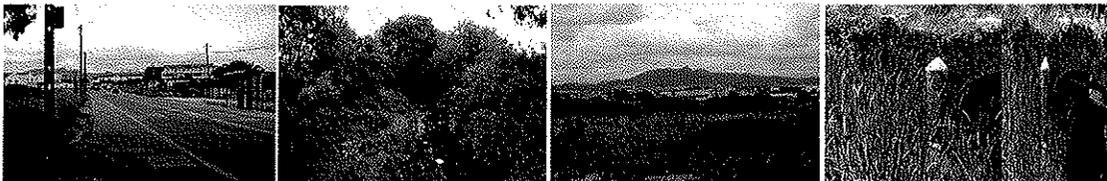


# **PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO**

## **Estudo de Impacte Ambiental**

**Variante à EN9 – Ligação entre o Nó de Laurel (IC16) e o Nó de Fervença (V.C.A.M.L.-Norte)**

**Projecto de Execução**



Agência Portuguesa do Ambiente  
Administração da Região Hidrográfica do Tejo, I.P.  
Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico, I.P.  
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

Agosto 2009

## ÍNDICE

1. Introdução .....	pág. 1
2. Procedimento de Avaliação .....	pág. 1
3. Projecto	
3.1. Objectivos e justificação .....	pág. 2
3.2. Enquadramento .....	pág. 3
3.3. Antecedentes .....	pág. 3
3.4. Descrição .....	pág. 3
4. Avaliação Específica .....	pág. 4
. Geologia e Geomorfologia .....	pág. 4
. Solos .....	pág. 5
. Uso do solo .....	pág. 6
. Recursos Hídricos .....	pág. 7
. Ambiente Sonoro .....	pág. 9
. Sócio-Economia .....	pág. 11
. Ordenamento do Território .....	pág. 13
. Património .....	pág. 17
5. Consulta Pública .....	pág. 18
6. Conclusão .....	pág. 21

### Anexos

#### Anexo 1

- . Esboço corográfico
- . Fotoplano
- . Previsões de tráfego na VEN9 – Quadro 3.6 do EIA
- . Níveis sonoros de ruído ambiente registados – quadro 4.29 do EIA
- . Níveis sonoros previstos - Quadro 5.8 do EIA

#### Anexo 2 – Pareceres recebidos

- . Parecer do Laboratório Nacional de Energia e Geologia, IP
- . Parecer da Direcção Geral de Infra-Estruturas
- . Parecer da Direcção Geral de Energia e Geologia
- . Parecer da Direcção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa e Vale do Tejo
- . Parecer do Museu Arqueológico de São Miguel de Odrinhas

## 1. Introdução

A fim de dar cumprimento à legislação sobre Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), a Estradas de Portugal, S.A., como Entidade Licenciadora, enviou à Agência Portuguesa do Ambiente (APA), a 18.12.2008, o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) sobre o Projecto “Variante à EN9 – Ligação entre o Nó de Lourel (IC16) e o Nó de Fervença (V.C.A.M.L.-Norte)”, em fase de Projecto de Execução.

O proponente do projecto é a Câmara Municipal de Sintra.

Atendendo às suas características, o Projecto em questão enquadra-se na tipologia de projectos constante da alínea b), do ponto 7, do Anexo I, do Decreto-Lei nº 69/2000, de 3 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei nº 197/2005 de 8 de Novembro.

No âmbito do procedimento de AIA foram nomeadas pela APA (ofício 000209640 de 30.12.2008), na qualidade de Autoridade de AIA, as entidades a integrar na respectiva Comissão de Avaliação (CA), a qual veio a ter a seguinte constituição:

- . APA - (alínea a) do nº1 do Artigo 9º) – Engª Lúcia Desterro, Drª Margarida Grossinho.
- . ARH LVT - (alínea b) do nº1 do Artigo 9º) – Engª Maria Helena Alves, em substituição da Drª Tânia Pontes.
- . IGESPAR, IP – (alínea d) do nº1 do Artigo 9º) – Drª Maria Ramalho e Drª Ana Margarida Martins, como membro suplente.
- . CCDR-LVT- (alínea e) do nº1 do Artigo 9º) – Drª Isabel Marques e Engº João Gramacho, como membro suplente.
- . APA - (alínea f) do nº1 do Artigo 9º) – DACAR Engª Maria João Palma (ambiente sonoro), posteriormente substituída pelo Dr. Nuno Sequeira.

O EIA foi elaborado pela empresa Provia, e a sua execução decorreu entre Julho e Outubro de 2008.

O Projecto de Execução foi também elaborado pela empresa Provia e data de Janeiro de 2004.

Pretende-se com este parecer apresentar os aspectos que se consideram relevantes na avaliação efectuada, de forma a poder fundamentar a decisão superior sobre o projecto.

## 2. Procedimento de Avaliação

A metodologia de avaliação adoptada foi a seguinte:

. Análise da conformidade do EIA – solicitação, ao abrigo do ponto 5, do artigo 13º, do DL 69/2000, de 3 de Maio, de elementos adicionais relativos ao Projecto e aos seguintes factores ambientais: Recursos Hídricos, Qualidade do Ar, Ambiente Sonoro, Património, Ordenamento do Território e Resumo Não Técnico (ofício refº 001185, de 27.01.09). O Proponente solicitou a prorrogação do prazo para entrega dos elementos adicionais até 16 de Maio de 2009.

. Análise do documento “Esclarecimentos Adicionais – Março 2009” entregue em 16.03.2009, e elaboração da respectiva apreciação, tendo-se considerado que embora o mesmo apresentasse diversas lacunas e deficiências, as mesmas poderiam ser colmatadas por elementos adicionais.

. Declaração da Conformidade do EIA em 26.03.2009 e simultaneamente pedido de informação decorrente da apreciação dos “Esclarecimentos Adicionais”.

. Análise do documento “Esclarecimento – Abril 2009”, entregue em 17 de Abril em resposta ao solicitado.

. Solicitação de pareceres externos às seguintes entidades – Instituto Nacional de Engenharia, Tecnologia e Inovação I.P. (INETI), Direcção Geral de Energia e Geologia (DGEG), Instituto Nacional de Infra-estruturas Rodoviárias (INIR), Direcção Geral de Infra-Estruturas (DGIE), Direcção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa e Vale do Tejo (DRAPLVT), Direcção Regional de Economia de Lisboa e Vale do Tejo (DRE-LVT) e Museu Arqueológico de São Miguel de Odrinhas (MASMO), tendo sido recebidos pareceres do INETI/LNEG, da DGEG, da DGIE, da DRAPLVT e do MASMO, os quais foram considerados na presente avaliação e se anexam.

. Realização de visita ao local onde se desenvolve o Projecto, efectuada no dia 25 de Maio. Estiveram presentes representantes da EP, S.A., da Câmara Municipal de Sintra, da equipe Projectista, da equipe que elaborou o EIA, e da CA (IGESPAR, ARH do Tejo, CCDR-LVT e APA).

. Análise Técnica do EIA, e respectivos Esclarecimentos Adicionais, bem como a consulta do Projecto, com o objectivo de avaliar os impactes do projecto e a possibilidade dos mesmos serem minimizados.

. A apreciação dos factores ambientais foi efectuada tendo por base os pareceres emitidos pelas entidades que constituem a CA, e os pareceres que foram solicitados. A APA emitiu parecer sobre o Ambiente Sonoro, a ARH sobre os Recursos Hídricos, a CCDRLVT sobre a Socioeconomia, Solos e Uso do Solo e Ordenamento do Território, e o IGESPAR sobre o Património.

. No decurso dos trabalhos, verificou-se a impossibilidade da CCDRLVT assegurar a apreciação do factor ambiental qualidade do ar e biologia.

. Realização da Consulta Pública e análise dos respectivos resultados.

. Realização de reuniões de trabalho, com o objectivo de verificar a conformidade do EIA, analisar o Projecto e respectivos impactes; analisar os contributos sectoriais das entidades representadas na CA e os pareceres recebidos das entidades externas à CA; definir os factores ambientais fundamentais para apoiar a tomada de decisão, analisar os resultados da Consulta Pública, identificar as medidas de minimização a adoptar e acordar as conclusões.

. Elaboração do parecer final.

O prazo final do procedimento de AIA é no dia 27 de Agosto de 2009.

### 3. Projecto

O projecto em avaliação é relativo a uma Variante à Estrada Nacional nº9 (VEN 9), entre o Nó de Lourel (IC16) e o Nó de Fervença (V.C.A.M.L – Norte), e encontra-se em fase de Projecto de Execução.

O Projecto desenvolve-se no concelho de Sintra, nas freguesias de Sta Maria e S. Miguel e Terrugem.

#### 3.1. Objectivos e justificação

Segundo o EIA o projecto tem como principais objectivos:

. captar o actual tráfego de passagem da EN9, a qual, naquele troço, se desenvolve numa zona de densa ocupação territorial (indústria, comércio e serviços implantados ao longo da via) e apresenta elevados volumes de tráfego, criando assim uma alternativa de circulação rodoviária com maior segurança, fluidez e sem acessos directos à via;

. interligar o IC16 e a Via de Cintura da Área Metropolitana de Lisboa, em melhores condições de circulação.

A justificação da Variante à EN 9 decorre ainda da *“intensa ocupação marginal do espaço canal existente e programado no PDM da actual EN9”* (EIA pág.21). Face a esta consideração, foi solicitada pela CA a identificação, localização e caracterização, clara e detalhada, das situações que fundamentam que o alargamento da actual EN9, com um perfil 1x1 via, não constitui uma alternativa de projecto. Em resposta foi explicitado que a EN9 apresenta uma plataforma de 10 m de largura, entroncamentos de nível e inúmeras serventias a propriedades adjacentes. Assim, ao seu alargamento inerente a um perfil de 2X2 vias, haveria que crescer a necessidade de realizar caminhos paralelos de ambos os lados, a fim de garantir os acessos às propriedades adjacentes, perfazendo uma plataforma com 37 m de largura. Segundo os esclarecimentos apresentados a implantação da referida plataforma afectaria diversos logradouros, parques de estacionamento e de armazenamento, além da destruição de um edifício, pelo que a hipótese de alargamento da EN9 não foi desenvolvida pelo Proponente.

Em relação a outras alternativas de traçado o EIA refere que um corredor a Poente afectaria uma zona de elevada ocupação habitacional, industrial e comercial, e um corredor mais a Nascente do agora apresentado

seria condicionado pela proximidade à Base Aérea nº1. Verifica-se assim que não são apresentadas soluções alternativas de traçado.

### 3.2. Enquadramento

Em termos de Plano Rodoviário Nacional (Decreto-Lei nº222/98, de 17 de Julho posteriormente alterado pela Lei nº 98/99, de 26 de Julho, e pelo DL nº 182/2003, de 16 de Agosto), verifica-se que a EN9 apresenta como pontos extremos Sintra e Alenquer, tendo – no que respeita ao traçado em análise – como ponto intermédio Sintra (IC16), e que se insere na Rede Complementar (Estradas Nacionais).

Em termos de enquadramento do Projecto da Variante à EN9 no Plano Rodoviário Nacional (Decreto-Lei nº222/98, de 17 de Julho) verifica-se que no nº 2, do seu artigo nº8, é referido *“Deve ser elaborado, a nível nacional, um programa de construção de variantes a travessia de sedes de concelho e outros centros urbanos, ponderando as características operacionais, o impacte ambiental e as condições de segurança”*. Assim, e não sendo explícito no EIA se o Projecto se insere ou não no PRN foi solicitado à Entidade Licenciadora e ao INIR o esclarecimento sobre esta matéria. Segundo informação apresentada em resposta pela EP, SA foi apenas esclarecido que a actual EN9 será desclassificada naquele troço, e que *“qualquer variante a uma via classificada no Plano Rodoviário Nacional (PRN 2000) projectada especificamente para esse efeito (...) assume, quando construída, a função da estrada nacional, (...) ao abrigo do artigo 166º da Lei nº 2037, de 19 de Agosto de 1949”*.

De qualquer modo, não é linear que a eventual desclassificação da EN9 origine que a sua Variante passe a integrar o Plano Rodoviário Nacional e carece de fundamentação a integração da Variante à EN9 neste Plano Sectorial, designadamente nas disposições do artigo 8.º do DL n.º 222/98. Mesmo considerando a *“proposta de protocolo”*, elaborada pela Câmara Municipal de Sintra e remetida em Abril de 2005 à EP, EPE, segundo a qual a EN9 será desclassificada desde o Nó do Lourel do IC16 até ao Nó de Fervença na Via de Cintura da Área Metropolitana de Lisboa-Norte, não foi esclarecido, apesar de ter sido especificamente solicitado ao INIR e à EP, S.A, se a Variante à EN9 se enquadra no Plano Rodoviário Nacional.

### 3.3. Antecedentes

Em Março de 2006 foi apresentado, para procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental, um Estudo de Impacte Ambiental sobre este Projecto, o qual foi considerado desconforme.

Um novo Estudo de Impacte Ambiental sobre o mesmo projecto foi apresentado em Novembro de 2008. Tendo sido detectadas lacunas e incorrecções significativas, a Entidade Licenciadora solicitou o encerramento do procedimento de avaliação.

### 3.4. Descrição

A Variante à EN9 (VEN9) efectuará a interligação entre o IC16 e a Via de Cintura da Área Metropolitana de Lisboa-Norte (VCAMLN). Desenvolve-se a Nascente da actual EN9, com uma orientação Sul/Norte e apresenta uma extensão aproximada de 2,5 km.

A VEN9 inicia-se logo após o Nó de Lourel do IC16, e termina na plena via do lanço Fervença-Lumarinho, na zona do Nó de Fervença (o qual se integra na VCAMLN).

O projecto apresenta uma velocidade base de 80 km/h e um perfil transversal de 2x2 vias com uma largura total de plataforma de 21,6 m, compreendendo:

- . duas faixas de rodagem com 7 m de largura, constituídas, cada uma, por duas vias de circulação com 3,5 m de largura
- . separador central – tipo New Jersey, com 0,6 m de largura
- . duas bermas esquerdas com 1 m de largura
- . duas bermas direitas com 2,5 m de largura cada uma

A VEN9 apresenta duas passagens inferiores (PI), designadamente ao km 0+687 sobre a EN250-1, e ao km 2+025 sobre um caminho municipal (integrado no restabelecimento 2) e uma Passagem Agrícola (PA1) ao km 1+135, a qual permitirá a manutenção da ligação da EN9 às propriedades localizadas a Nascente da VEN9.

A ligação entre o IC16 e a VCAMLN faz-se actualmente pela EN9, a qual ficará interrompida neste troço, efectuando-se o acesso à mesma através dos restabelecimentos 1 e 2 do projecto em avaliação.

. **O Restabelecimento 1**, com uma extensão de 620 m, desenvolve-se sobre a actual EN250-1 e assegura a ligação da actual EN9 com a VEN9 no sentido Norte /Sul, não assegurando esta ligação no sentido Sul/Norte.

Este restabelecimento efectua ainda a ligação entre a actual EN9 (que ficará interrompida) e a rede viária local no sentido Nascente (Campo Raso e Algueirão); contempla duas rotundas, a Rotunda 1 com a EN9 e a Rotunda 2 com a estrada que liga a Campo Raso. Intercepta, cerca do seu km 0+378, uma via referida no decurso da Consulta Pública como Estrada Real, não prevendo o projecto o seu restabelecimento/ligação.

O restabelecimento 1 apresenta um perfil transversal tipo de 1,5+7,0 +1,5, implicando assim um alargamento da actual estrada de 3 m.

. **O Restabelecimento 2** localiza-se na parte Norte do traçado; efectua o restabelecimento do tráfego na actual EN9 para Norte e apresenta uma extensão total de 900 m e um perfil transversal tipo de 1,5+7,0+1,5. Desenvolve-se sobre a Estrada do Rio da Mó até cerca do seu km 0+500, implicando o seu alargamento em cerca de 3 m, e constitui um traçado novo, que se afasta do caminho existente e aproxima de uma quinta abandonada (Casal de Fervença - elemento patrimonial), na restante extensão. O Restabelecimento 2 contempla dois pontões sobre a ribeira da Granja, um dos quais sobre a ponte da ribeira da Granja (elemento patrimonial).

