



Considera-se negligat as melhorias significativas introduzidas ao projecto anterior, devendo contudo ser tomada em consideração a apreciação técnica efectuada que perspectivou contribuir para uma melhor adequação das propostas agora em análise sendo de evidenciar a necessidade de manutenção da faixa non edificandi prevista na legislação em vigor.

INFORMAÇÃO Nº 283/DSGT/DOT/2004

DATA 04 / 11 / 2004

CATARINA COSTINELLI DA COSTA

Vice-Presidente

ASSUNTO: ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL – IC 17 – CRIL – SUBLANÇO BURACA PONTINHA
INCLUINDO LIGAÇÕES – (ESTUDO AMBIENTAL DAS ALTERAÇÕES AO PROJECTO)

INSTITUTO DE ESTRADAS DE PORTUGAL
CONCELHOS DE LISBOA E AMADORA
PROC. EI-11.00.00/9-03

Visto.

A considerar a superior

Margarita
D. O. T. I.

1. INTRODUÇÃO

O Instituto de Estradas de Portugal (IEP) remeteu ao Instituto do Ambiente (IA), a 8 de Outubro de 2004, o documento intitulado "IC 17 – Circular Regional Interior de Lisboa – Sublanço Buraca Pontinha, incluindo ligações - Estudo Ambiental das Alterações ao Projecto", o qual tem como objectivo dar cumprimento ao estipulado nos pontos 1 e 2 da Declaração de Impacte Ambiental (DIA) sobre o Projecto de Execução mencionado, emitida pelo Senhor Secretário de Estado do Ambiente a 19 de Fevereiro de 2004.

A referida DIA determina que a apreciação das alterações a serem introduzidas como consequência da integração das condicionantes nela estabelecidas, deve ser efectuada pela Autoridade de AIA (neste caso o IA).

Tal apreciação terá um prazo de 20 dias úteis, o qual termina a 8 de Novembro, e será efectuada previamente à aprovação do Projecto de Execução pela autoridade competente.

Nos termos da legislação aplicável, entendeu a Autoridade de AIA necessário remeter o documento às entidades que participaram na Comissão de Avaliação do EIA do Projecto de Execução, ou seja ao IPA, IPPAR e CCDR/LVT - elementos enviados à CCDR-LVT por ofício do IA de 21.10.2004.

Através da presente informação técnica pretende-se verificar se o actual projecto dá cumprimento às medidas preconizadas na DIA, bem como, analisar os impactes ambientais decorrentes da nova proposta, realçando as principais alterações relativas à anterior solução.

1.1 ELEMENTOS DO EIA

Os estudos elaborados pela COBA, "... foram executados de acordo com uma lógica de apreciação da incorporação de medidas e recomendações referidas na DIA ...", sendo constituídos pelos seguintes documentos:

- Volume I – Estudos Ambientais – Relatório Técnico – Documento onde se analisam as medidas definidas na DIA, incluindo ainda a descrição e análise dos impactes ambientais relevantes associados às principais alterações ao projecto, incluindo medidas de minimização, parte das quais são remetidas para os elementos anexos;
- Volume II – Estudos Ambientais – Anexos Técnicos – constituído por um total de VII anexos, de seguida identificados:
 - Anexo I - Documentação (inclui desenho comparativo do actual projecto face ao anterior, bem como, fotoplano com identificação do novo traçado da CRIL);
 - Anexo II – Cláusulas Ambientais da Obra – Documento onde constam as medidas indicadas no EIA e aprovadas pela DIA, associadas na sua maioria à adopção de boas práticas ambientais em fase de obra;

12



CCDR LVT



- Anexo III – Programa Geral de Monitorização;
- Anexo IV – Risco e Segurança – compreende os cuidados / normas a adoptar quer na fase de obra, quer na fase de exploração da via;
- Anexo V – Vistoria Prévia dos Edifícios – inclui a reavaliação e adequação das propostas anteriores ao novo projecto;
- Anexo VI – Integração Paisagística - inclui a reavaliação e adequação das propostas anteriores ao novo projecto;
- Anexo VII – Protecção Acústica - inclui a reavaliação e adequação das propostas anteriores ao novo projecto.

2. ANTECEDENTES

2.1 PARECER DA CCDR-LVT

A concretização da CRIL é um projecto de particular importância para o desenvolvimento equilibrado da Área Metropolitana de Lisboa.

A principal justificação da necessidade desta via será a de assegurar a distribuição e canalização do tráfego rodoviário, ligeiro e pesado, que diariamente estabelece relações com a cidade de Lisboa, minimizando a travessia das zonas centrais da cidade, pela libertação do tráfego em eixos saturados, dos quais se salienta a 2ª Circular e o Eixo Norte-Sul, os quais dificilmente comportam os elevados quantitativos de veículos diários que por elas passam, sem a elas se destinarem.

