



**PLANO DE URBANIZAÇÃO DA ÁREA ENVOLVENTE  
A ESTAÇÃO DO ORIENTE**

**TERMOS DE REFERÊNCIA**

**CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA**

**DIRECÇÃO MUNICIPAL DE LISBOA  
DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO  
DIVISÃO DE COORDENAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE PLANEAMENTO**



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA  
DIRECÇÃO MUNICIPAL DE PLANEAMENTO URBANO  
DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

## ÍNDICE

<b>1. INTRODUÇÃO .....</b>	<b>3</b>
<b>2. OPORTUNIDADE DA ELABORAÇÃO DO PLANO .....</b>	<b>3</b>
<b>3. ENQUADRAMENTO LEGAL .....</b>	<b>4</b>
3.1. CONTEÚDO MATERIAL DO PLANO .....	4
3.2. CONTEÚDO DOCUMENTAL DO PLANO .....	4
3.3. ESTUDOS ESPECÍFICOS DE CARACTERIZAÇÃO TERRITORIAL.....	5
<b>4. ENQUADRAMENTO TERRITORIAL DA ÁREA DE INTERVENÇÃO .....</b>	<b>5</b>
<b>5. ENQUADRAMENTO NOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL .....</b>	<b>7</b>
5.1. ENQUADRAMENTO NO PNPOT .....	7
5.2. ENQUADRAMENTO NO PROT-AML .....	8
5.3. ENQUADRAMENTO NO PDM .....	9
5.4. ENQUADRAMENTO NO PLANO VERDE DE LISBOA .....	10
5.4. CONDICIONANTES LEGAIS.....	11
<b>6. BASE PROGRAMÁTICA PARA O DESENVOLVIMENTO DA SOLUÇÃO URBANÍSTICA</b>	<b>12</b>
6.1. OBJECTIVOS PROGRAMÁTICOS.....	12
6.2. FASES E PRAZOS PARA A ELABORAÇÃO DO PLANO .....	14
6.3. CONSTITUIÇÃO DA EQUIPA TÉCNICA DO PLANO.....	15



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A  
D I R E C Ç Ã O M U N I C I P A L D E P L A N E A M E N T O U R B A N O  
D E P A R T A M E N T O D E P L A N E A M E N T O U R B A N O

**ANEXOS:**

01. PLANTA DE LOCALIZAÇÃO / ORTOFOTOMAPA
02. PDM - PLANTA DE ORDENAMENTO - CLASSIFICAÇÃO DO ESPAÇO URBANO
03. PDM - PLANTA DE ORDENAMENTO - COMPONENTES AMBIENTAIS URBANAS 2.1.
04. PDM - PLANTA DE ORDENAMENTO - COMPONENTES AMBIENTAIS URBANAS 2.2.
05. PDM - PLANTA DE ORDENAMENTO - INVENTÁRIO MUNICIPAL DO PATRIMÓNIO
06. PDM - PLANTA DE CONDICIONANTES - IMÓVEIS CLASSIFICADOS E EM VIAS DE CLASSIFICAÇÃO
07. PDM - PLANTA DE CONDICIONANTES - OUTRAS SERVIDÕES E RESTRIÇÕES DE UTILIDADE PÚBLICA
08. PDM - PLANTA DAS UNIDADES OPERATIVAS DE PLANEAMENTO E GESTÃO



## 1. INTRODUÇÃO

O presente documento que se submete à apreciação da Câmara Municipal de Lisboa, enquadra e define a oportunidade de elaboração do **Plano de Urbanização da Área Envolvente à Estação do Oriente** e os respectivos termos de referência, nos termos e para os efeitos, previstos no artigo 74º do Decreto-Lei n.º 380/99 de 22 de Setembro, com a redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 316/2007<sup>1</sup> de 19 de Setembro, que determina o Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT).

