta situação é agravada pela posição da APA que não justifica a aceitação de exclusão, reforçada pela CCDR-LVT num momento posterior, baseando a sua aceitação num parecer favorável da APA.

4) Desadequação do modelo de acessibilidade, baseado na minimização dos impactes na geração de tráfego

Em sede do Plano Pormenor foi já indicado que tendo a BRISA emitido parecer desfavorável, definido de forma irreversível a eliminação do acesso à A5, foi esvaziado de conteúdo a própria razão de ser da concertação em causa com estas entidades, tendo no entanto sido criado um problema ambiental grave para as populações uma vez que é assumido pelo Plano que haverá geração de tráfego, que será traduzida numa situação de progressiva deterioração do tráfego. Este problema não é abordado de forma adequada no Relatório Ambiental nem na Avaliação Ambiental Estratégica, sendo minimizado pela existência de um “anexo” ao Plano denominado “Estudo de Mobilidade Sustentável”. O estudo constitui-se como um exercício teórico de boas intenções, caracterizando o transporte coletivo rodoviário antes da entrada em operação da TML, que nesta área proporciona uma solução sofrível com tempos de espera desajustados das exigências da vida quotidiana. O referido “Estudo de Mobilidade Sustentável” não desenvolve qualquer previsão de procura das medidas de “mobilidade Sustentável” preconizadas, o que é uma lacuna grave e que põe em causa a veracidade dos estudos de mobilidade preconizados, que desta forma ficam sem suporte.

É do conhecimento geral, tendo por base empreendimentos semelhantes, que a atratividade deste empreendimento é orientada para o uso do automóvel privado e nunca um transporte público rodoviário totalmente desadequado e que, para mais,

se propõe ligar a estações ferroviárias que representam uma parte cada vez menos significativa dos esquemas de mobilidade no acesso às áreas de escritórios no interior do concelho de Oeiras. O estudo teórico em presença têm falhas técnicas graves e omissões decisivas. No fundo, enumeram-se soluções de mobilidade alternativas ao transporte automóvel individual baseadas na bibliografia técnica e em boas práticas disponíveis, transpondo-as sem os ajustes e custos necessários a um território totalmente desajustado para a sua aplicação, a começar pela inexistência de infraestrutura ciclável segregada do automóvel, que não existe e não é proposta, assumindo partilha com o automóvel contra todas as boas práticas, acrescidas pela orografia que acentua a diferença de velocidades, e assumindo à partida que os utilizadores devem munir-se de “bicicleta elétrica”, devendo todas estas incongruências ter sido valorizadas na Avaliação Ambiental Estratégica.

4) Desarticulação total da “Componente Mobilidade e Transportes” com as soluções preconizadas para a VLS no “Plano de Acessibilidades de Oeiras”

A solução de escoamento de tráfego, falida a solução de mobilidade sustentável sugerida em moldes teóricos, assentará num traçado de uma nova via rápida que atentarà contra a legislação em matéria de ruído, atravessando bairros residenciais pré-existente se conflitando com distâncias de segurança a áreas de tratamento e assistência a cuidados continuados e áreas habitacionais tranquilas. As soluções preconizadas assentam numa calibração de tráfego ultrapassada pelos estudos de dimensionamento preconizados no “Plano de Acessibilidades de Oeiras” de 2023, que afirma categoricamente a necessidade da VLS ter que ter um perfil 2+2 para responder aos níveis de tráfego expectáveis. Desta forma, a atual proposta de Plano tem informação que a rede viária necessária tem que assentar num perfil 2+2, apresentando um traçado que viola o interior de bairros residenciais existentes.

É grave que os estudos de tráfego tenham sido, pelo menos parcialmente, realizados durante a pandemia, e que não serão representativos da situação.