O Projecto contempla ainda o **Restabelecimento 3**, correspondente ao traçado já existente da EN9 que efectua ligação para Lameiras e Pêro Pinheiro; integra-se na reformulação do actual Nó de Fervença (a qual contempla a construção da rotunda 3 sobre a EN9), apresentando uma extensão de 249,5 m e um perfil tipo de 1,5+3,5+3,5+1,5.

Ao km 2+220, a VEN9 transpõe a Ribeira da Granja por meio de um pontão.

O projecto prevê a execução de três muros de suporte, localizados aos km 2+200 (M1 e M2) e ao km 2+470 (M3).

O projecto contempla oito passagens hidráulicas (PH's), dimensionadas para um período de retorno de 100 anos. Estas PH's serão constituídas por aquedutos tubulares de 1,00 e 1,2 m de diâmetro e rectangulares de 2,00x2,00 e 3,00x3,00.

Cerca do km 1+700, o Projecto prevê o desvio da linha de água, através da construção de uma vala trapezoidal, com 30 m de comprimento, de colchões "tipo Reno" revestida a argamassa.

O traçado desenvolve-se predominantemente em aterro, prevendo-se assim um deficit de terras de 428055m<sup>3</sup>.

Em anexo apresentam-se os valores de tráfego previstos (quadro 3.6 do EIA).

O Projecto prevê a aplicação de piso BMB (Betuminoso Modificado com Borracha), em toda a sua extensão.

A conclusão da obra está prevista para 2011.

#### 4. Avaliação específica

##### Geologia, Geomorfologia

Segundo parecer do LNEG "*não há aspectos impeditivos à implementação do projecto*" no âmbito da Geologia e Geomorfologia.

Verificando-se que o traçado se desenvolve em toda a sua extensão, em aterro com cerca de 7 m de altura, importaria avaliar quais os impactes resultantes. Contudo, sobre este facto o EIA utilizou uma metodologia de avaliação que conclui apenas que as alturas máximas dos aterros são pouco significativas (conclusão que não carecia de qualquer metodologia), não apresentando uma análise objectiva dos impactes.

O EIA refere que na zona de implantação do projecto não se encontram quaisquer elementos geológicos com valor patrimonial ou científico, pelo que os impactes serão nulos.

Na área em estudo existem várias pedreiras e unidades de corte desconhecendo-se a fase da lavra em que se encontram e recursos minerais ainda em reserva, facto que se reveste de interesse tendo em vista a sua eventual recuperação. Contudo, segundo parecer da DGEG, “*verifica-se não haver sobreposição da área do estudo com áreas afectas a recursos geológicos, com direitos mineiros concedidos ou requeridos*”.

Ainda segundo parecer do LNEG, e verificando-se um balanço negativo de terras de 406 925m<sup>3</sup>, deve ser estudada e implementada a aplicação de materiais existentes em escombreliras nas inúmeras pedreiras existentes nas proximidades. Sobre este aspecto refira-se que o EIA não identifica potenciais locais de origem para o material de empréstimo.

### Solos

No EIA é efectuada uma correcta e pormenorizada caracterização dos solos presentes na área do projecto, verificando-se que ocorrem os seguintes tipos de solos: solos incipientes, solos calcários e solos argiluvitados pouco insaturados.

Em termos de capacidade de uso do solo verifica-se que o traçado interfere com as seguintes classes:

Km's do traçado	Capacidade de Uso do Solo (Classe e Sub-classe)
Km 0+000 – 0+794	A
Km 0+794 – 0+930	Ee + Ds
Km 0+930 – 1+077	A
Km 1+077 – 1+942	Ee + Ds
Km 1+942 – 2+577	Ee + Es

Os principais impactes nos solos ocorrem na fase de construção, devido à movimentação de terras (terraplanagens, aterros, escavações) com a destruição dos solos, e resultam também das acções de montagem do estaleiro e construção de acessos à obra com compactação do solo e aumento de erosão.

Poderão também ocorrer impactes negativos devido a eventuais derrames de poluentes, nomeadamente combustíveis e óleos.

Destaca-se que o traçado afecta duas manchas de solos da classe A, numa extensão de 940 m, que apresentam boas características para utilização agrícola, apesar de não serem classificadas como Reserva Agrícola Nacional (RAN).

Os restantes solos, classificados nas classes D e E, apresentam bastantes limitações à utilização agrícola, e problemas de erosão.

Considerando que o traçado apresenta uma extensão total de 2 577m e uma plataforma com uma largura média de 25 m, serão afectados 2,3 ha de solos pertencentes à classe A e 4,1 ha de solos de classe D e E.

Verifica-se assim que o traçado se desenvolve, em cerca de 37% da sua extensão, em aterro com cerca de 7 m de altura, sobre solos de elevada capacidade de uso.

Uma vez que se trata da afectação de uma pequena área de solos com boas características para uso agrícola, não classificados como RAN, considera-se que os impactes nos solos são negativos, de reduzida magnitude, embora significativos dada a elevada capacidade uso.

## Uso do Solo

Em termos de uso do solo verifica-se que o EIA apresenta uma correcta e pormenorizada caracterização da ocupação actual do solo na área de implantação do projecto, quer através da descrição apresentada no Relatório Síntese, quer através de carta de uso actual do solo.

Em termos de áreas e percentagem, tendo em consideração apenas a afectação directa do traçado, perspectivam-se os seguintes valores:

Classe de Uso do Solo	Área (ha)	Percentagem (%)
Matos e incultos	6.0	54.1
Uso Comercial e Serviços	0.0077	0.07
Uso Urbano	0.1	0.9
Uso Extractivo e Industrial	1.5	13.5
Uso Agrícola	2.2	19.8

Os principais impactes do projecto no uso do solo resultam da sua ocupação e eliminação dos actuais usos. Esta perda corresponde à faixa expropriada pelo traçado, induzindo impactes permanentes e irreversíveis. Ocorrerá ainda a ocupação temporária do actual uso do solo, para os trabalhos inerentes à obra (estaleiros, acessos, etc.).

Os impactes negativos muito significativos e irreversíveis verificam-se nas seguintes situações:

### Uso Urbano

- afectação directa de uma exploração de bovinos, entre o km 0+780 e o Km 1+100, e respectivas construções associadas, nomeadamente um edifício habitacional, estábulos, armazém e parte das áreas cultivadas, implicando, com muita probabilidade o abandono da actividade instalada;
- afectação directa de um lote com habitação associada a um estaleiro de apoio à actividade da construção civil, ao Km 1+130 verificando-se que o traçado se desenvolve a cerca de 10m da habitação) e alteração do acesso;
- desenvolvimento de um muro de suporte (M3), ao Km 2+500, a menos de 1m de uma habitação causando ensombramento/confinamento e afectando ainda parte do logradouro da casa.

### Uso Extractivo e Industrial

- desenvolvimento do traçado (Km 2+150) entre duas unidades de corte e transformação de pedra, sobre as respectivas áreas de depósito de matérias-primas e transformadas; embora esteja prevista a construção de 2 muros de suporte permitindo a continuidade das unidades, verifica-se contudo a alteração das suas condições de laboração (destacando-se o ensombramento pelo muro) e a supressão de alguns espaços usados para armazenamento e depósito de matérias-primas e de produtos transformados. Segundo o EIA, verifica-se ainda que não está previsto o acesso às instalações da empresa pelo lado Nascente.
- ao Km 0+800 do Restabelecimento 2 ocorrerá a interrupção de acessos a uma unidade de transformação e corte de pedra em laboração, provocando a interferência com as áreas de depósito de matérias-primas e transformadas, a afectação da rampa de acesso é frente activa da pedreira e a acessibilidade externa com o aumento dos percursos associados.

## Uso Comercial e Serviços

- afectação directa da estrutura de lavagem de uma estação de serviço ao Km 0+350 e indirecta da estação de serviço, uma vez que a mesma deixará de usufruir do tráfego de passagem;
- desenvolvimento do traçado (do Km 1+900 ao km2+000) sobre parte do terreno afecto a uma empresa de sucata, considerando o EIA que a dimensão do terreno permitirá a reafecção da arrumação dos materiais, bem como afectação parcial do seu acesso.

Verifica-se também, que a implantação do estaleiro será responsável pela ocupação temporária de solos e respectivo uso, o qual poderá ser retomado se forem adoptadas adequadas medidas de minimização.

## Recursos Hídricos

### Recursos Hídricos Superficiais

O traçado em estudo desenvolve-se na bacia hidrográfica das Ribeiras do Oeste.

O traçado atravessa várias linhas de água de pequena dimensão (1+068, 1+330, 1+700, 2+000, 0+127, Rest. 1, Rest. 2 e 0+430), e a Ribeira da Granja (km2+200).

A generalidade das linhas de água da área de estudo apresenta regime torrencial, com baixos caudais durante o Verão, e encontram-se em mau estado de conservação. Os leitos das linhas de água apresentam-se pouco meandrizados, por vezes murados, e várias secções apresentam estrangulamentos, devido à presença de lixo, entulhos, arbustos e caniçais. Estas condições propiciam a ocorrência de pequenas cheias, em caso de precipitação elevada.

A principal linha de água (ribeira da Granja) é interceptada por pontões, e um seu afluente é transposto através de um pontão e de passagens hidráulicas que garantem o traçado da linha de água.

Exceptua-se o facto de estar previsto, cerca do km 1+700, o desvio da linha de água afluente da ribeira Granja, com alteração do leito da linha de água e das suas margens, e destruição da vegetação ripária existente, incluída na REN. O Projecto prevê que o desvio seja efectuado através de uma vaia trapezoidal, com 30 m de comprimento, revestida a colchões "tipo Reno", recoberto na superfície por uma camada de argamassa de pequena espessura. De acordo com o Decreto-Lei 166/2008, de 22 de Agosto, não é permitida qualquer alteração ou acção de iniciativa pública ou privada que se traduzam em obras de aterro ou escavação, e alterações de linhas de água.

Assim, considera-se que os impactes na rede hidrográfica são negativos e significativos dado que se pretende proceder ao desvio de uma linha de água incluída na REN, pelo que deve ser equacionada uma solução de projecto que permita a manutenção do actual traçado da linha de água, procedendo-se à sua reabilitação.

Os pilares do pontão na Ribeira da Granja e dos restantes pontões devem garantir a salvaguarda das margens das linhas de água, numa largura de 10 m (Art.º 11, da Lei n.º54/2005, de 15 de Novembro).

A caracterização da qualidade da água superficial na área do projecto foi realizada de forma indirecta, dado que não existem estações de qualidade da água nas linhas de água interceptadas pelo projecto nem foram realizadas análises de qualidade da água no âmbito do EIA. Atendendo aos dados de qualidade da água em estações existentes na envolvente do traçado e às fontes de poluição existentes na área de estudo e na sua envolvente, infere-se que as linhas de água interceptadas apresentam contaminação proveniente de descargas domésticas (directas e de fossas) e industriais (pedreiras e unidades de transformação de pedras), assim como das infra-estruturas rodoviárias existentes na envolvente.

Na fase de construção os principais impactes prendem-se com a desmatação e decapagem da terra vegetal, movimentação de terras, instalação, funcionamento e desactivação dos estaleiros, circulação de veículos e máquinas, em particular em vias não pavimentadas, que conduzem ao aumento do teor de sólidos em suspensão, as quais poderão conduzir à deterioração da qualidade da água. A estas alterações acrescem os metais pesados os hidrocarbonetos, associados à circulação de máquinas e veículos e derrames acidentais de óleos e combustíveis. Os impactes gerados são negativos, temporários e pouco significativos se foram tomadas adequadas medidas de minimização.

Na fase de exploração e decorrente do tráfego rodoviário, os principais poluentes são as partículas, os hidrocarbonetos e alguns metais pesados (cádmio, chumbo, cobre, crómio, ferro, níquel e zinco) os quais, após deposição, serão lixiviados pelas águas pluviais, promovendo a contaminação das linhas de água receptoras.

O EIA recorre a um modelo de qualidade da água para simular o acréscimo destes poluentes nas linhas de águas. O modelo utilizado foi o “Método Simples de Previsão de Impactes na qualidade da água associadas às águas de escorrências de Estradas”, Félix-Filho, 1994. O EIA justifica a aplicação deste modelo em detrimento de outros mais complexos, principalmente porque se trata de uma estrada de apenas 2,5 km, e não terem sido identificadas zonas sensíveis de acordo com a metodologia do LNEC.

De acordo com os valores obtidos nas simulações, e para a situação mais desfavorável, verifica-se que para a totalidade das bacias onde está prevista a ocorrência de descargas, os VMA para os HC e para os SST para os diversos usos contemplados no Decreto-Lei nº 236/98 de 1 de Agosto, são ultrapassados. Verifica-se ainda que para os metais pesados, os VMA e VMR para os diferentes usos considerados neste Decreto-Lei, são igualmente ultrapassados.

O EIA, atendendo aos pressupostos considerados para aplicação do modelo e às suas próprias limitações considera que os valores são bastante conservativos.

A estes argumentos e “ponderando a análise dos pontos de descarga das águas de escorrência da plataforma, a localização das linhas de água interceptadas pelo traçado, os usos do território nas áreas contínuas ao traçado (uso industrial e exploração de inertes), a ausência de captações públicas e privadas nas áreas contíguas ao traçado, a extensão do traçado em estudo, as limitações e incertezas do modelo de predição de impactes utilizados no EIA e a análise custo/benefício ambiental”, o EIA conclui que é dispensável a implantação de sistemas de tratamento para as águas provenientes da plataforma.

Não se considera aceitável, que estando à partida identificadas as limitações e incertezas do modelo utilizado (ou seja, a equipa que elaborou o EIA sabia que independentemente dos valores obtidos, estes não seriam considerados válidos) se tenha procedido à sua aplicação. Assim, considera-se inválida a modelação efectuada devendo a mesma ser efectuada de novo recorrendo ao modelo validado pelo LNEC, de Driver & Tasker (LNEC, 2004; INAG, 2006)), no sentido de reavaliar a necessidade de se proceder à construção de sistemas de tratamento das águas de drenagem procedentes da via.

À poluição crónica acresce a poluição devido à ocorrência de acidentes, de significância e magnitude variáveis dependendo do volume de combustíveis e óleos derramados e se há ocorrência, ou não, de substâncias tóxicas, mas potencialmente minimizáveis se forem implementadas as adequadas medidas de minimização.

Embora não tenham sido identificados usos das águas superficiais, associados às linhas de água na área do projecto, com excepção de pequenas captações para rega de hortas, sem a referida revisão da modelação, não é possível proceder a uma avaliação fundamentada de impactes nos usos da água.

### Recursos Hídricos Subterrâneos

A área em estudo, em termos hidrogeológicos, encontra-se localizada na Unidade Hidrogeológica da Orla Ocidental. Este sistema é um aquífero complexo, constituído por aquíferos porosos multicamada, confinados a semi-confinados, encimados muitas vezes por um aquífero livre desenvolvido nas formações plio a pós-Pliocénicas aflorantes.

Na área em estudo as formações hidrogeológicas apresentam produtividade baixa a elevada, vulnerabilidade variável, entre baixa a elevada, e o escoamento processa-se de Sudoeste para Noroeste, no sentido da Ribeira de Fervença.

Atendendo ao perfil do Projecto, o qual contempla o desenvolvimento na quase totalidade da extensão em aterro com cerca de 7 m considera-se que ocorrerão impactes negativos, embora pouco significativos na recarga dos aquíferos e escoamento subterrâneo, dada a natureza geológica da zona.

Para a caracterização da qualidade da água o EIA recorreu a estações de qualidade na envolvente do projecto. Tendo em conta essa informação, e de acordo com o Decreto-Lei nº 236/98 de 1 de Agosto, a água subterrânea apresenta genericamente qualidade adequada para o abastecimento urbano, existindo pontualmente valores que ultrapassam os VMR e os VMA para alguns parâmetros (VMR para o oxigénio dissolvido, condutividade,

azoto amoniacal e coliformes fecais estabelecidos para as águas para abastecimento humano) e rega (VMR para os cloretos). Atendendo que as fontes de poluição existentes na área do projecto e na sua envolvente são do mesmo tipo das que existem na área envolvente a essas estações de amostragem, é expectável que a água subterrânea na área envolvente ao projecto apresente qualidade semelhante.

Na fase de construção, considerando que não se prevê que o nível freático seja interceptado, os impactes negativos não serão significativos, se forem implementadas adequadas medidas de minimização.

