

PARECER

DESPACHO

Tudo ao exposto na
presente informação com
o qual o conselho julga que
a solução técnica encontrada
de pelo IEP para a execução
do troço final de CRIL
não pode merecer a acce-
itação desta CCDR face aos
inúmeros impactos nega-
tivos irreversíveis que
provoca.
Desta maneira julga de de-
ver concluir o processo de DRPP e
DAA e enviá-lo ao IA.

INFORMAÇÃO Nº 02/DSGT/DOT/2003 04.01.28

2004-01-15

PROCº EI - 11.00.00 / 9-03

ANTÓNIO FERREIRA DE SILVA
Presidente do Conselho

ASSUNTO ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL - IC 17 - CRIL - SUBLANÇO BURACA PONTINHA - INCLUINDO
LIGAÇÕES - PROJECTO DE EXECUÇÃO
INSTITUTO DE ESTRADAS DE PORTUGAL
CONCELHOS DE LISBOA E ALMADA

Este é o último troço do IC17 - CRIL que falta concluir. Localiza-se
no extremo noroeste da cidade de Lisboa, na zona de transição com o
concelho da Amadora.

Este sub-buço está contemplado no PNOTARL como objectivo prior-
itário, considerando-se, neste plano, fundamental a conclusão e ma-
nutenção da direcção por ele abrangida - do eixo Amadora - Antraz, in-
vencivelmente no que se refere à qualificação do espaço público
- praças, ruas e jardins, e ainda à melhoria e ambiente urba-
no - visando a sua transformação em locais de encontro, de iden-
tificação e afectividade.

[Handwritten signature]

A execucao da obra e prevista no PDMs afectados - Amadora e Lisboa.

Verifica-se no entanto que o projecto apresenta a implantacao da via a superficie e em trincheira (à excepcao de um troço restrito que poderia ser em túnel) o que cria um efeito de barreira e de corte induzindo a perda de qualidade de vida das populações, situação patente no elevado numero de reclamações apresentadas e manifestações expressas na comunicacao social.

Para além de permanentemente deteriorar a qualidade do ar e do ambiente acústico salientam-se ainda outras consequências que este projecto induz e que merecem a maior das atenções,

- destruicao de um trecho do Aqueduto das Águas Livres - Monumento Nacional
- Impacte negativo forte sobre as Portas de Beufite - classificadas
- demolicao de 51 edificações (quadros)
- demolicao de mais de 1000 sacadas desconhecendo-se o nº de pessoas envolvidas e do seu realojamento.
- dezenas de edificações ficaram a uma distancia muito reduzida da barreira alguns a 4m.

Impossibilidade de se efectuar alguns reatamentos - Per entre a Estrada das Condições e Estrada dos Edifícios ficando isolado.

- estabelecimento permanente de edificações em nº indeterminado

- criaçao de ilhas residenciais rodeadas pela cidade e outras infraestruturas vizias e ferro vizias - ex PER 14 da Burca.

Éto exposto conclui-se que os impactos indutidos são permanentes e negativos e contribuem para a degradação definitiva das condições de vida e habitabilidade a nível local.

Nestes termos considero que o projecto não reúne condições que justifiquem um parecer favorável.

- Este parecer deve ser enviado formalmente ao IA (já foi comunicado por EMAIL oportunamente).

- Propõe-se o envio dos elementos necessários e presentes à DRPP (que já tomou conhecimento informalmente deste parecer) a fim de se obter o contributo complementar no âmbito sócio-económico, à análise a posteriori.

- Deve ser dado conhecimento à JAA deste parecer

Margarida Antónia Osório
Chefe do Serviço
D. O. T.

1 INTRODUÇÃO

O Instituto do Ambiente - através do seu ofício 08868 de 2003.08.11 - informa que ao abrigo da Alínea 7b do Anexo I ao Decreto-Lei Nº 69/2000, de 3 de Maio, encontra-se em Avaliação de Impacte Ambiental o projecto de sublanço da Buraca / Pontinha do IC 17 – Circular Regional Interior de Lisboa (CRIL), incluindo ligações à rede existente, solicitando à CCDR-LVT a nomeação de um representante na Comissão de Acompanhamento (CA) e ainda, a emissão de parecer acerca da conformidade do Estudo - cf. dispõe o Nº 3 do Artigo 13º daquele diploma legal.

Naquele ofício informa ainda que para além do IA e da CCDR-LVT, fazem parte da CA, o IPA e o IPPAR - ao abrigo da alínea d) do Nº1 do Artigo 9º do DL 69/2000 -, o INAG - ao abrigo da alínea f) do Nº1 do Artigo 9º, e ainda, um técnico especializado - nos termos da alínea f) do nº 1 do Art. 9º.

O parecer da CA acerca da conformidade do EIA – nos termos do nº 3 do art. 13º do DL69/2000, de 03 de Maio – foi emitido no passado dia 29 de Agosto de 2003, tendo sido solicitados elementos adicionais ao IEP, os quais foram entregues por este Instituto no passado dia 2003.10.17 – Aditamento 1 ao EIA.

Sobre a participação do signatário na elaboração do parecer de conformidade, chama-se a atenção para o teor da IT 295/DSGT/DOT/2003, de 2003.10.21, sublinhando-se que naquela fase o processo sofreu vicissitudes na sua tramitação, quer no IA quer na CCDR, que resultaram na impossibilidade de o signatário se ter pronunciado em tempo útil, nos termos da legislação supra. Neste contexto, foi solicitado um novo aditamento projecto por parte da CCDRLVT – Aditamento 2 ao EIA.

Nos termos e para os efeitos do preceituado no nº2 do art. 14º e nos termos dos art. 24º e 26º do Decreto-Lei nº 69/2000, de 03 de Maio, o EIA esteve disponível para Consulta Pública, durante 45 dias úteis, entre 04 de Novembro de 2003 e 09 de Janeiro de 2004.

O IA – através do seu fax 2148/03/SACI (DAIA), de 15.12.2003 – propõe a calendarização dos trabalhos de CA posteriores à fase da Consulta Pública, tendo em conta que o prazo para o pronunciamento do Governo termina a 20 de Fevereiro; a calendarização é a seguinte:

- | | |
|---|-----------------|
| • Visita (já efectuada) | 07 de Janeiro |
| • Entrega de Pareceres | 13 de Janeiro |
| • Reunião para discussão de projecto e pareceres | 16 de Janeiro |
| • Reunião para discussão dos resultados da Consulta Pública | 22 de Janeiro |
| • Reunião para discussão da proposta de parecer | 30 de Janeiro |
| • Reunião Final | 03 de Fevereiro |

Assim, a presente IT pretende ser o contributo desta CCDR para o parecer final da CA, com especial enfoque nos descritores Ordenamento do Território, Recursos Hídricos e Socio Economia.

2 DESCRIÇÃO DO PROJECTO

2.1 LOCALIZAÇÃO DO PROJECTO E CARACTERIZAÇÃO DA ENVOLVENTE

A Circular Regional Interior de Lisboa – CRIL encontra-se prevista no Plano Rodoviário Nacional como Itinerário Complementar 17 (IC 17) e constitui uma via circular à cidade de Lisboa que se desenvolve no limite desta cidade, atravessando os Concelhos de Lisboa, Loures, Oeiras, Odivelas e Amadora.

Esta via possibilitará a articulação com as várias vias radiais da cidade que asseguram a ligação desta com o exterior, designadamente a EN 6 – Marginal, A5 (Auto-Estrada de Cascais), IC 19 – Ligação Lisboa – Sintra, A8 (Auto-Estrada do Oeste), IC22 – radial de Odivelas, A1 – Auto-Estrada do Norte e Ponte Vasco da Gama para ligação à Península de Setúbal e ao Sul do país.

O sublanço Buraca/Pontinha, objecto do presente Estudo de Impacte Ambiental, constitui um troço intermédio da CRIL que se localiza no extremo noroeste da cidade de Lisboa, na zona de transição da cidade com o Concelho vizinho da Amadora. Trata-se do único troço por concluir na IC 17 – CRIL, pelo que é essencial para que esta Circular preencha na totalidade os objectivos para a qual foi proposta.

O sublanço da CRIL em avaliação tem uma extensão de 3450 metros e desenvolve-se no limite dos Concelhos de Lisboa e Amadora, respectivamente nas freguesias de Benfica (Lisboa) e Buraca, Damaia, Venda Nova, Alfoanelos e Brandoa (Amadora).

