

PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

RECAPE do

Projecto de Execução da

Auto-Estrada Ericeira/Mafra/Malveira – Sublanço Ericeira/Mafra

Pós-Avaliação nº 138

Instituto do Ambiente

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

Instituto da Conservação da Natureza

Instituto Português de Arqueologia

Instituto da Água

Junho 2005

Índice

1. Introdução	Pág. 1
2. Antecedentes	Pág. 2
3. Verificação da Conformidade do PE com a DIA	Pág. 2
4. Análise das Medidas Incluídas na DIA	Pág. 6
5. Programas de Monitorização	Pág.12
6. Acompanhamento Público	Pág. 13
7. Conclusões	Pág. 14

1. Introdução

Deu entrada no Instituto do Ambiente (IA), a 22 de Abril de 2005, o "Relatório de Conformidade Ambiental da Auto-Estrada Ericeira/Mafra/Malveira – Sub-Lanço Ericeira/Mafra", enviado pela Câmara Municipal de Mafra (CMM), enquanto autoridade competente para a autorização do projecto, para procedimento de Pós-Avaliação, dando cumprimento ao estabelecido na legislação em vigor sobre Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), nomeadamente ao DL nº 69/2000, de 3 de Maio e a Portaria nº 330/2001, de 2 de Abril.

O proponente do Projecto é a Câmara Municipal de Mafra/MAFRATLÂNTICO, Vias Rodoviárias, E.M., e a entidade licenciadora é a Câmara Municipal de Mafra.

Este RECAPE surge na sequência de dois processos de Avaliação de Impacte Ambiental:

- nº 838 - "Ligação Ericeira/Mafra/Malveira":
 - Proponente - Câmara Municipal de Mafra;
 - Declaração de Impacte Ambiental (DIA) - emitida a 12 de Fevereiro de 2003, pelo Senhor Secretário de Estado do Ambiente;
- nº 922 - "Variante às EENN 9 e 116 entre Ericeira-Mafra-Malveira":
 - Proponente - ex-IEP;
 - Declaração de Impacte Ambiental - emitida a 18 de Julho de 2003, pelo Senhor Secretário de Estado do Ambiente.

De acordo com o referido no RECAPE, o ex-IEP, a Câmara Municipal de Mafra e a MAFRATLÂNTICO estabeleceram um Protocolo, no dia 30 de Novembro de 2004, no sentido de se conciliarem os dois projectos.

O IA instruiu o Processo e a Comissão de Avaliação (CA) teve a seguinte constituição:

IA - Eng.^a Dora Balixa, que preside, e Eng.^o Augusto Serrano.

ICN – Eng.^a Ana Luisa Forte.

CCDR/LVT – Arq.^a Anabela Perestrelo.

INAG – não participou.

IPA – Dr.^a Ana Margarida Martins.

Este Projecto de Execução reporta-se ao sublanço Ericeira/Mafra, encontrando-se o sublanço Mafra/Malveira, actualmente, em construção.

O Protocolo estabelecido entre o ex-IEP, a Câmara Municipal de Mafra e a MAFRATLÂNTICO determinou que, para o lanço Ericeira/Mafra, o traçado da via seria o correspondente ao projecto desenvolvido pela Câmara Municipal de Mafra *"no que respeita à auto-estrada, acrescido de duas Ligações a estradas nacionais existentes e que faziam parte do traçado correspondente ao projecto desenvolvido pelo IEP."*

O objectivo do presente Parecer consiste na verificação da conformidade do Projecto de Execução (PE) com as condicionantes e medidas que constam da DIA.

O Projecto de Execução, agora em análise, diz respeito apenas ao sublanço Ericeira/Mafra e tem uma extensão de 12,2 km. A Ligação Inicial tem uma extensão de 2,6 km e a Ligação ao Sobreiro tem uma extensão de 2 km.

Esta fase do processo de AIA tem, igualmente, como objectivo, a caracterização mais completa e discriminada dos impactes ambientais relativos a alguns dos factores em análise no âmbito dos procedimentos de AIA de que decorreu a emissão das referidas DIA e a determinação da eficácia das medidas previstas para evitar, minimizar ou compensar os impactes negativos e potenciar os efeitos positivos, bem como, se necessário, a adopção de novas medidas.

2. Antecedentes

Tal como atrás se referiu, este RECAPE surge na sequência de dois processos de AIA, tendo o primeiro da responsabilidade da CMM obtido uma DIA "*(...) Favorável, à Solução Base, Condicionado:*

- *À implementação das Medidas de Minimização referidas no estudo de impacte ambiental (EIA).*
- *À implementação das Medidas de Minimização referidas no parecer da Comissão de Avaliação (CA).*
- *À alteração dos Planos de Monitorização, de acordo com o referido no parecer da CA.*

(...)"