No que se refere à fase de exploração, e atendendo ao referido para a avaliação dos impactes da qualidade da água superficial, considera-se que não é possível avaliar devidamente os impactes na qualidade da água das águas subterrâneas.

Existem na área em estudo e na sua envolvente vários poços e furos, de um modo geral para fornecimento de água para rega, agropecuária e indústria. Nesta área, e na sua proximidade não existem captações para abastecimento público, nem se verifica a intercepção de qualquer perímetro de protecção, pelo que se considera que não ocorrerão impactes negativos significativos nos usos da água.

### Ambiente Sonoro

Para efeitos de caracterização acústica, em Janeiro de 2007 foram efectuadas medições de ruído ambiente em 5 locais com ocupação sensível (M1 a M6), situados na envolvente da VEN9.

As medições acústicas nos diferentes locais (ver Quadro 4.29 do EIA, em anexo) revelaram valores entre 54 e 74 dB(A) para o indicador  $L_{den}$  e valores entre 49 e 65 dB(A) para o indicador  $L_n$ . Estes valores permitem concluir que, na situação actual (2007), os locais avaliados apresentam, na sua maioria, um ambiente sonoro perturbado, com valores de  $L_{den}$  e  $L_n$  superiores aos valores limite fixados no Regulamento Geral de Ruído (RGR).

Para averiguar o cumprimento dos valores limite legais, há a salientar que, na ausência de classificação oficial de zonas mistas e sensíveis por parte da Câmara Municipal de Sintra, são aplicáveis os valores limite de  $L_{den} \leq 63$  dB(A) e  $L_n \leq 53$  dB(A), de acordo com o estabelecido no n.º 3 do art.º 11º do Regulamento Geral do Ruído (RGR), limites impostos para zonas não classificadas.

A análise de impactes ambientais, para a fase de construção, baseou-se numa previsão qualitativa dos níveis sonoros, tendo o estudo apresentado, a título indicativo, valores médios dos níveis sonoros apercebidos a diferentes distâncias de equipamentos típicos de actividades de construção, prevendo-se que poderão ocorrer, pontualmente, valores de  $L_{Aeq}$  da ordem dos 70 a 80 dB(A), a distâncias até 30 m.

O estudo indica que, nesta fase, não é possível efectuar uma caracterização detalhada dos equipamentos a utilizar, nem uma avaliação rigorosa dos impactes. No entanto, de forma global, prevê que os impactes serão negativos pouco significativos, dado que os receptores sensíveis mais próximos do projecto em avaliação já estão expostos a um ambiente sonoro perturbado, pelo que a afectação provocada pelo ruído da fase de construção terá uma magnitude reduzida a média.

No entanto, de acordo com a localização prevista para o estaleiro e com os percursos propostos para a fase de obra (ver Desenho n.º 02, n.º 03, n.º 21 e n.º 22 dos Esclarecimentos Adicionais de Março de 2009), verifica-se que os receptores sensíveis A5, A6, A7, A8, A9, A11 e A13, bem como os receptores da localidade de Campo Raso, ficam muito próximos desse local/acessos. Para além disso, verifica-se que os receptores A6, A7, A8 e A11 são aqueles que na situação actual apresentam ambientes acústicos menos perturbados, pelo que se afigura que a fase de construção, nesses receptores, irá provocar impactes negativos significativos, de magnitude elevada, contrariamente ao afirmado pelo estudo.

Na fase de exploração, a análise de impactes baseou-se na previsão dos níveis de ruído relativos à emissão sonora da futura via (VEN9), em 15 receptores sensíveis (A1 a A15), por simulação num programa de cálculo automático (IMMI), tendo em conta os volumes de tráfego rodoviário estimados para o ano inicial (2010), ano intermédio (2020) e para o ano horizonte (2030).

Os níveis sonoros previstos, para o ano 2020, variam entre 61 e 75 dB(A) para o indicador  $L_{den}$  e entre 53 e 67 dB(A) para o indicador  $L_n$  (Quadro 5.8 do EIA, em anexo) o que significa que em 14 dos 15 receptores considerados, os níveis ultrapassam os valores limite (receptores A1 a A5 e A7 a A15, sendo que apenas no

receptor A6 se prevê serem cumpridos os valores limite), ultrapassagens essas até 12 dB(A) acima do valor limite para o indicador  $L_{den}$  e até 14 dB(A) acima do valor limite para o indicador  $L_{n}$ .

Note-se que a VEN9 não provocará acréscimos superiores a 12 dB(A) nos níveis dos receptores avaliados, razão pela qual não foi exigida a verificação do cumprimento da designada "Regra de Boas Práticas" (RBP).

Em termos de avaliação de impactes, o estudo distingue duas situações:

1. nos receptores mais afastados das vias de tráfego (que na situação actual apresentam ambientes acústicos menos perturbados, nomeadamente os receptores A6, A7, A8, A9 e A11), a futura via será responsável por impactes negativos significativos, com magnitude média a elevada.
2. nos receptores localizados junto da actual EN9 (que na situação actual apresentam ambientes acústicos perturbados, nomeadamente os receptores A1 a A5, A10, A12 a A15), a afectação dos níveis sonoros devida à VEN9 será reduzida, pelo que os impactes serão negativos pouco significativos, com magnitude reduzida ou nula. O estudo refere, ainda, a ocorrência de impactes acústicos positivos nestes receptores, devido à redução dos níveis sonoros em resultado da diminuição de tráfego da actual EN9, que será captado pela VEN9.

No entanto, tendo em conta que o projecto da VEN9 implicará a interrupção da actual EN9 (no Nó de Lourel e no Nó de Fervença), todo o tráfego que continue a utilizar a EN9 (residentes e unidades industriais/comerciais) terá de usar os futuros ramos de acesso, induzindo acréscimos de tráfego na povoação de Campo Raso.

Assim, considera-se que a VEN9 provocará alterações nas vias envolventes ao projecto, em particular na localidade de Campo Raso, onde é previsível um aumento significativo do volume de tráfego. Tendo em conta que esta localidade se desenvolve ao longo da via, perspectivam-se impactes negativos potencialmente significativos que não foram identificados nem avaliados pelo estudo, e muito dificilmente minimizáveis, dada a proximidade entre os receptores sensíveis e a via.

Para os 14 receptores sensíveis onde se prevê a ultrapassagem dos valores limite (A1 a A5 e A7 a A15), o estudo propõe as seguintes medidas de minimização:

- . pavimento com características de absorção acústica do tipo BMB (Betuminoso Modificado com Borracha), em toda a extensão do traçado da VEN9;
- . 5 barreiras acústicas do tipo absorvente (com coeficiente de absorção sonora que apresente um valor de  $\alpha_{méd} \geq 6$ ):
- . barreira B1 de 160 m de comprimento e de 3,5 m de altura (60 m antes do km 0+000 ao km 0+100, sentido Mafra/Sintra) para proteger os receptores A1 e A2;
- . barreira B2 de 100 m de comprimento e de 3 m de altura (do km 0+060 ao km 0+160, sentido Sintra/Mafra) para proteger o receptor A3;
- . barreira B3 de 100 m de comprimento e 1 m de altura (do km 1+080 ao km 1+180, sentido Sintra/Mafra) para proteger o receptor A9;
- . barreira B4 de 70 m de comprimento e 2,5 m de altura (do km 2+460 ao km 2+530, sentido Sintra/Mafra) para proteger o receptor A13;
- . barreira B5 de 80 m de comprimento e 2,5 m de altura (do km 2+490 ao km 2+570, sentido Mafra/Sintra) para proteger os receptores A14 e A15.

No entanto, verifica-se a ocorrência de uma contradição no estudo, uma vez que este indica que o pavimento do tipo BMB permite reduzir as emissões sonoras de circulação rodoviária em cerca de 3 dB(A) face a pavimentos correntes, enquanto que por análise do Quadro VII (Tomo V – Projecto de Medidas de Minimização, Outubro de 2008) conclui-se que foram consideradas reduções de 4 dB(A).

Assim, tendo em conta que os receptores alvos de medidas de minimização (barreiras + piso BMB com redução de 4 dB(A)) estão no limiar do cumprimento dos valores limite, os mesmos estarão sujeitos a níveis sonoros superiores aos valores limite se se considerar a atenuação de 3 dB(A) referida para o piso BMB. Em consequência, é necessário redimensionar as barreiras acústicas propostas.

Apenas a barreira B3 (considerando uma atenuação do piso BMB de 3 dB(A)), assegura a não ultrapassagem dos valores limite, estando os níveis sonoros no receptor A9 no limiar do cumprimento. No entanto, dado que a

barreira B3 tem uma altura de apenas 1 m, considera-se necessário a apresentação de evidências técnicas que demonstrem a eficácia de uma barreira acústica com essa altura.

Tendo em conta que o estudo prevê impactes no ambiente sonoro desde a entrada em exploração da futura VEN9, as medidas de minimização (tanto o pavimento do tipo BMB, como as barreiras acústicas reformuladas) terão de estar implementadas na data de entrada de funcionamento da via.

### Sócio-Economia

O projecto integra-se numa área de cujas características se destaca a presença industrial e uma significativa desorganização territorial, tendo como enquadramento geral os concelhos de Sintra e Cascais e a restante AML-Norte, nos quais se evidencia uma expressiva concentração populacional e movimentos intensos entre os respectivos concelhos.

O EIA identifica o contexto actual da EN9 como fortemente condicionado, quer pelos elevados níveis de tráfego que regista, quer pela densa ocupação marginal que se verifica – construções afectas a diversas actividades económicas, nomeadamente indústrias, comércio e serviços, bem como infra-estruturas e equipamentos que se localizam ao longo da via (EN9) e na sua envolvente imediata.

A EN9 funciona também como uma via de distribuição de tráfego para os vários aglomerados populacionais existentes nas imediações, verificando-se um tráfego pendular muito significativo, no qual as deslocações casa-trabalho-casa e lazer/recreio-casa assumem forte expressão.

Assim, o Projecto da VEN9 pretende responder a uma necessidade de melhoria das condições de circulação na actual EN9 e da distribuição do tráfego existente.

A situação actual da área na qual se desenvolve o projecto caracteriza-se por uma forte desorganização e desestruturização territorial, das quais são sinal a presença de lotes construídos, mas sem ligação à malha urbana existente, depósitos de sucatas, aterros de inertes localizados em terrenos sem uso específico, e solos expectantes.

Das actividades económicas existentes ao longo da actual EN9 (comércio, serviço e indústrias) salientam-se os *clusters* associados a materiais para a construção civil, jardinagem, mobiliário, comércio de automóveis, entre outros, cuja rentabilidade e viabilidade dependem em grande escala do tráfego de passagem, uma vez que este gera a maioria dos seus potenciais clientes.

Das actividades económicas destaca-se ainda, pelo número de trabalhadores de elevado nível de qualificação e pela sua especificidade tecnológica, a existência de uma empresa farmacêutica, a qual, segundo a Consulta Pública, constitui um grande complexo industrial especializado na produção de injectáveis e medicamentos estéreis, sendo a maior exportadora nacional na sua área de actividade. Actualmente esta empresa terá encetado um plano de expansão, respeitante à construção de uma nova unidade fabril.

Estas empresas representam uma mais-valia económica e social relevante uma vez que, e segundo a Consulta Pública, geram um volume de negócios superior a 170 milhões de euros e empregam directamente cerca de 1500 trabalhadores, sendo ainda indirectamente responsáveis pela dinamização de outras empresas associadas.

Na área em estudo existem ainda várias pedreiras e unidades de corte desconhecendo-se no entanto, a fase da lavra em que se encontram e recursos mineiras ainda em reserva. Contudo, segundo parecer da DGEG, *“verifica-se não haver sobreposição da área do estudo com áreas afectas a recursos geológicos, com direitos mineiros concedidos ou requeridos”*.

A área de implantação do traçado e envolvente próxima abrangem também aglomerados populacionais, cuja população releva para efeitos das ligações locais e dos efeitos associados (ruído e emissões).

Na fase de construção verificar-se-á a afectação dos percursos efectuados pela população, a diminuição temporária da acessibilidade local pelo corte e desvio de caminhos com afectação da circulação motorizada e pedonal, a realocação de duas paragens de autocarros e a afectação indirecta das habitações localizadas na envolvente do traçado, induzindo impactes negativos, temporários e significativos, à excepção dos decorrentes da ocupação correspondente à faixa de rodagem, que serão irreversíveis.

Na fase de exploração os impactes decorrem da nova acessibilidade conferida e respectiva circulação de veículos, bem como da afectação directa e indirecta das actividades económicas, e da população existente na área envolvente.

Em termos de impactes identificam-se impactes positivos, e negativos directos e indirectos.

### Impactes positivos

Os principais impactes positivos são:

- . aumento das condições de segurança e serviço actualmente existentes na actual EN9, decorrentes da redução de tráfego;
- . ganhos de tempo e segurança decorrentes de adequadas condições de circulação na VEN9;
- . melhoria da acessibilidade rodoviária regional, criando uma alternativa à actual EN9, de maior segurança e fluidez;
- . melhoria nas condições de circulação na EN 250-1, resultante da sua beneficiação.

### Impactes negativos

#### Directos

Destacam-se como impactes negativos significativos e irreversíveis, apenas susceptíveis de compensação:

- . efeito de barreira devido à descontinuidade territorial que provoca;
- . realocação de duas paragens de autocarro existentes na EN9, não tendo o EIA precisado qual a alteração de percurso pedonal induzida;
- . Km 0+350 – afectação da estrutura de lavagem de uma estação de serviço (impacte pouco significativo);
- . Km 0+800 ao km1+100 – desenvolvimento do traçado sobre uma quinta / unidade de exploração pecuária (criação de bovinos, casa, estábulos e armazém) inviabilizando a sua exploração;
- . Km 0+810 – interrupção de uma via denominada Estrada Real, por desenvolvimento do traçado em aterro sobre esta. Este impacte seria minimizável pela introdução de uma passagem inferior. Verifica-se ainda que o Projecto não contempla a ligação desta estrada ao Restabelecimento 1, verificando-se assim a interrupção de acessos a várias edificações (armazéns);
- . Km 1+130 – afectação de um lote com habitação associada a um estaleiro de apoio à actividade da construção civil, e alteração de acesso;
- . Km 1+650 – afectação de parte da área de depósito de uma unidade de transformação de inertes (pedra);
- . Km 1+759 a 1+900 – afectação de uma indústria farmacêutica por desenvolvimento do traçado sobre a área programada para a sua expansão, inviabilizando a sua utilização e o correspondente projecto de expansão. Considera-se este impacte muito significativo e não minimizável dadas as características da empresa (de elevado valor acrescentado) e número e tipologia de postos de trabalho (qualificados);
- . Km 1+900 ao km 2+000 – sobreposição do traçado numa área afecta a uma empresa de sucata, considerando o EIA que a dimensão do terreno permitirá a reafectação da arrumação dos materiais, bem como afectação parcial do seu acesso;
- . Km 2+150 – desenvolvimento do traçado entre duas áreas de depósito e transformação de inertes (pedra). Embora o Projecto preveja a construção de muros de suporte de ambos os lados que permitirão a continuidade das unidades, verificar-se-á o ensombramento das instalações, a alteração das suas condições de laboração e a supressão de alguns espaços usados para armazenamento e depósito de matérias-primas e de produtos transformados;
- . Km 2+500 – implementação de um muro de suporte (M3) adjacente a uma habitação e afectação de parte do logradouro da casa. Dado que o muro se desenvolve na adjacência da habitação, numa fachada com janela, considera-se que as condições de habitabilidade não ficam asseguradas, pelo que o impacte é muito significativo;

. Km 0+800 do Restabelecimento 2 – interrupção de acessos a uma unidade de transformação e corte de pedra em laboração, provocando a interferência com as áreas de depósito de matérias-primas e transformadas, a afectação da rampa de acesso à frente activa da pedreira e a acessibilidade externa com o aumento dos percursos associados.

A construção da obra provocará ainda a perturbação, durante a fase de obra, nos serviços existentes associados ao domínio das infra-estruturas de abastecimento e de saneamento básico.

### Indirectos

O Projecto de Execução apresentado para a VEN9 não permite a ligação directa da actual EN9 aos Nós de Lourel e de Fervença, prevendo que a ligação a estes se efectue através dos restabelecimentos 1 e 2. Verifica-se assim o seccionamento de um troço da actual EN9.

