



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA	
Divisão de Apoio às Comissões	
COPTC	
N.º Útil	285625
253	Data: 14 / 11 / 08

Exmo Senhor
Jorge Nunes Alves e Outros
R. Comandante Augusto Cardoso , 67
1500-188 Lisboa

Data: 2008-11-11

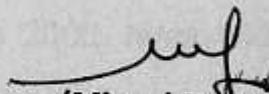
Assunto: *Petição N.º 514/X/3.ª*

Serve o presente para informar que *Petição n.º 514/X/3.ª*, subscrita por V. Exas, foi objecto de apreciação e deliberação na reunião da Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações, de 11 de Novembro de 2008, nos termos do Parecer que se anexa.

Na eventualidade de pretender efectuar qualquer contacto com esta Comissão, deve sempre indicar o número da *Petição*.

Com os melhores cumprimentos,

O PRESIDENTE DA COMISSÃO,


(Miguel Frasquilho)



COMISSÃO PARLAMENTAR DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

PETIÇÃO N.º 514/X/ 3.ª

RELATÓRIO INTERCALAR

INICIATIVA DE: Jorge Nunes Alves e Outros.

ASSUNTO: Manifestam desacordo com o actual projecto adjudicado para o fecho da CRIL-IC17, sublanço Buraca-Pontinha, e solicitam algumas tomadas de medidas.

I. NOTA PRÉVIA

A presente Petição, subscrita por 4.675 peticionários, deu entrada na Assembleia da República em 28 de Julho de 2008, tendo sido remetida à 9.ª Comissão para apreciação e eventual admissibilidade.

Conforme consta da respectiva nota de admissibilidade, do exame da petição, nos termos do previsto no n.º 3 do artigo 17º da Lei n.º 43/90, de 10 de Agosto, com as alterações introduzidas pela Lei n.º 6/93, de 1 de Março, pela Lei n.º 15/2003, de 4 de Junho, e pela Lei n.º 45/2007, de 24 de Agosto, decorreu a apreciação de que o objecto da mesma estava bem especificado e estavam presentes os requisitos formais constantes do artigo 9º daquele diploma, não se verificando qualquer causa de indeferimento liminar, de acordo com o artigo 12º do citado regime jurídico referente ao Exercício do Direito de Petição.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Nestes termos, foi admitida a Petição n.º 514, na reunião de 23 de Setembro de 2008 da Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Atendendo a que é subscrita por mais de 1.000 cidadãos, a Petição n.º 514/X/3ª foi publicada no Diário da Assembleia da República e uma delegação da Comissão Obras Públicas, Transportes e Comunicações, composta pelo Relator e pelos Senhores Deputados Isabel Jorge (PS), Abel Baptista (CDS/PP) e Helena Pinto (BE) e também o Senhor Deputado Francisco Madeira Lopes (PEV) procedeu, no dia 09 de Outubro de 2008, à audição obrigatória dos peticionários, sendo o conteúdo dessa audição abordado adiante no presente Relatório Intercalar.

II – DA PETIÇÃO

a) Objecto da Petição apresentada:

Pela presente petição, os signatários expõem o seu desacordo com o traçado adjudicado para o sublanço Buraca/Pontinha do IC17-CRIL. Destacando a importância desta via para a Área Metropolitana de Lisboa e a necessidade da sua conclusão, sublinham entretanto a exigência de critérios que tenham em conta a mobilidade, a segurança rodoviária, os impactes nas populações e as questões ambientais. Assim, os peticionários rejeitam o traçado em questão, por considerarem que o mesmo:



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

- a) É defeituoso e viola, de forma grave, os critérios e exigências de segurança rodoviária contribuindo para a sinistralidade;
- b) Compromete a fluidez do tráfego e a mobilidade no IC17-CRIL;
- c) Atravessa zonas consolidadas de habitação, com graves impactos ao nível do ruído e da qualidade do ar;
- d) Não responde às actuais preocupações ambientais, em termos de emissões de gases poluentes e partículas sólidas, níveis de ruído e coberto vegetal;
- e) Implica a destruição de várias moradias na zona Bairro de Santa Cruz de Benfica/Damaia;
- f) Não cumpre as determinações da Declaração de Impacte Ambiental (DIA) que manda implementar uma solução em túnel de 3+3 vias (totalmente cobertas) para a zona do Bairro de Santa Cruz de Benfica/Damaia;
- g) Não respeita a participação dos cidadãos em sede de consulta pública, que defenderam a solução que veio a ser consagrada no DIA;
- h) Não vai ao encontro das deliberações aprovadas em sede de Assembleia de Freguesia de Benfica e Assembleia Municipal de Lisboa.