Esta zona apresenta características de ocupação suburbana, com núcleos habitacionais de elevada densidade, a par de núcleos de habitação unifamiliar de génese clandestina e/ou degradada, incluindo bairros de barracas, encontrando-se actualmente em fase de valorização e reconversão, quer ao nível dos espaços de uso degradado, quer ao nível de infra-estruturas viárias (ex. ferrovia e metrovia). Constata-se ainda a existência de algumas unidades industriais e de equipamentos de ensino.

A via irá atravessar os seguintes bairros / localidades:

- Buraca/PER 14 – zona de ocupação diferenciada; a Norte da via, localiza-se uma malha urbana constituída maioritariamente por prédios de 3 / 4 pisos (anos 40/50) com algum valor arquitectónico (edifícios típicos do Estado Novo), onde se centram as funções de serviços / comércio da Buraca, seguindo-se uma fase de prédios de 12 pisos (anos 70/80) próximos à linha de caminho de ferro e totalmente incaracterísticos. A Sul da CRIL, e entre esta e o caminho de ferro localiza-se um pequeno bairro de habitação social (PER 14), de edifícios de 4 pisos;
- Damaia de Baixo - tecido construído heterogéneo e incaracterístico, apresentado edifícios de diferentes volumetrias; as construções mais antigas atingem os sete / oito pisos enquanto que as mais recentes tem uma 11 e 12 pisos; a franja que separa a estrutura urbana construída da estrada de circunvalação, encontra-se densamente ocupada por um grande bairro de barracas;
- Bairro de Stª Cruz – bairro planeado do Estado Novo com habitações unifamiliares que constitui na área de intervenção a unidade habitacional de maior valor e estatuto social;

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

- Bairro das Pedralvas – bairro planeado definido por diversos edifícios em torres geminadas com 08 pisos dispostos em malha aberta ao qual se associam usos com características marginais;
- Venda Nova – zona de habitação com tipologias diferenciadas, apresenta nas imediações da faixa de intervenção uma estrutura de edifícios em banda; inserindo-se neste núcleo, o Bairro das Cruzes destaca-se pela sua malha urbana muito definida segundo arruamentos e quarteirões, construído entre os anos 20 e 40, mas contudo, de reduzida qualidade arquitectónica;
- Benfica/Cemitério de Benfica – área consolidada de edifícios predominantemente destinados a habitação, com sete a oito pisos, organizados segundo quarteirões;
- Alfornelos/ Colina do Sol – unidade residencial autónoma, apresenta grande expressão populacional (365 hab/ha), tendo-se desenvolvido a partir da década de 70. A malha urbana é muito densa, sendo constituída por edifícios multifamiliares de cêrcea diferenciada (num máximo de 13 pisos nas torres);
- Brandoa - Bairro de génese clandestina dos inícios da década de 70, ocupa áreas consideráveis, estando na actualidade a sofrer um processo de qualificação urbanística.

Igualmente nas proximidades da área de implantação da via, destacam-se os seguintes equipamentos públicos de ensino e saúde:

- Escola do Bairro de Stª Cruz;
- Jardim Infantil das Pedralvas;
- Unidade de Deficientes na Venda Nova; e
- Escola 2+3 de Alfornelos.

A área apresenta igualmente um número assinalável de construções de génese ilegal – o estudo não identifica o número exacto de barracas usadas para habitação, mas estima que esse número seja próximo ou superior a mil – que vieram ocupar o espaço deixado livre para a implantação da CRIL e que, como tal, tem de ser demolidos na íntegra. Os mais importantes bairros de barracas são os seguintes: Damaia de Baixo, Bairro das Fontainhas (um dos maiores bairros de barracas nas imediações de Lisboa), Bairro das Cruzes junto à estrada da circunvalação, Alfornelos – Azinhaga dos Besouros e Brandoa no corredor de aproximação ao nó da Pontinha.

2.2 DESCRIÇÃO DO PROJECTO E ÁREAS OBJECTO DE PROCEDIMENTO DE AIA

2.2.1) CARACTERIZAÇÃO GERAL

O projecto em avaliação corresponde ao projecto de execução do sublanço Buraca – Pontinha da CRIL e suas ligações a Benfica – através do complemento da radial da Pontinha e execução da radial de Benfica.

Junto à presente informação técnica, planta à escala gráfica 1/200 – verificou-se haver um lapso na referência à escala utilizada na referida planta -, onde o signatário ao abrigo da legislação aplicável marcou a faixa de servidão à via – DL n.º 13/94, de 15 de Janeiro, de acordo com o qual é constituída uma zona de servidão para os IC de 35

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

metros para cada lado do eixo da via, e nunca a menos de 15 metros da respectiva zona – onde são marcados os edifícios que de acordo com os elementos enviados pelo proponente serão demolidos – excluindo barracas ou pequenos anexos, e de acordo com as plantas constantes no aditamento 2 -, e aqueles cuja localização é significativamente próxima à zona de estrada. São igualmente assinaladas as barreiras acústicas – com base na respectiva planta constante no processo. É igualmente anexada uma planta à escala 1/25000 com o traçado do projecto objecto de AIA, que representa a descrição que de seguida se explana.

Para efeitos de realização do Projecto, o Sublanço Buraca/Pontinha da CRIL, desde o km 0+675 (ligação ao nó da buraca parcialmente construído) até ao km 3+442, foi dividido em dois trechos:

- Trecho I – km 0+675 a 1+600
- Trecho II – km 1+600 a 3+450

O projecto em avaliação compreende ainda a alteração do Nó da Buraca, que se desenvolve entre os km's 0+000 a 0+675 deste sublanço, prevendo-se para o efeito a alteração do perfil da CRIL naquele ponto, através da sua rectificação entre o km 0+450 e o km 0+675.

São igualmente avaliados os efeitos de conclusão do nó da Pontinha – conforme o respectivo projecto aprovado em 1996, mas que não foi concluído por ser então desnecessário em face da inexistência deste sublanço -, apontando-se as medidas mitigadoras.

Na plena via do sublanço da CRIL em apreço, integram-se também os seguintes componentes do projecto:

- Rotunda do Patriarcado e restabelecimentos adjacentes;
- Nó da Damaia e restabelecimentos envolventes, incluindo rotunda 2;
- Nó da Venda Nova e restabelecimentos.

No estudo são ainda avaliadas as seguintes ligações deste sublanço da CRIL ao nó de Benfica materializadas em:

- Ligação do nó da Venda Nova ao nó de Benfica ou radial de Benfica; e
- Ligação do nó da Pontinha ao nó de Benfica, incluindo o nó do Falcão (que fica entre Alfovelos e Pontinha) e a ligação à Radial da Pontinha IC 16.

Por razões relacionadas com as pretensões da população local e por preocupações de ordem diversa, procedeu-se à elaboração de duas alternativas de traçado para o Trecho I (e até ao Km 1+700, no trecho II), e que se encontram, no momento presente, em processo de avaliação. São elas:

1. **Solução 2x3 vias** – que consiste num percurso em trincheira entre muros de suporte, explorado a céu aberto.

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

No Trecho I, desde o km 0+675 até aproximadamente ao km 1+400 (proximidade ao nó da Damaia), o troço é feito em escavação, com uma altura variável, que em alguns casos, atingirá os 10,5 m ao eixo.

Para minimização dos impactos da passagem da via, entre o Bairro de Santa Cruz e a Damaia, foi aconselhável manter uma escavação com uma altura significativa. Contudo, foi necessário proceder-se à subida da rasante, para cotas próximas às do terreno natural, no sentido de diminuir interferências com um colector de águas pluviais de grande dimensão que atravessa a CRIL no km 1+575 (ribeira de Alcântara).

Relativamente ao Trecho II, após a travessia da Estrada da Damaia, a rasante sobe, permitindo cruzar superiormente duas vias importantes na circulação e entrada na Amadora, pelo Viaduto das Portas de Benfica.

2. **Solução Túnel** – onde existirá uma trincheira à semelhança da anterior, com recobrimento à superfície e dotada de uma parede central contínua para criar túneis unidireccionais. A concretização desta alternativa obrigará a um rebaixamento da rasante.

O túnel, denominado Túnel de Benfica, apresenta uma extensão de 1018,50 m e terá início após o nó da buraca, terminando na zona da Damaia.

Relativamente ao traçado e ao perfil transversal, estes mantêm-se semelhantes aos respeitantes à solução 2x3 vias. Existirá um trainel de 4%, que dará continuidade às cotas de projecto do nó da Buraca, e que concorda com uma curva vertical, possibilitando que a estrutura do túnel fique completamente enterrada, na área entre a obra de arte do Caminho de Ferro e o bairro de Santa Cruz.

