

**Augusto Serrano**

De: "Carlos Gaivoto" <Carlos.Gaivoto@carris.pt>  
 Para: <geral@iambiente.pt>  
 Enviado: sexta-feira, 10 de Novembro de 2006 13:27  
 Anexar: CRIL.doc  
 Assunto: consulta pública do IC17 - parecer técnico

I A Instituto do Ambiente			
PRES	<input type="checkbox"/>	VPFS	<input type="checkbox"/>
		VPMCS	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:			
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	GDOA	<input type="checkbox"/>
SADF	<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>
SEPA	<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>
JPP	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>
SLRA	<input type="checkbox"/>		
ITR-03 043700			

À comissão de avaliação do relatório do IC17

14-11-2006

Junto envio o meu parecer à avaliação do novo projecto do sub-lanço da CRIL:Buraca - Pontinha.

Carlos Gaivoto  
 Engenheiro, Msc em Transportes

<<CRIL.doc>>

Incluído no Parecer IA de 15/11/06 (Anexo III)

1626

AO  
INSTITUTO DO AMBIENTE  
Rua da Murgueira, 9/9A  
2610-124 Amadora

Lisboa, 10 de Novembro de 2006

**Assunto:**

RELATÓRIO SOBRE "IC17 CRIL - SUB-LANÇO BURACA - PONTINHA:  
"AVALIAÇÃO AMBIENTAL DAS ALTERAÇÕES DO PROJECTO" - COBA,  
SETEMBRO DE 2006"

**Ponto Prévio**

É apresentada uma "avaliação ambiental das alterações do projecto" que tem como elementos de análise os dados e os esboços (ou estudo prévio ?) dum projecto de execução do sub-lanço do eixo rodoviário IC17 (CRIL) Buraca - Pontinha. Portanto, já não é o projecto de execução posto em consulta em Novembro de 2003 e que a 19 de Fevereiro de 2004, foi motivo de uma Declaração de Impacte Ambiental.

Este novo projecto e esta nova avaliação ambiental, da autoria da COBA, agora apresentados novamente para apreciação pública em tão curto tempo (6 de Novembro de 2006 a 10 de Novembro de 2006), contradiz as recomendações da DIA (19 de Fev.2004) resultante da última consulta pública realizada em Novembro de 2003 e despacho de anterior Secretário de Estado das Obras Públicas.

Portanto, o que está em consulia, não é uma avaliação de alterações ao projecto de execução que havia sido assumido (perfil transversal de 2x3vias), mas sim o estudo prévio de um novo projecto (2x 4vias) que obrigará a nova AIA.

De facto, a DIA, de acordo com o Decº-Lei 197/2005 tinha dois anos para ser validada através da execução do projecto em causa, senão caducava. Pelo que, face ao exposto, considera-se que a Declaração de Impacto Ambiental de 19 de Fevereiro de 2003 não se encontra válida e, portanto, está-se a avaliar um novo projecto que deveria ter procedimentos de AIA correctos!

Ora, passaram-se dois anos, e não só não foi executado o projecto (corredor com 2x 3vias, sem nó da Damaia) , como não foram cumpridas as orientações da DIA nem as suas recomendações, mas feitas posteriores alterações ao projecto, como por exemplo:

- a ocupação do espaço canal rodoviário precisamente no troço de túnel compreendido entre o km 0+675 e o km 1+700 (passaram de 2 por três vias por sentido a 2 por 4 vias por sentido);
- não respeitam o espaço *não aedificandi*;
- oneram o projecto com a manutenção dos dois nós rodoviários (mantêm-se os nós da Damaia e o de Alforneiros);
- mantêm a directriz com raios de curvatura contra as normas de segurança o que aumenta a extensão em cerca de 1km, ou seja, custos de investimento agravados.

