

I A Instituto do Ambiente	
FRES <input type="checkbox"/>	VFFS <input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:	
SACI <input checked="" type="checkbox"/>	GODA <input type="checkbox"/>
SADF <input type="checkbox"/>	GERA <input type="checkbox"/>
SEPA <input type="checkbox"/>	GJMR <input type="checkbox"/>
SIPP <input type="checkbox"/>	GSTI <input type="checkbox"/>
BLRA <input type="checkbox"/>	
OUTROS	

 Exmo(a) Senhor(a)
 Instituto do Ambiente

 Rua da Murgueira, 9/9A - Zambujal
 Apartado 7585
 2611-865 AMADORA Alfragide

Sua referência

2029/06/DAIA

Sua comunicação

Of. 013070 de 23/10/2006

Nossa referência

DSGA/DAA-001162-2006

LISBOA

Proc.

ASSUNTO: **"Avaliação Ambiental das Alterações do Projecto - Setembro de 2006", relativo ao Estudo de Impacte Ambiental - IC 17 - CRIL - Sublanço Buraca/Pontinha.**

Relativamente ao Estudo de Impacte Ambiental do projecto citado em epígrafe, e após análise do documento intitulado "Avaliação Ambiental das Alterações do Projecto - Setembro de 2006", considera-se que:

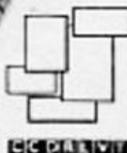
Aspectos Gerais

Ao ser afirmado, na página 17 do relatório, que "A alteração dos pressupostos da intervenção levaram assim à consideração da proposta ora apresentada, a qual implica contudo: o rebaixamento da rasante da CRIL neste trecho, o que impõe inclinações com valores que ultrapassam os máximos admissíveis internacionalmente para vias com estas características de tráfego...", coloca-se a questão de saber se estamos ou não, em presença de potenciais riscos de segurança, em termos de circulação de veículos, pelo que, deverá a Comissão de Avaliação (CA) avaliar quanto à aceitação dos mesmos, dado que, face à especificidade da matéria em causa, não temos competência sobre a mesma.

Ainda em matéria de segurança da via, na página 47, a referência à "...redução pontual das medidas de segurança em termos de largura do separador central...", impunha a apresentação de uma justificação mais fundamentada, avaliando de que forma a redução da segurança é muito ou pouco gravosa.

A afectação de mais moradias, com a introdução da 4ª via no troço nó da Buraca - Rotunda da Damaia, tal como é referido na página 46, implica que seja avaliada concretamente a possibilidade de expropriação total das moradias afectadas, na medida em que possa estar comprometida as necessárias condições de habitabilidade.

Na página 53 é feita menção a que "Especial cuidado terá que haver também quanto à drenagem subterrânea natural pois nesta zona o túnel intersecta o antigo leito da ribeira de Benfica.", referindo-se ao túnel da Venda Nova. Contudo, nas plantas apresentadas não vem identificada o referido leito, o que deverá ser corrigido.



1596
2006-030549-S
2006.11.14

Depreende-se pela leitura dos elementos, que no processo de elaboração da presente proposta, a Câmara Municipal da Amadora participou de forma articulada com o proponente, não sendo clara a forma de participação da Câmara Municipal de Lisboa, pelo que, será importante obter essa informação.

Conformidade com as Condicionantes da DIA

1 - Condicionante da DIA

A implementação da Solução Túnel prevista no Projecto de Execução para o troço entre o km 0+675 e 1+700;

Conformidade da solução agora proposta

A presente solução, no troço entre o km 0+675 e 1+700, não cumpre com a DIA em virtude de existir um troço com cerca de 300 m de extensão que é aberto.

Comentários à solução proposta

A solução encontrada tem condicionalismo de várias ordens e grandeza, sendo de salientar os de ordem técnica, ambiental e social.

Em relação aos primeiros, o traçado está fortemente condicionado à preservação do Aqueduto das Águas Livres, à passagem inferior sob a linha de caminho de ferro, às questões de segurança de circulação dentro do túnel, à capacidade de manutenção de um nível de serviço que garante um razoável horizonte de projecto para a obra, à existência de um edifício, dentro da zona da via, com características construtivas limitadoras para a adopção de outras soluções de túnel.