Os peticionários existem assim soluções alternativas para o projecto actualmente apresentado, as quais permitiriam maior segurança rodoviária, melhor mobilidade, menor número de expropriações/demolições, redução das emissões de gases e partículas poluentes e uma menor influência na qualidade de vida dos habitantes locais.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Os signatários pretendem que:

- a) Sejam consideradas as várias alternativas possíveis de traçado;
- b) Sejam respeitados os critérios de Segurança Rodoviária;
- c) Seja dado cumprimento à Declaração de Impacte Ambiental;
- d) Seja eliminado o nó da Damaia e consideradas as alternativas existentes ao traçado;
- e) Sejam tidos em conta os efeitos na qualidade de vida das populações.

b) Esclarecimentos resultantes da Audição obrigatória dos peticionários:

Estiveram presentes na Audição os cidadãos Jorge Alves (primeiro subscritor), Fátima Cardina, Miguel Albergaria, Nuno Salpico, Francisco Salpico, Ana Afonso e António Ferreira. Das matérias abordadas na Audição destacam-se as seguintes notas:

i) Quanto à situação (verificada no próprio dia da Audição) de demolições de habitações:

Os peticionários informaram que, nesta mesma data, desde as 08:30 horas, estavam a decorrer demolições no terreno (Bairro de Santa Cruz), inclusivamente em propriedades relativamente às quais decorriam e decorrem ainda Providências Cautelares, em fase de resposta dos moradores. Segundo os peticionários, as empresas contratadas, sem qualquer aviso prévio, mobilizaram trabalhadores e maquinaria e iniciaram as demolições, com simples chamadas à porta dos



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

moradores (tendo os peticionários relatado situações em que os responsáveis no terreno teriam afirmado que «o aviso é a campanha»).

Segundo a informação apresentada à Comissão Parlamentar, foram mobilizados cerca de três dezenas de agentes da PSP, incluindo Corpo de Intervenção, cuja função era a de retirar os moradores das suas propriedades, se necessário pela força; no entanto, a PSP não terá inicialmente respondido às chamadas dos moradores, no sentido de proteger as suas propriedades face a estas operações consideradas ilegais.

Encontravam-se também no terreno responsáveis e funcionários das empresas contratadas para a obra, embora a EP não estivesse representada no local por nenhum dos seus quadros. Os peticionários informaram ainda que as demolições prosseguiam no terreno, inclusive no momento em que a Audição se realizava, tendo sido momentaneamente interrompidas apenas aquando das emissões em directo, a partir do local, das reportagens das estações de televisão.

ii) Quanto às implicações do projecto em causa ao nível da segurança rodoviária:

Os peticionários afirmam que o troço Buraca/Pontinha do IC17-CRIL está concebido em termos tais que induzirão naturalmente a uma circulação que não é possível compaginar com as exigências de segurança rodoviária, designadamente ao nível da distância de visibilidade de paragem e principalmente ao nível da distância de visibilidade de decisão.

Mesmo que a EP determine um limite de velocidade máxima de 70 km/h, as características físicas de determinadas curvas de traçado projectadas apontam para uma distância de visibilidade de decisão – nomeadamente para antecipar decisões de saída para nós de acesso e ligação a tráfego local – que continuará a



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

ser insuficiente, suscitando nos peticionários profundas preocupações ao nível da segurança rodoviária.

Tais preocupações prendem-se com a perspectiva de desacelerações bruscas em locais de mais fraca visibilidade, bem como nos locais de transição para o limite de velocidade máxima de 70 km/h (quando todo o restante IC17-CRIL tem um limite de 90 km/h).