Considerou-se assim que os impactos regionais induzidos pela CRIL são muito significativos e positivos, tendo este facto sido considerado e ponderado na informação técnica.

Alternativas de Localização

O IEP apresentou a proposta em fase de projecto de execução, no propósito de não considerar qualquer outra alternativa de traçado, considerando dois projectos entre os Km 0+675 e 1+600, um em túnel e outro à superfície, ambos propondo a supressão da 4ª faixa de rodagem.

Foram contudo apresentadas em fase de discussão pública, designadamente pela CM da Amadora e pela Comissão Cívica de Moradores de Alfovelos **5 alternativas de traçado e/ou de projecto**.

Sublinha-se contudo que o IEP, não optando pela apresentação de um EIA em fase de estudo prévio, não deu oportunidade que do ponto de vista ambiental se avaliasse entre diferentes traçados a melhor solução.



CCDRL



Acerca dos Impactes Locais

Face ao anterior projecto de execução, concluiu-se que a qualidade de vida de um número não identificado de habitantes seria afectada negativamente pela construção e exploração da CRIL, **designadamente quanto à qualidade de ar, impacte paisagístico, vivência, e sobretudo ruído, reflectindo-se, como o próprio IEP indica na “degradação permanente das condições de vivência e habitabilidade”.**

Sublinha-se ainda que **o Estudo não identifica qualquer impacte positivo do projecto nos núcleos urbanos envolventes.** – o desmantelamento das barracas e respectivo realojamento da população resulta dos diversos programas PER encetados pelas CM da Amadora e de Lisboa.

Foram identificadas nas diversas informações técnicas **13 troços em que um número superior a 30 edifícios irão se localizar a menos de 10/15 metros da plataforma da via,** desconhecendo-se os termos e datas de licenciamentos, facto que seria fundamental para verificar a validade dos mesmos face ao disposto na Portaria n.º 172/75, de 10 de Março, que definiu especificamente para a CRIL uma zona non aedificandi, proibindo:

- Edifícios a menos de 25m a contar do limite das plataformas da CRIL, dos ramos dos nós e dos ramos de acesso;
- Instalações de carácter industrial a menos de 70m a contar daqueles limites.

Ponderação das duas hipóteses do projecto

A Conclusão da apreciação técnica resultou da análise das duas hipóteses apresentadas e ponderação dos respectivos impactes.

Sublinha-se que **a supressão da 4ª via em ambas soluções** apresenta as seguintes desvantagens:

- **Redução do nível de serviço deste trecho da CRIL, tendo em conta que o tráfego expectável prevê, para o ano horizonte, a consideração de uma 5ª via, a fim de manter o nível de Serviço C.**
- **Maior condicionamento na circulação, face à eventual avaria de pesados, implicando uma redução na capacidade da faixa de 33%,** face à reduzida largura da berma direita.
- Forte condicionamento de um eventual alargamento, face à necessidade de construção de novas estruturas sem demolição das estruturas que agora serão executadas.

Refere-se, também, **no EIA que se considera contraproducente retirar-se, nesta fase, a 4ª via e assumir posteriormente o seu alargamento.**



CCDR LVT



Esta situação mantém-se inalterada na presente reformulação de projecto.

Considera-se, simultaneamente que a manterem-se inalteráveis as condições actuais o alargamento da CRIL será inviável, pelo que o nível de serviço irá diminuindo.

Património

A apreciação técnica do EIA deverá em primeira instância garantir a sua isenção e neutralidade e não atender aos interesses do proponente que, naturalmente, pretende ver aprovado o seu projecto.

Nesta circunstância, e não obstante o parecer do IPPAR sobre a demolição de um troço do Aqueduto das Águas Livres, cuja legalidade tem sido contestada por vários sectores da sociedade, a referência ao presente Sublanço da CRIL como obra de importância estratégica nacional, regional e metropolitana, teria que ser obrigatoriamente contrabalançada com o interesse patrimonial, arquitectónico, científico, histórico do Aqueduto, à escala nacional, e mundial, **se a classificação a património da humanidade se verificar como é pretensão da EPAL.**

Neste sentido, considera-se que o presente projecto, não considerou que, para ser autorizada a demolição de um bem imóvel classificado, no caso vertente, um troço do aqueduto das Águas Livres, e conforme **o art. 49, nº1 e 2, da Lei 107/2001, de 8 de Setembro**, terá que ser provada a primazia do sublanço em análise sobre aquele bem cultural. Tanto mais que, também não ficou provado, no EIA, de forma clara e inequívoca a inexistência de soluções técnicas que possibilitem a sua preservação.