## Parecer Técnico

1. Em termos de planeamento de transportes, as alterações ao projecto, apresentadas neste estudo, negam a principal função para a qual a CRIL deve assumir no contexto da configuração da rede rodoviária de IC da AML, ou seja, uma função regional de transporte para se vencer distâncias mais longas em tempos mais curtos (razão pela qual só estavam projectados os nós da Buraca e da Pontinha). De facto, estas alterações apresentadas neste estudo, estão não só a negar, como a agravar essa função, pois ao querer inserir mais dois nós rodoviários, está a contribuir para que o IC17 (CRIL) se transforme num novo IC19 (radial), a ser mais um eixo congestionado pela geração/atracção de mais tráfego local, conflituoso, e sem condições para as secções de entrecruzamento que cumpram as normas de segurança. Qualquer engenheiro de tráfego sabe que a criação de mais estes dois nós, além da falta de cumprimento de hierarquia de nós entre a CRIL e a rede viária de distribuição local, terá como efeito a diminuição dos respectivos nível de serviço e respectiva capacidade.

Para além deste erro de planeamento, há também erros de concepção e nestes esboços de alterações ao projecto do fecho da CRIL e que não deveriam sequer ser aceites pelo órgão regulador/ supervisor, neste caso, o IE, pois não há justificação técnica para se exigir mais dois nós rodoviários no troço da CRIL que falta construir e, portanto, do aumento do custo do projecto!

A manipulação dos valores de tráfego rodoviário para justificar alterações ao projecto de 2004 merece os seguintes comentários:

- Em termos de planeamento de transportes, nunca foi apresentado e muito menos demonstrado, o modelo de previsão de tráfego que permitiu calcular os volumes de tráfego rodoviário apresentados (?), quer na sua matriz Origem/Destino, na composição média e intensidade horária quer nas comparações que deveriam ter sido apresentadas através dum modelo de escolha modal (TI/TC), uma vez que na área de influência deste troço da CRIL até foram realizados, entretanto, elevados investimentos públicos no prolongamento da Linha do Metropolitano de Lisboa da Pontinha à Falagueira e, mais recentemente, o anúncio da decisão da construção dum nova estação na Reboleira. Metodologicamente, o modelo de escolha modal que agora deverá ser realizado, deverá incluir um inquérito de preferência revelada e um inquérito de preferência declarada, pois não se pode esquecer que há mais projectos de TCSP de alternativa modal a estas deslocações. Por esta razão, o novo projecto que está a ser analisado, não só não justifica correctamente a preconização desta solução de tráfego, como deixa de fora outras soluções de mobilidade.

Isto é tanto mais grave, quanto em termos de acessibilidades e de mobilidade, a Administração Central tem de explicar o seguinte paradoxo pois, por um lado, reforçou a oferta em TC com o Metro, esperando contribuir para que não entrem mais veículos em Lisboa, mas ao apoiar estas alterações ao projecto anterior por causa das pretensões da Câmara da Amadora em manter a ligação à CRIL pelos nós da Damaia e de Alfovelos para o TI com ligações à Avenida Lusfada, está a retirar não só a procura ao TC como também, por essa via, a inviabilizar a rentabilidade económica do projecto de expansão do Metro e ainda, em simultâneo, como se não bastasse, a onerar o próprio projecto da CRIL (mais nós, mais custos!).

2. Em termos de ordenamento do território, tem sido a própria Administração Central, quer pelo lado do Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Desenvolvimento Regional, quer pela Secretaria de Estado dos Transportes/MOPTC, que anunciam a conjugação esforços para se cumprir as metas estabelecidas pelo protocolo de Quioto<sup>1</sup> – é também para isso que recentemente são apresentados o PNPT e o PNAC, no âmbito do QREN. Ora, se recomendam publicamente um maior investimento no Transporte Público e uma significativa redução do uso do Transporte Individual, **deixa-se em aberto a seguinte questão: porque é que a Secretaria de Estado das Obras Públicas e o respectivo Ministro vêm apoiar os Presidentes da Câmara de Amadora e Lisboa e contradizer esta política de contenção e de racionalização das infra-estruturas rodoviárias?**

De facto, como se sabe, a utilização do TI só tem gerado desperdícios de espaço território (fragmentação do território regional, suburbano e urbano), de tempo (congestionamentos), energia (ineficiência energética) e ambiente (aumento de emissões de gases de efeito de estufa, ruído, etc.).