## 2. OPORTUNIDADE DA ELABORAÇÃO DO PLANO

Ao longo dos últimos 20 anos, a zona ribeirinha oriental de Lisboa, tem sofrido profundas alterações na sua estrutura urbana, seja na definição dos usos urbanísticos presentes ou na dinâmica das actividades ali existentes. Essa transformação resultou por um lado, do processo de desindustrialização, e por outro, da implementação de novos projectos que vieram definir um novo paradigma para a estruturação desta área da cidade: o Parque das Nações, as novas acessibilidades (infra-estruturas viárias construídas) e os desenvolvimentos daí decorrentes.

A decisão de colocar a Alta Velocidade na Estação do Oriente constitui um factor de desenvolvimento de carácter estratégico, cujo potencial, vem impor a adopção de novas directrizes para a estruturação desta área da cidade, obrigando a ampliar o complexo intermodal existente e a repensar a área envolvente à Estação do Oriente, nomeadamente a zona a poente da linha férrea e do novo centro intermodal.

O regime de uso e transformação do solo previsto no Plano Director Municipal, qualificando esta zona maioritariamente como Área Consolidada Industrial tem vindo a demonstrar-se, desadequado face à dinâmica económica deste território e aos novos desafios e novas oportunidades, geradas pela ocupação desenvolvida na área envolvente e pela construção e absorção das novas infra-estruturas.

A construção de novas acessibilidades, quer no domínio da rodovia, quer da ferrovia, introduz características únicas para a atracção de novas actividades no contexto regional e nacional. A este respeito o Plano Regional da Área Metropolitana de Lisboa (PROT-AML) salienta que: "É

<sup>1</sup> Rectificado pela Declaração de Rectificação n.º 104/2007 de 6 de Novembro.



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A  
D I R E C Ç Ã O M U N I C I P A L D E P L A N E A M E N T O U R B A N O  
D E P A R T A M E N T O D E P L A N E A M E N T O U R B A N O

*bem conhecido o facto das grandes infra-estruturas e equipamentos serem os mais poderosos factores de estruturação do território".*

Por fim, a articulação entre o Parque das Nações e a sua área envolvente revela-se fundamental, e a estruturação deste território constitui uma oportunidade para o restabelecimento da coesão territorial, através da definição de uma estrutura territorial coesa, coerente e sustentável para aquela área poente do Parque das Nações.

### **3. ENQUADRAMENTO LEGAL**

O presente documento estabelece a síntese dos fundamentos justificativos para a elaboração do Plano de Urbanização da Área Envolvente à Estação do Oriente, a elaborar nos termos do Decreto-Lei n.º 380/99 de 22 de Setembro, com a redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 316/2007 de 19 de Setembro.

#### **3.1. CONTEÚDO MATERIAL DO PLANO**

O conteúdo material do Plano decorre do disposto no artigo 88º do RJIGT, sem prejuízo de outros elementos que decorram da aplicação da lei e que sejam cumulativos com aquele Decreto, designadamente: o Decreto-Lei n.º 9/2007 de 17 de Janeiro, que institui o Regulamento Geral do Ruído, com as alterações introduzidas pelo Decreto-lei n.º 278/2007 de 1 de Agosto e o Decreto-lei n.º 232/2007 de 15 de Junho, aplicável por remissão do artigo 74º, n.º 6 do RJICT, que sujeita os planos a avaliação ambiental.

#### **3.2. CONTEÚDO DOCUMENTAL DO PLANO**

O conteúdo documental do Plano decorre da aplicação do artigo 92º do RGIJT e da Portaria n.º 138/2005<sup>2</sup> de 2 de Fevereiro, que estabelece outros elementos de acompanhamento dos Planos Municipais de Ordenamento do Território.

<sup>2</sup> Com as alterações impostas pelo Decreto-Lei n.º 9/2007 de 17 de Janeiro



### 3.3. ESTUDOS ESPECÍFICOS DE CARACTERIZAÇÃO TERRITORIAL

Para além dos estudos legalmente exigidos referidos nos pontos anteriores, e considerando as características inerentes à área de intervenção, serão promovidos estudos sectoriais aprofundados, que legitimem as opções assumidas em sede de elaboração da proposta de plano, nomeadamente: Estudos de enquadramento ao nível da Estrutura Verde Principal da Cidade; Estudos Fisiográficos; Estudos de Tráfego que devem equacionar, além da situação actual e futura face às alterações previstas, a introdução de uma escala mais urbana e humanizada à rede viária, a redução dos efeitos de barreira devido ao elevado nível hierárquico da rede existente, bem como a forma de promover os modos de transporte mais eficientes e sustentáveis.