Neste troço, localizam-se diversas actividades económicas (indústrias, serviços, armazéns e comércio) as quais, tal como já referido, dependem em grande escala do tráfego de passagem, uma vez que este gera a maioria dos potenciais clientes destas empresas.

Considera-se assim, que o objectivo do Projecto de transferir tráfego da actual EN9 para a Variante induz um impacte negativo nas actividades económicas referidas, com potencial redução do volume de negócio, podendo a curto / médio prazo resultar no seu encerramento e consequente perda de postos de trabalho.

Embora a existência de uma Variante à EN9, garantindo melhores condições de circulação, segurança e redução dos tempos de percurso, face às oferecidas pela actual EN9, se considere benéfica em termos de acessibilidades, verifica-se que a não existência de ligações directas aos Nós envolventes (Lourel e Fervença) pode induzir impactes negativos significativos sobre as actividades económicas localizadas na envolvente da actual EN9, conforme largamente exposto na Consulta Pública.

A não existência de ligação directa da actual EN9 ao Nó de Lourel implica ainda um aumento de tráfego (pesados e ligeiros) na estrada que atravessa Campo Raso, induzindo impactes negativos, muito significativos, decorrentes do atravessamento desta povoação.

Verifica-se assim que a solução apresentada para a VEN9 induz impactes negativos, significativos e muito significativos, e não minimizáveis. Ao nível dos impactes directos, destaca-se a afectação da área de expansão da empresa HIKMA (indústria farmacêutica). Ao nível dos impactes indirectos, dada a não existência de ligação directa aos Nós de Lourel e Fervença, destacam-se os que decorrem da afectação das actividades económicas localizadas na envolvente da actual EN9, e os que decorrem do aumento de tráfego na via que atravessa a povoação de Campo Raso.

Face ao exposto, considera-se que embora a VEN9 responda a uma necessidade de melhoria das condições de distribuição, escoamento e de circulação do tráfego, porquanto o tráfego da actual EN9 é pendular e muito significativo, a solução de projecto apresentada induz impactes, negativos, significativos e muito significativos, e não minimizáveis.

Considera-se que a solução a adoptar para a Variante à EN9 deve assegurar a melhoria das acessibilidades regionais e locais, sem prejuízo para a situação actual no que respeita a factores sociais e económicos.

### Ordenamento do Território

De acordo com o EIA, os Instrumentos de Gestão Territorial (IGT) em vigor na área atravessada pelo projecto são os seguintes:

- . Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROTAML);
- . Plano Rodoviário Nacional (PRN 2000);
- . Plano Director Municipal (PDM) de Sintra.

O projecto está previsto no Programa de Execução, Meios e Fontes de Financiamento do PROTAML em vigor, devendo, no entanto, ser cuidadosamente enquadrado pelos Instrumentos de Planeamento Territorial, de modo a que as orientações do PROTAML sejam efectivamente concretizadas.

A nível do modelo territorial deste IGT, verifica-se que o traçado da Variante à EN9 está integrado em Área Urbana a Estruturar e Ordenar. Nas Unidades Territoriais, este traçado insere-se no Arco Urbano Envoltente Norte – Área Industrial Poente.

Em termos de orientações territoriais, o PROTAML explicita para o Arco Urbano Envoltente Norte, no que interessa para a área em presença:

*. Fomentar e reforçar o desenvolvimento de actividades ligadas à indústria, armazenagem e logística nas áreas de Terrugem / Pêro Pinheiro / Sabugo, em articulação com a de Mem Martins, e na área de actividades do MARL, em articulação com Alverca/Bobadela, tirando partido das suas localizações periféricas e das boas condições de acessibilidade.*

A nível das Acções Urbanísticas, é ainda apontado neste Plano Regional para a Área Urbana a Estruturar e Ordenar que os Instrumentos de Planeamento Territorial devem:

*. definir, através de diferentes UOPG, as formas de estruturação urbana, salvaguardando os valores naturais e culturais, criando remates urbanos coerentes e estáveis para as áreas de expansão e integrando as Áreas Estruturantes e Vitais da REM;*

*. promover a colmatação das carências a nível de equipamentos e infra-estruturas nas áreas urbanas, assim como garantir a qualificação do espaço público e a requalificação urbanística do território.*

Em relação à Estrutura Metropolitana de Protecção e Valorização Ambiental do PROTAML, é de referir que o projecto interfere marginalmente com o Corredor de Ligação Secundário que se estende da Serra da Carregueira em direcção ao litoral. De qualquer modo, como o projecto constitui uma via que não inviabiliza por si só este corredor, e apenas se verifica interferência de uma pequena parte do Restabelecimento 1 (EN250-1, que já existe no local, sendo alargada 3 m) e do início da própria Variante (no local em que começa a divergir da actual EN9) com o referido corredor, não se considera que esteja em causa a conectividade pretendida.

Face ao exposto, e em síntese, considera-se que o presente projecto se enquadra nas orientações do PROTAML, permitindo colmatar as carências detectadas ao nível da infra-estrutura rodoviária, ao mesmo tempo que reforça a ligação a Norte e a NW, designadamente através da Via de Cintura da Área Metropolitana de Lisboa-Norte.

Relativamente ao PRN 2000, é de referir que a EN9 apresenta como pontos extremos Sintra e Alenquer, tendo – no que respeita ao traçado em análise – como ponto intermédio Sintra (IC16), e que se insere na Rede Complementar (Estradas Nacionais) aprovada pelo DL n.º 222/98, de 17 de Julho, posteriormente alterado pela Lei n.º 98/99, de 26 de Julho, e pelo DL n.º 182/2003, de 16 de Agosto.

De qualquer modo, não é linear que a eventual desclassificação da EN9 origine que a sua Variante passe a integrar o PRN 2000 e carece de fundamentação a integração da Variante à EN9 neste Plano Sectorial, designadamente nas disposições do artigo 8.º do DL n.º 222/98. Mesmo considerando a “*proposta de protocolo*”, elaborada pela Câmara Municipal de Sintra e remetida em Abril de 2005 à EP, EPE para análise e parecer, a EN9 será desclassificada desde o Nó do Lourel do IC16 até ao Nó de Fervença na Via de Cintura da Área Metropolitana de Lisboa-Norte, mas nada é referido sobre a possibilidade da Variante à EN9 passar a integrar o PRN 2000.

Deste modo, e ao contrário do defendido no EIA, entende-se que não está provado que a Variante à EN9 esteja prevista no PRN2000.

Em relação ao PDM de Sintra em vigor, verifica-se que de acordo com a Carta de Ordenamento, tal como é assumido claramente no EIA, a Variante à EN9 não tem previsto qualquer espaço canal.

Por este facto e também pelo facto de num primeiro momento se ter assumido claramente no EIA que o projecto não se enquadra nas categorias de espaço do PDM de Sintra e depois que “*em termos do regulamento do PDM de Sintra, verifica-se nada haver que impeça a acção em causa*”, é importante avaliar as interferências que a Variante à EN9 apresenta, a saber: “Espaços Urbanos”, “Espaços Industriais”, “Espaços para Indústrias Extractivas” e “Espaços Naturais e Culturais”, para além da Rede Viária.

Analisando as disposições consagradas no regulamento do PDM para as diversas categorias de espaço em causa, entende-se que – com excepção dos Espaços para Indústrias Extractivas e desde que sejam cumpridos

os necessários procedimentos legais das servidões e restrições de utilidade pública existentes na área – estas não obstam à concretização da Variante à EN9.

Quanto aos Espaços para Indústrias Extractivas, não podem ser autorizadas nem previstas acções que, pela sua natureza ou dimensão, comprometam o aproveitamento dos recursos existentes, salvo quando digam respeito à recuperação e reconformação paisagística de extracções esgotadas e abandonadas e que sejam compatíveis com a vocação e usos das zonas envolventes (n.º 2 do artigo 30.º), pelo que se entende que existe claramente uma incompatibilidade do projecto com esta tipologia de espaços, uma vez que parte das áreas de potencial extracção de pedra vão ser ocupados de um modo irreversível pela implantação da Variante (pequena parte) e do Restabelecimento 1. Esta disposição do PDM está, aliás, no espírito do estipulado no PROTAML para áreas com recursos geológicos para exploração.

Com o objectivo de resolver esta incompatibilidade defende-se no EIA que a Variante à EN9 está integrada no PRN 2000 (o que se entende não ser linear, como se verificou atrás) e, na medida em que este Plano Sectorial se sobrepõe ao PDM, haverá lugar a uma alteração do PDM por adaptação, situação que origina que deixe de haver motivos que possam fundamentar um parecer desfavorável no âmbito deste factor ambiental.

Em resumo, as disposições que estão consagradas no regulamento do PDM de Sintra para os “Espaços para Indústrias Extractivas” e o facto do traçado da Variante à EN9 em avaliação divergir do espaço canal previsto neste IGT (EN9), motiva que se conclua que o projecto é incompatível com o PDM.

No que respeita às Condicionantes Legais interferidas directamente pelo projecto, são de assinalar as seguintes, que decorrem das Cartas de Condicionantes do PDM de Sintra e da delimitação da Reserva Ecológica Nacional (REN) deste concelho aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 47/96, de 17 de Abril:

- . Servidão da Base Aérea de Sintra;
- . Rede Rodoviária;
- . Reserva Ecológica Nacional (REN).

De acordo com o referido no EIA, o facto do projecto intersectar a Servidão da Base Aérea de Sintra representa um impacte pouco significativo e não é impeditivo da realização do projecto, sendo que esta infra-estrutura aérea foi tomada em consideração na selecção do corredor da Variante à EN9. Segundo parecer recebido da Direcção Geral de Infra-Estruturas, a Defesa Nacional condiciona o parecer favorável à não colocação de obstáculos que ultrapassem os 10 m de altura.

No que respeita à Rede Rodoviária, é de assinalar a intersecção com o espaço canal previsto no PDM (EN9) e seus Nós – situação que se considera pacífica face aos objectivos que a EN9 (no PDM) e a Variante à EN9 (neste EIA) perseguem – e com as vias existentes que correspondem no projecto em avaliação aos Restabelecimentos 1 e 2 – com as quais a Variante à EN9 está articulada.

Com base na delimitação da REN do concelho de Sintra aprovada, constata-se que o projecto vai interferir com uma área (sensivelmente a meio do traçado) e linhas de água – quatro atravessamentos do traçado de Plena Via, um no Restabelecimento 1 e na ligação da Rotunda 1 à Variante, e dois no Restabelecimento 2 – desta restrição de utilidade pública, calculando-se no EIA que seja afectada uma extensão de 0,8ha de áreas estratégicas de protecção e recarga de aquíferos. Para além disso, cerca do km 1+700, do lado esquerdo do traçado, a linha de água classificada como REN é afectada pelo aterro da plataforma, sendo desviada, por uma vala, do talude de aterro e do caminho paralelo que garante a serventia das propriedades contíguas ao traçado.

Assim, em termos de afectação de áreas classificadas como REN existem duas situações diferentes: a interferência com área e linhas de água classificadas como REN, e o desvio de uma linha de água classificada como REN.

No primeiro caso, nos termos do n.º 1 do artigo 20.º do DL n.º 166/2008, de 22 de Agosto, nas áreas incluídas na REN são interditos os usos e as acções de iniciativa pública ou privada que se traduzam em:

- . Operações de loteamento;
- . Obras de urbanização, construção e ampliação;
- . Vias de comunicação;
- . Escavações e aterros;

- . Destruição do revestimento vegetal, não incluindo as acções necessárias ao normal e regular desenvolvimento das operações culturais de aproveitamento agrícola do solo e das operações correntes de condução e exploração dos espaços florestais.

No entanto, de acordo com o n.º 3 do artigo 21.º do DL n.º 166/2008, nos casos de infra-estruturas públicas, nomeadamente rodoviárias, ferroviárias, portuárias, aeroportuárias, de abastecimento de água ou de saneamento, sujeitas a avaliação de impacto ambiental, a declaração de impacto ambiental favorável ou condicionalmente favorável equivale ao reconhecimento do interesse público da acção.

Assim, e com base no EIA e nos elementos adicionais solicitados com o objectivo de se efectuar o completo enquadramento no regime jurídico da REN, verifica-se que:

- . face ao tipo de infra-estrutura rodoviária, o projecto não se insere nos “Usos e acções compatíveis com os objectivos de protecção ecológica e ambiental e de prevenção e redução de riscos naturais de áreas integradas na REN”, tal como disposto no Anexo II do DL n.º 166/2008, pelo que terá de ser reconhecida como acção de relevante interesse público;
- . nos dois restabelecimentos por pontão (um na Plena Via e outro no Restabelecimento 2) a travessia não afecta a linha de água, uma vez que não existe qualquer elemento estrutural localizado no leito do curso de água;
- . os atravessamentos das linhas de água por PH dos Restabelecimentos 1 e 2 já são existentes, pelo que as intervenções a efectuar decorrem apenas da sua adaptação ao novo perfil transversal tipo adoptado para os restabelecimentos;
- . os pavimentos da via serão impermeáveis e os taludes serão permeáveis;
- . os principais impactes negativos na REN ocorrerão na fase de construção, sendo que na área impermeabilizada continuarão pela fase de exploração;
- . dada a sensibilidade das unidades biofísicas intersectadas pelo projecto e a importância deste, terá de ser efectuado um planeamento muito minucioso aquando da intervenção, para aproveitar e valorizar as características naturais e minimizar os impactes negativos / intervir na menor área possível;
- . é muito relevante a escolha da área de localização do estaleiro e de outras eventuais infra-estruturas de apoio à obra, bem como de áreas de empréstimos e de depósito (preferencialmente em áreas de extracção de inertes abandonadas, ou outras que necessitem de recuperação paisagística), e de acesso à obra, com a finalidade de não serem ocupadas áreas de REN; Verifica-se que a área proposta para estaleiro merece concordância, uma vez que não afecta condicionantes.

Assim, considera-se que a importância do projecto e as explicitações apresentadas contribuem para um parecer favorável neste primeiro caso (interferência com área e linhas de água classificadas como REN).

Em relação ao segundo caso (desvio de uma linha de água classificada como REN), de acordo com o n.º 1 do artigo 20.º do DL n.º 166/2008, trata-se igualmente de uma acção interdita, não se vislumbrando a mesma possibilidade de enquadramento da solução proposta no n.º 3 do artigo 21.º daquele diploma legal.

Em conclusão, e em termos de Ordenamento do Território considera-se que:

- . o presente projecto enquadra-se nas orientações do PROTAML, permitindo colmatar as carências detectadas ao nível da infra-estrutura rodoviária, ao mesmo tempo que reforça a ligação a Norte e a NW, designadamente através da Via de Cintura da Área Metropolitana de Lisboa-Norte;
- . ao contrário do defendido no EIA, entende-se que não está provado que a Variante à EN9 esteja prevista no PRN2000;
- . as disposições que estão consagradas no regulamento do PDM de Sintra para os “Espaços para Indústrias Extractivas” (n.º 2 do artigo 30.º) e o facto do traçado da Variante à EN9 em avaliação divergir do espaço canal previsto neste IGT (EN9), motiva que se conclua que o projecto é incompatível com o PDM;
- . o facto do projecto intersectar a Servidão da Base Aérea de Sintra e a Rede Rodoviária local não impede a sua realização;
- . quanto à REN, considera-se que se está perante duas situações diferentes:

- interferência com área e linhas de água classificadas como REN, onde se entende que a importância do projecto e as explicitações apresentadas no EIA motivam um parecer favorável;
- desvio de uma linha de água classificada como REN, trata-se de uma acção interdita, não se identificando possibilidade de enquadramento da solução proposta no n.º 3 do artigo 21º daquele diploma legal.

### Património

A caracterização da situação de referência do Descritor Património baseou-se na pesquisa documental e bibliográfica, quer para o património arquitectónico, como para o arqueológico, num corredor de 1 km de largura centrado no eixo da via. Para esta zona elaborou-se ainda uma pesquisa toponímica e fisiográfica do terreno. Nesta área foram compiladas trinta ocorrências patrimoniais pertencentes a vários períodos cronológicos, denotando uma região bastante rica e densamente ocupada desde os tempos mais remotos.