Finalmente, os peticionários sublinharam que o decreto preambular ao Código da Estrada define qual é a entidade administrativa a quem compete estabelecer os limites de velocidade, tendo afirmado que esse limite não pode ser definido pela EP, nem pode ser aquele que a EP quiser para colmatar defeitos de projecto.

iii) Quanto ao procedimento de alteração da Declaração de Impacte

Ambiental: os peticionários apresentaram uma cronologia do processo que aqui se expõe:

Em **16 de Janeiro de 2008**, a EP faz um "Pedido de Alteração da Declaração de Impacte Ambiental" à Secretaria de Estado do Ambiente (SEA) - (Ofício EP nº 338 ref. 86/GAMB de 16 de Janeiro de 2008). A partir das dúvidas levantadas pelo ex-IPPAR relativamente à preservação do Aqueduto das Águas Livres, a EP introduz alterações ao projecto, que «permitem redefinir a solução até à intercepção do Caminho de Ferro» pedindo à SEA a alteração da DIA, solicitando:

- a revisão das medidas nº 32 e 37, e a anulação das medidas 66, 67, 74, 75 (parcialmente), e 77 a 85 inclusive, face à não demolição do Aqueduto das Águas Livres e das Francesas.

- a revisão da condicionante da DIA referente «à implementação da Solução Túnel prevista no projecto de execução para o troço entre o km 0+675 e 1+700», sugerindo-se para o efeito o seguinte texto: «*À implementação da Solução Túnel entre o km 0+650 e o km 2+090 (aproximadamente), equacionando soluções de*



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

cobertura total ou parcial e de perfil transversal com 2x4 vias, entre o Nó da Buraca e o Nó da Damaia, atendendo às condições de gestão de tráfego e aos requisitos de segurança, minimizando os impactes na paisagem, no ruído e na sócio-economia».

Em **Julho de 2008**, com base no ofício da EP (Ofício 86/GAMB, nº 338, 14 de Janeiro de 2008), o LNEC elabora um Parecer Técnico [Relatório 279/2008 – “Alterações a medidas da DIA no âmbito do projecto do sublanço Buraca – Pontinha do IC 17 – Circular regional interior de Lisboa”] no qual analisa e propõe a alteração das medidas directamente ligadas com o Aqueduto das Águas Livres (medidas 66, 67, 74, 75, e 77 a 85 inclusive), e das medidas 32 e 37 relacionadas com a qualidade do ar e o ruído.

Quanto à «revisão da condicionante da DIA referente “à implementação da Solução Túnel prevista no projecto de execução para o troço entre o km 0+675 e 1+700», o LNEC refere que «a APA deverá analisar a necessidade da sua revisão» (pág.12).

Relativamente à comparação das duas soluções túnel (projecto 2004 e o actual), no que respeita ao ruído e à qualidade do ar, o LNEC afirma não lhe terem sido fornecidos estudos que lhe permitam uma avaliação detalhada, no entanto emite várias considerações:

- «O prolongamento do túnel permite potencialmente evitar o contacto do ambiente exterior com as fontes de poluição no interior do túnel nos troços cobertos, mas pode gerar fontes de poluição mais intensas nos emboquilhamentos e outras aberturas para o exterior» (pág. 6);
- «As vantagens e desvantagens de cada uma destas concepções» (solução 2004 e a actual) «depende do afastamento das aberturas relativamente a locais públicos e a construções vizinhas.» (pág. 7);



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

- «A concepção de 2004, na zona do viaduto, permitiria uma dispersão mais fácil dos poluentes, enquanto a solução de 2006 reduz o nível de poluentes em todos os troços totalmente cobertos e aumenta as suas concentrações na proximidade das aberturas» (pág. 7);
 - «...deverá ser evidenciado que a ventilação e o controlo de fumo no túnel...com base nas previsíveis emissões de poluentes e escoamentos quer em situação de utilização corrente, quer em situação de acidente...que estas não põem em causa a salubridade e segurança de pessoas em construções vizinhas ou nos espaços públicos envolventes» (pág. 7);
 - «... o escoamento do fumo no exterior não deve pôr em causa a segurança dos ocupantes das construções vizinhas» (pág. 7);
 - «A CRIL (Circular Regional Interior de Lisboa), como grande infra-estrutura rodoviária que se perspectiva ser, devido ao caudal de tráfego perspectivado, constituir-se-á certamente numa fonte sonora de relevante significado para a afectação da qualidade ambiental da sua envolvente próxima.» (pág. 9);
- Em **30 de Julho de 2008**, a APA, com base no parecer do LNEC, e em relação às medidas em que o LNEC propôs alteração (medidas 66, 67, 74, 75, e 77 a 85 inclusive, e medidas 32 e 37), a APA elaborou um parecer, e submeteu à consideração superior uma proposta de alteração da DIA. [Informação 51/08/DG]. Neste documento a APA faz um histórico, onde refere que «Em Novembro de 2006, o IA apresentou o seu parecer, reunindo os pareceres de todas as entidades que integraram a CA e, nestes pareceres o IA recomendou que fossem devidamente considerados no projecto de execução os elementos em falta e as demais questões relevantes do ponto de vista ambiental, tendo considerado que não haveria necessidade do proponente prestar mais esclarecimentos às entidades que participaram na avaliação ambiental» (pág.2). Referiu ainda que, «dada a complexidade do processo concepção/construção, poderia a entidade