Quanto à componente ambiental, é importante garantir que a construção de uma infra-estrutura desta natureza cumpre com todas as questões desta ordem, pelo que, dada a forte ocupação urbana da envolvente limita as hipóteses construtivas. Assim, a adopção de um túnel com maior extensão permite reduzir alguns impactos, nomeadamente os ligados ao ruído e ar.

Quanto aos condicionalismos de ordem social, conforme já referido, a ocupação urbana presente assume uma importância fundamental, sendo que, a abertura do túnel numa extensão de 300 metros junto ao Bairro de Santa Cruz vai introduzir um acréscimo de impactos negativos que não estavam previstos, pelo que, a adopção de eficazes medidas mitigadoras é imperiosa, devendo-se por isso ponderar a introdução de mais algumas medidas, como seja, a colocação de nova caixilharia exterior nas habitações existentes, bem como, a introdução de um conjunto arbustivo-arbóreo na parte superior da laje, entre a barreira acústica e a vedação, permitindo desta forma um melhor enquadramento paisagístico.

De notar que o túnel agora proposto, ainda que não totalmente fechado (aberturas, ambas do lado esquerdo da via, aos km 1+200 a 1+500 e aos km 1+750 a 1+900), apresenta uma maior extensão, indo desde o km 0+675 ao km 2+100.

A introdução da 4ª via entre a linha de Sintra e nó da Damaia, permite garantir uma razoável qualidade de serviço.

Por outro lado, a introdução desta 4ª via, ao nível da ocupação do solo, irá impor uma maior ocupação do logradouro das vivendas, cerca de dois metros, "a partir do km 1+075, sendo que ao km 1+525 se configura a nova situação mais crítica em termos de afectação dos logradouros destas vivendas, mantendo-se a partir daqui a afectação directa das 4 vivendas conforme anteriormente assumido no EIA". Ora, e conforme é apresentado no documento, a afectação do logradouro nalgumas das vivendas chega a atingir valores muito elevados, pelo que é proposta uma negociação com os proprietários no sentido de avaliar a possibilidade de expropriação total ou parcial. Assim, de acordo com a informação na página 82 do documento, "Em síntese, identificam-se impactos negativos para o Bairro de Santa Cruz em termos de ocupação e altura dos muros pela introdução da 4ª via, o que determinou a proposta de medidas mitigadoras específicas.", todavia, no Capítulo das Medidas Mitigadoras não se encontra uma referência clara às mesmas, pelo que se considera, face à magnitude do impacto causado, que é elevada, deverão ainda ser pensadas outras, sendo certo que a opção pela expropriação total, caso se verifique que as condições de habitabilidade são insuficientes, deve ser efectivamente ponderada.

Todavia, a presente proposta, dada a solução túnel, veio interferir com os caneiros existentes ao longo do traçado e já anteriormente referenciados. Ao nível dos elementos e informação disponibilizada, não é possível avaliar correctamente se as opções propostas, ao nível do dimensionamento das respectivas secções, permitem garantir o necessário escoamento das águas.

É por isso necessário apresentar elementos complementares, ao nível das cotas, secções e caudais actuais, bem como dos futuros, os quais servirão de base ao dimensionamento do agora proposto.



2 - Condicionante da DIA

A melhor articulação do traçado do IC17 com a rede viária local, de forma a minimizar os impactes na sócio-economia e na paisagem, nomeadamente nas zonas dos Nós, e nas zonas de atravessamento das principais vias existentes

Conformidade da solução agora proposta

A complexidade do traçado, de alguns nós e rotundas, a par com a redução pontual de alguma ocupação do solo, mas por outro com a afectação de áreas anteriormente não afectadas, permite afirmar que esta condicionante está parcialmente conforme, em matéria de ordenamento do território e sócio-economia.

Comentários à solução proposta

O redesenhar do Nó da Buraca, fruto das condicionantes impostas pela preservação do Aqueduto das Águas Livres, irá efectivamente afectar a qualidade de vida dos habitantes da área, visto que vão ser afectados os espaços hoje disponíveis para estacionamento.