Para a fase de trabalho de campo o EIA refere que foi efectuado um reconhecimento dos elementos identificados na pesquisa documental, tendo ainda sido realizada uma prospecção sistemática que incidiu sobre um corredor de 400 metros centrados, igualmente, no eixo da via, bem como o registo completo das ocorrências. Foi ainda efectuada a sua implantação em cartografia à escala 1:25 000 e 1:2000.

Do total dos elementos reconhecidos, destaque-se a importância dos seguintes:

- . Campo Raso, Sítio Arqueológico B4 – vestígios de superfície de época pré-histórica onde se incluem diversos artefactos cerâmicos e líticos;
- . Casal da Fervença - Património Edificado B21 – conjunto de edifícios de carácter rural, provavelmente do século XIX, testemunho significativo e já raro dos antigos casais agrícolas característicos da região de Sintra;
- . Ponte da ribeira da Granja, Elemento Patrimonial B22 – ponte em silharia de pedra apresentando ainda dois arcos de volta perfeita, tabuleiro e respectivas guardas, ostentando igualmente dois talha-mar de perfil triangular. Pelas informações obtidas, nomeadamente no parecer do Museu Arqueológico de São Miguel de Odrinhas (MASMO), entidade consultada no âmbito deste processo, esta ponte deverá remontar ao século XVIII, quando a propriedade da Quinta da Granja passa para a posse do Marquês de Pombal. Apesar das condições de abandono em que se encontra, apenas as guardas apresentam um acentuado mau estado de conservação, sendo possível, apesar de tudo, reconstituir o seu perfil.

Importa referir que o traçado se desenvolve sobre o Sítio Arqueológico B4 – Campo Raso, sobre a Ponte da ribeira da Granja e a menos de 40m dos edifícios pertencentes ao Casal de Fervença.

Na envolvente do projecto, segundo informações do MASMO, existem ainda um conjunto de elementos patrimoniais não referenciados no EIA, tais como: Estação Arqueológica da Granja do Marquês e Povoado Pré-Histórico do Alto do Montijo.

O EIA avaliou, em termos de impactes, um conjunto de elementos patrimoniais arquitectónicos e arqueológicos, tendo verificado que a afectação será negativa e irreversível sobre os três elementos já referidos: B4 – Sítio Arqueológico de Campo Raso; B23 - Casal de Fervença; B24 - Ponte da ribeira de Granja.

Embora o EIA tenha apresentado adequados parâmetros de avaliação da importância patrimonial dos elementos, não identificou quais os critérios de avaliação/caracterização de impacte. Verifica-se assim que o EIA utiliza termos como magnitude ampla/parcial sem especificar o conceito inerente ao mesmo. Acresce que não identifica a significância dos impactes. Verificam-se ainda incorrecções de avaliação, decorrentes nomeadamente de considerar que o desenvolvimento do traçado (Restabelecimento 2) sobre a Ponte da ribeira da Granja é irrelevante “*dado que não são previsíveis alterações à sua estrutura*”, sem especificar como se prevê o alargamento do perfil actual e como se assegura que não ocorrerão alterações na sua estrutura.

Precisando os impactes verifica-se:

- . Campo Raso – o traçado desenvolve-se (aproximadamente entre o km 0+400e 0+500) sobre esta mancha de dispersão de materiais, considerada de elevado potencial científico e médio valor patrimonial, pelo que se considera que ocorrerá sobre a mesma um impacte directo, de elevada

magnitude, e cuja significância apenas poderá ser determinada face a um maior conhecimento do sítio arqueológico.

. Ponte da ribeira da Granja – o Restabelecimento 2, cerca do km 0+400 desenvolve-se sobre este elemento patrimonial, que o EIA classifica como de reduzido valor patrimonial. Contudo, da avaliação desenvolvida verifica-se que se trata de um elemento de elevado valor patrimonial dada a sua raridade, estado de conservação e significado histórico para a região.

Embora, conforme atrás referido, não seja especificado como se efectuará o alargamento desta Ponte e como se assegura a sua não afectação, a CA considera que ocorre um impacte negativo, significativo e irreversível sobre a mesma, decorrente nomeadamente da alteração do seu enquadramento e da afectação do seu valor patrimonial pela introdução das estruturas inerentes ao traçado do Restabelecimento 2. Face ao exposto considera-se que deve ser considerada uma outra solução de atravessamento da ribeira da Granja, que permita a preservação integral da Ponte.

. Casal de Fervença – o traçado do restabelecimento 2 desenvolve-se a menos de 40 m dos edifícios do Casal de Fervença o qual *“encerra em si um dos últimos e significativos testemunhos dos antigos casais agrícolas da região de Sintra”* (Catarina Coelho, transcrito no Parecer do MASMO). Verifica-se assim que o Projecto induzirá significativos impactes negativos indirectos sobre este *“testemunho da arquitectura tradicional”*, por eventual seccionamento da área pertencente ao mesmo (a qual não é identificada), por afectação do seu enquadramento (já tão degradado pelo desenvolvimento na sua adjacência da EN9, de pedreiras e de depósitos de resíduos de extracção mineral) induzindo o seu *“emparedamento”* entre duas rodovias. Face ao exposto deve ser considerado um outro traçado para o restabelecimento 2, de modo a assegurar um maior afastamento a este Casal.

O EIA preconiza um conjunto de medidas de minimização com as quais não se concorda, dado que decorrem de uma incorrecta avaliação de impactes.

## 5. Consulta Pública

A consulta Pública decorreu durante 34 dias desde o dia 20 de Abril a 5 de Junho de 2009, tendo sido realizada uma reunião técnica no dia 12 de Maio, nas instalações da Agência Portuguesa do Ambiente com o objectivo de prestar esclarecimento relativamente ao processo de AIA, do projecto e respectivos impactes ambientais. Na reunião estiveram presentes a Câmara Municipal de Sintra (proponente do Projecto) e os seus consultores, os presidentes das Juntas de Freguesia de Terrugem e de Santa Maria e S. Miguel, um cidadão convidado por esta última junta de freguesia e uma representante das Estradas de Portugal.

A Consulta Pública contou com treze contribuições subscritas por:

- Junta de Freguesia de Santa Maria e S. Miguel
- ANA, Aeroportos de Portugal
- Força Aérea
- REN – Rede Eléctrica Nacional, SA
- Associação de Defesa do Património de Sintra
- Associação Empresarial do Concelho de Sintra
- 578 empresários e residentes nas freguesias de Santa Maria e S. Miguel e Terrugem, subscrevendo os seguintes documentos:
  - Carta com a posição de Empresários com sedes, filiais /estabelecimentos localizados entre o Nó de Fervença e Lourel (82 assinaturas)
  - Petição de Cidadãos e Empresários da Terrugem (120 pessoas)
  - Petição de Cidadãos e Empresários de Vila Verde (47 pessoas)
  - Petição de Cidadãos e Empresários de Campo Raso (21 pessoas)
  - Petição de Cidadãos e Empresários de Ral (21 pessoas)

- Petição de Cidadãos e Empresários de Fervença (287 pessoas)
- Auto Amaral
- ARNEG Portuguesa
- DIGAL Gás - Distribuição e Comércio
- GRAJOMAR – Mármore e Granitos, Lda.
- HIKMA Farmacêutica, SA
- Miguel de Sousa Maximiano e Maria Gertrudes Alexandre Maximiano

Da consulta muito participada, salienta-se a oposição ao projecto da Variante, tal como está previsto, pelo facto de interromper a Estrada Nacional 9, não contemplando ligação directa aos Nós de Lourel e de Fervença. Subscrevem esta posição **578 cidadãos empresários e/ou** residentes na envolvente da EN9, a **Junta de Freguesia de Santa Maria e S. Miguel, a Associação Empresarial do Concelho de Sintra, as empresas Auto Amaral, ARNEG Portuguesa e a Grajomar, Lda.**, (proprietária de um condomínio empresarial onde se encontram sediadas oito empresas).

Esta posição tem subjacente os impactes socioeconómicos muito significativos decorrentes da existência, na envolvente da EN9, de cerca de 80 empresas ligadas ao comércio, serviços e indústria dos sectores de materiais de construção, mobiliário e decoração, rochas ornamentais, automóvel, entretenimento, restauração e farmacêutico, que empregam cerca de 1 500 trabalhadores e cujo volume de negócios orça os 170 milhões de euros, cuja rentabilidade depende da acessibilidade, uma vez que beneficiam especialmente do tráfego de passagem.

Os novos acessos à EN9 implicarão um aumento das distâncias a percorrer, o atravessamento por tráfego ligeiro e pesado (entre 100 e 150 camiões/dia) das povoações de Campo Raso, Raí, Vila Verde, Lourel, diminuindo a qualidade de vida dos seus residentes, nomeadamente em termos de qualidade do ar e ambiente sonoro.

*Sobre esta questão a CA, no que respeita à acessibilidade, nomeadamente ao desvio de tráfego por inexistência de acessos directo aos Nós, reconhece os impactes decorrentes deste facto, em particular sobre a povoação de Campo Raso.*

*No que respeita aos impactes socioeconómicos a CA corrobora as preocupações expressas, conforme se verifica na análise específica e nas conclusões.*

A **HIKMA Farmacêutica (Portugal), SA** informa que o seu plano de expansão irá ser posto em causa pelo atravessamento da sua propriedade pela construção da Variante. Alerta ainda esta empresa para a impossibilidade de ceder terreno na sua frente para a Estrada do Rio de Mó, dado que existe uma estrada interna que se desenvolve no seu perímetro interior máximo essencial para o funcionamento interno e logístico do complexo industrial e que, em caso de sinistro é o único meio de acesso a todos os pontos do complexo fabril.

*A CA reconhece os impactes directos do Projecto em avaliação sobre o plano de expansão da HIKMA, pelo que os considerou na sua análise específica e nas conclusões.*

Os cidadãos **Miguel de Sousa Maximiano e Maria Gertrudes Alexandre Maximiano** opõem-se ao traçado da Variante uma vez que a irá afectar um terreno sito na Estrada do Rio da Mó, em Fervença, de que são proprietários.

*Não foi possível proceder à identificação precisa da situação alvo de reclamação.*

A **Junta de Freguesia de Santa Maria e S. Miguel** refere ainda a interrupção da Estrada Real, cujos impactes considera minimizados face aos esclarecimentos obtidos na reunião técnica realizada no dia 12 de Maio, na

APA. Refere o parecer da Junta estar previsto o restabelecimento do tráfego da Estrada Real a Sul pela EN 250-1 e a Norte pela EN9.

*Sobre esta questão a CA esclarece que o Projecto apresentado não prevê o restabelecimento da Estrada Real, nem o seu acesso pela EN 251-1 (Restabelecimento 1).*

O Estado Maior da Força Aérea estabeleceu a seguinte condicionante:

- Aprovação do projecto está condicionada à não colocação de obstáculos com altura superior a 10 metros;

*Sobre esta questão a CA faz notar que o Projecto se desenvolve em aterro com cerca de 7 m de altura, e que contempla barreiras acústicas.*

Vários pareceres apresentaram recomendações que a seguir se enunciam:

- Consultar a EDP - Distribuição relativamente às infra-estruturas da sua rede de distribuição (REN, SA);
- Retirar a camada arável do solo, protegê-la de forma a posteriormente poder ser utilizada (Associação de Defesa do Património de Sintra);
- Assegurar, durante a fase de obra, que as vias de acesso se mantêm transitáveis para a circulação de camiões-cisternas que transportam GPL e outras substâncias, veículos das forças de emergência, das forças policiais e veículos afectos ao serviço de piquete;
- Informação prévia à empresa e às corporações de bombeiros locais, sobretudo aos Bombeiros Voluntários de Montelavar, acerca das alterações de circulação previstas no acesso ao estabelecimento (DIGAL);
- Considerar a proximidade do posto de transformação da empresa (DIGAL);
- Tomar precauções e cuidados acrescidos durante a execução da obra nas imediações do estabelecimento DIGAL, face à existência de 6 reservatórios de GPL propano com a capacidade máxima de 260 toneladas;
- Implementar medidas de prevenção, sinalização reforçada e/ou melhoria da via face à previsão de utilização da Rua das Lagoas, na fase de obra, para evitar o risco de acidentes com os camiões-cisternas carregados com GPL (DIGAL);
- Propõem que, na construção da rotunda 2, seja feita uma intervenção simultânea na Rua das Lagoas, no sentido de melhorar a sua utilização pós-obra e diminuir o risco de acidentes, procedendo nomeadamente à pintura de linhas no pavimento, eventual alargamento e proibição de estacionamento nas imediações da entrada do estabelecimento, facilitando a manobra dos veículos pesados (DIGAL);
- Alertam para o facto de que alteração nos caudais de água que alimentam as lagoas existentes na propriedade da DIGAL, e na sua envolvente, interferirá com o sistema de prevenção de combate a incêndios do estabelecimento, pois as mesmas constituem uma reserva de água para combate a incêndios (DIGAL);
- Fiscalização de forma a impedir a recolha de águas das lagoas como tem acontecido nas obras do IC16 e do IC30 (DIGAL).

*A CA, face à sua decisão sobre o projecto, não se pronuncia sobre as medidas aqui enunciadas.*

A ANA, Aeroportos de Portugal comunica não estar a área de implantação do projecto sujeita a qualquer servidão aeronáutica civil.

Para a Rede Eléctrica Nacional, SA, não existe nenhuma interferência do projecto ora em avaliação, com a sua Rede Nacional de Transporte.

Foram ainda abordados os seguintes aspectos:

A **DIGAL Gás, Distribuição e Comércio, SA** solicita que se proceda à execução de uma rede de esgotos que permita a ligação à rede de recolha de águas residuais do estabelecimento. Alerta ainda para a possibilidade de contaminação das linhas de água, devido às escorrências não tratadas da via e às dificuldades de escoamento, em caso de precipitação elevada, para a linha de água localizada junto ao estabelecimento.

*A CA refere que a execução de ligações à rede de recolha de águas residuais respeita à Câmara Municipal, pelo que deverá ser colocada aquele organismo. Quanto ao problema da contaminação dos cursos de água, a CA concluiu da necessidade de rever os estudos realizados para a avaliação dos impactes na qualidade da água.*

No documento introdutório do dossier apresentado por empresários e residentes nas freguesias de Santa Maria e S. Miguel e no parecer da **GRAJORMAR, Lda.** criticou-se o facto da Agência Portuguesa do Ambiente não ter contactado directamente todos os empresários afectados, solicitando que esse contacto formal fosse feito e, conseqüentemente, alargado o período de consulta pública.

*Sobre esta questão explicita-se que foram adoptados os procedimentos previstos na legislação e descritos no Relatório da Consulta Pública.*

*Para além dos procedimentos de carácter obrigatório podem ainda ser convidadas a participar na Consulta entidades cujo contributo se considere relevante. Sendo referidas no EIA algumas empresas como sendo afectadas pelo projecto, foram contactadas todas aquelas para as quais foi possível identificar o endereço.*

*O EIA menciona ainda duas pedreiras afectadas, que não identifica, pelo que se tentou ultrapassar esta lacuna enviando informação para a ASSIMAGRA – Associação Portuguesa dos Industriais de Mármore, Granitos e Ramos Afins.*

*Prevendo-se que a povoação de Campo Raso venha a ser afectada, foi enviada informação para uma Associação local “Associação Juvenil A Utopia”, procurando que a população tivesse conhecimento do projecto e pudesse participar na consulta pública.*

*Foram assim cumpridos os procedimentos legais no âmbito da Consulta Pública e envidados esforços adicionais no sentido de fazer chegar a informação sobre o projecto aos interessados.*

## 6. Conclusão

O projecto da Variante à Estrada Nacional nº9 (VEN 9), entre o Nó de Lourel (IC16) e o Nó de Fervença (V.C.A.M.L – Norte), é apresentado em fase de Projecto de Execução e tem como principais objectivos:

- . captar o actual tráfego de passagem da EN9, a qual, naquele troço, se desenvolve numa zona de densa ocupação territorial e apresenta elevados volumes de tráfego, criando uma alternativa de circulação rodoviária com maior segurança, fluidez e sem acessos directos à via;
- . interligar o IC16 e a Via de Cintura da Área Metropolitana de Lisboa, em melhores condições de circulação - a ligação faz-se actualmente pela EN9, a qual ficará interrompida neste troço, prevendo-se o acesso à mesma através dos restabelecimentos 1 e 2 do projecto em avaliação.