2.2 PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

O Projecto de Execução do "IC17 – CRIL - Sublanço Buraca/Pontinha (incluindo Ligações a Benfica)" foi submetido ao Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) em 2003/2004, tendo a Comissão de Avaliação – composta por representantes do Instituto do Ambiente, CCDR-LVT, IPPAR e IPA - concluído no seu parecer – sintetizam-se os aspectos mais relevantes, não sendo seguida a ordem inscrita no parecer da CA por uma questão de melhor clareza no contexto da presente análise:

Aspectos Positivos:

1. O fecho da CRIL é uma obra essencial para o desenvolvimento equilibrado da Área Metropolitana de Lisboa, consignado no Plano Rodoviário Nacional e no Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa, salientando-se que a não execução da mesma resulta:
 - Na diminuição das condições de exploração do sistema rodoviário que circula na cidade de Lisboa e das ligações da cidade com o exterior.
 - Na saturação crescente da 2ª Circular.

14



- Em crescentes dificuldades de acesso a Lisboa em virtude da crescente terciarização, polarização e processos suburbanos da cidade (neste contexto, o fecho da CRIL pode inclusivamente contribuir para um objectivo fundamental da política de Ordenamento do Território na AML, que é o de estancar a diminuição do efectivo populacional na cidade de Lisboa).
 - Na introdução de uma importante condicionante à eficiência do sistema integrado de transportes públicos, designadamente por contribuir para a ineficácia dos interfaces rodoviários com a rede pesada de transportes.
2. Concluiu-se assim que os impactes regionais introduzidos pelo fecho da CRIL são positivos e muito significativos.

Aspectos Negativos:

1. A supressão da 4ª via (a proposta apresenta perfil de 2X3 vias), é uma situação que dificulta as condições de circulação, sobretudo na solução Túnel, uma vez que essa supressão se dará no interior do túnel (km 1+100), apresentando as seguintes desvantagens:
 - Redução do nível de serviço deste trecho da CRIL, tendo em conta que o tráfego expectável prevê, para o ano horizonte, a consideração de uma 5ª via, a fim de manter o nível de Serviço C;
 - Maior condicionamento na circulação, face à eventual avaria de pesados, implicando uma redução na capacidade da faixa de 33%, face à reduzida largura da berma direita;
 - Forte condicionamento de um eventual alargamento, face à necessidade de construção de novas estruturas, sem demolição das estruturas previstas;
 - Maior limitação nos movimentos do Nó da Damaia, impedindo os acessos de e para a CRIL, no sentido do Nó da Buraca, o que fará aumentar o tráfego dentro do Bairro de Santa Cruz.
2. Não se encontrava justificada no EIA a articulação da CRIL com a 3ª Circular de Lisboa, uma vez que as alterações, que esta via veio induzir no projecto inicial (introdução do Nó da Damaia e adopção de um novo corredor entre o Nó da Venda Nova e o Nó da Pontinha), podem ser susceptíveis de causar efeitos negativos ao nível da ocupação do solo e da sócio-economia;
3. Demolição de um troço, de 180 m, do Aqueduto das Águas Livres e parte do Aqueduto Subsidiário das Francesas, classificado como Monumento Nacional pela Lei 107/2001, de 8 de Setembro;
4. Impacte na área envolvente das Portas de Benfica, imóvel inventariado no PDM de Lisboa;
5. A qualidade de vida dos habitantes da área envolvente será afectada, negativamente, pela construção e exploração deste lanço da CRIL, reflectindo-se, como o próprio EIA indica, na *"degradação permanente das condições de vivência e habitabilidade"*;
6. O EIA assumia que a minimização de diversos impactes será de difícil execução, como é o caso da redução dos níveis de ruído, sendo que se verifica a proximidade de receptores sensíveis ;