Contudo são apresentadas medidas minimizadoras que prevêm a construção de parques de estacionamento alternativos, sendo todavia de salientar que, deverá ser assegurado um número de lugares de estacionamento normalmente definido para uma área urbana, com as características que esta apresenta. A Rotunda do Patriarcado surge com uma proposta que reduz a ocupação do solo, e introduz espaços adicionais para transportes públicos. No Quadro 11.1.1, quando se faz referência a que *"a rua da Buraca (no cruzamento com a CRIL), a rua Issam Sartawi e a estrada da Buraca serão mantidas sob o túnel na configuração actual"*, não se consegue facilmente identificar no mapa esta situação, sendo certo que ao longo do documento não é feita uma explicação clara sobre esta situação. De notar ainda que, a referência a que as vias *"serão mantidas sob o túnel"* se afigura incorrecta, visto que tal obrigava a enterrar sobre maneira as mesmas. Este facto deverá ser esclarecido pelo proponente.

É igualmente referido que *"a CRIL é articulada com a rede viária local no nó da Damaia (com a nova avenida municipal)..."*, ora sobre esta nova avenida, até à apresentação da actual proposta, a construção da mesma não estava prevista. Sobre esta intervenção importa referir que vai comportar mais impactes sócio-económicos, fruto da afectação e realojamento de 21 habitações de realojamento que se encontram ao longo da rua Francisco S. Carneiro.

O nó da Damaia e sua articulação com rede viária local, mais uma vez apresenta impactes que podem ser classificados de positivos e outros de negativos, sendo que os primeiros dizem respeito ao aumento da mobilidade e acessibilidade dos habitantes locais à rede viária de hierarquia superior e à passagem em túnel da CRIL permitir que os níveis viários mantidos à superfície apresentem um desenvolvimento mais urbano. Quanto a impactes negativos, e em termos sócio-económicos, para além da afectação das 21 habitações, apresenta-se também a maior complexidade da nova rotunda relativamente às circulações e opções de trajectos a seguir. Para a ilustração da articulação das áreas envolventes com a Rotunda da Damaia são apresentadas várias, não se encontrando nenhuma relativa à articulação da zona de Benfica com a CRIL. Mais uma vez se afirma, que a ausência de toponímia dificulta muito a leitura das figuras e mapas, não sendo compreensível num projecto desta natureza este tipo de situações.

3 - Condicionante da DIA

Ao reequacionamento da rede de Restabelecimentos, de forma a contemplar as questões levantadas no âmbito da Consulta Pública efectuada, minimizando o corte de acessibilidades, e os impactes na sócio-economia.

Conformidade da solução agora proposta

Face ao teor da condicionante, e pela análise das soluções apresentadas, que assumem nalguns casos situações de difícil resolução, a condicionante está parcialmente conforme em matéria de ordenamento do território e sócio-economia, em virtude de procurar minimizar alguns impactes, não sendo contudo possível fazê-lo em todas as situações.

Comentários à solução proposta

Pela análise dos elementos do documento, subsistem ainda dúvidas quanto ao traçado final de alguns arruamentos, estando em curso estudos mais detalhados que permitiram, em fase subsequente do projecto, avaliar com melhor fiabilidade as reais consequências e efectivas alternativas para cada caso (p.ex. pág. 123).

Salienta-se no entanto, que o presente projecto está em avaliação na fase de projecto de execução, pelo que, os elementos anteriormente referidos deveriam já constar da informação agora disponibilizada.



A substituição do viaduto das Portas de Benfica por túnel, introduz uma melhoria, na medida em que permite valorizar um património classificado, implicando todavia que os ramos de ligação à rotunda de Benfica e reposição da Estrada Militar, não assegurem a mesma articulação conforme previsto na solução anterior.

4 - Condicionante da DIA

Ao reequacionamento da Solução a adoptar para a passagem no Bairro da Venda Nova, tendo em conta a minimização dos impactes no ruído, na paisagem e no efeito barreira sobre as populações que habitam neste aglomerado.