## 4. ENQUADRAMENTO TERRITORIAL DA ÁREA DE INTERVENÇÃO

A área de intervenção do Plano localiza-se no quadrante oriental do Município de Lisboa, na freguesia de Santa Maria dos Olivais e ocupa uma superfície de aproximadamente 100Ha desenvolvendo-se ao longo de uma faixa longitudinal marginal à linha férrea com cerca de 2km de comprimento e 500m de profundidade. A área de intervenção está limitada conforme plantas anexas:

- A norte, pelas Ruas Primeiro de Maio e João Pinto Ribeiro, coincidindo com o limite do município;
- A nascente, pela via férrea;
- A sul, pela Av. Marechal Gomes da Costa;
- A poente, pelas Rua do Conselheiro Mariano de Carvalho, Rua das Coerelas, Praça José Queirós, Av. Infante D. Henrique (eixo marginal), limite do Cemitério dos Olivais e Canal do Alviela;

A área do Plano estrutura-se a partir de um eixo central e de um conjunto de vias de atravessamento. Neste sentido a Av. Infante D. Henrique funciona como coluna vertebral e as Av. Marechal Gomes da Costa, Av. de Pádua, Av. de Berlim e o eixo Rua Primeiro de Maio/Rua João Pinto Ribeiro, como vias transversais que funcionam como eixos de penetração radial na cidade.



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A  
D I R E C Ç Ã O M U N I C I P A L D E P L A N E A M E N T O U R B A N O  
D E P A R T A M E N T O D E P L A N E A M E N T O U R B A N O

A área do Plano integra a Estação do Oriente e localiza-se numa posição de charneira entre o Bairro dos Olivais(a ponte) e o Parque das Nações(a nascente), dois territórios consolidados resultantes de planos urbanísticos desenvolvidos e edificados em épocas distintas.

O bairro dos Olivais, construído em meados do século XX, segundo os princípios da Carta de Atenas, foi desenvolvido na maioria em regime de protecção social. O bairro dos Olivais Sul distribui-se por uma série de conjuntos edificados que assentam na estrutura verde, ligados através de ruas de acesso restrito a cada bloco, que por sua vez estão ancoradas à rede viária principal. O bairro dos Olivais Sul apresenta uma solução mais purista que o bairro dos Olivais Norte.

A zona do Parque das Nações, construída recentemente, sofreu uma profunda intervenção de regeneração, em particular do ponto de vista ambiental. O conceito urbano subjacente foi a revalorização da relação da cidade com o Rio e a sua integração no tecido da "cidade", promovendo a recuperação do ambiente e da paisagem, a dinamização de um novo espaço urbano com novos usos e novas funções, a valorização do espaço público, bem como a promoção da qualidade e singularidade arquitectónica do edificado e de equipamentos âncora, com vista à constituição de uma nova centralidade na área metropolitana de Lisboa, apoiada numa boa rede de infra-estruturas e de transportes.

Toda a área do plano objecto deste documento apresenta debilidades em termos de estruturação e de ligação com as áreas envolventes. Particularmente relevante e de difícil permeabilização é a linha férrea, dado que constitui em termos urbanos, uma barreira física na articulação com a frente ribeirinha.

No que diz respeito à ocupação urbana, este território apresenta uma dinâmica de ocupação diferenciada, verificando-se que para sul do interface a área apresenta-se maioritariamente obsoleta, com diversos espaços industriais degradados ou devolutos em que as actividades logística e terciária prevalecem, para norte encontra-se de uma forma geral consolidada em que o uso dominante é a habitação, apresentando-se sob diversas formas de ocupação, que vão da moradia à ocupação em alta densidade, neste caso marcado por programas de realojamento.