3. Sem qualquer avaliação dos três primeiros aspectos, a avaliação incide na área do ambiente: paisagem, acústica, atmosfera e económica(?).

Ora, por uma questão de ética e de rigor, a metodologia aplicada não corresponde ao novo projecto que é apresentado, pois, como já referi, **se há algo que começa errado com este projecto do sub-lanço da CRIL, é a metodologia de previsões de tráfego. E, portanto, é interessante analisar o texto em que redige a apreciação dos efeitos de ruído com a construção deste trecho em túnel compreendido entre o km 0+150 e o km 1+750, pois diz que vai diminuir o ruído por diminuição do tráfego local (pág.34 do Anexo II – Protecção Acústica ). Mas como? Actualmente não há tráfego local neste trecho, pois a antiga Estrada Militar (coincidente aqui com a directriz da CRIL) está fechada ao trânsito, logo o tráfego local aqui é nulo, mas, se se abrisse o nó da Damaia, então sim, não só iria aumentar o tráfego local nesse trecho como também nos eixos locais transversais e de acesso ao nó, nomeadamente nas ruas quer do lado do bairro de Santa Cruz, como da Damaia.**

É ainda mais interessante conhecer como é que se faz uma a avaliação em relação às emissões pelo tráfego induzido no eixo (e na envolvente?) que, como se sabe, não está justificado. Este é aliás, um aspecto, **que foi sempre mal avaliado, pois nunca se explicou a incidência do impacto do tráfego rodoviário dos eixos de hierarquia superior para eixos viários locais dos Bairros, em que nem sequer se fez uma estimativa do congestionamento (comparação das capacidades desses eixos com os níveis de serviço), número de acidentes, das emissões, etc. não respeitando sequer a hierarquia de nós. E ainda é mais interessante, a avaliação económica quer em relação à fase de construção quer em relação à fase de exploração, em particular, sobre os impactes no aumento do custo da obra e na diminuição do valor das vivendas afectadas, como se só disso se se tratasse. Relativamente à paisagem, não sei se o trabalho foi feito por arquitectos ou não, mas é incrível que a “bonecada” que lá foi colocada não tenha o mínimo de regras éticas para ser considerado um trabalho sério. Sinceramente, esta avaliação tem de ser**

<sup>1</sup> Estima-se que Portugal já vai começar a pagar, este ano, cerca de 260 milhões de euros pelo incumprimento de metas do protocolo de Quioto.

submetida à apreciação da Ordem dos Engenheiros e dos Arquitectos, para não falar dos Economistas.

4. Finalmente, ainda em relação aos objectivos estratégicos do sistema de transportes da AML, são completamente ignorados os projectos de Transporte Colectivo em Sítio Próprio (modo ferroviário ligeiro: eléctrico ou "tram-train") já estudados para o eixo "Algés-Loures" e "Falagueira-Santa Apolónia" que deveriam estar a ser lançados para reforçar as orientações estratégicas do QREN (PNPOT e PNAC) e do PROTAML. Como é que se faz então uma avaliação ambiental dum projecto sem ter em conta a avaliação do sistema de transportes da envolvente (desde a nova linha do Metropolitano até à Reboleira aos projectos dos modos ferroviários ligeiros de superfície)?

Ou seja, os presidentes de Câmaras aparecem a proporem aquelas ligações à CRIL para uma "procura" de TI não justificada e que até deveria ser captada pelo aumento e reforço destas redes de TC que são complementares às redes pesadas e vocacionadas para a acessibilidade urbana. Mas, não aparecem no esforço conjugado que se pretende inverter a actual situação de uso excessivo do automóvel.