Conformidade da solução agora proposta

Segundo a informação constante do documento em análise, a passagem pelo Bairro da Venda Nova assenta na solução já anteriormente prevista, verificando-se apenas uma potencial rebaixamento em 1 a 2 metros da rasante, consequência directa do túnel das Portas de Benfica. Face ao anteriormente exposto, mantém-se a posição já assumida anteriormente, i.e., apesar de melhorias ao nível do ruído, permanecem ainda questões de segurança que não estão completamente respondidas. Assim, esta condicionante está também parcialmente conforme com a DIA, em matéria de ordenamento do território e sócio-economia.

Comentários à solução proposta

Tal como já referido, e com base em anteriores análises, o presente documento não esclarece quanto às dúvidas já levantadas, as quais se prendiam com o nível de serviço da via, a segurança da circulação dentro do túnel, bem como se este é ou não dividido ao meio. Desta forma, o proponente deverá proceder aos devidos esclarecimentos.

5 - Condicionante da DIA

Ao reequacionamento da Solução a adoptar para a ligação do Nó da Venda Nova à Rotunda de Benfica, de forma a minimizar os impactes na ocupação do solo, e na sócio-economia.

Conformidade da solução agora proposta

À semelhança da situação anterior, é mantida a mesma ocupação do solo, verificando-se somente a descida da rasante da via em cerca de 12 metros. Mais uma vez se considera que a proposta está parcialmente conforme, dado que algumas questões carecem ainda de esclarecimento, como sejam a avaliação dos impactes da Rotunda das Pedralvas nas habitações envolvente, a capacidade das vias para suportar o tráfego previsto e a análise dos actuais percursos pedonais e de transportes públicos, e respectivas propostas de alteração.

Comentários à solução proposta

A alteração proposta, segundo os documentos, no caso da zona do bairro da Venda Nova permanece "... com uma rotunda que se designou por rotunda de Alfornelos, situação que se mantém, apenas com alguns ajustamentos pontuais (os quais resultam de uma ripagem do trecho seguinte), face ao anterior projecto, pelo que o mesmo se mantém globalmente válido."

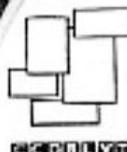
Visto que "a nova solução, ao desenvolver-se cerca de 2 a 3 m acima do terreno natural sobre parque de estacionamento aí existente e fora do arruamento, não só assegura um afastamento superior a 7 m face aos edifícios mais próximos, como minimiza a perturbação devido à sua construção", apesar de potencialmente se afastar das habitações, não reduz na totalidade os impactes anteriormente identificados.

Propõe-se de igual forma, "a ocupação do parque de estacionamento para materialização do restabelecimento da Estrada dos Salgados, o qual contudo apresenta reserva de capacidade não sendo integralmente afectado, podendo ainda ser complementado na sequência da desafecção do arruamento actual", devendo esta intervenção garantir a boa articulação com os acessos locais.

Contudo, nas proximidades da rotunda de Alfornelos encontra-se a rotunda das Pedralvas, sendo que, esta última não tem acesso directo à CRIL, considerando-se por isso que deveriam ter sido apresentadas figuras/mapas com a articulação desta rotunda com a CRIL, à semelhança do que foi feito para a Damaiá.

6 - Condicionante da DIA

Ao reequacionamento da ligação do Nó da Pontinha à Rotunda de Benfica, de forma a minimizar os impactes na ocupação do solo, paisagem, ruído e na sócio-economia, nomeadamente minimizando, sempre que possível, o efeito-barreira.



Conformidade da solução agora proposta

O proponente informa que é mantida a situação anterior, que consistiu na ripagem do traçado e na consideração de dois túneis, o primeiro entre o km 0+100 e 0+175 e o segundo entre o km 0+475 e 0+675. Face a esta situação, considera-se que o reequacionamento da ligação em causa permitiu minimizar alguns dos impactos identificados, nomeadamente o efeito barreira, não resolvendo contudo todos os outros.

Comentários à solução proposta

Nesta situação, considera-se que as medidas mitigadoras devem ser correctamente implementadas, ponderando-se no decorrer do processo outras que possam surgir, e que promovam maiores e melhores garantias de utilização pelas populações locais das áreas disponíveis.

7 - Condicionante da DIA

Ao reequacionamento da forma de inserção do traçado na encosta de Alfornelos, minimizando os impactos na paisagem, no ruído e na sócio-economia.