## 5. ENQUADRAMENTO NOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL

### 5.1. ENQUADRAMENTO NO PNPOT

O Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT) apresenta a visão e as opções estratégicas do ordenamento e desenvolvimento do território nacional que se corporizam num modelo territorial coerente para Portugal para o horizonte 2025 e que assentam em 3 grandes pilares: sistema de prevenção e gestão de riscos; sistema de conservação e gestão sustentável dos recursos naturais e dos espaços agro-florestais, e o sistema urbano e de acessibilidades.

As opções estratégicas de actuação em cada sistema apoiam-se nos seguintes desígnios:

- Um espaço sustentável e bem ordenado;
- Uma economia competitiva, integrada e aberta;
- Um território equitativo em termos de desenvolvimento e bem-estar;

As opções associadas a estes desígnios com expressão no sistema urbano e de acessibilidades a implementar na área dos termos de referência são as seguintes:

- Articular o sistema de “espaços abertos” de natureza ambiental e paisagística com o sistema urbano e as redes de infra-estruturas;
- Valorizar o papel estratégico da Região Metropolitana de Lisboa;
- Desenvolver redes de conectividade internacional que conjuguem as necessidades de integração ibérica e europeia com a valorização da vertente atlântica e com a consolidação de novas centralidades urbanas;
- Promover subsistemas urbanos locais policêntricos que numa perspectiva de complementaridade e especialização, que permitam a qualificação dos serviços prestados à população e às actividades económicas.



## 5.2. ENQUADRAMENTO NO PROT-AML

O PROT-AML está consagrado na Resolução de Conselho de Ministros n.º 68/2002 de 8 de Abril. Os planos municipais devem adaptar-se às opções estratégicas, orientações e determinações emanadas do Plano Regional.

Este IGT estabelece um modelo territorial, identificando os principais sistemas, redes e articulações de nível regional e sistematiza as normas que orientam as decisões e que constituem o quadro de referência para a elaboração dos Instrumentos de Gestão Territorial com incidência nesta região.

Para a AML, aquele instrumento de gestão regional atribui quatro prioridades essenciais: Sustentabilidade ambiental, Qualificação metropolitana, Coesão sócio-territorial, Organização do sistema metropolitano de transportes.

As dinâmicas de transformação territorial entendem-se no PROT-AML como a capacidade de mudança que se verifica nas diversas áreas da estrutura metropolitana, em relação às situações pré-existentes, principalmente (...) a desqualificação urbana, ambiental e social das áreas habitacionais, a perda de vitalidade de áreas urbanas centrais e a degradação física de áreas com usos tradicionais em abandono.

Em relação às dinâmicas e tendências dominantes de mudança identifica-se a área objecto dos presentes termos de referência como **Área com Potencialidades de Reversão/Renovação**, definindo como princípio orientador para estas áreas o seguinte:

*“Estas áreas são marcadas por ocupações obsoletas ou em desactivação que tendem a ser reconvertidas ou renovadas. A sua posição na AML e a dimensão das áreas a renovar criam condições ao desenvolvimento de novas centralidades metropolitanas com a instalação de actividades dinâmicas e inovadoras”.*



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A  
D I R E C Ç Ã O M U N I C I P A L D E P L A N E A M E N T O U R B A N O  
D E P A R T A M E N T O D E P L A N E A M E N T O U R B A N O

### 5.3. ENQUADRAMENTO NO PDM

O instrumento de gestão municipal eficaz para a área do Plano é o Plano Director Municipal (PDM), ratificado pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 94/94 de 29 de Setembro.

O PDM preconiza o seguinte:

#### **Planta de Ordenamento - Classificação do Espaço Urbano:**

- Áreas Consolidadas Industriais, que se regem pelo disposto na secção II, subsecção V artigos 64º e seguintes;
- Áreas de Reversão Urbanística Habitacional, que se regem pelo disposto nos artigos 74º e 75º;
- Áreas de Reversão Urbanística Mista, que se regem pelo disposto nos artigos 76º e 77º;
- Áreas de Usos Especiais, que se regem pelo disposto nos artigos 85º e 86º;
- Áreas de Equipamentos e Serviços Públicos, que se regem pelos artigos 87º a 89º;
- Áreas Canais, regendo-se pela Secção IX, sub-secção I, artigos 93º e seguintes;

#### **Planta de Ordenamento - Componentes Ambientais I:**

A área do Plano está abrangida pelas Áreas Integradas na Estrutura Verde da Cidade e Sistema de Corredores, cujas regras estão estipuladas no Capítulo I, artigos 17º, 18º e 19º.