2.2.2) PERFIL TRANSVERSAL TIPO

2.2.2.a) Sublanço Buraca Pontinha (CRIL)

O perfil transversal da CRIL terá, essencialmente, duas secções ao longo do sublanço (trecho de 2x4 e 2x3 vias articulados por ramos de entrada e saída de nós). Inicialmente prevista, na sua maior parte, com uma plataforma de largura média de 33 metros, terá agora um trecho, entre o km 1+100 e 1+600, onde se reduz o perfil transversal de 2x4 vias para 2x3 vias, aspecto que inclusivamente justificou a alteração do traçado ora operada – ou seja, a via afunila no atravessamento do bairro de Sto Cruz, em ambas as soluções adoptadas.

À faixa de rodagem referida acrescem ainda os espaços afectos a taludes de escavação e aterro, a obras de arte e restabelecimentos, bem como uma faixa de protecção de largura variável, mas que no geral será inferior a sete metros, para protecção e enquadramento paisagístico da via.

O perfil transversal compreende os seguintes elementos:

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

- Desde a origem (km 0+675) até ao km 1+075 (antes da PI sob o caminho de ferro): neste trecho está previsto um perfil tipo idêntico para Solução 2x3 vias e Solução Túnel – 2 faixas de rodagem com quatro vias (27m), plataforma ≈ 33 m.
- Desde o km 1+100 (PI sob o caminho de ferro) até ao nó da Damaia (km 1+875): o perfil transversal diminui para 2 faixas de rodagem com 3 vias, com 21 m e uma plataforma aproximada de 27 m;
- Após o Nó da Damaia (km 1+875) até ao Nó da Venda Nova – o perfil tipo consiste em 2 faixas de rodagem com 3 vias (27m) e numa plataforma de 33m;
- Desde o Nó da Venda Nova ao final do traçado – o perfil transversal tipo respeita a 2 faixas de rodagem com 3 vias, com 21 m e uma plataforma de 27m.

2.2.2.b) Nós e Ligações a Benfica

Nó da Buraca – O nó desenvolve oito ramos, assegurando todas as ligações da CRIL com a radial da Buraca, exceptuando-se o ramo 5 (que só tem uma via com plataforma de 7 metros), todos os outros apresentam uma faixa de rodagem com 10 metros de largura. O perfil transversal tipo compreende 1 faixa de rodagem com 2 vias de 7 m e plataforma de 10m;

Nó da Damaia – Serão dois os ramos de ligação do nó da Damaia: o perfil transversal tipo consiste numa faixa de rodagem com 1 via de com 4m e uma plataforma de 7 m;

Nó da Venda Nova – O nó apresenta dois ramos de ligação à Rotunda de Benfica, que terão um perfil transversal com uma faixa de rodagem com 2 vias (7m) e uma plataforma de 10m;

Nó da Pontinha – O nó desenvolve oito ramos, assegurando todas as ligações da CRIL com a radial da Pontinha. Cada um dos ramos terá uma faixa de rodagem com 10 metros de largura, compreendendo o perfil transversal 1 faixa de rodagem com 2 vias (7m) e uma plataforma de 10m;

Radial da Pontinha – Nó do Falcão/Ligação a Benfica – Trecho integrado na Radial da Pontinha, via que passará sob a CRIL e terá duas faixas de rodagem com separador central, compreendendo o respectivo perfil transversal tipo, 2 faixas de rodagem com 3 vias (21m) e uma plataforma de 28,6m;

Entre os km 0+818 e 0+925, a largura do separador varia de 3,0 m para 0,6 m, de modo a ser efectuada uma conveniente ligação ao troço da radial construído.

O perfil transversal tipo dos ramos do nó do Falcão é constituído por uma faixa de rodagem com 4,0 metros de largura, berma esquerda de 1,0 metros e berma direita de 2,0 metros, assegurando velocidade base de 40 km/h e uma plataforma de 7m.

2.2.3) Velocidade de Projecto

O projecto foi elaborado, por forma a assegurar uma velocidade de 80 km/hora. É importante destacar que, face ao volume de tráfego previsto, para assegurar condições de serviço compatíveis, era já recomendado, no decurso de vigência do projecto, a implementação de uma 5ª via. Esta situação encontra-se em agravamento, no caso presente, devido à supressão da 4ª via num trecho, que embora

não seja muito extenso, irá dificultar certamente as condições de circulação, em particular na solução Túnel, uma vez que essa supressão se dará no interior do túnel.

2.2.4) TERRAPLANAGENS

Serão necessárias escavações expressivas e obras de arte complexas, com especial incidência na zona inicial do traçado, devido à expressiva ocupação urbana marginal.

2.2.4.a) Solução 2x3 vias

Para a execução da plataforma será necessário efectuar cerca de 700 000 m³ de escavações e 80 000 m³ de aterros, representando um total de terras a movimentar na ordem dos 800 000 m³ (± 7 m³ de terras por m² de estrada), determinando um excesso de solos.

O Estudo refere que dada a reduzida necessidade de solos no empreendimento, devido à fraca expressão de aterros face à adopção de viadutos e muros de contenção de terras, " ... será necessário encontrar nas proximidades quer outros empreendimentos com défice de terras quer locais para depósito, dado que face à expressão urbana da área envolvente, o transporte a maiores distâncias dos volumes de terras envolvidos acarretaria implicações negativas expressivas para a população e actividades económicas locais."

2.2.4.b) Solução Túnel

Para a execução da plataforma nesta solução será necessário efectuar cerca de 780000 m³ de escavações e 80000 m³ de aterros, representando um total de terras a movimentar na ordem de 860000 m³ ($\pm 7,8$ m³ de terras por m² de estrada), e um acréscimo de 10% no volume global das escavações e consequentemente de solos a enviar para depósito.

2.2.5) DRENAGEM

Dado que o sublanço em apreço se desenvolve em zona essencialmente urbana, o projecto considera a ligação da drenagem da via a sistemas existentes.

No que respeita à drenagem transversal assegurou-se a manutenção e restabelecimento de todas as valas e linhas de água existentes, na sua quase totalidade já canalizadas, mediante a implementação de estruturas adequadamente dimensionadas e concebidas.

2.2.6) RESTABELECIMENTOS

A interferência da CRIL com estradas nacionais e municipais existentes obrigou à contemplação de dois viadutos – viaduto das Portas de Benfica e Viaduto Av. Ruy Luis Gomes e restabelecimentos ao canal da CRIL, cinco dos quais materializadas em passagens superiores e dois em passagens inferiores; consideraram-se adicionalmente quatro restabelecimentos integrados nos ramos dos nós.

As características transversais e longitudinais dos restabelecimentos efectuados asseguram sempre uma melhoria das condições de circulação face à situação de referência. Nos 25 m iniciais e finais de cada restabelecimento efectuou-se um perfil de adaptação à via existente.

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

Os restabelecimentos considerados deverão ter as seguintes características:

- Restabelecimento 1 (km 0+800) - a construir em consola (solução 2x3 vias) ou sobre o túnel (solução Túnel) e restabelece o trecho final da Av. 25 de Abril, assegurando a sua ligação à rotunda 1;
- Restabelecimento 2 (km 0+800) - assegura a ligação da Rua Issan Sartawi à rotunda 1;
- Restabelecimento 3 (km 0+730) - assegura a ligação da 2ª Circular à Buraca;
- Restabelecimento 4 (km 1+075) - restabelece a Rua da Venezuela/Rua Garcia de Horta. Este restabelecimento, já construído pela CP – REFER, no âmbito da obra de quadruplicação da Linha de Sintra, transpõe superiormente a CRIL, paralelamente e a nascente da linha do caminho de ferro Lisboa/Sintra, através de uma obra de arte;
- Restabelecimento 5 (km 1+686) – integrado no Nó da Damaia, restabelece a Estrada da Damaia;
- Restabelecimento 6 – restabelece a ligação da Estrada da Damaia às Ruas comandante Augusto Rosa e Dr. Cunha Seixas, no Bairro de Santa Cruz e está integrado no Nó da Damaia;
- Restabelecimento 7 – integrado no nó da Damaia, liga a Estrada da Damaia à rotunda 2;
- Restabelecimento 8 – integrado no nó da Damaia e faz a ligação da rotunda 2 à Estrada de Benfica;
- Restabelecimento 9 – liga a rotunda 2 à Estrada das Fontainhas, para sul e encontra-se integrado no Nó da Damaia;
- Restabelecimento 9A – igualmente integrado no Nó da Damaia, faz a ligação da rotunda 2 à Estrada das Fontainhas, para norte;
- Rotunda 2 (km 1+870)- integrada no Nó da Damaia, a ela ligarão os restabelecimentos 7,8 e 9 de ligação às Estradas da Damaia, de Benfica e das Fontainhas;
- Viaduto das Portas de Benfica (km 2+010) – restabelece as Estradas de Benfica e da Venda Nova;
- Restabelecimento 10- integrado no Nó da venda Nova, procede ao restabelecimento da Estrada Militar;
- Restabelecimento 11 – integrado no Nó da Venda Nova, restabelece a Estrada dos Salgados;
- Restabelecimento 12 – restabelece a Estrada da Correia e está integrado no Nó da Venda Nova;
- Rotunda 3 (ao km 2+700) – restabelece arruamentos existentes (de ligação à Brandoa e à Amadora, e previstos nesta zona, assegurando ainda as ligações aos restabelecimentos 11 e 12 (já construída pelo que os restabelecimentos 11 e 12 serão articulados);
- Viaduto da Av. Ruy Luís Gomes (km 3+410)- restabelece esta avenida.