12

7. O Estudo não identificou qualquer impacte positivo do projecto nos núcleos urbanos envolventes – o desmantelamento das barracas e respectivo realojamento da população resulta dos diversos programas PER encetados pelas CM da Amadora e de Lisboa;
8. O enquadramento e o impacte a nível de Ordenamento do Território, nas suas diversas escalas de análise, designadamente no PROTAML ou na salvaguarda do respeito por servidões legais instituídas não se encontrava devidamente fundamentado, afigurando-se que apesar do traçado se encontrar previsto naquele instrumento territorial, o projecto na solução à superfície (2X3 vias), não se conforma com os critérios definidos pelo PROTAML para a área envolvente;
9. O projecto introduzia importantes impactes negativos sociais à escala local, reconhecendo-se que da execução do mesmo resultava a degradação da qualidade de vida da população, induzida pela degradação da situação ambiental prevista em matéria de qualidade do ar, paisagem, solução urbanística e, sobretudo, ruído; alterava igualmente a relação da população com as áreas onde reside ou trabalha;
10. O projecto introduzia uma profunda modificação no uso do solo, cortando ligações existentes, não sendo possível minimizar os respectivos impactes nas situações em que é inviável efectuar o restabelecimento das ligações;
11. Do projecto resultavam situações de significativo impacte do ponto de vista da ocupação do solo, designadamente urbanísticas, como a criação de ilhas residenciais rodeadas pela CRIL e os seus acessos, ou entre a CRIL e outras infra estruturas de transportes;
12. A Consulta Pública foi fortemente participada (foram recebidos 1121 Pareceres, dos quais 1107 são subscritos por 1724 particulares). O projecto foi rejeitado e criticado pela maior parte das autarquias, entidades e população afectadas (apenas 2 cidadãos e uma ONGA se manifestaram favoráveis ao projecto, desde que cumpridas algumas condicionantes/recomendações). Contudo foi também salientada a necessidade do fecho da CRIL, para resolver problemas de acessibilidade, sendo urgente a construção deste troço.
13. Foram apresentadas, nomeadamente pela Câmara Municipal da Amadora, e por outras entidades associativas locais (Associação de Moradores de Alfovelos), soluções alternativas ao Projecto de Execução para o fecho da CRIL.
14. Nestes termos, considerou a CA que os impactes decorrentes da implementação do Projecto de Execução então colocado para apreciação, nos descritores considerados fundamentais, tinham um carácter negativo e uma significância elevada, análise que se reflectia nos resultados da consulta pública efectuada;
15. Face a todas estas considerações, a CA considerou não ser possível, do ponto de vista técnico, propor a emissão de parecer favorável, apesar de reconhecer a necessidade do fecho da CRIL, uma vez que para a sua viabilização o projecto necessitaria de forte condicionamento para assegurar a compatibilização com os actuais usos do solo na envolvente.



2.3 DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

Tendo por base o Parecer da Comissão de Avaliação o Senhor Secretário de Estado do Ambiente emitiu a DIA na qual se refere:

"1. Tendo por base o Parecer Final do Processo de Avaliação de Impacte Ambiental do Projecto "IC17 – Circular Regional Interior de Lisboa (CRIL) – Sublanço Buraca/Pontinha (Incluindo Ligações a Benfica)", que decorreu em fase de Projecto de Execução, emito parecer favorável, condicionado ao cumprimento das medidas e planos de monitorização discriminados no anexo à presente Declaração de Impacte Ambiental (DIA) e :

- *À implementação da Solução Túnel prevista no Projecto de Execução para o troço entre o km 0+675 e 1+700;*
- *À melhor articulação do traçado do IC17 com a rede viária local, de forma a minimizar os impactes na sócio-economia e na paisagem, nomeadamente nas zonas dos Nós, e nas zonas de atravessamento das principais vias existentes;*
- *Ao reequacionamento da rede de Restabelecimentos, de forma a contemplar as questões levantadas no âmbito da Consulta Pública efectuada, minimizando o corte de acessibilidades, e os impactes na sócio-economia;*
- *Ao reequacionamento da Solução a adoptar para a passagem no Bairro da Venda Nova, tendo em conta a minimização dos impactes no ruído, na paisagem e no efeito barreira sobre as populações que habitam neste aglomerado;*
- *Ao reequacionamento da Solução a adoptar para a ligação do Nó da Venda Nova à Rotunda de Benfica, de forma a minimizar os impactes na ocupação do solo, e na sócio-economia;*
- *Ao reequacionamento da ligação do Nó da Pontinha à Rotunda de Benfica, de forma a minimizar os impactes na ocupação do solo, paisagem, ruído e na sócio-economia, nomeadamente minimizando, sempre que possível, o efeito-barreira;*
- *Ao reequacionamento da forma de inserção do traçado na encosta de Alforneiros, minimizando os impactes na paisagem, no ruído e na sócio-economia;*
- *À manutenção da faixa non aedificandi prevista na legislação em vigor;*
- *À reformulação do Projecto de Protecção Acústica;*
- *À apresentação dos locais previstos para os estaleiros e para os depósitos temporários e definitivos, em fase prévia à consignação da obra;*
- *À implementação das medidas de minimização e dos programas de monitorização ambiental anexos à presente Declaração de Impacte Ambiental (DIA).*

2. A apreciação das alterações a serem introduzidas como consequência da integração das condicionantes estabelecidas na presente DIA, deve ser efectuada pela Autoridade de AIA. Tal



CCDRLVT



apreciação terá um prazo de 20 dias úteis e será efectuado previamente à aprovação do projecto de execução pela autoridade competente.

