

PV



Gabinete de Ambiente

Exmo. Senhor  
Dr. Carlos Brito de Sá  
Chefe do Gabinete do Senhor Secretário de  
Estado do Ambiente

Rua de "O Século", 51  
1200-433 Lisboa

Sua Referência:

Sua Comunicação de:

Nossa referência:  
86/GAMB

Antecedente:

Salda: 4704

Data:

0338

16. JAN. 2008

**Assunto: IC 17 - CRIL - Sublanço Buraca/Pontinha (incluindo Ligações a Benfica)  
Pedido de Alteração da Declaração de Impacte Ambiental**

O Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do projecto do IC17 – CRIL – Sublanço Buraca/Pontinha (incluindo Ligações a Benfica) foi submetido a Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), tendo sido emitida pelo Sr. Secretário de Estado do Ambiente, em 19 de Fevereiro de 2004, uma Declaração de Impacte Ambiental (DIA), favorável condicionada (Anexo I).

Na sequência da DIA e com o objectivo de cumprir as condicionantes constantes da mesma, procedeu-se a alguns ajustes ao Projecto de Execução submetido a AIA, os quais foram sendo desenvolvidos conjuntamente com a respectiva análise ambiental e submetidos ao ex-Instituto do Ambiente (ex-IA), enquanto autoridade de AIA.

Em Março de 2005 é solicitado à EP, pelo Sr. Secretário de Estado do Ambiente, o esclarecimento das dúvidas levantadas pelo ex-Instituto Português do Património Arquitectónico (ex-IPPAR) relativamente à confirmação sobre a efectiva impossibilidade de preservação do Aqueduto das Águas Livres, "...uma vez que estas configuram uma condição *"sine qua non"* para a emissão de parecer por parte daquele Instituto".

Na sequência deste Despacho, a EP reequacionou a solução de projecto, tendo sido desencadeados todos os esforços para definir uma solução de consenso, que permitisse responder de forma fundamentada ao esclarecimento acima mencionado, assim como às questões colocadas quer nos pareceres técnicos das diferentes entidades que participaram ao longo do processo, quer nos pareceres resultantes da participação do público, tendo sempre como princípio básico dar cumprimento às diversas condições constantes da DIA.

353 22.1.08  
06.1/029(2005)





As alterações efectuadas culminaram numa solução de projecto, cuja avaliação ambiental foi enviada ao ex-IA, em 17 de Outubro de 2006, tendo resultado da sua análise um parecer de apreciação desse organismo, datado de 15 de Novembro de 2006, onde se encontram reunidos os pareceres das entidades que integraram a Comissão de Avaliação do Procedimento de AIA.

Neste parecer o ex-IA recomenda que sejam devidamente considerados no Projecto de Execução alguns elementos considerados em falta e questões relevantes do ponto de vista ambiental. Foi ainda esclarecido, em 28 de Novembro de 2006, pela Secretaria de Estado do Ambiente, "... que não haverá necessidade da entidade licenciadora prestar mais esclarecimentos às entidades que participaram na avaliação ambiental...", sugerindo a contratação pela EP, "... de uma entidade independente, com as qualificações técnicas adequadas, a verificação da integração no projecto de execução das recomendações referidas no Parecer" do ex-IA.

Face à multiplicidade e complexidade das questões a ter em consideração, estabeleceu-se uma solução que permitiu responder positivamente à maioria das questões em causa, mas que, por outro lado, em termos concretos, implicou a necessidade de redefinir a extensão e as características geométricas do troço associado ao Túnel de Benfica. Esta solução implicou genericamente um rebaixamento da rasante da plena via da CRIL, desde o início, até à zona do Túnel da Venda Nova, obrigando a uma intervenção no trecho do IC17 já construído.

A alteração do pressuposto que sempre se assumiu, de não intervenção no Nó da Buraca, assim como de agravamento das Inclinações longitudinais máximas, face aos valores constantes na solução objecto de AIA, permitiram redefinir a solução até à intercepção do Caminho de Ferro. Esta solução implica intervir na quase totalidade do Nó da Buraca, bem como na plena via do IC17 a partir do km 0+000, assegurando, no entanto, a passagem sob o Aqueduto das Águas Livres e o Aqueduto Subsidiário das Francesas, incluindo a casa de articulação entre ambos e os respectivos respiradouros, permitindo desta forma salvaguardar o troço daquele monumento nacional que se encontrava em causa.