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

licenciadora, se assim o entendesse (...) solicitar a uma entidade independente (...) a verificação da integração no projecto de execução das recomendações referidas no parecer ambiental».

Os peticionários chamam a atenção para o facto de que, desta proposta da APA (de alteração da DIA), não consta o pedido de revisão da condicionante da DIA referente «à implementação da Solução Túnel prevista no projecto de execução para o troço entre o km 0+675 e 1+700», proposto pelo EP no seu ofício nº 338 ref. 86/GAMB de 16 de Janeiro de 2008.

Em **1 de Agosto de 2008**, o Secretário de Estado do Ambiente emite Despacho no sentido da «Alteração à Declaração de Impacte Ambiental (DIA)». Nesta Alteração são introduzidas: (1) a «alteração das medidas 32, 37, 77, 78, 80, 81 82 e 83 da DIA,...», (2) a «eliminação das Medidas 66, 67, 74, 75, 79, 84 e 85...» e (3) a «alteração das medidas 107 e 108...» (pág.3).

Tal como se verifica no documento proposto pela APA, os peticionários sublinham que desta «Alteração à Declaração de Impacte Ambiental (DIA)», não consta a revisão da condicionante da DIA referente «à implementação da Solução Túnel prevista no projecto de execução para o troço entre o km 0+675 e 1+700», proposto pela EP no seu ofício nº 338 ref. 86/GAMB de 16 de Janeiro de 2008.

Na opinião dos peticionários, este enquadramento evidencia de forma clara a ilegalidade do projecto que se encontra em execução, na medida em que, apesar da recomendação e do apelo da EP, o LNEC não faz a alteração solicitada na DIA, remetendo-a para a APA, que por sua vez, também não propõe qualquer alteração ao ponto referido. A Alteração à DIA, exarada em Despacho do Secretário de Estado do Ambiente, altera de facto a DIA em vários pontos, menos no ponto pretendido pela EP – que corresponde à questão concreta das modificações ao projecto do túnel.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

c) Outros factos:

i) **Visita da Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações**

No dia 7 de Outubro de 2008, a COPTC, a convite da EP, realizou uma visita ao local das obras de construção do sublanço Buraca/Pontinha do IC17-CRIL. Essa visita teve o seguinte programa:

- 10h00m – Recepção no estaleiro da obra, pelo Presidente do Conselho de Administração da EP - Estradas de Portugal, Dr. Almerindo Marques;
- 10h10m – Apresentação do projecto da CRIL e do sublanço Buraca/Pontinha pelo coordenador da obra da EP - Eng. José Luís Faleiro;
- 10h20m – Passagem de pequeno filme sobre a obra;
- 10h25m – Sessão de intervenções e perguntas;
- 10h45m – Visita à obra;
- 12h00m – Final da visita e regresso ao estaleiro.

Durante a sessão de intervenções e perguntas, após a intervenção do Deputado Miguel Frasquilho, Presidente da Comissão, que agradeceu o convite e os esclarecimentos da EP à Assembleia da República, usaram da palavra a Deputada Helena Pinto (BE), o Deputado Bruno Dias (PCP), o Deputado Abel Baptista (CDS-PP), o Deputado Nelson Baltazar (PS) e o Deputado Jorge Costa (PSD).

Das respostas e informações prestadas pelos técnicos responsáveis da EP, dirigidos pelo coordenador da obra da EP, Eng. José Luís Faleiro, destacam-se os seguintes elementos:

O presente empreendimento tem um orçamento de 100 milhões de euros, que está no essencial a ser cumprido, ao qual acrescem 70 milhões de euros para



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

expropriações (tendo inicialmente sido previstos 65 milhões). Já foi efectuado o pagamento de metade da verba destinada a expropriações.