O contexto actual da EN9 é assim identificado como fortemente condicionado, quer pelos elevados níveis de tráfego que regista, quer pela densa ocupação marginal que se verifica – construções afectas a diversas actividades económicas, nomeadamente indústrias, comércio e serviços, bem como infra-estruturas e equipamentos que se localizam ao longo da via (EN9) e na sua envolvente imediata.

A EN9 funciona também como uma via de distribuição de tráfego para os vários aglomerados populacionais existentes nas imediações, verificando-se um tráfego pendular muito significativo.

Assim, o Projecto da Variante à EN9 pretende responder a uma necessidade de melhoria das condições de circulação na actual EN9 e da distribuição do tráfego existente.

O projecto da Variante desenvolve-se em quase toda a sua extensão em aterro com cerca de 7 de altura, numa zona com características topográficas suaves e aplanadas e com hidrologia expressiva.

Das características da área sobressai a presença industrial e uma significativa desorganização territorial. Verifica-se ainda a ocorrência de algumas áreas agrícolas.

Das actividades económicas existentes ao longo da actual EN9 (comércio, serviço e indústrias) destacam-se os *clusters* associados a materiais para a construção civil, jardinagem, mobiliário, comércio de automóveis, entre outros.

Destaca-se ainda, pelo número de trabalhadores de elevado nível de qualificação e pela sua especificidade tecnológica, a existência de uma empresa farmacêutica (HIKMA), a qual, segundo a Consulta Pública, constitui um grande complexo industrial especializado na produção de injectáveis e medicamentos estéreis, sendo a maior exportadora nacional na sua área de actividade. Actualmente esta empresa terá encetado um plano de expansão, respeitante à construção de uma nova unidade fabril.

Estas empresas representarão uma mais-valia económica e social relevante uma vez que, e segundo a Consulta Pública, geram um volume de negócios superior a 170 milhões de euros e empregam directamente cerca de 1500 trabalhadores, sendo ainda indirectamente responsáveis pela dinamização de outras empresas associadas.

Como impactes positivos significativos e relevantes do Projecto da Variante destacam-se:

- . aumento das condições de segurança e serviço actualmente existentes na actual EN9, decorrentes da redução de tráfego;
- . ganhos de tempo e segurança resultantes de adequadas condições de circulação na VEN9;
- . melhoria da acessibilidade rodoviária regional, criando uma alternativa à actual EN9, de maior segurança e fluidez;
- . melhoria nas condições de circulação na EN 250-1, em consequência da sua beneficiação.

Verifica-se ainda que o Projecto da Variante se enquadra nas orientações do PROTAML, permitindo colmatar as carências detectadas ao nível da infra-estrutura rodoviária, ao mesmo tempo que reforça a ligação a Norte e a NW, designadamente através da Via de Cintura da Área Metropolitana de Lisboa-Norte.

Como impacte negativo directo significativo e irreversível do Projecto da Variante destaca-se a afectação da referida indústria farmacêutica por desenvolvimento do traçado sobre a área programada para a sua expansão. Segundo exposição apresentada no decurso da Consulta Pública, a solução apresentada para a Variante à EN9 inutiliza o terreno disponível para a construção da nova unidade fabril projectada, pelo que o projecto da HIKMA, "*de construção de um grande complexo industrial em Portugal ficará completamente comprometido*". Considera-se este impacte muito significativo e não minimizável dadas as características da empresa (de elevado valor acrescentado) e número e tipologia de postos de trabalho (qualificados);

Em termos de impactes negativos indirectos importa salientar:

- . O Projecto de Execução apresentado para a VEN9 não permite a ligação directa da actual EN9 aos Nós de Lourel e de Fervença, prevendo que a ligação a estes se efectue através dos restabelecimentos 1 e 2. Verifica-se assim o seccionamento de um troço da actual EN9.
- . No troço da actual EN9 que ficará seccionado (sem ligação directa aos Nós envolventes) localizam-se os já referidos *clusters* associados a materiais para a construção civil, jardinagem, mobiliário, comércio de automóveis, entre outros, cuja rentabilidade e viabilidade dependem em grande escala do tráfego de passagem, uma vez que este gera a maioria dos seus potenciais clientes.

Considera-se assim, que o objectivo do Projecto de transferir tráfego da actual EN9 para a Variante induz um impacte negativo, potencialmente significativo, nas actividades económicas referidas, com potencial redução do volume de negócio, podendo a curto médio prazo resultar no seu encerramento e consequente perda de postos de trabalho.

A não existência de ligação directa da actual EN9 ao Nó de Lourel implica ainda um aumento de tráfego (pesados e ligeiros) na estrada que atravessa Campo Raso. Tendo em conta que esta localidade se desenvolve ao longo da via, perspectivam-se impactes negativos, muito significativos, decorrentes do aumento de tráfego de atravessamento desta povoação, e muito dificilmente minimizáveis, dada a proximidade entre os receptores sensíveis e a via.

Como impactes negativos significativos referem-se ainda os decorrentes:

- . da afectação directa de uma exploração de bovinos, entre o km 0+780 e o Km 1+100, e respectivas construções associadas, nomeadamente um edifício habitacional, estábulos, armazém e parte das áreas cultivadas, implicando, com muita probabilidade o abandono da actividade instalada;
- . do desvio de uma linha de água afluyente da ribeira Granja, com alteração do leito da linha de água e das suas margens, e destruição da vegetação ripária existente, incluída na REN;
- . do desenvolvimento de um muro de suporte (M3), ao Km 2+500, a menos de 1m de uma habitação causando ensombramento/confinamento e afectando ainda parte do logradouro da casa;
- . do desenvolvimento do Restabelecimento 2, sobre a Ponte da Granja, elemento patrimonial de elevado valor dada a sua raridade, estado de conservação e significado histórico para a região;
- . do desenvolvimento do Restabelecimento 2 a menos de 40 m dos edifícios do Casal de Fervença o qual *"encerra em si um dos últimos e significativos testemunhos dos antigos casais agrícolas da região de Sintra"*.

Segundo a análise específica relativa ao ordenamento do território, dadas as disposições que estão consagradas no regulamento do PDM de Sintra para os "Espaços para Indústrias Extractivas" (n.º 2 do artigo 30.º) e o facto do traçado da Variante à EN9 em avaliação divergir do espaço canal previsto neste IGT (EN9), verifica-se que o projecto é incompatível com o PDM.

Da Consulta Pública, a qual registou uma forte participação, salienta-se a oposição ao projecto da Variante tal como está previsto, pelo facto de interromper a EN9 - não contemplando ligação directa aos Nós de Lourel e de Fervença.

Face ao exposto, embora reconhecendo os impactes positivos significativos de uma Variante à EN9, garantindo melhores condições de circulação, segurança e redução dos tempos de percurso, e interligando o IC16 e a Via de Cintura da Área Metropolitana de Lisboa em melhores condições de circulação, considera-se que a não existência de ligações directas da actual EN9 aos Nós envolventes (Lourel e Fervença), e conforme largamente exposto na Consulta Pública, pode induzir impactes negativos significativos sobre as actividades económicas localizadas na envolvente (da actual EN9).

Em conclusão verifica-se assim que a solução apresentada para a VEN9 induz impactes negativos, significativos e muito significativos, e não minimizáveis, destacando-se, ao nível dos impactes directos, a afectação da área de expansão da empresa farmacêutica IKMA, e ao nível dos impactes indirectos (dada a não existência de ligação directa aos Nós de Lourel e Fervença), os que decorrem da afectação das actividades económicas localizadas na envolvente da actual EN9, e do aumento de tráfego na via que atravessa a povoação de Campo Raso.

Assim, considera-se que deve ser emitido parecer desfavorável ao projecto apresentado para a Variante à EN9, e que a solução a adoptar deve assegurar a melhoria das acessibilidades regionais e locais, sem prejuízo para a situação actual no que respeita a factores sociais e económicos.

**COMISSÃO DE AVALIAÇÃO**

**Estudo de Impacte Ambiental**

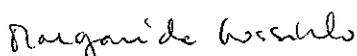
**Variante à EN9 entre o Nó de Lourel (IC16) e o Nó de Fervença (VCAML-Norte)**

**Projecto de Execução**

**Agência Portuguesa do Ambiente**



(Lúcia Desterro)

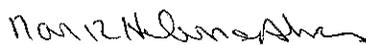


(Margarida Grossinho)



(Nuno Sequeira)

**Administração da Região Hidrográfica do Tejo**



(Maria Helena Alves)

**Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico, I.P.**



(Maria Ramalho)

**Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo**

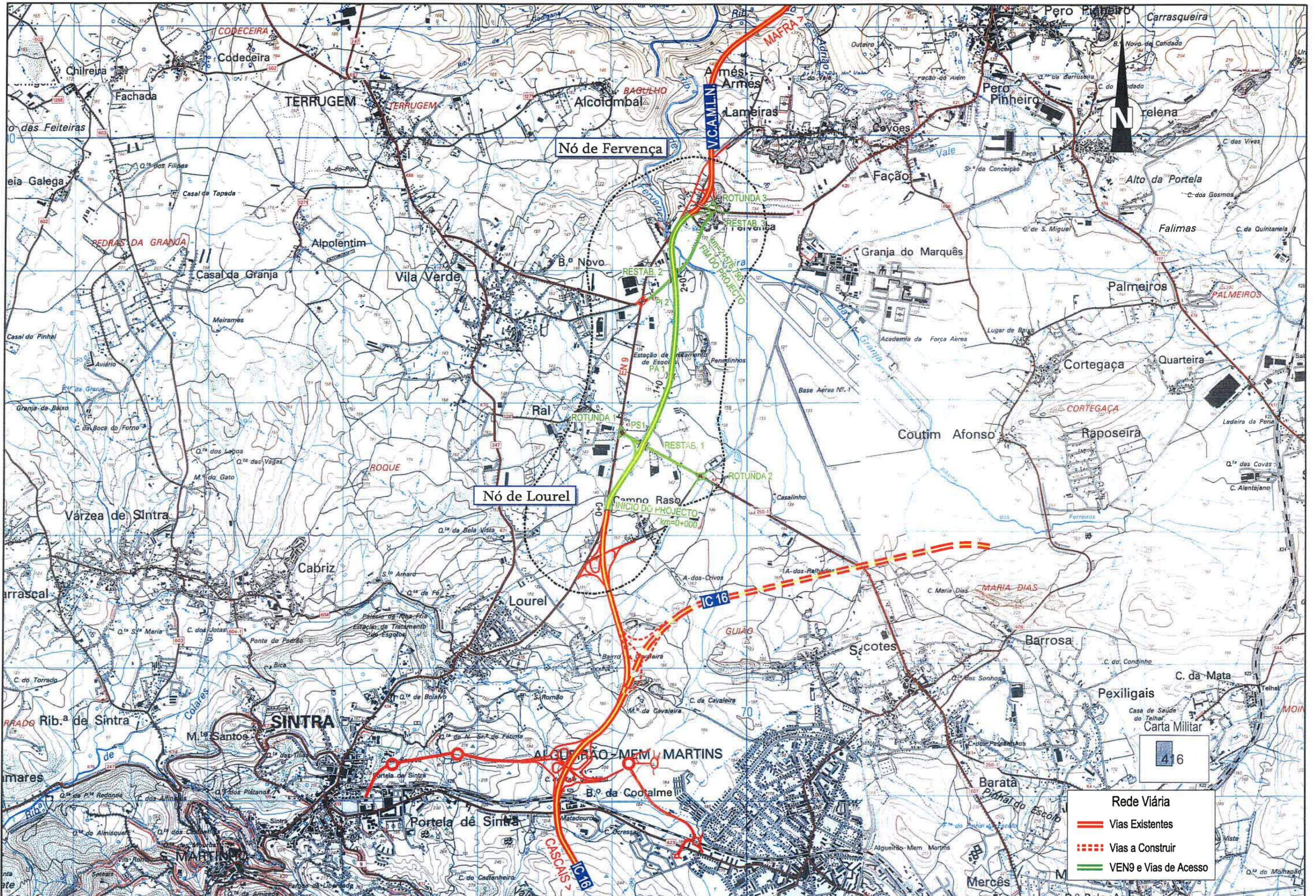


(Isabel Marques)

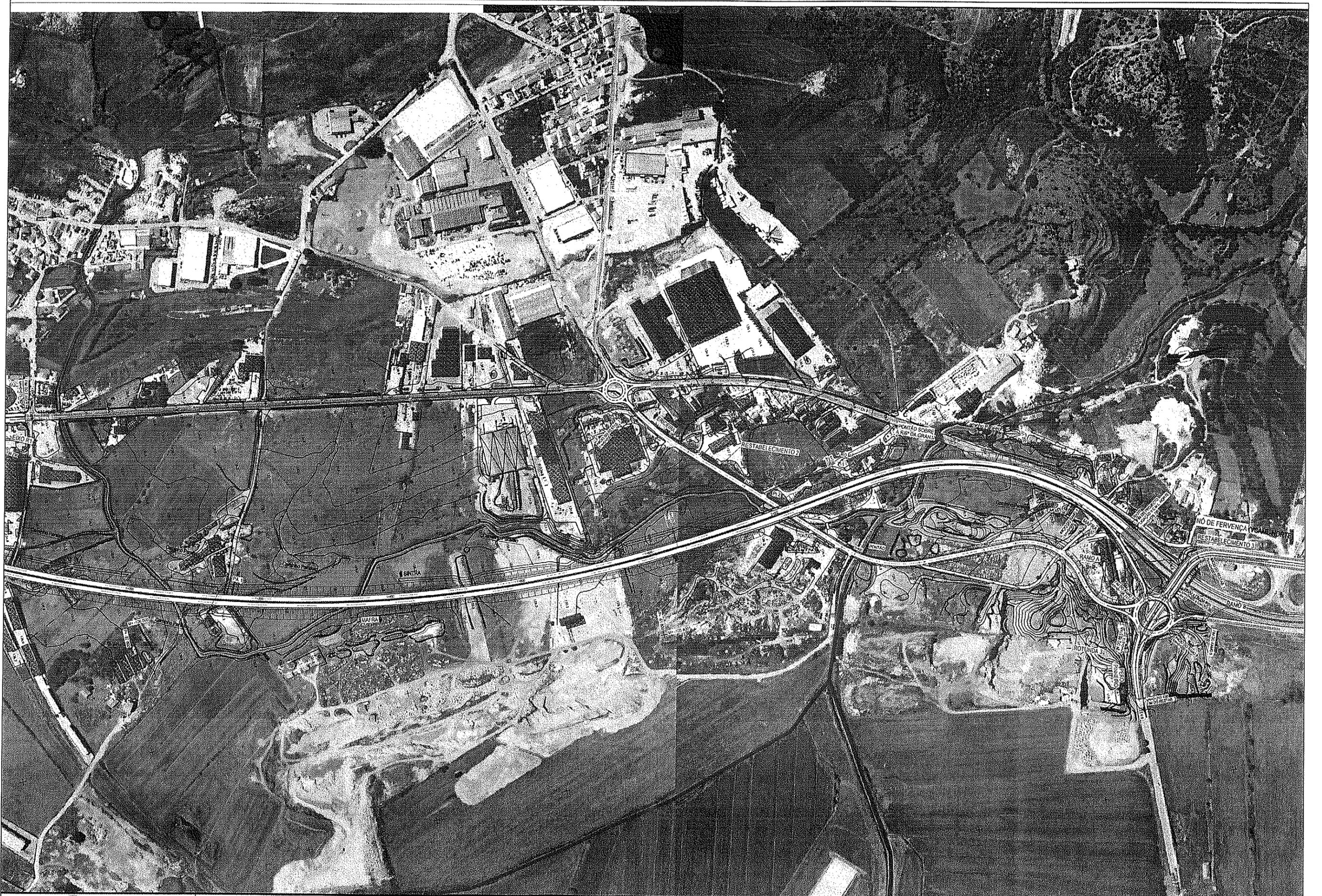
## Anexos

### Anexo 1

- . Esboço corográfico
- . Fotoplano
- . Previsões de tráfego na VEN9 – Quadro 3.6 do EIA
- . Níveis sonoros de ruído ambiente registados – quadro 4.29 do EIA
- . Níveis sonoros previstos - Quadro 5.8 do EIA