Esta alteração tem necessariamente implicações nas medidas constantes no Anexo à DIA, que se referem a questões relacionadas com a demolição do Aqueduto das Águas Livres e das Francesas, não sendo as mesmas aplicáveis na realidade da solução actual. Encontram-se nesta situação as medidas nº 66, 67, 74, 75 (parcialmente), e 77 a 85 inclusivé.

Esta alteração do lay-out da solução objecto de AIA, conduziu ao prolongamento do Túnel de Benfica para Sul, iniciando-se este 25 metros antes, face à anterior solução, mais concretamente ao km 0+650. Esta alteração permitiu igualmente redefinir os restabelecimentos à superfície, nomeadamente alterando a configuração da Rotunda do Patriarcado, tendo-se estabelecido uma solução de menor expressão, em termos de ocupação do solo.





Estradas de Portugal, S.A.

O rebaixamento da rasante entre o Bairro de Santa Cruz e o denominado Túnel da Venda Nova, permitiu a eliminação do viaduto na zona das Portas de Benfica previsto na solução objecto de AIA. Esta alteração viabilizou o prolongamento da extensão do Túnel de Benfica, em cerca de 415 metros (possuindo actualmente cerca de 1 440 m de comprimento), permitindo designadamente minimizar o impacte paisagístico e de inserção urbanística da passagem na zona da Venda Nova e na zona do imóvel das Portas de Benfica, bem como os impactes no ruído e no efeito barreira. Esta solução foi de encontro a algumas das condições da DIA que condicionam o projecto a uma melhor articulação do traçado do IC17 com a rede viária local e ao reequacionamento da rede de restabelecimentos de forma a minimizar impactes na sócio-economia, na paisagem, no ruído, no efeito barreira, assim como no corte de acessibilidades.

No entanto, o prolongamento do Túnel de Benfica acarretou a adopção de diversas medidas, de modo a garantir que as condições de circulação no mesmo dessem cumprimento aos requisitos mínimos de segurança, estabelecidos no Decreto-Lei n.º 75/2006, de 27 de Março.

A adopção de uma solução em túnel em toda a sua extensão (km 0+650 ao km 2+090), sem que fossem equacionadas algumas secções abertas, implicaria a adopção de medidas adicionais de ventilação, que na zona do Bairro de Santa Cruz, levariam à necessidade de sobrelevação do túnel em cerca de 2 m, derivada do aumento do gabarit vertical para inserção dos ventiladores necessários. Esta situação conduziria também ao aumento da largura do separador central, nesse trecho, de forma a acolher as adicionais medidas de segurança necessárias (passadiços de evacuação), o que implicava alargar o perfil transversal e dessa forma, aumentar a faixa a ocupar, com as consequentes repercussões em termos de afectação adicional de construções contíguas. Adicionalmente é de referir ainda um agravamento das consequências em situações de acidentes graves seguidos de incêndio, pois um túnel desta dimensão totalmente fechado prejudicaria a capacidade de extracção dos fumos.

Não seria viável conseguir compensar os 2 m acima referidos através do rebaixamento da rasante, uma vez que tal inviabilizava o restabelecimento do Caneiro da Damaia, sendo este uma infra-estrutura fundamental na gestão das águas residuais do Concelho da Amadora.

Assim, a secção do Túnel de Benfica, que na solução objecto de AIA era totalmente fechada, foi aberta parcialmente em cerca de 300 m, apenas superiormente e somente num dos lados das faixas de rodagem (lado direito), entre os km 1+190 e 1+500. Desta forma, a abertura considerada permite minimizar a faixa ocupada e consequentemente as expropriações e os desalojamentos, bem como minimizar a situação de emparedamento, sensivelmente ao km 1+500, uma vez que diminui em cerca de 2 m a altura do túnel acima do terreno, que ocorreria nesta zona se o túnel fosse totalmente fechado, a adicionar aos cerca de 2 a 2,5 m já considerados na solução objecto de AIA.