Relativamente ao Resumo Não Técnico do Estudo de Impacte Ambiental, considero que este projeto não responde de forma equilibrada aos desafios urbanísticos e sociais que se colocam ao município de Oeiras, nomeadamente nos seguintes pontos:

1. Falta de uma estratégia eficaz de mobilidade sustentável. Apesar de alguma referência a ciclovias e percursos pedonais, o projeto continua a assentar numa lógica de mobilidade centrada no automóvel privado. A existência de mais de 3.100 lugares de estacionamento, com fraca oferta de alternativas de transporte público (apenas três paragens de autocarro previstas), revela um

modelo urbano ultrapassado e insustentável, que agravará os problemas de tráfego, ruído e poluição.

2. Deficiente acessibilidade universal.

A proposta revela preocupantes lacunas ao nível da inclusão. Apenas 20 lugares de estacionamento para pessoas com mobilidade reduzida estão previstos, o que é claramente insuficiente. Além disso, a topografia acidentada do terreno levanta dúvidas sobre a real acessibilidade dos percursos pedonais e cicláveis, mesmo com inclinações ajustadas.

3. Ausência de garantias de habitação acessível.

O projeto prevê a construção de até 593 fogos habitacionais, mas não esclarece que tipologias ou faixas de preço serão disponibilizadas. Não há qualquer compromisso firme com habitação pública ou de custos controlados, ficando esta possibilidade limitada a alguns lotes “a ceder ao município”, cuja função ainda está indefinida. Isto permite concluir que o projeto visa, sobretudo, atrair habitação para segmentos de elevado poder económico, agravando a exclusão habitacional das camadas médias e jovens do concelho.

Tendo em conta a urgência de políticas urbanas mais inclusivas e ambientalmente sustentáveis, considero que este projeto deve ser profundamente revisto ou reavaliado no contexto das necessidades reais da população de Oeiras.

Focando ainda nos 3 capítulos que considero mais relevantes:

QUAIS AS PROPOSTAS AO NÍVEL DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE?

O projeto propõe:

- **Rede viária interna baseada num anel (Rua A) com ligação à Via Longitudinal Sul (VLS) e à Via Variante, configurando um modelo urbano claramente automóvel-centrista.**
- **3.102 lugares de estacionamento, dos quais:**
 - **2.420 são privados (nas caves dos edifícios),**
 - **682 públicos (200 na via pública + 482 em bolsas),**
 - **Apenas 20 lugares para pessoas com mobilidade reduzida,**
 - **Possibilidade de mais 388 lugares num silo automóvel.**
- **Rede pedonal e ciclável com percursos adaptados à topografia (inclinações de 3% a 6%), com ligação à rede de ciclovias e passeios existente.**

- **Previsão de apenas 3 paragens de autocarro integradas na rede existente, no interior da área do projeto.**

Crítica:

- **A acessibilidade universal está sub-representada.**
- **O projeto reforça a dependência do transporte individual.**
- **A mobilidade suave (a pé ou de bicicleta) é tratada como acessória, não como pilar estruturante da mobilidade urbana.**
- **Fraca articulação com transporte coletivo.**

QUAL A SITUAÇÃO ACTUAL DO AMBIENTE NA ÁREA DE IMPLANTAÇÃO DO PROJETO?

Descrição da área:

- Local degradado pela **atividade extrativa (pedreiras)**, com presença de estaleiros, oficinas e um antigo aterro sanitário.
- **Solos contaminados** foram identificados pontualmente (arsénio, níquel, cobalto, vanádio), mas não classificados como perigosos.
- Presença de **biogás (metano)** no antigo aterro, embora com baixo potencial.
- **Qualidade da água subterrânea** considerada **mediocre**.
- Ruído elevado junto à A5 e **excedência de poluentes atmosféricos (NO₂)** nas zonas mais próximas. Esta zona já tem classificação nível 2 de ruído o que indicaria que não poderia ser contruída na zona mais nenhuma estrada a produzir ruído e habitações
- Paisagem marcada pela degradação, mas com alguma regeneração da flora (zambujeiros, prados)

Crítica:

- O local tem **potencial de requalificação**
- O projeto **ignora as limitações ecológicas e sísmicas** da área.
- A zona apresenta **restrições ambientais sérias**, incluindo a **Reserva Ecológica Nacional** e servidões técnicas (gasodutos, esgotos, servidão aeronáutica).