#### **Planta de Ordenamento - Componentes Ambientais II:**

A área do Plano não está abrangida por nenhuma componente ambiental deste tipo;

#### **Planta de Condicionantes - Imóveis Classificados e em Vias de Classificação (IPPAR):**

Existe na área do plano uma área classificada como Zona Especial de Protecção ao Imóvel de Interesse Público (IIP):

Conjunto da Praça da Viscondessa dos Olivais.

#### **Planta de Condicionantes - Outras Servidões e Restrições de Utilidade Pública:**

A área do Plano é abrangida pelas seguintes servidões e restrições de utilidade pública: Caminhos-de-ferro Portugueses; Aquedutos; Linhas de Alta Tensão; Zona de Protecção da Terceira Travessia do Tejo (*vide* ponto 7. Condicionantes Legais), Regime Florestal e ainda pela localização de escolas e vértices geodésicos.



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A  
D I R E C Ç Ã O M U N I C I P A L D E P L A N E A M E N T O U R B A N O  
D E P A R T A M E N T O D E P L A N E A M E N T O U R B A N O

**Planta de Ordenamento - Inventário Municipal do Património (IMP):**

Existem os seguintes imóveis inventariados no IMP:

Freguesia n.º 33 - Santa Maria dos Olivais

- Vila Gouveia/ Estrada de Moscavide, 46 (33.11)

**Planta de Ordenamento - Unidades Operativas de Planeamento (UOP):**

A área de intervenção do plano abrange a UOP 28 - Área Industrial/ Portuária Oriental, identificada no Artigo 125º do PDM, anexo 4 que estabelece que esta área deve ser abrangida por um plano de urbanização de conjunto (...) que enquadre planos de pormenor e projectos de infra-estruturas e de novos edifícios, com os seguintes objectivos:

- Definir as condições de reordenamento urbanístico da área, tendo em atenção o seu destino predominantemente industrial, a reorganização do sistema de logística de Lisboa e o desenvolvimento de uma área de investigação e tecnologia;
- Enquadrar a integração urbanística das infra-estruturas de transporte existentes e previstas, nomeadamente as áreas de apoio à futura rede de eléctricos articulados;
- Enquadrar as transformações resultantes dos empreendimentos previstos para a zona de intervenção da Expo'98;
- Garantir a ligação das áreas habitacionais ao Rio através do reforço e requalificação urbanística dos eixos urbanos apoiados nas Avenidas Marechal Gomes da Costa, de Berlim e de Pádua.

A área de intervenção abrange, ainda que muito ligeiramente por questões de ajuste cartográfico, as UOP's 7 (Área Histórica de Olivais) e 29 (Zona de intervenção da Expo'98). A insignificância da abrangência por aquelas UOP's determina que são de prescindir os objectivos consagrados para as mesmas.

#### **5.4. ENQUADRAMENTO NO PLANO VERDE DE LISBOA**

O Plano Verde tem como principal objectivo a definição e delimitação da Estrutura Ecológica de Lisboa, que será integrada no processo de revisão do Plano Director Municipal, em curso.

No contexto do Plano Verde para a Cidade, foram definidas medidas cautelares no sentido de evitar mais comprometimentos urbanísticos nas zonas essenciais da Estrutura Ecológica que se pretende para Lisboa. Da matriz que configura a Estrutura Ecológica Municipal, para área objecto destes termos de referência, estão presentes o Sistema Húmido, os Corredores



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A  
D I R E C Ç Ã O M U N I C I P A L D E P L A N E A M E N T O U R B A N O  
D E P A R T A M E N T O D E P L A N E A M E N T O U R B A N O

Estruturantes e os Corredores Estruturantes em Sistema Húmido, possuindo os seguintes tipos de medidas cautelares:

- Áreas sujeitas a parecer vinculativo;
- Áreas sujeitas a limitação hidrogeológica;
- Áreas sujeitas a limitação de uso;

#### 5.4. CONDICIONANTES LEGAIS

Das Restrições e Servidões de Utilidade Pública que abrangem a área, destaca-se por serem determinantes para a prossecução dos objectivos do Plano, as seguintes:

- **Terceira Travessia do Tejo:**

No âmbito das políticas de transporte para o desenvolvimento sustentável do País, a rede ferroviária de alta velocidade foi integrada na futura terceira travessia do rio Tejo, com localização no eixo Chelas-Barreiro.