Não foram estudadas nem avaliadas alternativas de traçado que não correspondessem ao corredor definido, por duas razões: (1) o corredor estava já definido desde a década de 1970, tendo havido um esforço considerável para libertar o território da ocupação que dele era feita; e (2) a EP tinha o compromisso de, não apenas garantir o serviço e as acessibilidades de nível regional (com a travessia do território), mas também garantir as acessibilidades à área envolvente, o que exigiu a definição de soluções em projecto que contemplassem a ligação em Nó à Damaia, Venda Nova, etc.

O limite de velocidade máxima a estabelecer em todo o sublanço Buraca/Pontinha será de 70 km/h. A EP considera este como o limite de velocidade para circulação em segurança. O seu cumprimento será fiscalizado através de meios telemáticos (radares) ao longo de todo o sublanço. A adopção dessa velocidade corresponderá à necessária adaptação dos automobilistas face às condições de circulação na via, à entrada num túnel (designado como "meio hostil"). Assim sendo, não se coloca para a EP o problema da diferença de velocidades entre o sublanço em questão (70 km/h) e os restantes (90 km/h).

Foi realizada uma auditoria de segurança rodoviária e procedeu-se à análise de risco relativamente às infra-estruturas em questão.

Serão consideradas as sobrelarguras nas curvas com menor visibilidade, para aumentar o tempo de paragem e melhorar as condições de segurança. A inclinação máxima em túnel não ultrapassa em caso algum os 5%. A circulação neste sublanço estará condicionada, sendo proibido o transporte de cargas perigosas. Está previsto um sistema de gestão automática de tráfego, a ser accionado em caso de incêndio ou outra emergência.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Tratando-se o IC17-CRIL de uma via de grande capacidade, a EP optou por definir um traçado de 2x4 vias (e não de 2x3, como anteriormente previsto), sendo a fluidez do tráfego garantida por essa solução – e não por uma velocidade superior a 70 km/h.

Na prática, as condicionantes da Declaração de Impacte Ambiental não eram compatíveis entre si, na medida em que o cumprimento da condicionante da preservação do património (nomeadamente Aquedutos das Águas Livres e das Francesas) exigiu o prolongamento do Túnel de Benfica (que inclui a travessia do Bairro de Santa Cruz). Com vista ao cumprimento da DIA, a EP considerou necessário aumentar a extensão do túnel para um total de cerca de 1500 metros. Tal extensão do túnel, no cumprimento das normas de segurança em vigor para túneis rodoviários, exigiu a definição de uma solução de ventilação transversal – que corresponde à abertura de cerca de 300 metros prevista para a zona do Bairro de Santa Cruz.

Reconhecendo a existência de outras alternativas técnicas que permitam a ventilação transversal do túnel (designadamente a extracção mecânica de gases para a superfície), a EP considera que, de acordo com os estudos realizados, tais soluções implicariam, em cenários de incêndio ou outra emergência, uma maior concentração de pontos de extracção de gases, com maiores impactes ambientais à superfície.

O tratamento de águas residuais (pluviais e outras) captadas na via será realizado por decantação, considerando a EP, segundo os estudos realizados, que essa solução é suficiente, mesmo para metais pesados.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

ii) Informação do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações à Assembleia da República

Sem prejuízo dos diversos ofícios e informações remetidos pelo Governo, na sequência das múltiplas iniciativas tomadas por vários Grupos Parlamentares, destaca-se pela particular relevância que assume neste processo a informação prestada pelo Governo/MOPTC à Assembleia da República, na sequência do Requerimento 643-AC/X/1.^a de 07-07-2005 do Deputado António Filipe (PCP).

Foram então suscitadas ao Governo as seguintes perguntas: (1) O actual projecto vai ser alterado para impedir a destruição do Aqueduto das Águas Livres? (2) O actual projecto vai ser alterado de forma a evitar a construção na zona urbana da Damaia de um nó e um paredão de vários metros de altura? (3) O actual projecto vai ser alterado de forma a substituir o Viaduto sobre as Portas de Benfica por um túnel? (4) O actual projecto vai ser alterado de forma a evitar o cerco do núcleo urbano de Alfovelos com auto-estradas? (5) Foram efectuados os estudos técnicos às contra-propostas apresentadas pelas Comissões de Moradores e quais os seus resultados?