QUAIS OS PRINCIPAIS EFEITOS (IMPACTES) DO PROJETO NO AMBIENTE?

Dividido em **duas fases**: construção e exploração.

Fase de Construção:

- **Remoção de vegetação**, escavações (790.000 m³), aterros (955.000 m³).
- **Destruição de solos e habitats existentes**,
- **Remoção de 782 oliveiras/zambujeiros**, dos quais apenas 159 serão reaproveitados o que é absolutamente inaceitável, havendo capacidade de transplante para outras áreas como de resto é do conhecimento da CMOeiras e do promotor do projeto
- Ações com **impacte negativo irreversível nos solos**

Fase de Exploração:

- Impactes negativos:
 - Presença massiva de edifícios e consequente impermeabilização do solo;
 - Aumento do tráfego e do ruído, perturbando toda a comunidade
 - Consumo elevado de recursos (água, energia, resíduos).
 - Aumento da oferta habitacional que não pretende contribuir para a resolução da crise da habitação podendo até agrava-lo

Crítica:

- O impacto positivo ambiental é **inflacionado** com argumentos frágeis (ex: 33 toneladas de CO₂/ano são residuais face ao impacto urbano total).
- A impermeabilização do solo, o **consumo intensivo de recursos** e o aumento de tráfego **anulam os alegados benefícios ambientais**.
- A suposta “compensação ecológica” com zonas verdes não tem garantias de execução, continuidade ou qualidade.

Consulta Pública - Loteamento Norte de Caxias

Rodolfo Sousa, NIF 163 689 733, com email sousarodolfoaab@hotmail.com , vem pela presente via apresentar participação solicitando a

Inclusão de travessia pedonal sobre a actual Rua Calvet de Magalhães / futura VLS para implementação dos corredores verdes de ligação da OL Norte de Caxias (OLNC) para Sul à zona do Alto das Lebres e ao Vale da Terrugem previstos no PDM.

Figura 1 - Extracto do PDM - Estrutura Ecológica Municipal - Estrutura Ecológica Complementar - *Vista Geral Incluindo o Vale da Terrugem*

[Aviso n.º 19629/2022 | DR \(diariodarepublica.pt\)](#)