3. O Programa de Acompanhamento Ambiental da obra deve estar incluído no caderno de encargos e nos contratos de adjudicação que venham a ser realizados, para efeitos de construção da obra.

4. Os relatórios de Monitorização devem dar cumprimento à legislação em vigor, nomeadamente à Portaria nº 330/2001, de 2 de Abril."

3. ALTERAÇÕES AO PROJECTO DE EXECUÇÃO

De um modo sintético, o traçado ora proposto segue grosso modo o do Projecto de Execução anterior, sublinhando-se contudo que as principais alterações realizadas prendem-se com os nós e as ligações da CRIL com a rede viária local – no entendimento do promotor e da equipa responsável pelo EIA, na sequência das preocupações evidenciadas na DIA.

As principais alterações são de seguida apontadas (refira-se que a planta do anexo I ilustra as referidas alterações):

4. Alteração em planta na ligação do nó da Pontinha à rotunda de Benfica (designada por Radial da Pontinha) ou IC 16, afastando das construções de Alfovelos, no Concelho da Amadora, mas aproximando da Pontinha;
5. Alteração do perfil entre a estrada da Correia e a Av. Ruy Luis Gomes por forma a diminuir a extensão vertical dos muros de suporte, pelo que a rasante subiu cerca de 2 m, aproximadamente entre os Km 2+600 e 3+300;
6. Alteração em planta e em perfil dos restabelecimentos e ligações da CRIL à rede viária local, visando a menor afectação de área e a simplificação dos acessos e ligação da CRIL à rede viária;
7. Adopção da solução Túnel na área de Santa Cruz e junto à Venda Nova.

Constatando-se que no EIA não se encontram identificadas de forma objectiva, sistematizada e concisa (por exemplo, num quadro) as alterações efectuadas – não apenas as mais relevantes acima descritas, como também, as restantes que na presente Informação técnica se mencionam, designadamente na análise do cumprimento da DIA -, o signatário participou numa reunião realizada no passado dia 26 de Outubro de 2004, convocada pelo Instituto do Ambiente, e que contou com a presença de técnicos do IEP e também da COBA, com o objectivo de se apresentarem as alterações efectuadas e de se esclarecerem os aspectos considerados necessários.

Salientam-se, de seguida os esclarecimentos mais relevantes prestados pelo IEP e pela COBA:

- Relativamente à fundamentação das alterações efectuadas, o IEP informou que as mesmas foram ao encontro do requerido pela Câmara Municipal da Amadora em sede de Consulta

12



Pública do anterior Procedimento de AIA (Solução Alternativa), excepto o túnel até à Venda Nova, por questões de segurança de circulação.

- Relativamente às entidades contactadas foi referido que a Câmara Municipal da Amadora teve conhecimento a 7 Julho passado das alterações efectuadas, tendo, no entanto avancado com uma nova proposta.
- Relativamente ao Túnel este foi aumentado em cerca de 10m em consequência das alterações no Nó da Damaia. Não se encontram previstos ventiladores com saídas para a superfície. O sistema de ventilação é interior, à semelhança do existente nos túnel de Montemor na CREL.
- Foi explicitado o sistema de segurança implementado, destacando-se neste âmbito a colocação de portas de emergência corta – fogo a cada 100 m, na parede central do túnel.
- A alteração efectuada ao Nó da Damaia, mantém, no entanto, este Nó com metade das acessibilidades. O Nó da Damaia mantém a sua geometria (Rotunda) mesmo que não seja considerado o restabelecimento da Estrada da Circunvalação/Militar, de acordo com as pretensões da CMA. Esta Rotunda será efectuada à cota do terreno.
- As afectações em termos de habitações são iguais às do PE aprovado, havendo contudo uma nova afectação de uma creche, cuja realocação encontra-se a ser ponderada em conjunto com a CM de Lisboa.
- Não haverá interferências com o recreio da Escola Primária nº 17.
- Foi de comum acordo que o restabelecimento da Estrada da Circunvalação/Militar sobre o Túnel não será necessário uma vez que existe já um arruamento que poderá ter esse efeito.
- A Rotunda sob o Viaduto das Portas de Benfica (de nível) responde ao pretendido pela CMA.
- O Túnel da Venda Nova terá os dois sentidos separados. De forma a minimizar a redução das condições de visibilidade serão implementadas medidas de redução de velocidade e um sistema de aviso em caso de acidente. Está prevista a recuperação da área sobre o Túnel para uma zona de lazer.