2.2.7) OUTROS ELEMENTOS CONSIDERADOS NO PROJECTO

Para além da plataforma de rodagem e zonas de interferência dos taludes, foi considerada uma faixa adicional afecta ao empreendimento por forma a assegurar a integração paisagística da via (geralmente inferior a 7m), considerando-se igualmente o espaço para a colocação de barreiras acústicas, necessárias para minorar o impacte reduzido pelo ruído gerado nas linhas de tráfego contínuo.

Contudo a inserção de uma barreira acústica poderá introduzir um impacte ambiental de ordem estética, visual e/ou determinar alterações das condições ambientais, luminosidade, ventilação, drenagem, especialmente se estes aspectos não forem adequadamente acautelados, ampliando o efeito de corte na

malha urbana. A integração paisagística fará também parte de um projecto integrado, tendo em conta materiais de composição, a sua forma, os revestimentos e outros factores. O dimensionamento das barreiras acústicas teve em conta as características dos locais para os quais foram recomendadas.

3 AVALIAÇÃO DE IMPACTES

3.3.1) ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E USO DO SOLO

O planeamento territorial em vigor para a área de estudo respeita essencialmente ao Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa e aos Planos Municipais de Ordenamento do Território, nomeadamente os Planos Directores Municipais de Lisboa da Amadora.

No presente ponto irá estabelecer-se o enquadramento da proposta no âmbito dos diversos instrumentos de planeamento e gestão territorial com incidência na área de intervenção e a avaliação dos impactes, na óptica do promotor / EIA e a respectiva apreciação técnica.

A CCDRLVT solicitou em devido tempo – através do of. 012395 de 2003.09.24, enviado previamente ao IA por e-mail – um aditamento ao EIA que aprofundasse a matéria de Ordenamento do Território, designadamente quanto à integração no PROTAML e à servidão do Domínio Hídrico, tendo sido ainda solicitados extractos dos Planos Directores Municipais com a via assinalada em rigor e o enquadramento rigoroso da proposta na REN (Cartas Publicadas).

Avaliado o teor do descritor Ordenamento do Território no EIA e respectivo aditamento, concluiu-se que o Estudo não efectuou uma análise completa da matéria, sendo omissos em diversas questões que se encontram especificadas nos pontos seguintes e que se afiguram de relevância na AIA deste Sublanço.

Não se pode ainda deixar de registar alguma confusão patente no aditamento 2 quanto ao regime da REN, na medida em que no Concelho da Amadora faz-se referência ao regime transitório, o qual não vigora neste município por força da publicação da respectiva Carta de REN, sublinhando-se contudo que o presente sublanço da CRIL não interfere com qualquer área classificada como REN.

3.3.1.a) Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa

3.3.1.a.i) Enquadramento do Projecto e identificação de impactes no EIA

O EIA que nos foi submetido inicialmente para análise, não contemplava devidamente o enquadramento da via no PROTAML. Nestes termos, foi solicitado pela CCDR um aditamento ao Estudo que contemplasse, em rigor e objectivamente, o enquadramento da proposta naquele Plano Regional.

Sobre o assunto o EIA transcreve do PROTAML as referências relativas ao modelo territorial, de transporte e logística, concluindo que "o empreendimento em causa vai de encontro aos objectivos do PROTAML", principalmente em três pontos:

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

- reduz os desequilíbrios territoriais e as tendências de degradação urbanística e social;
- introduz dinâmicas de reequilíbrio social e reforça a coesão social;
- assegura melhores condições de habitabilidade, de sociabilidade e de integração social das populações da AML.

Entende-se igualmente que a conclusão da CRIL irá promover o desenvolvimento mais equilibrado da AML, " ... constituindo-se como um vector de grande importância no ordenamento e gestão do território urbano e peri-urbano, pelo que se considera que a CRIL, relativamente ao planeamento, constitui um impacte positivo de magnitude elevada e muito significativo."

Ainda de acordo com o EIA, estas características decorrem da conjugação dos seguintes factos:

- "a CRIL irá promover o desanuviamiento dos lugares centrais (Lisboa), contribuindo para a requalificação ambiental da cidade, ao diminuir aí (...) a poluição atmosférica, o ruído, o stress (...)
- permite que na envolvente da cidade se desenvolvam todas as articulações desta com o seu exterior, assegurando distâncias mais curtas em termos de distância tempo, relativamente a todos os fluxos sociais, económicos, laborais e familiares."

3.3.1.a.ii) Análise dos Impactes

O traçado da CRIL encontra-se previsto nos diversos Planos Rodoviários Nacionais que foram ratificados desde meados da década de 60, pelo que, também o PROTAML verteu a previsão de traçado para os diversos elementos que o compõem.

Contudo, o EIA não estabeleceu o devido enquadramento ao projecto proposto no PROTAML, designadamente quanto aos objectivos estratégicos deste Plano Regional e às respectivas normas orientadoras. Nestes termos, importa fazer enquadrar a proposta no PROTAML com o objectivo de verificar se a mesma interfere, ou não, com os objectivos estratégicos e particulares às unidades territoriais que atravessa.

Sublinha-se previamente que a conclusão do IC17, no presente sub lanço Buraca / Pontinha encontra-se contemplado no PROTAML, designadamente no *Programa de Execução, Meios e Fontes de Financiamento*, no seu capítulo 3, relativo à *Mobilidade – Acessibilidade e Logística*, que define o fecho da CRIL com um grau de 1ª prioridade.

De acordo com o Esquema de Modelo Territorial e com as Unidades Territoriais definidas no PROTAML, a CRIL integra a rede correspondente ao "Fluxo Principal Interno à AML", tendo neste contexto sido identificados no EIA os impactes da via, que se entendem muito significativos e muito positivos, em face dos objectivos preconizados no Plano Rodoviário Nacional e no PROTAML, traduzindo-se o fecho da CRIL num projecto com uma mais valia muito significativa à escala regional.

Contudo, o EIA, no seu capítulo 4.10.1 relativo aos impactes em Planos, Programas e Áreas de Uso Condicionado, nada refere especificamente quanto ao cumprimento das normas orientadoras do

MINISTÉRIO DAS CIDADES, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E AMBIENTE

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

PROTAML, o que se considera uma falha grave, e isto apesar de, como foi referido, ter sido solicitado em devido tempo pela CCDRLVT o enquadramento do projecto no PROTAML. Assim, de acordo com os elementos constantes no PROTAML acima mencionados, a área atravessada pela CRIL no sublanço Buraca – Pontinha corresponde, sensivelmente, a uma Área Urbana Crítica a Conter e a Qualificar do Eixo Amadora – Sintra.

De acordo com o PROTAML, estas áreas são especialmente desqualificadas – conforme atesta a caracterização da envolvente constante na presente IT – urbanística e socialmente, carenciadas de infra estruturas e equipamentos e caracterizadas por uma forte concentração residencial e altas densidades populacionais, sendo necessários e exigidos “ ... importantes investimentos orientados para a reestruturação e requalificações urbanas.”.

Nesta acepção, e sob a máxima “Dar vida aos subúrbios”, o PROTAML explicita que no processo de requalificação e revitalização das áreas suburbanas é fundamental a qualificação do espaço público, das praças, ruas e jardins, melhorando a imagem e o ambiente urbanos, no sentido de as transformar em locais de encontro, de identificação e afectividade.