**SINTRA**  
CÂMARA MUNICIPAL



**VEN9-LIGAÇÃO ENTRE O NÓ DE LOUREL (IC 16)  
E O NÓ DE FERVENÇA (V.C.A.M.L. - NORTE)**

Escola :  
1:5 000  
0 50 100 150 m

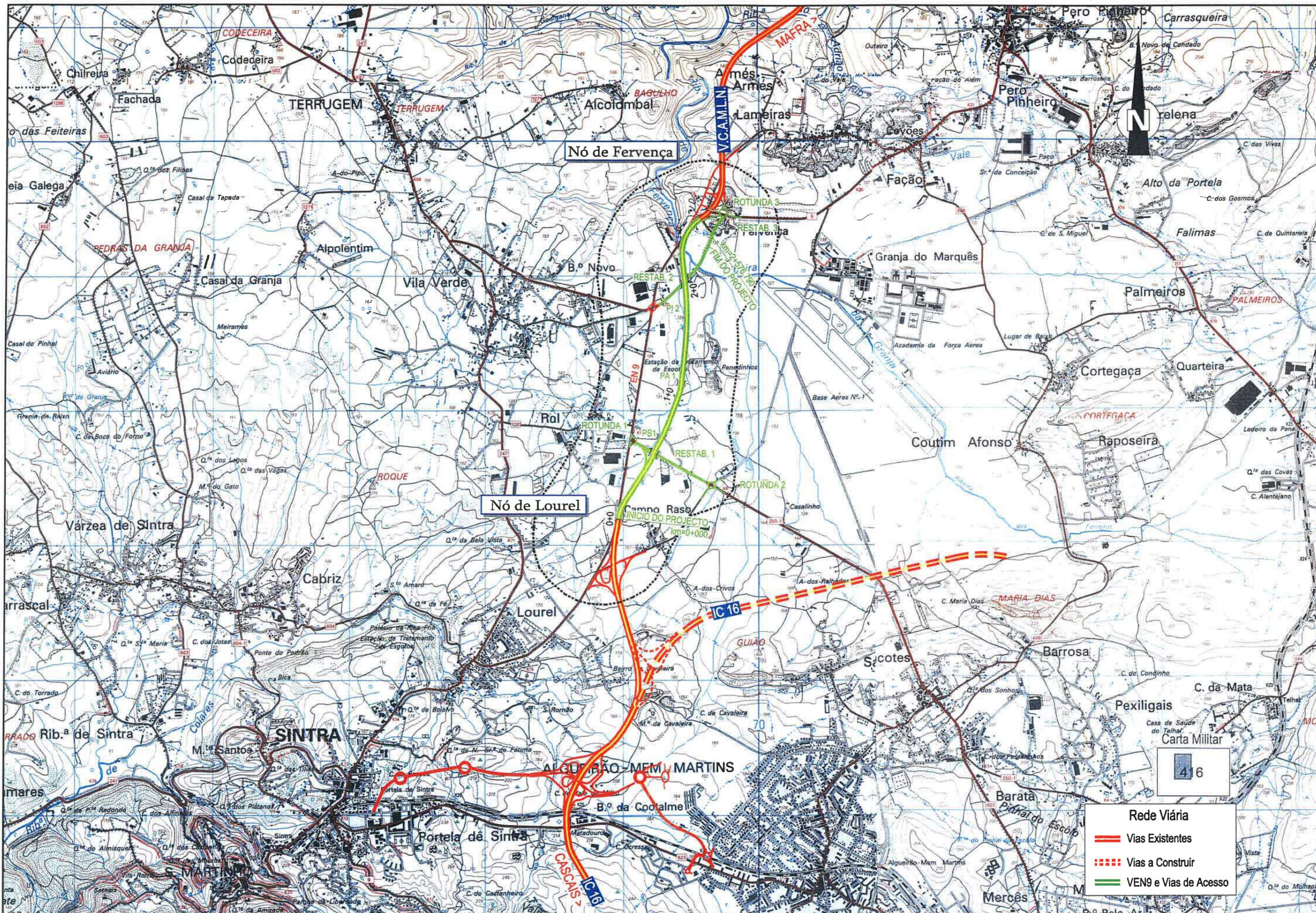
Projecto: *[Signature]*  
Desenhou: *[Signature]*

Verificou:  
Aprovou: *[Signature]*

Substitui:  
Substituído por:

Designação:  
ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL  
FOTOPLANO  
Do 1+200 ao FIM DO TRAÇADO

Desenho n°  
**VEN9-PE-EIA-04-02**  
Data: **OUT.08** Folha: **02** N° Ordem: **05**



- Rede Viária**
- Vias Existentes
  - - - Vias a Construir
  - VEN9 e Vias de Acesso

416



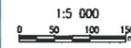


**SINTRA**  
CÂMARA MUNICIPAL



**VEN9-LIGAÇÃO ENTRE O NÓ DE LOUREL (IC 16)  
E O NÓ DE FERVENÇA (V.C.A.M.L. - NORTE)**

Escala :



Projectou:

*[Handwritten signature]*

Verificou:

*[Handwritten signature]*

Substitui:

Substituído por:

Desenhou:

*[Handwritten signature]*

Aprovou:

*[Handwritten signature]*

Designação:

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL  
FOTOPLANO  
Do 1+200 ao FIM DO TRAÇADO

Desenho n°

**VEN9-PE-EIA-04-02**

Data:

01/11/08

Folha:

02

N° Ordem

05

pronto

**Quadro 3.6 - Previsões de Tráfego da VEN9 em Lourel (IC16) e o Nó de Fervença**  
**Perspectiva Optimista/Bidireccional (Vec/dia)**

Ano	2010				2020				2030				
	Descrição	Lig.	Pes.	Tot	%Pes	Lig.	Pes	Tot.	%Pes.	Lig	Pes	Tot.	%Pes
	Nó de Fervença - Entrada em mão (Rot 1)	23704	1411	25115	5.6%	28542	1639	30182	5.4%	31656	1837	33493	5.5%
	Entrada em mão (Rot 1) - Nó de Lourel	28988	1845	30833	6.0%	34905	2143	37048	5.8%	38713	2402	41115	5.8%

**Perspectiva Pessimista/Bidireccional (Vec/dia)**

Ano	2010				2020				2030				
	Descrição	Lig.	Pes.	Tot	%Pes	Lig.	Pes	Tot.	%Pes.	Lig	Pes	Tot.	%Pes
	Nó de Fervença - Entrada em mão (Rot 1)	20408	1282	21690	5.9%	23072	1373	24445	5.6%	24735	1451	26186	5.5%
	Entrada em mão (Rot 1) - Nó de Lourel	24957	1678	26633	6.3%	28215	1796	30011	6.0%	30249	1897	32146	5.9%

EIA da VEN9 - Ligação entre o Nó de Lourel (IC16) e o Nó de Fervença (V.C.A.M.L - Norte).

**Quadro 4.29 - Níveis Sonoros do Ruído Ambiente Registrados *in situ* (Janeiro 2007)**

DESCRIÇÃO DO LOCAL		MEDIÇÃO ACÚSTICA			NÍVEIS SONOROS, EM dB(A)			
Km DA VEN9	TIPO DE OCUPAÇÃO	N.º 1	DISTÂNCIA AO TRAÇADO DA VEN9	FONTES RUIDOSAS	$L_d$	$L_e$	$L_n$	$L_{den}$ 3
0+050	Habitações dispersas	M1	15m a nascente	Tráfego no IC30	69	67	64	72
1+075	Habitações dispersas (CERCITOP)	M2	130m a nascente	Tráfego aéreo <sup>2</sup> e tráfego na EN9 (distante)	51	50	47	54
2+100	Habitação isolada	M3	90m a nascente	EN9 (distante) e ruído industrial <sup>2</sup>	52	51	49	56
2+500	Habitação isolada	M4	20m a nascente	Tráfego EN9	67	65	62	70
2+500	Aglomerado habitacional	M5	10m a poente	EN9, tráfego aéreo <sup>2</sup> e ruído industrial <sup>2</sup> (distante)	72	70	65	74
		M6			71	68	63	72

<sup>1</sup> - Localização dos pontos de medição acústica assinalada nos mapas de ruído em anexo.

<sup>2</sup> - Apenas durante o período diurno.

<sup>3</sup> - Os valores de  $L_{den}$  foram obtidos através da expressão  $L_{den} = 10 \times \log 1/24 [13 \times 10^{L_d/10} + 3 \times 10^{(L_e+5)/10} + 8 \times 10^{(L_n+10)/10}]$ .

Quadro 5.8 - Níveis sonoros previstos nas fachadas mais expostas para a fase de exploração da via

LOCAL / TIPO DE OCUPAÇÃO	RECEPTOR DE REFERÊNCIA <sup>1</sup>				NÍVEIS SONOROS, EM dB(A) <sup>2</sup>					
	km DA VEN9	DISTÂNCIA À VEN9	ALTURA AO SOLO	N.º <sup>1</sup>	ANO 2010		ANO 2020		ANO 2030	
					<i>L<sub>den</sub></i>	<i>L<sub>n</sub></i>	<i>L<sub>den</sub></i>	<i>L<sub>n</sub></i>	<i>L<sub>den</sub></i>	<i>L<sub>n</sub></i>
<i>Lourel</i> Aglomerado habitacional	0+000	20m a poente	4m	A1	<b>70</b>	<b>62</b>	<b>71</b>	<b>63</b>	<b>72</b>	<b>63</b>
	0+075	75m a poente	4m	A2	<b>66</b>	<b>58</b>	<b>67</b>	<b>59</b>	<b>68</b>	<b>59</b>
	0+100	10m a nascente	4m	A3	<b>75</b>	<b>66</b>	<b>75</b>	<b>67</b>	<b>77</b>	<b>68</b>
Habitação isolada	0+600	100m a poente	4m	A4	<b>64</b>	<b>56</b>	<b>64</b>	<b>56</b>	<b>66</b>	<b>57</b>
Motel	0+875	140m a poente	4m	A5	61	53	62	<b>54</b>	<b>64</b>	<b>54</b>
Habitações dispersas	0+975	160m a nascente	2m	A6	60	52	61	53	62	53
	1+000	165m a nascente	4m	A7	61	53	62	<b>54</b>	<b>64</b>	<b>55</b>
	1+100	70m a poente	2m	A8	<b>64</b>	<b>56</b>	<b>65</b>	<b>57</b>	<b>66</b>	<b>57</b>
Habitação isolada	1+125	15m a nascente	4m	A9	<b>66</b>	<b>57</b>	<b>66</b>	<b>58</b>	<b>68</b>	<b>59</b>
Habitações isoladas	2+100	100m a poente	2m	A10	<b>64</b>	<b>56</b>	<b>65</b>	<b>56</b>	<b>66</b>	<b>57</b>
Habitação isolada	2+100	50m a nascente	2m	A11	<b>64</b>	<b>56</b>	<b>65</b>	<b>57</b>	<b>67</b>	<b>58</b>
Habitação isolada	2+250	75m a poente	2m	A12	<b>64</b>	<b>55</b>	<b>65</b>	<b>56</b>	<b>66</b>	<b>57</b>
Habitação isolada	2+500	5m a nascente	2m	A13	<b>74</b>	<b>66</b>	<b>75</b>	<b>67</b>	<b>77</b>	<b>68</b>
<i>Fervença</i> Aglomerado habitacional	2+525	10m a poente	2m	A14	<b>71</b>	<b>63</b>	<b>72</b>	<b>64</b>	<b>74</b>	<b>64</b>
	2+550	20m a poente	2m	A15	<b>70</b>	<b>62</b>	<b>71</b>	<b>62</b>	<b>72</b>	<b>63</b>

<sup>1</sup> - Ver localização dos receptores nos mapas de ruído no Tomo III - Anexos. Relatório do Ruído, anexo.

<sup>2</sup> - Os valores que excedem os limites regulamentares aplicáveis (*L<sub>den</sub>* ≤ 63 dB(A); *L<sub>n</sub>* ≤ 53 dB(A)) estão assinalados o **negrito**.

Anexo 2 – Pareceres recebidos

- . Parecer do Laboratório Nacional de Energia e Geologia, IP
- . Parecer da Direcção Geral de Infra-Estruturas
- . Parecer da Direcção Geral de Energia e Geologia
- . Parecer da Direcção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa e Vale do Tejo
- . Parecer do Museu Arqueológico de São Miguel de Odrinhas

E-018177/08

07 JUL. 2009

Agência Portuguesa do Ambiente		
<input type="checkbox"/> SDGSP	<input type="checkbox"/> SDGLP	<input type="checkbox"/> SDGIM
Pessoa		
<input type="checkbox"/> DPEP	<input type="checkbox"/> DPEMR	<input type="checkbox"/> GERA
<input type="checkbox"/> GACAR	<input type="checkbox"/> DPCA	<input type="checkbox"/> GTIC
<input type="checkbox"/> DALA	<input type="checkbox"/> LRA	<input type="checkbox"/> GDAI
<input type="checkbox"/> DGR	<input type="checkbox"/> DGRHFP	<input checked="" type="checkbox"/> GAIA
Outros		

09 JUL 03. 02348

Exmo. Senhor  
 Professor António Gonçalves Henriques  
 Digno. Director-Geral da Agência Portuguesa do Ambiente

Rua da Murgueira, n.º 9-9A - Zambujal  
 Apartado 7585  
 2611- 865 AMADORA

Sua referência  
 Ofício Circular 916/09/GAIA  
 S-004310/2009

Sua comunicação de  
 2009 05 22

Nossa referência

Data

**ASSUNTO: Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental – AIA nº 2026**  
**Projecto: "Variante à EN 9 entre o Nó de Lourel e o Nó de Fervença"**  
**Pedido de parecer.**

Na sequência do ofício de V. Exa. supra mencionado, relativo ao Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental nº 2026 do Projecto: "Variante à EN 9 entre o Nó de Lourel e o Nó de Fervença", junto se envia o respectivo parecer desta Instituição.

Com os melhores cumprimentos,

O Vogal do Conselho Directivo



Machado Leite

Anexo: O mencionado.

*Handwritten initials and date*  
 08/07/2009



**AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE**  
*Ofício Circular 916/GAIA – Refa. S-004310 de 22 de Maio de 2009*

**Procedimento de Avaliação de Estudo de Impacte Ambiental**  
**AIA nº 2026**  
**Projecto: “Variante à EN 9 entre o Nó de Lourel e o Nó de Fervença”**

**Descritores: Geologia, Hidrogeologia e Recursos Minerais**

Junho/2009

## PARECER

Informa-se que não há aspectos impeditivos à implementação do Projecto, no âmbito do descritor Geologia-Geomorfologia, sendo a identificação, avaliação e minimização dos impactes no ambiente consideradas.

Trata-se de um Estudo de Impacte Ambiental (EIA) simples e básico, com a Caracterização da Situação de Referência apresentada de forma muito resumida para este descritor. Não há Património Geológico afectado, conforme indicado no estudo (pág.175), sendo salientada no relatório correspondente ao Descritor Património Cultural a "estreita dependência geológica do povoamento" em locais próximos, não afectados, como o *Lapiás das Lameiras, o Alto do Montijo e a Granja do Marquês*).

No EIA é indicado um balanço negativo de 406 925 m<sup>3</sup> na movimentação de terras, pelo que se recorda que no processo de AIA nº 1801 (projecto AC16 / IC30 – Lanço Lourel / Ranholas) não eram definidos locais de vazadouro para o excesso de terras então indicado ( $\pm$  429 000 m<sup>3</sup>; em 2008). Sugere-se que seja averiguada a hipótese de recorrer a estes materiais. No relatório agora analisado é sugerida a eventual aplicação de materiais existentes em escombrelas nas inúmeras pedreiras existentes nas proximidades (como é o caso da região de Fervença – Lameiras), assunto que efectivamente deverá ser estudado e implementado.

Após análise do estudo em causa informa-se que, no que concerne ao descritor Hidrogeologia, a caracterização teve em atenção bibliografia específica existente sobre a área de implantação do projecto, verificando-se de igual forma que os principais impactes nos recursos hídricos subterrâneos estão identificados bem como as respectivas medidas de minimização.