### Comentário Final

1. Esta insistência pública da Câmara da Amadora em manter os nós e o perfil transversal de 4 vias na CRIL deve ser recusada, não só porque é contra estes princípios de planeamento e organização do sistema de transportes da AML ou das políticas que estão traçadas no PNPOT, no PNAC e no PROTAML, mas também porque ela esconde muitas outras incongruências e que agora se visualizam nos desenhos e figuras, como por exemplo, no estudo posto agora a "consulta pública", aparecem no novo perfil transversal (do projecto de execução?? – ver figura 8-2-4, perfil ao km 1+175) quatro vias por sentido (2x 4 vias) contradizendo o despacho do Secretário de Estado das Obras Públicas de 13 de Fevereiro de 2003 em que manda suprimir a 4ª via entre o km 1+050 e o km 1+875 e a supressão de metade do nó da Damaia (ramo ponte).

Ora, a supressão da 4ª via teve como objectivo reduzir a ocupação do solo pela plataforma da CRIL, minimizando a afectação das vivendas do Bairro de Santa Cruz, como se sabe, um bairro classificado ao contrário da construção clandestina que entretanto se foi efectuando ao longo do espaço *não aedificandi* do lado da Amadora. Isto não só, não é respeitado, como agrava as condições de invasão de propriedade ao longo de todas as vivendas do bairro de Santa Cruz da Rua Comandante Augusto Cardoso, lado ponte, pois a distância recomendada que era ser aumentada de três metros entre o limite de ocupação das estruturas de contenção do túnel, localizadas à esquerda do traçado e os edifícios é, ao invés, é diminuída, destruindo parte de todos os anexos e da própria zona de habitação das vivendas ali situadas.

2. Como se tudo isto não bastasse, em relação aos trechos compreendidos entre os nós da Damaia e de Alfornelos (Pedralvas e de Alfornelos), o projecto continua a induzir um aumento substancial da circulação rodoviária, pois todo ele se baseia em solução rodoviária, logo com mais poluição sonora e atmosférica, em particular, através do nó rodoviário de Alfornelos que, para além disso, de todo ignora as mais elementares regras de segurança (desníveis, raios de curvatura, ocupação de espaço) incompatibilizando velocidades com níveis de serviço tal como o Plano Rodoviário Nacional recomenda para os Itinerários Complementares.

A freguesia de Alfoanelos fica, aliás, rodeada pela CRIL (IC17) e pelo prolongamento do IC16 até um nó que pela sua dimensão e estrutura, faz mais lembrar a actual construção do nó rodoviário do Carregado – mas, este completamente fora do meio urbano. Ora, quando é preciso ordenar o território, ter outra política de mobilidade, em que o Estado tem investido em rede de TC de qualidade, vem agora propor-se, dentro do tecido urbano que é preciso consolidar e requalificar e não fragmentar e desprezar, um nó destas dimensões, como é o caso deste novo projecto, é evidentemente, no mínimo, um paradoxo!

3. Perante esta situação, questiona-se então, porquê a insistência nestes nós da Damaia e de Alfoanelos? Só existe pelas ligações rodoviárias que se querem efectuar aos terrenos da Falagueira e até das expectativas criadas com os terrenos expectantes pelo fecho da fábrica da ex-Sorefame/Bombardier?

Porque é que este projecto não tem sido conduzido pelo respeito dos princípios e objectivos de mobilidade sustentável? Porque é que o IE apoia este projecto contra as normas de planeamento dos IC? Porque é que o projecto não é feito por projectistas que respeitem as normas de planeamento e de segurança rodoviária? Porque é que o projecto não é coerente com as novas orientações sobre política de transporte urbano, isto é, de redução do tráfego automóvel, como tem vindo a ser sublinhado pelo Ministério dos Transportes?