O outro Procedimento de AIA, da responsabilidade do ex-IEP, obteve DIA Favorável, condicionada:

"

- *À reformulação do troço incluído na Área Classificada, Sítio PTCON0008 Sintra-Cascais, de forma a não se afectar a mancha de habitat prioritário de *Juniperus spp*;*
- *À adopção da Solução B, com as respectivas ligações propostas à rede viária, para o troço entre o km 4+500 e o Nó 4;*
- *À adopção faseada para a Ligação à A8, executando inicialmente a duplicação da estrada existente e, posteriormente, quando o tráfego o justificar, a Ligação Norte à A8;*
- *Ao cumprimento das medidas e planos de monitorização propostos no Estudo de Impacte Ambiental e aceites pela Comissão de Avaliação, descritos no anexo à presente Declaração de Impacte Ambiental (DIA).*

(...)"

3. Verificação da Conformidade do PE com a DIA

De acordo com o referido no RECAPE, considerou-se a DIA correspondente ao projecto desenvolvido pela Câmara Municipal de Mafra, no que respeita ao trecho em auto-estrada (Ericeira/Mafra) e a DIA correspondente ao projecto desenvolvido pelo IEP, no que respeita às Ligações Inicial e ao Sobreiro.

De acordo com o RECAPE constam do Projecto os seguintes trabalhos:

- Execução de 12,2 km de Auto-Estrada com 2x2 vias.
- Construção da Ligação Inicial (Variante à EN247) numa extensão de 2,6 km com 2x2 vias e com características de via urbana.
- Construção de três Nós de Ligação.
- Construção de duas Praças de Portagem.
- Construção de sete Restabelecimentos de Estradas Nacionais, de Estradas Municipais, Caminhos Municipais e de Caminhos Rurais.
- Execução de Obras de Arte Correntes (Passagens Superiores ou Inferiores), nove Passagens Agrícolas.
- Execução de três Viadutos (Vidigueira, Borracheira e Muchalforro).

Considera-se que o Relatório apresentado, em termos estruturais, não cumpre alguns dos aspectos definidos no Anexo IV da Portaria nº 330/01, de 2 de Abril, uma vez que:

- de acordo com o seu ponto II do nº 1 do Anexo IV - não é apresentada a transcrição da DIA (ou em alternativa, a apresentação da mesma em anexo);
- de acordo com a alínea a) do ponto III do Anexo IV - não são apresentadas as cláusulas do Caderno de Encargos que asseguram a conformidade com a DIA.

A apresentação do Caderno de Encargos ou a transcrição das cláusulas do Caderno de Encargos que contém as medidas impostas na DIA é indispensável, para além de exigível.

O RECAPE, em análise, limita-se a indicar quais as cláusulas do Caderno de Encargos que incorporaram as medidas impostas na DIA, sem as descrever, especificando apenas que se tratam de cláusulas especiais ou de cláusulas gerais.

Relativamente à Declaração de Impacte Ambiental do EIA da responsabilidade do ex-IEP, apenas foram consideradas 2 medidas de minimização (assinaladas como *Ma: 48* e *Mb:49*), as quais no RECAPE se consideram respeitar "*especificamente às Ligações Inicial e Sobreiro*". No entanto, a DIA proferida, não apresenta medidas diferenciadas para as Ligações ou para a Variante, pelo que se deveria ter fundamentado esta opção, tendo em consideração que a restante DIA não foi sequer analisada/transcrita/anexada.

Em termos de conteúdo e ainda de acordo com o Anexo IV da referida Portaria, considera-se que não foi apresentada uma caracterização mais completa e discriminada dos impactes ambientais relativos a alguns dos factores em análise, no âmbito dos procedimentos de AIA de que decorreu a emissão das referidas DIA. No PE em causa deveriam ter-se desenvolvido os impactes nas zonas de maior dificuldade de inserção dos traçados, bem como nas zonas onde se implantarão as Praças de Portagem.

Não é apresentado no RECAPE qualquer elemento cartográfico relativo aos traçados aprovados em Estudo Prévio, nas duas avaliações efectuadas. Também não são enumeradas, nem fundamentadas, as alterações

em termos de perfil longitudinal e ou transversal relativas aos traçados aprovados em Estudo Prévio. No anexo I do Protocolo apresentado em Anexo ao Volume II – Relatório Técnico do RECAPE, é apresentada uma cartografia intitulada “Traçado da Auto-Estrada e projectos associados”, (esta figura é apresentada em formato reduzido e de leitura difícil), no entanto, diz respeito à fase de Projecto de Execução.

Refere-se no RECAPE (Pág.1) que *“Este sub-lanço entre a Ericeira e Mafra da Auto-Estrada Ericeira/Mafra/Malveira corresponde em linhas gerais ao definido no Estudo Prévio entre a Ericeira e o então denominado Nó de Mafra (Nascente) agora designado por Nó do Juncal/Carapinha”*. Deveria-se ter especificado o que se entende por “em linhas gerais”, uma vez que o objectivo do RECAPE será o de verificar que o Projecto de Execução proposto se encontra dentro do corredor aprovado pela DIA, bem como justificado a alteração ao referido Nó.