A implantação à superfície da via coloca em causa a identificação da população local com os seus bairros e a vivência social, dado o efeito de barreira divisória e corte introduzida pela via em bairros com estreita vivência social como Santa Cruz / Damaia, Portas de Benfica e Venda Nova. Aliás, este efeito de barreira encontra-se identificado no EIA e referido como um impacte negativo – nesta lógica a solução em túnel é manifestamente indutora de impactes locais de menor magnitude.

Contudo, o EIA estabelece uma análise do impacte social dispersa pelos diversos descritores, não incluindo um descritor específico de sociologia urbana que pondere em conjunto todas as situações que contribuem para os impactes sociais da via. Nestes termos se conclui que o EIA não encontra devidamente documentado e sistematizado quanto aos impactes sociais.

Assim e em relação ao enquadramento do projecto nas normas orientadoras do PROT, importa realçar que o modo de vida e de interacção da população com o seu bairro será substancialmente alterado pela introdução de uma barreira física de grande dimensão como é a CRIL - parte do troço em trincheiras de profundidade assinalável -, e independentemente de se efectuar os restabelecimentos das principais vias perpendiculares à mesma.

Mais, a introdução da via em superfície colide igualmente com o objectivo de requalificação urbanística da área, uma vez que contraria fundamentos básicos do urbanismo relativos aos afastamentos aconselháveis das vias aos usos, até dispostos em legislação específica – atente-se às plantas anexas em que se delimita a faixa de servidão à via, que deveria ser de ocupação condicionada ou non aedificandi e no elevado número de edifícios introduzidos nesta faixa.

Nestes termos, não se pode deixar de concluir que o projecto agora em apreciação, e na ausência de fundamentos técnicos explícitos na EIA, não se conforma na íntegra com os objectivos do PROTAML

relativos à Requalificação sócio – urbanística de áreas degradadas, e isto apesar do efeito obviamente positivo consequente à demolição das barracas.

3.3.1.b) Plano Director Municipal da Amadora

O PDM do Concelho da Amadora foi ratificado pela Resolução de Conselho de Ministros nº 44/94, de 2 de Junho, e de acordo com a respectiva Planta de Ordenamento, a via atravessa as seguintes classes e categorias de espaço: Espaços Urbanos e Urbanizáveis, incluindo áreas de equipamento, espaços verdes urbanos, zonas verdes de protecção, espaços agrícolas, espaços industriais e espaços de serviços.

A via encontra-se expressamente prevista no PDMA, para a qual nos respectivos elementos fundamentais foi reservado o respectivo espaço canal, que neste Plano compreende uma faixa de reserva de 200 m para cada lado do eixo considerado no Estudo Prévio e um círculo de 1300 m a contar do centro dos nós então previstos.

De acordo com a Carta de Condicionantes do PDMA, não se regista a colisão da via com qualquer Servidão ou Restrição de Utilidade Pública, designadamente a RAN ou a REN.

Entende-se que a execução da CRIL consubstancia a execução de uma previsão constante no PDMA, pelo que, relativamente a este instrumento de gestão territorial nada há a obstar.

3.3.1.c) Plano Director Municipal de Lisboa

O PDM do Concelho de Lisboa foi ratificado pela Resolução de Conselho de Ministros nº 94/94, de 29 de Setembro. Compreende igualmente nos elementos fundamentais, a previsão de um espaço canal para instalação da CRIL, bem como, dos respectivos nós de ligação, cuja localização correspondem sensivelmente à agora prevista no projecto de execução.

Por outro lado, as áreas atravessadas pela CRIL encontram-se classificadas como: Áreas Consolidadas de Edifícios de Utilização Colectiva, Área Consolidada de Moradias, Área de Estruturação Urbanística, Área de Equipamentos e Serviços Públicos, Áreas Verdes de Protecção e Recreio e Espaço – Canal.

Assim, entende-se que a nível de Planta de Ordenamento a proposta encontra-se enquadrada no PDM de Lisboa que, no espaço canal delimitado compreende as redes actuais e previstas afectas a infra estruturas designadamente, integra a Estrada Militar ou da Circunvalação que são sobrepostas na sua quase totalidade pela CRIL e ligações a Benfica.

Constata-se igualmente que a proposta não colide com qualquer área incluída nas componentes ambientais.

Sublinha-se que o EIA é omissivo quanto ao enquadramento na planta nº 4 da Carta de Ordenamento, que identifica os edifícios e conjuntos edificados que constituem o inventário municipal, pelo que não foi verificada, o enquadramento da via sobre o património aí identificado, pelo que não foi dado cumprimento integral ao parecer da CCDRLVT.

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

Contudo, uma vez que o IPA e IPPAR são entidades constituintes da Comissão de Avaliação e existe um capítulo específico relativo ao Património Cultural – capítulo 3.11. -, tendo ainda sido entregue pelo proponente um aditamento que, a pedido da CA, se refere especificamente aos impactes de natureza patrimonial da afectação de um trecho do Aqueduto das Águas Livres e de um Aqueduto Subsidiário -, entende o signatário que a avaliação dos impactes relativos ao património, e conforme acordado no seio da CA, cabe àquelas entidades.

Não pode contudo deixar de assinalar que com a presente obra se prevê a demolição de um trecho do Aqueduto das Águas Livres, classificado como Monumento Nacional, e que de acordo com o EIA, trata-se de um processo em acompanhamento pelo IPPAR.

No entanto, atente-se sobre o assunto ao parecer da DGEMN – junto em anexo à presente IT -, designadamente o ponto 5 do mesmo.

Salienta-se igualmente que a actual proposta colide com a área de servidão das Portas de Benfica, único exemplar ainda restante dos postos aduaneiros que a Guarda Fiscal detinha ao longo da antiga estrada militar.

Relativamente às Servidões e Restrições Públicas existentes na área de intervenção, e tendo sido entregue um aditamento ao estudo inserindo a via nas diversas plantas que constituem o PDM de Lisboa, verifica-se que o EIA não identifica de forma sistémica e no descritor ordenamento do território as diversas condicionantes que oneram a área de intervenção, isto apesar de na generalidade tratar as diversas servidões em capítulo específico.

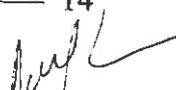
A Planta de Condicionantes identifica as servidões relativas a outras vias, com as quais a CRIL estabelece nós de ligação, e ainda, a servidão relativa à linha de Sintra (caminho de ferro). Encontram-se ainda identificados equipamentos de natureza escolar, e a servidão decorrente do Aeroporto da Portela.

O EIA não esclarece a relação entre o projecto e as diversas servidões, constatando-se que a plataforma da via parece colidir, entre outros, com as servidões de estabelecimentos de ensino, designadamente de uma escola para deficientes.

Sublinha-se ainda que o EIA não analisou o impacte da servidão constituída pela própria estrada, uma vez que esta área condicionada afecta uma área muito ocupada, conforme consta das plantas anexas.

3.3.1.d) Áreas Sensíveis

Atentos à definição de áreas sensíveis constantes no DL 69/2000, na área de intervenção do sublanço Buraca / Pontinha da CRIL, não foram identificadas áreas classificadas ou protegidas, bem como, não estamos em presença de qualquer área incluída na lista nacional de sítios classificados ao abrigo das Directivas Aves ou Habitats, identificando-se apenas, dois elementos importantes, no que concerne a património cultural: o Aqueduto das Águas Livres – Monumento Nacional – e as Portas de Benfica – Imóvel de Interesse Público. O Chafariz da Buraca, encontra-se igualmente classificado em âmbito municipal.



3.3.1.e) Outras Questões

O EIA nada refere quanto Portaria nº 172/75, de 10 de Março, que ao abrigo do nº 5 do art. 8º do DL nº 13/71, de 23 de Janeiro e em relação à CRIL estabeleceu proibições à ocupação, criando uma área non aedificandi de 25 m a contar dos limites de plataformas para implantação de edifícios de uso habitacional e de 70 m para outros usos.

Esta Portaria reconheceu a necessidade de salvaguardar a execução da CRIL numa área livre de usos conflituosos, reconhecendo que este projecto obriga à criação de uma área non aedificandi, reflectindo preocupações com a qualidade de vida da população local e com a segurança.

Verificando-se que entretanto esta área foi ocupada, a solução apresentada contraria os princípios da referida portaria, nada reflectindo o EIA sobre este assunto.