Existem, no entanto, alguns aspectos que convém referir:

- É incorrecto colocar-se, na figura denominada Unidade Hidrogeológica da Orla Ocidental (INAG, 2004) bem como na referente aos Sistemas Hidrogeológicos existentes na área em estudo (Relatório Síntese, capítulo 4.5.4 Recursos Hídricos Subterrâneos), a área de estudo do tamanho que lá aparece, sem consideração pelas escalas das figuras;
- Nas páginas 61 e 91 do referido Relatório Síntese, onde se refere "aquífero de toalha livre" deverá corrigir-se para "aquífero livre";
- Dever-se-ia ter tentado determinar os sentidos de fluxo nos pontos de água localizados na área de estudo, de forma a definir quais os pontos adequados ao plano de monitorização; é necessário correlacionar todos pontos de água existentes na área de estudo (incluindo nascentes, caso existam), os níveis que estão a captar, os sentidos de fluxo, de forma a perceber se podem funcionar como pontos de monitorização ou, caso contrário, se têm que ser construídos piezómetros;
- A monitorização da qualidade das águas subterrâneas na fase ante – projecto (que corresponde à situação de referência) deve ser efectuada com periodicidade representativa das épocas de chuva e de estio, e não apenas uma vez antes do início dos trabalhos de construção, tal como é referido no relatório entregue.

Relativamente ao descritor Recursos Minerais, informamos que nada temos a acrescentar.



E-0175-42/09  
01 JUL. 2009

**MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL**  
DIRECÇÃO - GERAL DE INFRA - ESTRUTURAS

À

**Agência Portuguesa do Ambiente - APA**

**Rua da Murgueira, 9/9A - Zambujal - Apartado  
7585**

**2611-865 Amadora**

APA - Agência Portuguesa do Ambiente			
<input type="checkbox"/> DG	<input type="checkbox"/> SDGFS	<input type="checkbox"/> SDGLP	<input type="checkbox"/> SDGIM
ASSESSORIA			
<input type="checkbox"/> DPEA	<input type="checkbox"/> DFEMR	<input type="checkbox"/> GERA	
<input type="checkbox"/> DACAR	<input type="checkbox"/> DPCA	<input type="checkbox"/> GTIC	
<input type="checkbox"/> DALA	<input type="checkbox"/> LRA	<input type="checkbox"/> GDAI	
<input type="checkbox"/> DOGR	<input type="checkbox"/> DGRHFP	<input checked="" type="checkbox"/> GAIA	
<input type="checkbox"/> OUTROS:			

**Ofício N.º:** 072867

**P.º:** /

**Data:** 25 -06- 2009

**Assunto:** Avaliação de Impacte Ambiental do Projecto: Variante à EN 9 entre o Nó de Lourel e o Nó de Fervença - solicitação de parecer

**Ref.º:** V. 4312 / Pº S/P / 22-05-2009

Relativamente ao assunto em título, e na sequência da análise dos elementos enviados sobre a Avaliação de Impacte Ambiental, Variante à EN9 entre o Nó Lourel e o Nó de Fervença, informa-se Vª Ex.ª que, dada a localização do projecto, a Defesa Nacional condiciona o parecer favorável, não devendo ser colocados obstáculos que ultrapassem os 10 metros de altura.

Com os melhores cumprimentos,

O Subdirector-Geral

Francisco Grave Pereira



**Direcção Geral  
de Energia e Geologia**

E-014601/09

04 JUN. 2009

APA - Agência Portuguesa do Ambiente		
<input type="checkbox"/> DGEG	<input type="checkbox"/> DGRH	<input type="checkbox"/> DGRH/PA
ASSESSORIA		
<input type="checkbox"/> DPEA	<input type="checkbox"/> DFEWR	<input type="checkbox"/> DGEA
<input type="checkbox"/> DACAR	<input type="checkbox"/> DPCA	<input type="checkbox"/> DGC
<input type="checkbox"/> DALA	<input type="checkbox"/> LSA	<input type="checkbox"/> DJUR
<input type="checkbox"/> DOGR	<input type="checkbox"/> DGRHFP	<input checked="" type="checkbox"/> GAIA
<input type="checkbox"/> OUTROS:		

02 JUN 2009 007871  
 Exm.º Senhor Director Geral  
 Agência Portuguesa do Ambiente  
 Rua da Musgueira , 9/9A- Zambujal  
 Ap. 7585  
 2611-865 Amadora

Sua referência:

AIA2026/915/09/GAIA

Sua comunicação:

22.MAI.09

Nossa referência:

ASSUNTO: Avaliação de Impacte Ambiental

Projecto: Variante à EN 9 entre o Nó de Lourel e o Nó de Fervença  
 Solicitação de parecer

Sobre o assunto em referência informa-se V.Ex.ª que, após análise dos elementos constantes do processo, verificou-se não haver sobreposição da área do estudo com áreas afectas a recursos geológicos, com direitos mineiros concedidos ou requeridos, pelo que, sob este ponto de vista, não se vê inconveniente na implementação do projecto "Variante à EN 9 entre o Nó de Lourel e o Nó de Fervença", localizado nas freguesias de Santa Marta, S.Miguel e Terrugem no concelho Sintra.

Com os melhores cumprimentos.

O Subdirector - Geral

Carlos A. A. Caxaria

SVP/SVP

Av. 5 de Outubro, 87  
 1069-039 Lisboa  
 Tel.: 21 792 27 00/800  
 Fax: 21 793 95 40  
 Linha Azul: 21 792 28 61  
 www.dgge.pt

02/06/2009



Ministério da  
Agricultura,  
do Desenvolvimento  
Rural e das Pescas

APA - Agência Portuguesa do Ambiente

DG  SDGFS  SDGLP  SDGIM

ASSESSORIA:

DPEA  DFEMR  GERA  
 DACAR  DPCA  GTIC  
 DALA  LRA  GDAI  
 DOGR  DGRHFP  GAIA

OUTROS: *E-016258*

DRAP LVT  
Direcção Regional  
de Agricultura e Pescas  
de Lisboa e Vale do Tejo

18 JUN. 2009

**Fax**

De : DSVAAS/Divisão de Ambiente e da Biodiversidade			
Para : Exmº Sr. Director-Geral da Agência Portuguesa do Ambiente			
Fax : 214719074			
Nº Interno do Fax	Data	Nº de Pag. (Incl. capa)	Referência
<i>263 ED2</i>	<i>28/06/2009</i>	<i>2</i>	5200/10350
Assunto : AIA Nº 2026 / 912/09 – Projecto da Variante à EN 9 (VEN9) – Ligação entre o Nó de Laurel (IC16) e o Nó de Fervença (VCAML-Norte) – Projecto de Execução			

Em resposta ao solicitado por V. Exa. através do officio nº S-004313/2009, de 2009/05/22, sobre o assunto supra mencionado temos a referir o seguinte:

No que respeita à avaliação dos impactos do projecto em termos agrícolas, constata-se que o projecto da Variante afecta algumas parcelas agrícolas e, sensivelmente entre o km 0+780 e 1+100, intersecta uma exploração de bovinos que ficará inviabilizada.

Assim, considera-se que o impacte deste, do ponto de vista agrícola, é significativo devido à inviabilização da exploração de bovinos.

Sublinhamos a importância da adopção das medidas de minimização apontadas no Estudo, com as quais concordamos, recomendando ainda as seguintes:

**Fase de Construção**

- Devem ser contemplados processos de compensação, nomeadamente expropriação e realocização, aos proprietários e arrendatários das áreas agrícolas afectadas, quer por ocupação, quer por utilização temporária. No caso da exploração de bovinos afectada, deverá ser assegurada a implementação da exploração noutra local;
- Deve observar-se o restabelecimento do solo e renaturalização dos corredores de trabalho, procedendo-se à recuperação total de benfeitorias afectadas (redes de rega e drenagem, caminhos, tanques, poços, etc.) quando danificadas pelos trabalhos de construção e conservação;

*A Euse  
Luiz  
Deseixo  
ER  
18/6/09*



Ministério da  
Agricultura,  
do Desenvolvimento  
Rural e das Pescas

DRAP LVT  
Direcção Regional  
de Agricultura e Pescas  
de Lisboa e Vale do Tejo

- Manter as melhores relações e negociações com os proprietários e agricultores, na eventualidade de durante a execução dos trabalhos resultarem prejuízos nas propriedades ou nas culturas agrícolas, cultivadas ou a instalar;
- A execução dos trabalhos deve ser realizada no menor espaço de tempo e a sua calendarização deve ter em conta a minimização das perturbações das actividades agrícolas e da deterioração das características do solo;
- Deverá proceder-se às eventuais rectificações do projecto que permitam minimizar os impactes directos nas áreas com aproveitamento agrícola;

O Director Regional

José António Canha

(Eng. Agrónomo)

MVSEV ARQUEOLÓGICO D  
SÃO MIGUEL D ODRINHAS

Av. Prof. Dr. D. Fernando de Almeida  
São Miguel de Odrinhas  
2705 - 739 Sintra / Portugal  
T 00351. 21 961 35 74  
F 00351. 21 961 35 78

E-018713/08

Exmo. Senhor  
Director Geral da Agência Portuguesa  
do Ambiente  
Ministério do Ambiente, do  
Ordenamento do Território e do  
desenvolvimento Regional  
Rua da Murgueira, 9/9<sup>a</sup> - Zambujal  
2611-865 Amadora

07 JUL 2009

AIA - Agência Portuguesa do Ambiente			
<input type="checkbox"/> DGG	<input type="checkbox"/> DSDGRS	<input type="checkbox"/> DSDGLP	<input type="checkbox"/> DSDGIM
ÁREAS DE INTERVENÇÃO			
<input type="checkbox"/> DPEA	<input type="checkbox"/> DFEMP	<input type="checkbox"/> DERA	
<input type="checkbox"/> DACAR	<input type="checkbox"/> DPCA	<input type="checkbox"/> DPC	
<input type="checkbox"/> DALA	<input type="checkbox"/> DRA	<input type="checkbox"/> DGAJ	
<input type="checkbox"/> DGGG	<input type="checkbox"/> DGHFP	<input checked="" type="checkbox"/> GAIA	
OUTROS			

Ref.ª: 016/01/02/02

Data: 02/07/2009

Assunto: Parecer específico sobre o projecto Variante à EN 9 entre o nó de Lourel e o nó de Fervença

Na sequência da solicitação de parecer específico sobre o projecto Variante à EN 9 entre o nó de Lourel e o nó de Fervença, através do ofício AIA 2026 / 959/09 GAIA, emitido pela Agência Portuguesa do Ambiente, cumpre-nos informar o seguinte:

1. A existência de património na área em causa é conhecida desde há vários anos, tendo sido reconhecidos novos vestígios durante a realização das diversas prospecções no terreno realizadas no âmbito de vários projectos previstos para essa zona.
2. O Museu Arqueológico de São Miguel de Odrinhas já se pronunciou, através do memorando 06/01/02/02 de 31 de Janeiro de 2007, acerca da existência de património na zona de construção desta via, sendo que os locais que não sofrer um impacte directo foram também referenciados no descritor de património do relatório final do Estudo de Impacte Ambiental, da responsabilidade da arqueóloga Fátima Costa.
3. Considerando a forte presença de vestígios arqueológicos em toda a área da obra, reiteramos a medida de minimização proposta no supra citado relatório, de que **todas as acções que impliquem revolvimento de terras devem ser alvo de acompanhamento arqueológico.**
4. Os sítios afectados de uma forma mais directa correspondem a uma estação arqueológica de cronologia pré-histórica, um casal agrícola e uma ponte de sobre a Ribeira da Granja. Uma vez que se tratam de sítios de características distintas e que não sofrer impactes diferentes, será necessário aplicar medidas distintas, a saber:

4.1. Sítio arqueológico do Campo Raso

Neste local foram recolhidos vestígios de artefactos cerâmicos e líticos, nomeadamente sobre sílex e quartzito, que podem ser enquadrados genericamente na Pré-história recente. Este sítio não sofrer um impacte directo, uma vez que o traçado da via se sobreporá à mancha de vestígios detectados à superfície.

JFR  
02/07/2009

uma vez que o traçado da via se sobrepõe à mancha de vestígios detectados à superfície. **Desta forma, torna-se imprescindível a realização de trabalhos arqueológicos prévios ao início da obra.**

A caracterização desta ocupação deverá ser feita através da realização de várias sondagens arqueológicas, escavadas manualmente, a implantar em toda a área a ser afectada pela construção da via, mas também nos locais onde esteja prevista quer a construção de aterros e viadutos quer a circulação de veículos durante a obra.

#### 4.2. Ponte sobre e Ribeira da Granja

A ponte em causa é constituída por dois arcos de volta perfeita, com silharia irregular e ostentando dois "talha-mar" de planta triangular. **A ponte está integrada na estrada do Rio da Mó, e deverá remontar pelo menos ao século XVIII, quando a propriedade da Quinta da Granja passa para a posse do Marquês de Pombal que aí empreende uma campanha de obras de melhoramento dos imóveis e a construção de edifícios agrícolas, podendo inclusivamente assentar em estruturas anteriores.**

Esta estrutura irá sofrer um impacto directo, uma vez que a estrada em que a mesma se encontra está indicada no projecto de obra como "caminho proposto para utilizar na obra", onde haverá circulação de veículos pesados. Para além desta situação decorrente da construção da nova via, a este caminho corresponde o novo traçado de um dos acessos à rotunda 3, sendo previsível a degradação desta construção com a construção de novas vias

Desta forma, verifica-se que a ponte irá ser sujeita durante uma primeira fase a um aumento de tráfego, nomeadamente de veículos pesados, apesar de se tratar de uma construção antiga, cujas características construtivas não resistirão ao aumento de tráfego automóvel.

Assim, propomos:

1. Que seja considerada outra alternativa no atravessamento da Ribeira da Granja, quer durante a fase de obra, quer como possível via de acesso à Rotunda 3;
2. A área envolvente da ponte deverá ser limpa de toda a vegetação;
3. A realização de sondagens arqueológicas manuais nas ligações do tabuleiro com as duas margens, no sentido de aferir a existência de estruturas mais antigas;
4. As estruturas devem ser valorizadas, nomeadamente através do seu registo fotográfico e levantamento arquitectónico integral;

#### 4.3. Casal de Fervença

*Apesar de não se tratar de um sítio arqueológico, o Casal da Fervença encerra em si um dos últimos e significativos testemunhos dos antigos casais agrícolas característicos da região de Sintra, albergando nas suas estruturas não só a parte habitacional, mas também as dependências imobiliárias que suportavam as tradicionais explorações agrícola e pecuária. Trata-se de um exemplar arquitectónico que desenvolvendo até há muito pouco tempo a actividade agro-pecuária, assimilou simultaneamente a exploração de pedreiras abertas nas terras pertencentes ao casal não*

*deixando, contudo, de preservar a originalidade e funcionalidade das suas estruturas primitivas (Catarina Coelho, Memorando 06/01/02/02).*

Neste sentido, a área urbana do Casal não afecta à construção da via deverá ser vedada durante a obra, para evitar a circulação de veículos naquela zona, promovendo assim a salvaguarda deste testemunho de arquitectura tradicional. Em complemento, todas as estruturas deverão ser alvo de registo integral contemplando o levantamento arquitectónico, com alçados e plantas, dos vários edifícios que compõem o Casal.

5. Para além destes locais que sofrem impactes directos, será necessário ter em consideração a presença de vários sítios arqueológicos nos limites da obra, nomeadamente:
  - 5.1. Estação arqueológica da Granja do Marquês, situada a Este da rotunda 3, integrada no nó de Fervença, onde foram detectados vários artefactos líticos que remetem para cronologias do Paleolítico Médio;
  - 5.2. O povoado pré-histórico do Alto do Montijo, localizado a Nordeste daquele nó de ligação;

Para além deste locais acima referidos, dever-se-á ainda salientar a existência do monumento funerário Pré-histórico da Folha das Barradas, cuja localização exacta se desconhece actualmente, mas que foi identificada nos finais do século XIX, onde foi recolhido numeroso e significativo espólio de cariz funerário do período Calcolítico, desde então conservado no Museu do Instituto Geológico e Mineiro, em Lisboa.

Face ao exposto, importa adoptar todas as acções conducentes à concretização das medidas de minimização necessárias para salvaguardar os bens patrimoniais identificados.

Reiteramos, ainda, a total disponibilidade do MASMO para colaborar neste processo.

Com os melhores cumprimentos

O Director



Handwritten signature of José Cardim Ribeiro in black ink, written over a horizontal line.

José Cardim Ribeiro

A.G.