4. CONFORMIDADE COM A DIA

No ítem da presente informação técnica pretende-se de forma sistemática inscrever num quadro as condicionantes impostas pela DIA, a proposta do IEP, a fundamentação de cumprimento da DIA expressas pelo EIA e a análise técnica das mesmas, no âmbito das competências da CCDR e dos descritores que a estes Serviços competem em sede da CA.

Esta apreciação será completada com uma apreciação relativa ao novo projecto e à qualidade do EIA, designadamente em matéria de análise das alterações de projecto.



MINISTÉRIO DAS CIDADES, ADMINISTRAÇÃO LOCAL, HABITAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

CCDR LVT

CONDICIONANTES DA DIA	PROPOSTA DO IEP	FUNDAMENTAÇÃO DO CUMPRIMENTO DAS CONDIÇÕES DA DIA	APRECIÇÃO TÉCNICA
A) Implementação da Solução Túnel prevista no Projecto de Execução para o troço entre o km 0+675 e 1+700	<p>Túnel com uma extensão de 1000m. O método construtivo é o "Top down", que minimiza a necessidade de se proceder a ancoragens sob os edifícios, afectação adicional da faixa afecta à obra para construção dos muros e a perturbação da escavação.</p> <p>O Túnel tem as seguintes características:</p> <ul style="list-style-type: none">- duas faixas de rodagem fisicamente separadas por parede central, definindo uma dupla galeria subterrânea;- inicialmente com 4 vias no sentido de tráfego passa a 3 vias após a passagem sob o caminho-de-ferro (linha de Sintra);- o perfil transversal de cada túnel é definido por características de segurança, tendo as seguintes características: passadiço direito com 1,2m, berma direita com 0,7m, 3 ou 4 vias com 3,5m, berma esquerda com 1m e passadiço esquerdo com 1,1m	<p>Refere-se que face ao considerável volume de tráfego, deverá ter-se um cuidado muito especial o seu projecto quanto às medidas de gestão e segurança a adoptar.</p> <p>O Túnel foi avaliado por um especialista internacional em segurança de túneis rodoviários, tendo-se apresentado soluções que se encontram em processo de validação pelo LNEC (pgs 20 a 22 do EIA).</p> <p>Concluem que a adopção do Túnel entre os km 0+675 e 1+700 assegura a minimização dos impactes identificados para a fase de construção e exploração dado o método construtivo, e dado que o túnel minimiza expressivamente os impactes no Ruído.</p> <p>Contudo, os impactes de ruído são naturalmente ampliados nas zonas de emboquilhamentos.</p>	<p>É contemplado o túnel de acordo com a DIA.</p> <p>O efeito de barreira, introdutor de graves consequências socio - económicas, contrariando o PROTAMIL quanto à necessidade de se promover a relação entre os habitantes e o meio, é significativamente diminuído, apresentando-se como uma das mais importantes e positivas alterações do projecto.</p> <p>As propostas de intervenções ao nível da segurança ainda estão a ser avaliadas pelo LNEC.</p> <p>Não é claro se irão circular transportes de mercadorias perigosas dentro do túnel, nem, em caso de não circularem, avaliados os impactes resultantes da sua circulação pelas vias locais. A proibir a circulação de veículos de transporte de mercadorias perigosas, não é apontada a forma de controle deste facto.</p> <p>Não foi efectuada qualquer alteração da rasante, de forma a minimizar a afectação do Aqueduto, mantendo o desmantelamento do mesmo.</p>

