

MINISTÉRIO DAS CIDADES, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E AMBIENTE

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

PARECER

DESPACHO

---

INFORMAÇÃO Nº 27/DSGT/DOT/2004

2004-02-02

PROCº EI – 11.00.00 / 9-03

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

Através do despacho exarado sobre a IT 02/DSGT/DOT/2004, relativo ao assunto mencionado em epígrafe, o Sr. Presidente da CCDR-LVT aponta algumas questões ao projecto e ao parecer, solicitando a abordagem e esclarecimento das mesmas.

È neste propósito que elaboro a presente informação técnica, com o objectivo único de melhor esclarecer e fundamentar a decisão sobre a matéria.

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

A IT supra aborda por diversas vezes esta questão, designadamente no ponto 3.3.b) da mesma, pgs. 22 - sublinhando-se a este propósito:

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

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

**2. Alternativas de Localização**

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

Foram contudo apresentadas em fase de discussão pública, designadamente pela CM da Amadora e pela Comissão Cívica de Moradores de Alfovelos 5 alternativas de traçado e/ou de projecto – em anexo elementos relativos a este aspecto.

Uma vez que a Comissão de Avaliação apenas dispõe de um exemplar destes documentos, não pode o signatário juntar os mesmos à presente informação técnica.

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

### 3. Acerca dos Impactes Locais

**A Informação técnica abordou exaustivamente os diversos impactos ambientais locais resultantes da construção e da exploração da via** – designadamente no ponto 3.3.3.a), pgs. 17 a 22 -, **com base na apreciação técnica do projecto e nos dados que nos foram trazidos no próprio Estudo de Impacte Ambiental.**

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

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

Foram identificadas na informação técnica **13 troços em que um número superior a 30 edifícios irão se localizar a menos de 10/15 metros da plataforma da via.**

Sublinha-se ainda que, a Comissão de Avaliação encontra-se já em posse do resultado da discussão pública, **tendo havido aproximadamente duas mil (2000) reclamações, quanto ao projecto proposto.**

Entre outras entidades públicas, refira-se que a CM da Amadora, emitiu parecer desfavorável ao novo projecto, apresentado a alternativa acima mencionada.

Num exaustivo documento intitulado “A posição do Município da Amadora sobre o projecto e respectivas alternativas” conclui a CM que “ face a tudo quanto ficou dito e com base nos conteúdos técnicos do próprio EIA, a avaliação de impactes ambientais do município da Amadora para o projecto do IEP (...) é negativa, defendendo-se uma decisão de rejeição linear do projecto .”.

#### 3.1 Ruído

O estudo conclui que “ **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 afecta 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 conseqüente falta de espaço, tal não será possível .”.**

Mais, de acordo com o parecer prévio da CA, e conforme consta no Estudo de Impacte o IA conclui que "face ao exposto não se considera correcto concluir que "o Projecto de Protecção Acústica proposto (já integrado no Projecto de Execução) cumpre os requisitos legais".

Salienta-se que para o período diurno apenas os primeiros pisos são protegidos sendo que no período nocturno só nalguns casos se consegue protecção e apenas para o 1º piso. Tendo em conta que a envolvente do traçado é densamente urbanizada com edifícios que chegam a atingir os 15 pisos, considera-se que as medidas de minimização incluídas no Projecto de Protecção Acústica não minimizam os impactes identificados.

#### 4. Ponderação das duas hipóteses do projecto

A Conclusão da informação técnica resulta da apreciação técnica das duas hipóteses apresentadas e ponderação dos respectivos impactes.

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

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

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

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

#### 5. Património

Conforme documento anexo, sublinha-se que o IPPAR não emitiu qualquer parecer à proposta designadamente em relação ao desmantelamento do Aqueduto das Águas Livres proposto.

A apreciação técnica do EIA deverá em primeira instância garantir a sua isenção e neutralidade e não atender aos interesses do proponente que, naturalmente, pretende ver aprovado o seu projecto. Nesta circunstância, não poderão ser aceites como vinculativos, no procedimento de

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

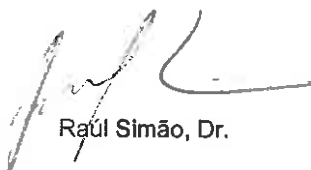
AIA, os pareceres do IPPAR, emitidos em fase anterior ao EIA, sobre a demolição de um troço do Aqueduto das Águas Livres ou sobre as condições da sua demolição.

A referência ao presente Sublanço da CRIL como obra de importância estratégica nacional, regional e metropolitana (c.f.5-30) terá que ser obrigatoriamente contrabalançada com o interesse patrimonial, arquitectónico, científico, histórico do Aqueduto, à escala nacional, e quiçá, mundial, **se a classificação a património da humanidade se verificar como é pretensão da EPAL.**

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

Afigura-se estarem esclarecidas as questões levantadas pelo Sr. Presidente da CCDR-LVT

À Consideração Superior



Raúl Simão, Dr.