3.3.2) RECURSOS HÍDRICOS

3.3.2.a.) Enquadramento do Projecto e identificação de impactes no EIA

Em função das características profundamente urbanizadas da área onde se insere o presente projecto de execução, não foi dado especial relevo à análise desta matéria – analisado nos descritores 3.5 . Recursos Hídricos e 3.10. Planeamento e Ordenam

O presente EIA indica, no relatório técnico que se incluem " ... no *Domínio Público Hídrico (...)* os seguintes casos: *As zonas adjacentes às margens ameaçadas pelas cheias (...)*".

Identifica depois as linhas de água que se encontram na área de intervenção da CRIL, designadamente a ribeira de Alcântara, dois afluentes do Rio da Costa e, o rio de Algés, já afectado pelo nó da Buraca, que exigiu já a sua canalização a céu aberto (a reformular com o presente projecto de execução).

Relativamente à ribeira de Alcântara refere-se que o atravessamento da mesma pela CRIL encontra-se no seu trecho urbano quase integralmente canalizada " ... *pelo que tal situação se deverá manter.*

Relativamente ao Rio da Costa e seus afluentes, encontra-se em curso a sua regularização no âmbito da recuperação do Rio Trancão, pelo que deverão ser enquadradas as recomendações aí expressas."

3.3.2.b) Análise dos Impactes

Relativamente ao descritor Recursos Hídricos, o EIA encerra lacunas importantes que não foram sanadas pelo Aditamento 2 ao relatório técnico - em resposta à CCDRLVT - e que condicionam o corrector enquadramento neste descritor e a respectiva avaliação:

1. Para além de designar o Domínio Hídrico como Domínio Público Hídrico (definição que se encontra ultrapassada na legislação recente), o estudo parte do pressuposto do estabelecimento da servidão que não corresponde à legislação aplicável – cf. transcrito no ponto 3.3.2.a);
2. De facto, são objecto da servidão do Domínio Hídrico, todos os leitos dos cursos de água, os terrenos adjacentes que se situem numa faixa de 50m da linha máxima de praia mar de água

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

vivas equinociais e outras águas navegáveis ou flutuáveis sujeita à jurisdição da autoridade marítima ou portuária, outras águas navegáveis ou flutuáveis numa faixa de 30m e, nas restantes linhas de água, numa faixa de 10 m medidas a partir da crista de talude;

3. São igualmente sujeitos à servidão de Domínio Hídrico, as zonas adjacentes ameaçadas pelas cheias.

Por outro lado, a equipa que elaborou o EIA partiu ainda de outro pressuposto incorrecto, uma vez que do mesmo se subentende que, para a equipa projectista uma vez que nas plantas de condicionantes dos PDM da Amadora e Lisboa não se encontram identificadas áreas afectas ao Domínio Hídrico na área a intervir pela CRIL, não haveria lugar à servidão.

Ora as Plantas de Condicionantes limitam-se a representar as servidões legais, sendo como tal elementos indicativos que ajudam a localização das mesmas. No entanto, a existência de uma servidão é independente daquelas plantas, salvo a excepção decorrente do regime da Reserva Agrícola Nacional (cuja delimitação é a constante nos PDM, alterando as Portarias iniciais).

Tendo-se consultado o Estudo de Regularização dos troços superiores do Rio da Costa, da responsabilidade do MCOTA – INAG, verificou-se que a área a intervir não colide com qualquer zona ameaçadas pelas cheias – o EIA é omissivo quanto a este facto.

Em resultado do exposto, verifica-se que o EIA não acautelou devidamente o Domínio Hídrico, não identificando devidamente a servidão e nada referindo quanto ao prévio licenciamento por parte da entidade competente, sublinhando-se que todas as linhas de água identificadas pela equipa, independentemente de canalizadas ou regularizadas, estão sujeitas a esta servidão administrativa.

Mais ainda, constata-se que as passagens hidráulicas foram dimensionadas no projecto para um período de retorno de 50 anos, quando o rigor técnico aconselha um dimensionamento de cem anos.

De referir que o uso das áreas de servidão durante a fase de obra está igualmente sujeito a prévio licenciamento de Domínio Hídrico, concordando-se com a generalidade das medidas de minimização apontadas para este descritor.

Salienta-se ainda que o EIA nada refere quanto à necessidade de prévio licenciamento dos atravessamentos sobre os adutores de água, da responsabilidade da EPAL, também estes constituintes de Servidão.

Por fim, e relativamente aos impactes identificados na quantidade, drenagem natural e produtividade dos aquíferos – ponto 4.5.1 do EIA –, se conclui que em face da totalidade do traçado da CRIL e das características da área " ... o acréscimo de áreas impermeabilizada, pela plataforma (...), não tem geralmente significado (...)".

Sublinha-se que também o dimensionamento dos órgãos de drenagem e respectiva descarga nas linhas de água (designadamente canalizadas, como é o caso do Caneiro de Alcântara) estão sujeitos a prévio licenciamento por parte da CCDRLVT, devendo-se acautelar o devido dimensionamento, assim como, que

o meio receptor tem capacidade de vazão para o volume de água a drenar em virtude da impermeabilização do tabuleiro.

3.3.3) SOCIO – ECONOMIA

3.3.3.A.) Impactes Socio – Económicos Locais (ISEL)

3.3.3.a.i) Caracterização dos ISEL no EIA

Os impactes sócio – económicos locais na fase de construção assumem natureza:

- Directa, por via da demolição ou desactivação de habitações e/ou unidades produtivas;
- Indirecta, em consequência da perturbação induzida pela obra, nos habitantes ou utilizadores da área envolvente – sublinhando-se algumas utilizações de especial sensibilidade como é o caso do centro para deficientes ou do jardim infantil nas Pedralvas;

Na fase de exploração os impactes estão relacionados com os seguintes aspectos:

- Alteração dos percursos habituais, principalmente pelas dificuldades de inserção das vias em apreço se revele impossível restabelecer traçados viários;
- Degradação permanente das condições de vivência e habitabilidade;
- Criação de nova rede viária;
- Reabilitação urbana de toda a zona envolvente.

3.3.3.a.ii) Avaliação dos ISEL

Desde já, estranha-se que estes impactes não estejam mensurados quanto à sua classificação (se negativos se positivos), magnitude ou significancia temporal.

Sublinha-se que, conforme já foi referido no ponto desta informação relativo ao PROTAML, os impactes relativos à degradação permanente das condições de vida e à redução na afectividade da população local, ao seu bairro, são negativos e permanentes.

O EIA é omissivo quanto à avaliação dos impactes num capítulo específico que trate da área sociologia urbana, mas com base nos impactes detectados nos diversos descritores que compõem o EIA, relevam para a degradação permanente das condições de vivência e habitabilidade os seguintes aspectos:

1. Os impactes detectados relativos ao descritor qualidade do ar existem durante a fase de construção (acréscimo na circulação de veículos, designadamente pesados nos acessos á obra, produção de pó na obra, entre outros, suscitam um acréscimo no nível de partículas na atmosfera), mas são sobretudo significativos na fase de exploração do projecto (degradação da qualidade do ar na área envolvente à CRIL devido ao trafego) e tem como consequência a diminuição da qualidade de ar na área envolvente; o aumento é pouco significativo quanto ao CO² e ao SO², sendo contudo elevado em relação aos óxidos de azoto.

2. Relativamente aos impactes no ruído ambiente – ponto 4.7. do EIA – , o estudo conclui que o sublanço da CRIL entre a Buraca e a Pontinha é susceptível de induzir impactes significativos no ambiente sonoro das zonas da envolvente do traçado devido à influência do ruído de tráfego rodoviário e à sensibilidade de usos existentes nas áreas envolventes, designadamente habitação e escolas. Mais ainda, o ruído tem a sua génese tanto nos trabalhos de construção (fase transitória) como na fase de plena exploração da via.

O EIA documenta exaustivamente os impactes no ruído ambiente no descritor acima mencionado, e as medidas de minimização propostas, remetendo-se para aquela análise, - pgs. 4-53 a 4-75.

Do mesmo, realça-se que a nível local o impacte quanto ao ruído ambiente, além de ser um impacte permanente é, igualmente um impacte negativo que, no entender do estudo, para os troços entre os km 0+675 a 1+700 ou entre o Km 2+200 e 2+600 (lado Oeste) e entre 2+200 e o fim, do lado Este, é de extensão magnitude moderada.

Para minimização de impactes são propostas a instalação de barreiras acústicas em grande parte do traçado da via e sempre junto a áreas com construções mais próximas à CRIL - Para facilitar a compreensão, remete-se para as plantas anexas com a localização das barreiras acústicas ao longo traçado da CRIL.