12



MINISTÉRIO DAS CIDADES, ADMINISTRAÇÃO LOCAL, HABITAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

CCDRRLV T

CONDICIONANTES DA DIA	PROPOSTA DO IEP	FUNDAMENTAÇÃO DO CUMPRIMENTO DAS CONDIÇÕES DA DIA	APRECIACÃO TÉCNICA
B) Melhor articulação do traçado do IC17 com a rede viária local, de forma a minimizar os impactos na sócio-economia e na paisagem, nomeadamente nas zonas dos Nós, e nas zonas de atravessamento das principais vias existentes	B1) Redefinição das ligações dos nós definidos no P.E. com a rede viária local, no que respeita aos Nós da Damaia e na ligação a Benfica. B2) No Nó da Damaia: A PS ao km 1+690 e a Rotunda 2 foram substituídas por uma rotunda sobre o túnel, o qual termina ao km 1+700. B3) Na nova Rotunda desnivelada identificam-se 2 passagens superiores ao túnel – ao km 1+620 e 1+690, o que assegura o aumento da mobilidade entre ambos os lados. B4) Rotunda das Portas de Benfica	B) Registam-se benefícios decorrentes de uma menor ocupação do solo e melhor inserção urbana. B3) Afecta directamente uma Creche. Provoca uma maior ocupação do solo, mas restabelece ligações locais. B4) Não articula com a CRIL, mas admite novas ligações locais ao constituir uma rotunda desnivelada que assegura a articulação da estrada de Benfica/Av Elias Garcia com a estrada Militar a relocalizar em ambos os lados da CRIL. B5) Implica menor ocupação de solo e maior	Conforme acordado na reunião, reitera-se que o restabelecimento da estrada militar sobre o Túnel, junto às moradias do bairro de Santa Cruz, afigura-se desnecessária, e até, com impactos negativos, uma vez que transfere para aquela área trânsito que agora não circulava por aquela área, contrariando os efeitos positivos da colocação da CRIL em Túnel. Não foram avaliados os aspectos socio-económicos destas alterações. A título de exemplo, não é claro como será efectuada a circulação de peões numa Rotunda associada a um meio Nó, tendo em consideração a existência de uma unidade escolar, e que já se tinha identificado este impacto como bastante significativo (aumento de 200 m de extensão), não se tendo nesta data apresentado qualquer medida de minimização. Também a título de exemplo, desconhece-se os impactos decorrentes do efeito nas habitações existentes (reajustados das cheias de 69) em termos de efeito barreira, ruído,



MINISTÉRIO DAS CIDADES, ADMINISTRAÇÃO LOCAL, HABITAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo



CONDICIONANTES DA DIA	PROPOSTA DO IEP	FUNDAMENTAÇÃO DO CUMPRIMENTO DAS CONDIÇÕES DA DIA	APRECIÇÃO TÉCNICA
	<p>B5) Alteração na articulação do Nó da Venda Nova com a Rotunda de Benfica</p> <p>B6) Nova solução para o Nó da Damaia e o Nó da Venda Nova, este em articulação com a Rotunda das Pedralvas,</p>	<p>articulação viária local, a qual é conseguida pela anulação da designada 3ª Circular, bem como pela múltipla articulação da nova rotunda de Benfica com a nova Rotunda das Pedralvas, solução só assegurada pela adopção do Túnel da Venda Nova.</p> <p>B6) Asseguram, conjuntamente a ligação local à CRIL garantindo entradas e saídas em todos os sentidos.</p>	<p>qualidade do ar, etc criado pela localização das duas rotundas, ligações associadas, Radial de Benfica e Ligação da Rotunda de Benfica à Rotunda de Alformelos.</p> <p>Nada se refere quanto à capacidade das vias existentes comportarem os tráfegos envolvidos nesta nova geometria.</p> <p>Não foram avaliados os impactos sócio-económicos resultantes dos Restabelecimentos que se aproximam mais das habitações existentes.</p> <p>Em termos paisagísticos, as Portas de Benfica, imóvel classificado pelo PDM de Lisboa, ficarem circundadas por uma Rotunda, não se considera que este impacto seja muito "minimizado", situação que já foi alertada anteriormente.</p>
<p>C)</p> <p>Ao reequacionamento da Solução a adoptar para a passagem no Bairro da Venda Nova, tendo em conta a minimização dos impactos no ruído, na paisagem e no efeito barreira sobre as</p>	<p>Adopção de um Trecho em Túnel sensivelmente com 200m de extensão, entre os km 2+410 e 2+610.</p>	<p>Vantagens em termos de Ruído e enquadramento urbano face à envolvente para a fase de exploração.</p> <p>Esta solução apresenta alguns problemas acrescidos no que respeita às condições de circulação viária na medida em que para assegurar esta nova solução a visibilidade e</p>	<p>Do ponto de vista das normas orientadoras do PROTAML e da qualidade de vida da população local, a proposta minimiza significativamente os impactos anteriormente verificados.</p> <p>No entanto, há que aplicar integralmente o plano de vistorias prévias aos edifícios, bem</p>

