

Rodrigo Gonçalves

De: Dora Balixa [dora.beja@iambiente.pt]
Enviado: sexta-feira, 1 de Setembro de 2006 13:21
Para: isabel.rosmaninho@iambiente.pt
Cc: Rodrigo Gonçalves
Assunto: IC17 - CRIL - Buraca/Pontinha

Eng^a Isabel,

Junto remeto o Parecer Final, já acordado com a CCDR/LVT.

Dora Balixa

"Alterações ao PE e Identificação dos Principais Impactes e das Melhorias Introduzidas – Nota Técnica"

"IC17 – Circular Regional Interior de Lisboa (CRIL) – Sublanço Buraca/Pontinha"

Estudo de Viabilidade

Julho de 2006

No seguimento da reunião que decorreu no dia 30 de Agosto de 2006 na Secretaria de Estado do Ambiente, relativa ao projecto da CRIL – Sublanço Buraca-Pontinha, apresenta-se, como acordado, um conjunto de sugestões com o objectivo de melhorar a estrutura e conteúdo do documento a ser apresentado, em fase de **Projecto de Execução**, da responsabilidade do MOPTC /EP,EPE.

Em termos de Estrutura:

1. Considera-se que no ponto 1. Introdução se deverão definir claramente os objectivos a que se destina este documento, tendo em conta que apesar da DIA favorável condicionada não existe ainda um PE aprovado, pelo que o "novo" projecto terá que ir ao encontro dessas condicionantes.
2. Deverá incluir-se um capítulo de "Antecedentes" onde se descrevam as principais conclusões do Procedimento de AIA a que este Sublanço foi sujeito, em fase de Projecto de Execução e dos Estudos Ambientais de Alterações ao Projecto que foram posteriormente entregues e analisados. Saliente-se que todos estes processos foram públicos, e que este documento também o será.
3. Deverá incluir-se, também, um capítulo relativo à Descrição do "novo" Projecto de Execução, apoiado em cartografia, cuja leitura permita claramente distinguir a situação inicial da agora proposta. Nos casos necessários, recorrer a escalas mais detalhadas para se obter um maior rigor na análise.
4. Considera-se que, à semelhança dos anteriores documentos relativos ao "Estudo das Alterações ao PE", se deverá demonstrar que as alterações ao PE agora propostas se enquadram nas condicionantes da DIA, descrevendo ponto por ponto as opções tomadas para a seu cumprimento. A referência no documento ao facto das alterações irem ao encontro da maioria das reclamações existentes deve ser feita de forma mais "cautelosa" atendendo à existência de posições contrárias dentro dos vários movimentos de contestação e das próprias autarquias. A título de exemplo a Câmara Municipal da Amadora, na sua última posição, defendeu que o trecho da encosta de Alfovelos fosse deslocado para o IC16, o que não foi contemplado nas alterações propostas.
5. O capítulo de Identificação dos Impactes deverá ser apresentado por descritor, de forma a facilitar a sua análise.
6. Deverá ser incluído um capítulo de Medidas de Minimização e, caso venha a ser necessário, de Alteração dos Planos de Monitorização.

Em termos de Conteúdo:

1. O documento deverá ter por base um Projecto de Execução e não um Estudo de Viabilidade.
2. Caso exista algum estudo que demonstre que o afundamento do perfil longitudinal da CRIL não irá afectar a estrutura precária do aqueduto, deverá o mesmo ser apresentado.
3. Em termos de Antecedentes e, para que não seja posta em causa a AIA que decorreu sobre o anterior PE da CRIL, sugere-se que sejam apresentados os pressupostos do EIA relativamente às posições superiormente tomadas e que levaram a que **nessa data** se apresentasse aquele Projecto de Execução, na zona do Bairro de Santa Cruz, e que sustentaram a aprovação de um Túnel em que uma das faixas fosse eliminada no seu interior. No entanto, no capítulo das Alterações do PE deverá ficar bem explícito, que a introdução de uma quarta faixa no túnel é **inequivocamente necessária** e/ou indispensável face às alterações que "presentemente" se introduziram no projecto, as quais deverão ser devidamente fundamentadas, não pondo em causa o que foi mencionado no EIA a este respeito.
4. Deverá ser apresentada cartografia que permita comparar a solução de PE aprovada em sede de AIA e a nova solução de PE. Deverão apresentar-se simulações visuais que permitam uma melhor percepção das alterações em causa.
5. Considerou-se que a informação constante do ponto 3. Identificação dos Impactes Decorrentes das Alterações era muito resumida, não permitindo avaliar os impactes decorrentes das alterações propostas, pelo que este capítulo terá que ser mais desenvolvido identificando-se e avaliando-se os impactes decorrentes das alterações de projecto ao nível de um PE. As medidas de minimização a apresentar deverão estar devidamente definidas/detalhadas.
6. Ruído e Qualidade do Ar - Em termos de avaliação de impactes deverá ser efectuada a análise comparativa com o aprovado em sede de AIA e os "novos" impactes decorrentes das alterações ao projecto (identificando todos os receptores sensíveis), de forma a ser possível verificar a existência ou não de redução da magnitude e significância desses impactes. Deverão ser apresentadas as "novas" medidas de minimização, bem como caso necessário alteração aos planos de monitorização. Para o Ruído solicita-se a apresentação de simulações visuais das barreiras acústicas propostas bem como a avaliação dos impactes residuais das mesmas.
7. Não se considera adequada a introdução de frases semelhantes à última frase da pág. 2 do documento, uma vez que no projecto aprovado pela DIA este bairro não seria afectado pelo ruído, (estes aspectos deverão ser pesados de "outra forma").
8. Sempre que no documento se justificam as alterações ao projecto com frases do tipo "*desejadas condições de...*" "*adequadas características de...*" deverão as mesmas ser concretizadas, de forma a fundamentarem objectivamente as alterações ao PE propostas.
9. Considera-se, caso exista o acordo de alguma entidade face às alterações de projecto propostas, que o mesmo seja apresentado (p. ex.: pareceres das autarquias envolvidas).
10. Ordenamento do Território – Na avaliação dos impactes neste descritor deverá ser efectuada uma análise mais exhaustiva, em particular às classes de espaço existentes nos instrumentos de gestão territorial aplicáveis, que permita comparar objectivamente se as soluções agora propostas apresentam impactes menos significativos que as anteriores. Assim, a título de

exemplo deve ser indicado, para cada alteração, se esta afecta mais habitações (que implicam a necessária expropriação) ou se pelo contrário são poupados alguns edifícios, e consequentemente introduzidas melhorias na habitabilidade.

11. Verifica-se que na nova proposta de traçado da CRIL, o Ramo 6AB, entre a Rotunda das Pedralvas e a Rotunda de Benfica, sofre uma acentuada deslocação para Sul, aproximando-se das edificações aí existentes, pelo que esta opção carece igualmente de fundamentação.
12. As questões relacionadas com o enquadramento na paisagem carecem igualmente de um maior aprofundamento, por forma a esclarecer os casos em que a opção por túnel (p.ex. na Zona da Rotunda das Portas de Benfica) permite melhorar o ambiente urbano, promovendo nalguns casos a valorização da envolvente.
13. A contabilização do número de vivendas afectadas pela abertura do túnel é importante, bem como a definição objectiva das soluções a adoptar para minimizar os impactes.
14. A afectação da zona de estacionamento no Nó da Buraca deverá ser melhor explorada, apresentando-se mesmo pormenores da implantação da via e da solução proposta para a rua e estacionamento. Apresentar igualmente as Medidas de Minimização para esta zona, que podem passar por criação de locais alternativos de estacionamento.
15. O levantamento, na zona de servidão da CRIL classificada como *non aedificandi*, de todos os termos e datas de licenciamento dos edifícios aí localizados, permitiria esclarecer todas as situações irregulares e por conseguinte identificar as violações à Portaria n.º 172/75, de 10 de Março, apontando para alternativas para resolução dos situações de conflito (p.ex. Expropriação).
16. Sócio-economia – Neste descritor deverão ser esclarecidas as melhorias introduzidas pelas novas alterações, nomeadamente para as circulações locais, e as soluções tomadas quando seja impossível garantir os actuais percursos existentes.
17. Recursos Hídricos – Dado que o novo projecto apresenta uma interferência directa com os caniços da Damaia e de Alcântara, deverão ser melhor estudadas estas interferências, bem como, obtidos os necessários pareceres das entidades competentes em matéria do Domínio Hídrico.
18. Questões de Segurança – Ainda que não seja assumido como um descritor na AIA, deve o futuro PE apresentar estudos que fundamentem de forma inequívoca que as novas alterações se traduzem igualmente numa melhoria das condições de segurança na circulação dos veículos e utilizadores da CRIL. Para eventuais situações de perigosidade devem ser definidas Medidas de Minimização e Monitorização.

Elaborado a 1 de Setembro de 2006, por:

IA – Eng.ª Isabel Rosmaninho e Eng.ª Dora Balixa.

CCDR/LVT – Eng.º Rodrigo Gonçalves.