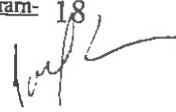
O projecto de protecção acústica tem por base o reconhecimento da situação existente e o cenário de previsão para o horizonte de 2025, considerando a implementação de barreiras acústicas e partindo do pressuposto de que toda a área envolvente será caracterizada como mista.

Sublinha-se no entanto que, apesar de ainda não ter sido efectuada a classificação do território em áreas mistas e sensíveis por parte das entidades competentes, o que resulta é que diversas áreas atravessadas pela CRIL são predominantemente residências e, como o caso do Bairro de Santa Cruz na área envolvente à CRIL, exclusivamente residencial e, nestes termos, de uso sensível.

Mesmo entendendo toda a área envolvente como mista, subsiste por parte do proponente / equipa do EIA a necessidade de localizar barreiras acústicas em grande parte do traçado que, conforme consta do projecto de protecção acústica, tem uma altura variável em função da sensibilidade da área e do tipo de edificado envolvente, atingindo um máximo de 8,5 m de altura, por exemplo na área com ocupação habitacional entre o Km 2+500 e o km 2+600.

Mais ainda, existe inclusive a necessidade de instalar duas consolas acústicas entre o Km 0+825 e o km 1+055, do lado Oeste e entre o Km 2+480 e o km 2+605.

Nestes termos, e conforme o EIA indica, os impactes do projecto a nível do ruído ambiente são de facto muito negativos à escala local, não se encontrando devidamente fundamentada a salvaguarda das habitações que se encontram a cêrceas superiores às barreiras acústicas, uma vez que o ruído propaga-se em altura.



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

Sublinha-se ainda que, - conforme consta da pg. 4-41 do EIA - a avaliação de impactes no ruído ambiente incidu particularmente sobre duas zonas que de acordo com anteriores estudos - COBA, Janeiro de 2003 - se revelaram mais sensíveis - entre o km 0+675 e o Km1+700 e entre o Km 2+500 e o km 2+600 -, tendo-se procedido a uma reavaliação do descritor para estas áreas, uma vez que o projecto sofreu alterações - designadamente a redução para 2x3 vias no atravessamento do Bairro de Sta Cruz, o que condiciona o fluxo de tráfego.

Conclui-se contudo que a correcta avaliação do impacte do ruído no ambiente no EIA, só poderia estar completa se a equipa tivesse apresentado os mapas de ruído para todo o traçado da via (situação de referencia e previsão a 2025 com aplicação das medidas de minimização).

Assim, e embora não se conheça os impactes do ruído em toda a extensão da via - atente-se sobre o assunto a figura 5 do projecto de protecção acústica que é exemplar sobre a situação acima descrita, uma vez que ao Km 2+600, onde "termina" o mapa, e onde também não se prevê a instalação de barreiras acústicas, se verifica a propagação de ruído para o interior -, pode-se com alguma segurança afirmar que o áreas mais afastadas podem, à luz do actual projecto e das medidas de minimização preconizadas sofrer impactes negativos de maior magnitude do que edifícios que estão mais próximos.

Conclui-se desta forma que o impacte da via no ruído ambiente, a nível local, é significativo, permanente e negativo, contribuindo desta forma para degradar em permanência as condições de vivência e habitabilidade.

3. Em paralelo, a implantação de uma via desta dimensão e que, salvo no troço onde existe a solução alternativa em túnel, se encontra em trincheira ou em viaduto, implica necessariamente um corte na vivência dos bairros. A avaliação deste impacte, que se assume significativo e negativo não foi devidamente explanado no EIA em temática específica (sociologia urbana).

De realçar contudo que a nível local, a perturbação associada à execução desta importante via é encarada com considerável apreensão por parte da população local, reconhecendo-se claramente os aspectos negativos da mesma, quer em termos de qualidade do ambiente, quer em termos de perturbação das condições normais de vida tanto na fase de construção como na de exploração da via.

Por essa razão, têm-se observado diversas formas de contestação à execução da via com as características actualmente previstas, em particular na freguesia de Benfica, devido à indefinição quanto ao traçado em viaduto ou em túnel no Bairro de Stª Cruz - numa primeira fase dos estudos -, e mais recentemente, em relação ao projecto apresentado em Janeiro de 2003 que previa a afectação directa de habitações e logradouros do Bairro de Stª Cruz, que no decurso da obra seriam objecto de expropriação.

Aliás, tal situação levou à decisão de reduzir a via de 2x4 para 3x3 vias entre o km 1+100 e o km 1+700 no Bairro de Stª Cruz, assim como de suprimir dois ramos do nó da Damaia e proceder-se

ao estudo alternativo de duas soluções do traçado (2x3 vias ou túnel) por forma a minimizar, quer a ocupação do solo nesta zona, quer a eventual perturbação na fase de expropriação.

Mais recentemente e durante a fase de discussão pública, é do conhecimento geral por via da comunicação social, todas as manifestações de protesto relativamente á execução do presente projecto, principalmente por parte dos habitantes do Concelho da Amadora e inclusive das autarquias locais (CM e Juntas de Freguesia)

4. Com a execução desta via, e apesar do claro benefício que resulta do desmantelamento dos diversos bairros de barracas que nas últimas décadas cresceram no respectivo espaço canal, não se promove igualmente a relação de afectividade da população com a sua área de residência / uso, também por via da eventual desvalorização dos bens imóveis;
5. Por fim, também as questões relacionadas com a paisagem e com o efeito barreira contribuem para a degradação da qualidade de vida das populações locais.

O EIA conclui que " *na generalidade, não se identificaram casos em que a via induzirá o confinamento visual dos espaços adjacentes por ela cortados, quer devido ao seu desenvolvimento em considerável extensão em escavação, quer devido à adopção de viadutos, quer ainda pelo seu desenvolvimento em encosta.* "

Neste contexto, o EIA identifica apenas uma situação – ao km 2+650, imediatamente a seguir ao nó da Venda Nova entre as PS5 e 6 – em que a CRIL causará ensonbramento em edifícios da estrada da Correia, propondo a expropriação de um dos edifícios.

Contudo, atentos às plantas em anexo à presente informação, suscita-se dúvidas quanto a este ponto, uma vez que se detectam diversas situações de edifícios que confinam ou estão a reduzida distância dos muros de suporte, ou das barreiras acústicas. Aliás tal facto é igualmente mencionado noutros trechos do relatório síntese.

São de seguidas enumeradas as situações detectadas:

- Situação 1 – km 0+850 – 1+000, existem quatro edifícios que apresentam uma distância da berma de 12/13 metros no máximo (Planta Sublanço Buraca - Pontinha, Trecho I – 2x3 vias);
- Situação 2 – entre o km 1+100 e o 1+200, situa-se um edifício que dista da berma da via apenas 4 metros (Planta Sublanço Buraca – Pontinha, Trecho I – 2x3 vias);
- Situação 3 – o Bairro de Santa Cruz, localizado sensivelmente entre o km 1+050 e km 1+550, apresenta uma distância relativamente à berma da via, entre os 8 e os 12 metros (Planta Sublanço Buraca – Pontinha, Trecho I – 2x3 vias);

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

- Situação 4 – km 1+350 – 1+550, existem vários edifícios ao longo do traçado que se distanciam da berma da via, entre 4 a 16 metros (Planta Sublanço Buraca – Pontinha, Trecho I- 2x3 vias);
- Situação 5 – Nó da Damaia – regista-se a existência de vários edifícios afectados directamente pelo traçado, distanciando-se da berma da via cerca de 1 /2 metros, havendo até um dos edifícios que é abrangido parcialmente por um dos ramos do nó e que não se encontra considerado pelo EIA como edifício a demolir (Planta Sublanço Buraca- Pontinha, Trecho II – 2x3 vias, nó da Damaia);
- Situação 6 – km 1+850 – 1+900 – existência de uma banda de edifícios – um dos quais abrangido parcialmente pela plataforma e que não é referido com edifício a demolir pelo EIA- que se afastam da berma da via entre 1 a 16 metros (Planta Sublanço Buraca – Pontinha, Trecho II – 2x3 vias);
- Situação 7 – entre o km 2+200 e 2+300, localizam-se vários edifícios - dois dos quais abrangidos pela plataforma, sem haver referência à sua demolição no EIA - e que se distanciam cerca de 2 metros do limite exterior da via (Planta Sublanço Buraca – Pontinha, Trecho II – 2x3 vias);
- Situação 8 – km 2+350 – 2+400, existência de dois edifícios apresentando uma distância que varia entre 3 e 8 metros, relativamente à berma (Planta Sublanço Buraca – Pontinha, Trecho II – 2x3 vias);
- Situação 9 – km 2+500 – km 2+600, verifica-se a existência de vários edifícios em banda , que se distanciam do limite da via entre os 3 e 1 metro (Planta Sublanço Buraca – Pontinha, Trecho II – 2x3 vias);
- Situação 10 – Nó da Venda Nova, entre o km 0+200 e o km 0+300 do nó situam-se vários edifícios em banda que têm um distância que varia sensivelmente entre os 4 e o 10 metros, em relação à berma da via (Planta Sublanço Buraca – Pontinha, Trecho II – 2x3 vias, Nó da Venda Nova);
- Situação 11 – km 2+600- 2+700, localizam-se vários edifícios que vão permanecer a uma distância mínima de 1 metro e uma distância máxima de 12 metros do limite exterior da via (Planta Sublanço Buraca – Pontinha, Trecho II – 2x3 vias);
- Situação 12 – verifica-se a existência de alguns edifícios ao km 2+900, que distam da berma da via, cerca de 12 metros (Planta Sublanço Buraca – Pontinha, Trecho II – 2x3 vias);
- Situação 13 – entre o km 3+400 e o km 3+500, situa-se um edifício que tem um afastamento de cerca de 8 metros em relação à berma da via (Planta Sublanço Buraca – Pontinha, Trecho II – 2x3 vias);