7



MINISTÉRIO DAS CIDADES, ADMINISTRAÇÃO LOCAL, HABITAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

CCDR LVT

CONDICIONANTES DA DIA	PROPOSTA DO IEP	FUNDAMENTAÇÃO DO CUMPRIMENTO DAS CONDICIONANTES DA DIA	APRECIÇÃO TÉCNICA
populações que habitam neste aglomerado;		<p>as condições de circulação tiveram que ser reduzidas, determinando restrições de velocidade e/ou diminuição das condições de segurança da circulação.</p> <p>As principais dificuldades construtivas para este Túnel poderão estar relacionadas com questões de natureza geológica ou geotécnica, sendo provável o aparecimento de água na escavação, com caudais que podem ter alguma importância, e o facto de se ter que prever a eventual necessidade de recorrer a desmonte a fogo.</p>	<p>como, durante a fase de obra e exploração, deverá haver um plano de monitorização, uma vez que o próprio EIA conclui que a obra pode por em causa a estabilidade dos edifícios.</p>
D) Reequacionamento da ligação do Nó da Pontinha à Rotunda de Benfica, de forma a minimizar os impactes na ocupação do solo, paisagem, ruído e na sócio-economia, minimizando, sempre que possível, o efeito-barreira;	<p>Ajustamento do traçado deste eixo libertando maior área em contiguidade com a Urbanização da Colina do Sol, e aproximação aos limites dos Concelhos.</p>	<p>Foi efectuada uma ripagem do traçado no sentido de se afastar do aglomerado de Alfornelos/Colina do Sol de forma a evitar um certo efeito de clausura.</p> <p>No entanto a manutenção do Ramo 7A associado ao Nó do Falcão induz a ocorrência de impactes negativos significativos consideráveis, pelo que propõe que seja eliminado.</p>	<p>Relativamente a esta ripagem considera-se que o traçado se aproximou bastante do aglomerado da Pontinha sem que tenham sido adequadamente avaliados os impactes resultantes dessa aproximação. Admite-se na pág 73 que "<u>lá na radial da Pontinha verifica-se uma potencial transferência dos impactes da zona da Colina do Sol para a zona adjacente.</u>" (nada mais se refere, não são apresentadas distâncias às habitações altura dos taludes, etc).</p>

2



MINISTÉRIO DAS CIDADES, ADMINISTRAÇÃO LOCAL, HABITAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

CCDRL

CONDICIONANTES DA DIA	PROPOSTA DO IEP	FUNDAMENTAÇÃO DO CUMPRIMENTO DAS CONDICIONANTES DA DIA	APRECIÇÃO TÉCNICA
E) Reequacionamento da forma de inserção do traçado na encosta de Alfornelos, minimizando os impactos na paisagem, no ruído e na sócio-economia	Procedeu-se à alteração do perfil longitudinal na encosta de Alfornelos: <ul style="list-style-type: none">▪ Considera a subida da rasante em dois metros sensivelmente.• Permite a introdução adicional de ramos de articulação da CRIL à rede viária local, através da rotunda de Alfornelos (assegurando entrada e saída da CRIL).	Entende-se que foi desenvolvida uma solução mais equilibrada sob o ponto de vista rodoviário, construtivo e de inserção urbana e ambiental. Diminui a afectação da encosta no que respeita à altura da escavação, na faixa esquerda, quer nos muros de suporte, quer na escavação que se segue.	Não é apresentado o enquadramento paisagístico do IC16. Não cumpre claramente a condicionante da DIA, uma vez assume a transferência dos impactos. Não se pretendia com esta medida criar mais acessibilidades à CRIL. Tendo em conta que são propostas algumas alterações nas acessibilidades à CRIL, as mesmas deveriam ter sido analisadas num capítulo de forma a que se demonstrasse a necessidade das mesmas de forma articulada. Nada se refere quanto aos potenciais impactos resultantes da subida de rasante para a Escola de Alfornelos. Não se verifica a existência de restabelecimentos pedonais entre a escola de Alfornelos e esta localidade, o que nos parece um impacto social negativo.
F) Manutenção da faixa non aedificandi prevista na legislação	Omissa	São referidas as Faixas non aedificandi previstas no DL 13/94 de 15 de janeiro (IC – 35 m para cada lado do eixo da estrada e	Não cumpre a DIA. Mantém-se o teor da apreciação técnica quer do signatário quer da CA.

K



CONDICIONANTES DA DIA	PROPOSTA DO IEP	FUNDAMENTAÇÃO DO CUMPRIMENTO DAS CONDICIONANTES DA DIA	APRECIACÃO TÉCNICA
em vigor		nunca a menos de 15m da zona da estrada. São igualmente referidas as previstas na Portaria nº 172/75 de 10 de Março, na qual se proibi edifícios a menos de 25 m a contar do limite das plataformas da CRIL, dos Ramos dos Nós e dos ramos de acesso. Apresentam em planta a delimitação destas faixas, nada acrescentando relativamente a esta matéria.	



CCDRL




MINISTÉRIO DAS CIDADES, ADMINISTRAÇÃO LOCAL, HABITAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

5. CONCLUSÕES

Face ao exposto na informação técnica, e salvo melhor entendimento, considera-se que o projecto não dá cumprimento às condicionantes da DIA emitida pelo Sr. Secretário de Estado do Ambiente, bem como, o EIA encontra-se manifestamente incompleto, termos nos quais, não se encontram reunidas as condições mínimas para emitir parecer favorável à proposta.

À Consideração Superior



Raul Simão, Dr.