Conformidade da solução agora proposta

A alteração proposta para esta parte do traço da CRIL permite, relativamente ao anterior traçado e à urbanização da Colina do Sol, obter maior afastamento em relação a esta área urbana, todavia implica a afectação de terrenos da Escola EB 2 3 de Alfornelos, pelo que se considera que a proposta está parcialmente conforme com a DIA, quanto à ocupação do solo e sócio-economia.

Comentários à solução proposta

Efectivamente, quando na página 54 se afirma que "*ao passar a ser considerado aceitável afectar os terrenos da escola (anteriormente não justificável face à existência de terrenos disponíveis na encosta) ao invés de um terreno expectante, fruto das preocupações evidenciadas no decurso do processo de avaliação, conseguiu-se assegurar uma melhor inserção do traçado na encosta e, dessa forma, minimizar os impactos que resultavam da consideração de muros de grande altura fronteiros aos edifícios da urbanização da Colina do Sol*", entende-se que a dificuldade subjacente à existência de alternativas, conduziu à ocupação de terrenos da escola, não se considerando todavia devidamente justificado o porquê desta ocupação.

Nota-se contudo que, como medida mitigadora é apresentada a "*construção de um novo campo de jogos adequadamente infra-estruturado*", sendo que, ao nível de outros impactos na área da escola deveria ser melhor documentado este ponto.

8 - Condicionante da DIA

À manutenção da faixa *non aedificandi* prevista na legislação em vigor.

Conformidade da solução agora proposta

A proposta agora analisada mantém a posição já anteriormente assumida, pelo que, a existência da referida faixa deverá manter-se, bem como as condicionantes que sobre ela impendem.

Comentários à solução proposta

Tal como expresso em anterior apreciação, os elementos agora entregues não contabilizam os edifícios dentro das referidas faixas, e não são avaliados os impactos decorrentes desta medida.

9 - Condicionante da DIA

À reformulação do Projecto de Protecção Acústica.

Conformidade da solução agora proposta

Dado tratar-se de uma matéria da competência do Instituto do Ambiente, será esta entidade que reúne a competência para se pronunciar sobre a conformidade

10 - Condicionante da DIA

À apresentação dos locais previstos para os estaleiros e para os depósitos temporários e definitivos, em fase prévia à consignação da obra.

Conformidade da solução agora proposta



1600
2006-030548
2006/11/14

De acordo com a informação anteriormente analisada, foram identificados os locais, verificando-se apenas uma omissão na cartografia, visto que não foi incluído o Centro de Apoio a Deficientes. Considera-se por isso que esta condicionante está cumprida, devendo contudo o proponente proceder à necessária correcção dos elementos.

Comentários à solução proposta

Tal como expresso em anterior apreciação, os elementos agora entregues não foi incluído na cartografia o Centro de Apoio a Deficientes.

11 - Condicionante da DIA

A implementação das medidas de minimização e dos programas de monitorização ambiental anexos à presente Declaração de Impacte Ambiental (DIA).

Conformidade da solução agora proposta

A aplicação das medidas de minimização constantes nos anexos, com a introdução das alterações agora propostas, fica de certa forma desactualizada, como por exemplo, em matéria de Recursos Hídricos, dada a interferência com os caneiros da Damaia e Alcântara, pelo que se considera que esta condicionante está parcialmente cumprida.

Síntese Final

Da complexidade da inserção de um traçado com a natureza e características da CRIL, num contexto densamente urbanizado, resulta a ocorrência de impactes, realisticamente, não ultrapassáveis na sua totalidade.

Assim devem ser adoptadas todas as medidas de minimização que permitam reduzir os impactes do projecto apresentado e justificado, conforme consta do corpo do presente parecer.

Sublinha-se o interesse de garantir a análise do projecto e o acompanhamento da obra que interfe com os caneiros, bem como eventualmente outros troços de maior complexidade, por entidade reconhecidamente habilitada (LNEC) que garanta a adopção das melhores soluções técnicas tendo em vista a minimização dos impactes.

Com os melhores cumprimentos, *F. Ferreira*

21
| O Presidente

António Fonseca Ferreira

[Signature]
Fernanda do Carmo
Vice-Presidente