O texto da resposta enviada pelo Governo – publicada no Diário da Assembleia da República, II série B, 16 X/1 3º Suplemento, de 2005-10-15, (pág. 172) – é o seguinte:

«Na sequência do V. ofício n.º 2251/MAP, de 13 de Julho de 2005, relativo ao assunto mencionado em epígrafe, encarrega-me Sua Excelência o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações de informar V.Exa. que foi promovido um estudo de viabilidade, relativamente ao IC17-CRIL, para análise das propostas apresentadas pelas Comissões de Moradores, no que diz respeito aos assuntos enumerados no requerimento apresentado pelo Senhor Deputado António Filipe.»



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Tais afirmações suscitam hoje a necessidade de esclarecimentos adicionais, face à informação prestada pela EP na visita da COPTC de 07-10-2008, no sentido de que não foram estudadas nem avaliadas alternativas de traçado que não correspondessem ao corredor definido para o sublanço em questão (ou seja, incluindo a alternativa defendida pelos moradores).

Nos termos e com os fundamentos acima descritos, a Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações adopta o seguinte:

PARECER

1. Deverão ser solicitadas ao Governo as informações necessárias ao melhor esclarecimento sobre o processo de definição, decisão e concretização do IC17-CRIL, sublanço Buraca/Pontinha, a saber:
 - 1.1. Ao Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações:
 - a) Confirma-se a inexistência de estudos e/ou avaliações comparativas que contemplassem alternativas de traçado como a que foi defendida pelos moradores?
 - b) Qual o destino dado entretanto ao «estudo de viabilidade, relativamente ao IC17-CRIL, para análise das propostas apresentadas pelas Comissões de Moradores», cuja realização foi comunicada pelo MOPTC à Assembleia da República em Outubro de 2005?
 - c) Tendo o LNEC, em Julho de 2008, elaborado parecer sobre possíveis alterações à DIA, e não constando desse parecer (e subsequente Despacho do SEA de Alteração à DIA) a formulação expressamente solicitada pela EP (referente à «implementação da Solução Túnel prevista



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

no projecto de execução para o troço entre o km 0+675 e 1+700»), como explica o MOPTC que tenha sido essa, ainda assim, a solução adoptada na obra?

- d) Quais as razões que levaram à opção técnica de projectar, para a zona do Bairro de Santa Cruz e bem assim para a de Alfovelos, aberturas de grande extensão a céu aberto (cerca de 300 metros), ao invés de garantir a travessia em túnel totalmente fechado – conforme determinou a DIA – através de outras soluções técnicas de ventilação transversal?
 - e) Qual o fundamento legal que sustenta a decisão, levada a efeito a partir do dia 09-10-2008, de proceder à demolição de todas as habitações afectadas no Bairro de Santa Cruz? Em que termos foi realizada a notificação aos interessados?
 - f) Solicitar-se ainda que sejam facultados os relatórios de auditoria de segurança rodoviária e análise de risco referentes às infra-estruturas do sublanço em questão.
- 1.2. Ao Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Desenvolvimento Regional:
- a) Tendo o Secretário de Estado do Ambiente em 1 de Agosto de 2008, emitido Despacho de Alteração à DIA, e não constando dessa Alteração a formulação expressamente solicitada pela EP (referente à «implementação da Solução Túnel prevista no projecto de execução para o troço entre o km 0+675 e 1+700»), como considera o MAOTDR que tenha sido essa, ainda assim, a solução adoptada na obra?
 - b) Que procedimentos foram adoptados em tempo útil no sentido de proporcionar o necessário conhecimento e audição dos interessados no processo de definição da Alteração à DIA, emitida em 1 de Agosto de 2008?



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

- 1.3. Ao Ministério da Cultura:
- Qual a intervenção desenvolvida até à data pelo IGESPAR no acompanhamento a esta obra?
 - Qual a informação prestada pela EP e empresas contratadas, relativamente à descoberta de novos vestígios e património arqueológico?
 - Que seguimento foi dado a essa informação e que novas iniciativas dela decorreram até à data?
2. Deverá ser dado conhecimento aos Grupos Parlamentares, no âmbito das atribuições e competências constitucionais e regimentais aplicáveis, do teor deste Relatório e Parecer.
3. Deverá ser dado conhecimento aos peticionários das providências adoptadas.

Assembleia da República, 14 de Outubro de 2008.

O Deputado Relator,

(Bruno Dias)

O Presidente da Comissão,

(Miguel Frasquilho)