Esta decisão foi vertida na Lei n.º 56/2006, de 1 de Setembro. No seguimento dessa Lei, foi publicado o Decreto n.º 1/2007<sup>3</sup>, de 25 de Janeiro, que estabelece as medidas preventivas, com o objectivo de viabilizar a terceira travessia do Tejo.

Assim, no âmbito deste Decreto, fica estabelecida a necessidade de proceder a consulta prévia da REFER e da CCDR-LVT, relativamente às propostas para a área objecto de Plano de Pormenor.

---

<sup>3</sup> Este Decreto revogou o Decreto n.º 17/95 de 30 de Maio.



## **6. BASE PROGRAMÁTICA PARA O DESENVOLVIMENTO DA SOLUÇÃO URBANÍSTICA**

### **6.1. OBJECTIVOS PROGRAMÁTICOS**

As opções estratégicas com incidência territorial na área do Plano alicerçam-se num projecto de estruturação do território que desenvolva um modelo de organização espacial coerente e bem articulado com os territórios envolventes. O projecto de revitalização económica desta área tem que permitir a definição de uma estrutura urbana facilmente adaptável a alterações no contexto social, económico e tecnológico que se encontram em constante mutação.

Os objectivos gerais do plano operam em torno dos seguintes propósitos:

- a) Reformulação e ampliação da área afecta ao complexo intermodal, de transportes, incluindo os acessos, os locais de estacionamento e as paragens dos autocarros, devido à necessidade de acomodação de novas valências funcionais e incorporação da linha de Alta Velocidade;
- b) Enquadramento na malha urbana do projecto relativo ao traçado da rede de alta velocidade, incluindo as infra-estruturas e serviços de apoio, nomeadamente o parque de manutenção e oficinas;
- c) Afirmação deste território como uma nova centralidade metropolitana a partir da consolidação do Parque das Nações e da ampliação e adaptação da Estação do Oriente à rede de alta velocidade;
- d) Área destinada preferencialmente aos serviços, à hotelaria, às novas actividades emergentes (Biotecnologia e Tecnologias de Informação e Comunicação e à moderna logística urbana);
- e) Na distribuição de usos, propõe-se restringir fortemente o uso habitacional ao longo da Av. Infante D. Henrique, com excepção às artérias transversais (Av. de Berlim e Av. de Pádua) e à área habitacional situada a Norte da Estação do Oriente, promovendo a sua requalificação e integração com as áreas envolventes;



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A  
D I R E C Ç Ã O M U N I C I P A L D E P L A N E A M E N T O U R B A N O  
D E P A R T A M E N T O D E P L A N E A M E N T O U R B A N O

- f) Acomodar no desenho urbano o sistema de acessibilidades compatível com os fluxos gerados pelas novas valências funcionais a incorporar na Estação do Oriente, determinado pelos respectivos estudos sectoriais.

Estes propósitos centrais da intervenção, deverão ser integrados e compatibilizados de forma a criar uma imagem urbana adequada à Estação do Oriente que se configura como um importante elemento catalisador de novas actividades num território que se apresenta obsoleto.