Afinal, em que se fica: respeitar o protocolo de Quioto, mais ordenamento do território e mais transporte público? Ou ignorar as recomendações do PNPOT, do PNAC e até do PROT através de mais desordenamento, mais ocupação e usos com terrenos especulativos e mais tráfego automóvel?

4. Neste processo da CRIL têm sido significativas as dualidades de critérios que se têm revelado entre a governação central do território, da parte dos responsáveis pelo ordenamento, pelos transportes e pelo ambiente e da parte da governação urbana, mais municipal. Se, para uns existe uma aprovação de se realizar o investimento público em infra-estruturas de transporte compatível com objectivos de mobilidade durável, aumento da qualidade do ar, da racionalização de energia (menor dependência de combustíveis fósseis), de requalificar e reabilitar o espaço urbano existente através da consolidação de políticas de urbanismo cujos princípios revelem uma menor dependências do uso do automóvel; pelo contrário, para outros, como por exemplo, os presidentes das Câmaras Municipais da Amadora, Lisboa e Odivelas, essa política de investimento público é de continuar a acentuar a especulação imobiliária do território, esgotando recursos e contra e toda e qualquer política de mobilidade sustentável – privilegiando-se o uso do automóvel em detrimento do transporte colectivo.

No caso da Câmara da Amadora, a política de transporte resume-se às quantas rotundas, viadutos e eixos viários tem construído justificadas por urbanizações e grandes superfícies (caso do Dolce Vita da Amadora) ao arrepio das recomendações do PROTAML e sem qualquer política de transportes sustentável. O próprio prolongamento da Linha de Metro, a passar pelos desertos terrenos da Falagueira, excêntrica de prioridades do tecido urbano consolidado, foi feita com investimento público sem EIA ou consulta pública que pudesse evidenciar quais os benefícios e as rentabilidades do próprio sistema (estudaram-se traçados alternativos?).

5. Orçar e executar investimento público em infra-estruturas de transporte sem qualquer fundamento em termos de análise do sistema de deslocações de pessoas e bens, dos respectivos custos a ele associados, só pode traduzir-se em aumentos de ineficiência do sistema de transportes. O projecto da CRIL cai neste rol de desperdício de dinheiros públicos. Está-se, portanto, perante mais um caso de manifestos interesses particulares e não em função do interesse público.

6. Perante esta situação, a solução do sub-lanço da CRIL que falta construir deve ser preconizada num novo projecto que seja executado de acordo com o seguinte:

- respeito pelos princípios de mobilidade sustentável, isto é, para além da solução em túnel, a directriz deve ser o mais linear possível, poupando-se a construção de cerca de um quilómetro;
- não haver prolongamento do IC16 acabando no nó da CRIL;
- o perfil transversal é reduzido a 3 vias por sentido;
- o restabelecimento à superfície dos eixos viários locais é integrado com projectos arquitectónicos de espaços verdes e de colocação de equipamentos para modos alternativos ao automóvel, nomeadamente o Transporte Colectivo em Sítio Próprio e as ciclovias e zonas pedonais;
- **Consequente elaboração de um efectivo novo projecto e nova AIA.**

Deste modo, o investimento público será realizado em coerência com políticas de mobilidade sustentável, requalificação do espaço urbano, aumento da qualidade do ambiente urbano e contra a fragmentação do território.

O projecto da CRIL sem os nós/rotundas projectados da Damaia e de Alfovelos será, por isso, um projecto rentável, pois não porá em causa a segurança rodoviária quer aos que circulam com outros destinos quer aos dos bairros locais que não se confrontarão com aumentos de volume de circulação rodoviária de atravessamento; dará mais coerência e integração com políticas de ordenamento do território e de proximidade urbana, mais mobilidade sustentável, tal como é preconizado no PNPOT, PNAC e PROTAML, instrumentos de ordenamento com importância estratégica para o país, para a Área Metropolitana de Lisboa e para as cidades envolventes.

Carlos Gaivoto  
Engenheiro, Msc em Transportes