Figura 2 - Extracto do PDM - SIGO – *Detalhe dos Corredores*

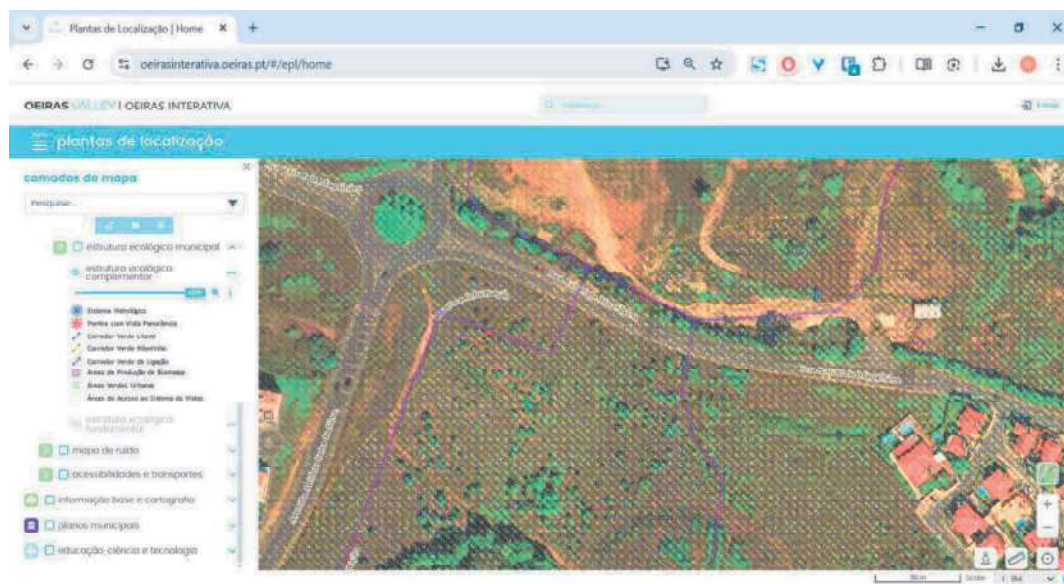
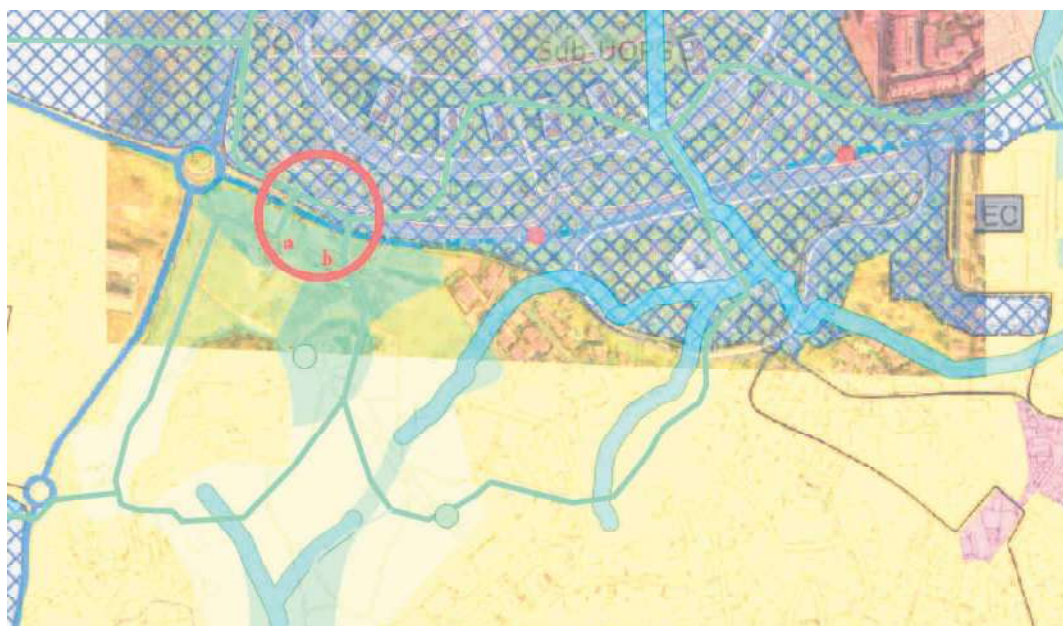


Figura 3 - PDM e PPNC – Imagem elaborado pelo Autor



Para cumprimento do PDM será necessário a OLNC prever pelo menos uma travessia pedonal (aérea ou subterrânea) sobre a futura VLS no prolongamento do percurso pedonal junto ao lote 10 (entre o lote 10 e 11) para implementação dos corredores verdes de ligação da OLNC para Sul à zona do Alto das Lebres e ao Vale da Terrugem previstos no PDM (assinalados com um círculo vermelho na imagem acima). O corredor a nascente (a) permite o acesso à zona entre a Quinta da Eira e a Av. António Sena da Silva. O corredor a poente (b) permite o acesso ao ponto com vista panorâmica na cumeeira do Alto das Lebres, prolongando-se para o talvegue do Vale da Terrugem.