No quadro de uma intervenção integrada para a persecução dos propósitos centrais enunciados, o Plano deve assegurar as seguintes questões:

- Definir a infra-estruturação geral e de funcionamento das “partes urbanas” que compõem o conjunto;
- Assegurar a integração da Estação Intermodal com as áreas urbanas adjacentes;
- Definir uma estrutura do território que potencie a atractividade daquela área, de modo a tirar partido da “centralidade” de uma Estação desta importância;
- Estudar a forma de humanização das vias, dado que a rede viária principal imprime uma carga excessiva ao território, subtraindo-lhe a escala compatível com a utilização e fruição colectiva;
- Procurar soluções atenuadoras de ruído ambiente, gerado pelo tráfego nas infra-estruturas rodoviárias e ferroviárias;
- Promover soluções que atenuem o efeito barreira da linha de caminho de ferro e estabeleçam formas de proximidade à frente ribeirinha;
- Elaborar uma estratégia de transformação por sectores que possam desenvolver-se com a participação dos diversos operadores;
- Promover a requalificação da área habitacional a norte da Estação do Oriente, nomeadamente ao nível do espaço público.



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A  
D I R E C Ç Ã O M U N I C I P A L D E P L A N E A M E N T O U R B A N O  
D E P A R T A M E N T O D E P L A N E A M E N T O U R B A N O

O Plano deve ainda estabelecer comparações com a tendência de actualização dos sectores centrais em diversas estações intermodais na Europa e no mundo ocidental.

O Plano deve analisar criticamente algumas experiências para encontrar a solução mais correcta para o caso de Lisboa, cujas condições específicas não serão únicas e que poderão contribuir para a criação de um novo paradigma.

No âmbito dos compromissos urbanísticos existentes e das questões cadastrais verificadas, o Plano deve:

- Ter em conta os estudos de acessibilidade, elaborados em função das novas condicionantes do local e os programas previstos ou já em curso em cada sector;
- Procurar o princípio de que a correcta articulação de várias iniciativas dentro de um esquema geral ambicioso, conduza a que “o todo seja melhor do que a soma das partes”.

## 6.2. FASES E PRAZOS PARA A ELABORAÇÃO DO PLANO

Prevê-se um prazo de 300 dias para a elaboração do Plano de Urbanização da Área Envolvente à Estação do Oriente, de acordo com o seguinte faseamento:

1ª Fase Elaboração da <b>Proposta Preliminar</b>	120 dias após deliberação municipal da elaboração do plano;
2ª Fase Elaboração da <b>Proposta de Plano</b>	120 dias após aceitação da Proposta Preliminar do Plano com eventuais alterações propostas pela CCDR-LVT e pelas entidades consultadas;
3ª Fase Rectificação da <b>Proposta de Plano</b>	30 dias após recepção do parecer da CCDR-LVT integrando eventuais alterações à proposta de Plano;
4ª Fase Elaboração da <b>Versão Final</b>	30 dias após conclusão da Discussão Pública.



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A  
D I R E C Ç Ã O M U N I C I P A L D E P L A N E A M E N T O U R B A N O  
D E P A R T A M E N T O D E P L A N E A M E N T O U R B A N O

Acrescem a estes prazos os inerentes à tramitação e procedimentos previstos no Plano de Urbanização, em conformidade com o disposto no Decreto-Lei n.º 380/99 de 22 de Setembro, com a redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 316/07 de 19 de Setembro.

### 6.3. CONSTITUIÇÃO DA EQUIPA TÉCNICA DO PLANO

A elaboração e acompanhamento deste Plano é da responsabilidade da Câmara Municipal e será formalizado por uma equipa multidisciplinar externa, a contratar pela RAVE, nos termos definidos em protocolo.

O acompanhamento do desenvolvimento compete à Direcção Municipal de Planeamento Urbano da Câmara Municipal de Lisboa, que ficará responsável pela articulação com os demais Serviços Municipais e pela tramitação necessária à respectiva aprovação.

A equipa técnica responsável pela elaboração do Plano será multidisciplinar, coordenada por um dos seus elementos e integrando no mínimo, especialistas na área de Arquitectura, Urbanismo, Engenharia civil, Arquitectura paisagista, Acústica, Circulação e Transportes, economia, Sociologia e Direito, com experiência profissional de pelo menos três anos em conformidade com o disposto no DL N.º292/95, de 14 de Setembro.

Junho de 2008



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A  
D I R E C Ç Ã O M U N I C I P A L D E P L A N E A M E N T O U R B A N O  
D E P A R T A M E N T O D E P L A N E A M E N T O U R B A N O

**Anexos**