Assim, e uma vez que a noção de confinamento empregue no EIA não se encontra definida, e em face das plantas anexas, se conclui que a questão de proximidade, confinamento e barreira é no projecto vertente um impacte significativo, e muito negativo localmente.

Mais ainda, como o próprio estudo conclui " *poder-se-á ainda verificar um confinamento visual pela proposta de introdução de barreiras acústicas na quase totalidade do sublanço em estudo (...) alguns edifícios ficarão a cerca de 1m da vedação externa da faixa afectada ao empreendimento, determinando a adopção de medidas de protecção acústica, de minimização da poluição atmosférica e mesmo de integração vegetal (que) contudo, em face da grande proximidade e consequente falta de espaço, tal não será possível ...*".

Do exposto facilmente se conclui que o presente projecto de execução tem profundos impactes na vivência dos bairros que atravessa, em consequência na socio economia local, sublinhando-se que o EIA não estudou com o rigor necessário a componente social.

Mais, a situação exacta relativa a número de edifícios a desmantelar não se encontra igualmente clara no EIA, uma vez que o mesmo contradiz-se, assim como o Relatório Técnico não coincide com o Aditamento 2 neste aspecto. Sobre o assunto, e com base nos elementos constantes neste Aditamento, foi efectuado o quadro anexo à presente informação técnica do qual se conclui que vão ser desmantelados um total de 21 edifícios, desconhecendo-se com exactidão os impactes daí resultantes.

Por fim, apesar de se deitar abaixo os múltiplos bairros de barracas, não se entende como se conclui no EIA que a execução do projecto irá promover a requalificação urbana, quando igualmente se conclui que deste resulta a degradação na qualidade de vida da população local.

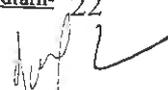
3.3.3.B.) Impactes Socio – Económicos Regionais (ISER)

A conclusão da CRIL é essencial para o correcto Ordenamento do Território na AML e para o desenvolvimento regional, uma vez que irá promover, em conjunto com outras infra estruturas, a melhoria da acessibilidade e o aumento da mobilidade, contribuindo ainda para a redução de tráfego noutras importantes vias na cidade, dado que se perspectivam transferências de tráfego expressivas, em especial da 2ª circular e do Eixo Norte Sul para a CRIL.

É importante salientar que, conforme se refere no estudo, os sublanços da CRIL já existentes tem sido subaproveitados pela inexistência deste pequeno trecho, que não permite o fecho da CRIL.

A transferência do tráfego irá traduzir-se numa melhoria significativa da qualidade do ambiente nas zonas envolventes às vias urbanas acima mencionadas (e acessos), melhoria que se irá sentir quer em termos de ruído e poluição atmosférica, quer em termos de qualidade da vivência urbana.

A nível regional, a expectativa da população é positiva, no sentido em que o presente sublanço, permitirá racionalizar as deslocações no interior da cidade de Lisboa e as ligações exteriores, trazendo benefícios para a redução do tráfego na 2ª Circular, e na zona de Benfica, vias em que se regista um elevado



congestionamento e uma concentração diária de elevados volumes de tráfego, sendo a conclusão da CRIL encarada com grande expectativa.

4 CONCLUSÕES

A CRIL encontra-se praticamente concluída, exceptuando-se o sublanço da Buraca-Pontinha, que irá assegurar a articulação poente/nascente desta via circular que se tem assumido como importante eixo circular à cidade de Lisboa e aos concelhos da sua envolvente,

No entanto, o aparecimento de algumas dificuldades de origem diversa, tem constituído entrave à conclusão da CRIL, muito em particular, do sublanço em avaliação, e tem contribuído igualmente para diminuir a sua eficácia, o que não é desejável, pois o presente eixo irá assegurar a ligação do IC19 e da A15 com toda a rede envolvente, facilitando a circulação sem passagem obrigatória pelo centro da cidade de Lisboa, constituindo-se, por isso, um eixo de extrema importância para a organização viária da cidade de Lisboa e da AML.

Nestes termos, entende-se que o fecho da CRIL é uma obra essencial para o desenvolvimento equilibrado da Área Metropolitana de Lisboa, salientando-se que a não execução resulta:

- Na diminuição das condições de exploração do sistema rodoviário que circula a cidade de Lisboa e das ligações da cidade com o exterior;
- Na saturação crescente da 2ª circular;
- 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.

Existem contudo impactes negativos no projecto vertente que importam ponderar:

1. A supressão da 4ª via, em ambos os sentidos, num trecho intermédio do presente sublanço visa diminuir a ocupação de solo pela plataforma da CRIL, no sentido de minimizar a afectação nos logradouros das moradias do bairro de Santa Cruz, possibilitando assim, o aumento, em três metros, da distância entre o limite das estruturas de contenção e os edifícios localizados nessa zona.

Contudo, esta solução apesar de vantajosa para a minimização dos impactes no bairro de Santa Cruz, apresenta desvantagens significativas por dificultar as condições de circulação (sobretudo na solução túnel) e as condições de serviço da via, visto o projecto ter sido elaborado para assegurar uma

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

velocidade de 80 km/hora, já se recomendando a implementação de uma 5ª via, no decurso da vigência do projecto.

2. O projecto introduz uma profunda modificação no uso do solo, cortando ligações existentes, não sendo possível minimizar os respectivos impactes nas situações em que é impossível efectuar o restabelecimento das ligações, como é no caso do acesso a um bairro de realojamento entre a estrada da Correia e a estrada dos Salgados;
3. 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 encontra devidamente fundamentado, afigurando-se que apesar do traçado se encontrar previsto naquele instrumento territorial, o projecto em apreço, principalmente na solução 2x3 vias, não se conforma com os critérios definidos pelo PROTAML para a área envolvente;
4. O actual projecto introduz importantes impactes sociais a escala local, reconhecendo-se que da execução do mesmo resulta a degradação da qualidade de vida da população local, induzida pela degradação da situação ambiental prevista em matéria de qualidade de ar, paisagem, solução urbanística e, sobretudo, ruído; altera igualmente a relação da população com as áreas onde reside ou trabalha, não existindo no EIA um ponto / descritor que aborde especificamente as questões enquadradas no domínio da sociologia urbana;
5. Do projecto resultam 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 – tal é o caso particular do PER na Buraca, que irá confinar com a CRIL, a rotunda de restabelecimento do trânsito nesta localidade e a linha de caminho de ferro;

Nestes termos, em face do exposto e salvo melhor entendimento, e apesar de se entender que não existe traçado alternativo para o fecho da CRIL e que a respectiva execução é de extrema importância para o desenvolvimento equilibrado da área metropolitana de Lisboa, afigura-se que **o projecto em apreço e na matéria a que compete à CCDR não reúne condições para merecer parecer favorável, pelo que se propõe a emissão de parecer desfavorável ao projecto proposto pelo IEP.**

Sublinha-se que face à urgência dos prazos decorrentes da legislação de AIA, da presente IT foi já dado conhecimento ao IA a título informal e no espírito de cooperação que deve presidir ao funcionamento da Comissão de Acompanhamento, sem que tal condicione a posição formal a adoptar pelos Serviços.


Raúl Simão, Dr.
Em 2004-01-15