Figura 4 – EIA Vol-II Tomo1 pg. 49 – OLNC - Rede de percursos pedonais e cicláveis acessíveis

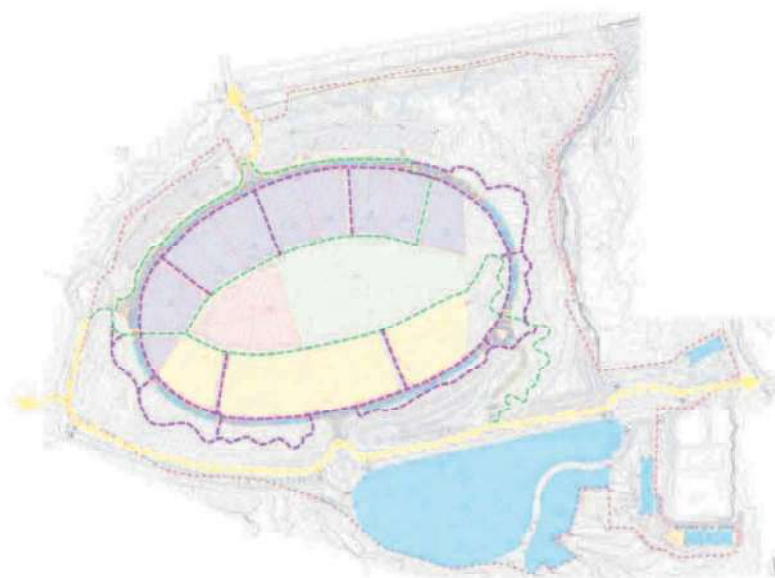


Figura 15 - Rede de percursos pedonais e cicláveis acessíveis

Fonte: Operação do Loteamento Norte de Caxias, Projeto de Licenciamento da Arquitetura - novembro 2024.

Figura 5 – Lid-A pg. 59 – Documentação do PPNC Submetida a [Discussão Pública](#) em 2023 – Rede de ciclovia e percursos pedonais



Figura 28 - Rede de ciclovia e percursos pedonais
(Fonte: GEOTPU.LAB, 2022)

A travessia pedonal da VLS não parece constar dos elementos da OLNC (Figura 4), embora estivesse prevista em elementos anteriores uma travessia a Nascente no prolongamento do percurso entre os lotes 14 e 15 para acesso ao lote 20 equipamento, frente à bacia de retenção/lago (Figura 5).

Viaduto verde, ponte verde, ponte viva ou ecoduto são alguns nomes dados às estruturas criadas para garantir a travessia segura de animais e onde espécies vegetais são plantadas para simular a continuidade do terreno, conduzindo e direcionando os animais, sendo que a rota de travessia deve respeitar as características do solo, o clima e a vegetação do local. Sugere-se ainda que seja efectuada análise custo/benefício da possibilidade de execução da travessia pedonal da VLS para o Vale da Terrugem como passagem subterrânea ou ponte verde que permita, para além de pessoas, **a travessia de fauna, eventualmente com coberto vegetal.**

Note-se que, no âmbito da OLNC, a CMO assume a responsabilidade pela execução da VLS, incluindo passagem hidráulica e ciclovia empresarial, sendo que a introdução de novas travessias da VLS implica igualmente a actualização do respectivo Contrato de Urbanização/ Execução e do Programa de Execução das Ações e Modelo de Redistribuição de Benefícios e Encargos do PPNC.

No âmbito da proposta CMO n.º 91/2024 DMOTDU\DOTPU\DOT - Plano de Pormenor Norte de Caxias - Aditamento às PD nº 52/2024 e PD nº 53/2024 aprovadas na reunião de Câmara extraordinária pública de 2024-02-01, posteriormente submetida à AM por deliberação da CM de 2024-02-14, no documento "anexo 06 - Relatório de Ponderação das Participações Recebidas em sede de Discussão Pública" a participação da TDE é resumida na pg. 66, salientando-se o ponto C:



PARTIÇÃO RECEBIDAS EM SEDE DE DISCUSSÃO PÚBLICA DO PPMO

DIREÇÃO MUNICIPAL DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DESENVOLVIMENTO URBANO
DEPARTAMENTO DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E PLANEAMENTO URBANO
DIVISÃO DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Identificação da Participação Nº 26;	Subscritor TDE – Empreendimentos Imobiliários SA	Email: [REDACTED]	Data: 4/12/2023
Síntese da Participação:	Ponderação e Resposta:		
A participação remete para esclarecimentos e/ou pedidos de alteração relacionados com as seguintes temáticas:	Tendo em conta o formato da exposição efetuada, optou-se pela resposta a cada um dos pontos de forma separada:		
A. Clarificação sobre a possibilidade de futura alteração das cotas dos arruamentos e cotas de soleira em sede de loteamento: é referida a necessidade de ajustamentos, consequência das infraestruturas de gás existentes no local, em conformidade com o parecer da LisboaGás.	A. Face do exposto, e de forma a atender às condicionantes expressas no parecer da LisboaGás, proceder-se-á à adequação da redação do número 10 do artigo 12.º do Regulamento do Plano, impondo limites à eventual variação entre a cota de arruamento ("Rua A") e a cota de soleira.		
B. Clarificação sobre eventual alteração e/ou supressão de traçado em planta e/ou cotas de circuitos pedonais e cicláveis em sede de Loteamento, nomeadamente nas áreas cedidas ao município, tendo em conta as diferenças de escala entre o Plano de Pormenor e os projetos de Loteamento.	B. Por forma a regular o sentido da flexibilidade de traçado conferida pelo Regulamento do Plano, propõe-se aditar a redação do artigo 33º, restringindo os elementos que poderão sofrer alterações em sede de projeto de execução.		
C. Clarificação sobre eventual alteração futura da passagem pedonal de VLS, em sede de Loteamento.	C. À semelhança do ponto anterior, por forma a clarificar o sentido de flexibilidade conferido pelo Regulamento do Plano, propõe-se incluir na redação do artigo 33º um número que vincule a obrigatoriedade de execução da passagem hidráulica, não obstante a eventual deslocalização da passagem pedonal.		
D. Clarificação da descrição dos usos dos Lotes 17, 18 e 19 no quadro síntese do Plano.	D. O Regulamento do Plano será ajustado de forma a esclarecer os usos previstos para os lotes 17, 18 e 19.		
E. Clarificação sobre o polígono máximo de implantação do lote 9.	E. Tendo em conta que a alteração proposta não acarreta modificação dos parâmetros urbanísticos do plano, nem dos parâmetros específicos do Lote em questão, proceder-se-á ao ajuste do polígono de implantação máximo do edifício à cota da laje de acesso pedonal (piso 0) (ver Volume I, 01.1_PIMPL).		
F. Alteração da posição do "canal de acesso" ao Lote 9, localizado entre os Lotes 11 e 12.	F. Tendo presente as considerações descritas, proceder-se-á ao ajustamento na localização do referido canal de acesso (artº 33º do Regulamento do Plano).		
G. Alteração das áreas de construção acima e abaixo do solo			
H. Clarificação do regulamento do plano – Unificação de Lotes			

Reproduzindo-se o seguinte excerto do mesmo ponto C da participação original da TDE enviada por email de 2023-12-04 (pg.77 do mesmo documento):

C. Clarificação sobre eventual alteração futura da passagem pedonal da VLS, em sede de Loteamento

Atualmente, na planta de implantação, a passagem hidráulica e passagem pedonal sobre a VLS estão representadas/ projetadas em conjunto.

No entanto, os desníveis que o Plano apresenta na zona em questão são de tal ordem elevados, que obrigam à construção de circuitos elevados, cuja dificuldade técnica e custo poderá justificar que se proceda a alguns ajustes, com vista a conseguir o melhor enquadramento paisagístico possível da zona do plano em questão, nomeadamente, através do reposicionamento / separação da passagem hidráulica e passagem pedonal, podendo esta última ficar subterrânea ou não.

Propõe-se assim que esse aspeto seja clarificado no artigo 33º, através de redação específica para o efeito.



Atentamente,

Rodolfo Sousa

Assinado por: **RODOLFO ALBERTO
ALBUQUERQUE BOTELHO DE SOUSA**
Num. de Identificação: 10429716
Data: 2025.05.27 19:06:02+01'00'