Os impactes no ruído, na qualidade do ar, assim como no efeito de ensombramento e enclausuramento, na zona do Bairro de Santa Cruz, encontram-se minimizados pela adopção de uma consola na estrutura de contenção do túnel (permitindo uma faixa adicional de desconfinamento visual de 2 m), no topo da qual





serão colocadas barreiras acústicas com 2,5 m de altura (constituídas por painéis metálicos intercalados por painéis transparentes). Estas medidas permitem garantir o cumprimento integral da legislação existente em matéria de ruído. A presente solução integra igualmente um arranjo urbanístico de qualidade à superfície, compatibilizado com a solução técnica de túnel semi-aberto.

Em suma, na totalidade da extensão do Túnel de Benfica foi necessário introduzir duas aberturas na faixa de rodagem direita (sentido Buraca/Pontinha), designadamente entre os km 1+190 e 1+500 (já referida) e entre os km 1+725 e 1+850 (entre o Nó da Damaia e as Portas de Benfica). Estas aberturas visaram minimizar algumas questões ligadas, nomeadamente, à segurança do túnel em caso de incêndio, à afectação directa/indirecta das edificações contíguas, ao impacte visual e ao restabelecimento das vias interferidas.

No que se refere ao nº de vias contempladas entre o Nó da Buraca e o Nó da Damaia, a solução objecto de AIA integrava 2x3 vias, tendo-se reequacionado este perfil no âmbito da redefinição da solução de projecto, de forma a contemplar 2x4 vias. Esta alteração vai de encontro aos estudos de tráfego que já aconselhavam, colmatando ainda uma das preocupações evidenciadas no âmbito do Procedimento de AIA, no que respeita à segurança e condições de gestão de tráfego.

As alterações efectuadas à solução de projecto submetida a AIA tiveram como objectivo último dar cumprimento às diversas condições constantes da DIA, verificando-se, no entanto, que as medidas destinadas a cumprir algumas das condicionantes tinham implicação noutras, pelo que o cumprimento das condicionantes da DIA foi entendido e implementado numa óptica de empreendimento.

Desta forma, verifica-se a necessidade de alteração da DIA no ponto que condiciona o projecto "***À implementação da Solução Túnel prevista no projecto de execução para o troço entre o km 0+675 e 1+700***". Verifica-se ainda a necessidade de adaptação das medidas constantes no Anexo à DIA, designadamente nº 32 e 37, onde se encontram especificados os locais dos emboquilhamentos do Túnel.

Face ao exposto, considera-se que as alterações efectuadas à solução avaliada em sede de AIA, designadamente no Túnel de Benfica, se encontram justificadas face aos pareceres emitidos posteriormente à data da emissão da DIA, designadamente a necessidade de preservação do Aqüeduto das Águas Livres, e a articulação com os demais requisitos da DIA, e que o cumprimento das demais condicionantes da DIA têm uma análise global positiva.

Em resumo, solicita-se a revisão da condicionante da DIA referente "***À implementação da Solução Túnel prevista no projecto de execução para o troço entre o km 0+675 e 1+700***", sugerindo-se para o efeito o seguinte texto: "***À implementação da Solução Túnel entre o km 0+650 e o km 2+090 (aproximadamente), equacionando soluções de cobertura total ou parcial e de perfil transversal com 2x4 vias, entre o Nó da Buraca e o Nó da Damaia, atendendo às condições de gestão de tráfego e aos requisitos de segurança, minimizando os Impactes na paisagem, no ruído e na sócio-economia***".





Estradas de Portugal, S.A.

No que se refere às medidas constantes do Anexo à DIA solicita-se a revisão das medidas nº 32 e 37, adequando-as ao agora exposto e a anulação das medidas nº 66, 67, 74, 75 (parcialmente), e 77 a 85 inclusivé, face à não demolição do Aqueduto das Águas Livres e das Francesas.

Ficamos ao dispor para eventuais esclarecimentos ou realização de uma reunião.

Com os melhores cumprimentos.

O Conselho de Administração,

Almerindo Silva Marques

Eduardo Andrade Gomes

(LV/GAMB)