Assim, da sobreposição dos traçados aprovados em Estudo Prévio com o traçado apresentado em Projecto de Execução, verificaram-se as seguintes alterações:

- no início do projecto - o EP iniciava-se na Ericeira e este PE inicia-se no Nó da Ericeira;
- na zona entre o Nó da Ericeira e a PS 2, logo a seguir ao km 1+000;
- na zona entre o Nó de Gorcinhos e a PS 5;
- localização do Nó de Mafra (Nascente) previsto no EP cerca do km 11+700, de ligação à EN 9, o qual foi deslocado, cerca de 1 km, para Este, numa zona onde a EN116 passava em PI;
- a Ligação inicial apresenta uma nova rotunda para ligação à povoação de Abadia;
- a Ligação ao Sobreiro neste PE desenvolve-se entre o Nó de Gorcinhos e uma zona a Oeste da povoação de Casal Novo. No Estudo Prévio do IEP a Ligação às EM549 e EN116 desenvolvia-se entre o Nó 3, na povoação de Gorcinhos e uma zona a Este de Casal Novo, tendo esta um traçado com um desenvolvimento diferente da Ligação ao Sobreiro em avaliação.

Constata-se que no RECAPE não foram sistematizadas, nem devidamente fundamentadas, as alterações acima referidas, nem avaliados os impactes daí decorrentes.

Refere-se, também, no RECAPE, que *“outra das razões que levou à inclusão das Ligações foi a de rentabilizar o empreendimento e atrair para a Auto-Estrada o maior volume de tráfego possível, de modo a libertar daquele os centros urbanos”*. No entanto, não é claro, no RECAPE, que se tenha reformulado o Estudo de Tráfego apresentado no EP, apesar de no volume III – “Projecto de Medidas de Minimização do Ruído” ser feita referência a um estudo de tráfego da empresa CEIT – Consultores, datado de Maio de 2004, onde são apresentados valores de tráfego para os anos de 2005 e 2025, embora o ano de início de projecto não seja 2005. No entanto, não se refere se esse estudo de tráfego reflecte as alterações ao Estudo Prévio. Saliente-se que no volume referente ao Relatório Técnico não são apresentados valores de tráfego.

No RECAPE, no que diz respeito às Ligações previstas pelo IEP, refere-se apenas que o projecto reflectiu, no âmbito do desenvolvimento do Projecto de Execução, um perfil *“mais urbano”* retirando-lhes o carácter de auto-estrada que possuíam no EP do ex-IEP.

As referências a dificuldades de integração do traçado, nalgumas zonas, são efectuadas no capítulo 3.1.4.2 do RECAPE, sendo este o capítulo relativo à descrição do traçado. Apesar de no RECAPE, tal como foi anteriormente referido, estar ausente um capítulo referente às alterações de traçado, as referências efectuadas no capítulo da descrição do projecto são bastante genéricas, p.ex. *"dado existirem nas proximidades condicionamentos diversos"*, não se referindo quais os condicionamentos. Todas estas considerações sobre a dificuldade de inserção dos traçados (efectuadas até no EIA do EP), e que poderão ter levado a que se efectuassem alterações ao traçado do EP, bem como os impactes decorrentes do traçado em PE, deveriam ter sido devidamente analisados e fundamentados, e complementados com os elementos cartográficos que se considerassem necessários.

Relativamente à localização de Estaleiros, a cartografia apresentada não cumpre a DIA, uma vez que só foram excluídas as áreas de RAN+REN e de Manchas de habitat 5210 – *"matagais arborescentes de Juniperus spp"*, todas as outras áreas referidas nas várias medidas da DIA (zonas florestais, as zonas habitacionais, zonas de interesse biológico e paisagístico), não foram contempladas. Também não é feita referência à possibilidade de se utilizarem estaleiros relativos ao sublanço em construção.

Não é feita referência no RECAPE às movimentações de terras envolvidas neste PE, nem são referidos os potenciais locais de depósitos (temporários ou definitivos) previstos, ou apresentada cartografia de condicionantes à sua implantação. A este respeito refere-se na pág. 57 do RECAPE que estas áreas serão submetidas à apreciação e aprovação prévia da Fiscalização da Obra, no entanto, não são referidos os aspectos que serão tidos em consideração pela referida fiscalização.

Não é apresentado no RECAPE o cronograma/calendarização do obra e em que fase serão implementadas as várias medidas.

Na Pág. 50 do RECAPE refere-se que se considerou ainda *"a hipótese de, no futuro, ser construída uma outra ligação que liga a Auto-Estrada (na zona da Ventureira, cerca do km 8+400) à EN 9 (na zona de Cheleiros), servindo o trânsito com direcção a Sintra."* No entanto, não é apresentada cartografia com a totalidade deste traçado, nem efectuada qualquer referência ao facto de no EP esta via já estar ou não prevista.

Relativamente à Medida M8 da CA, relativa à necessidade de se construírem Praças de Portagem: *"deverá ser devidamente avaliada a sua localização."*, apenas se refere genericamente a sua localização (sem referência à quilometragem exacta) e que não estão localizadas nem em áreas classificadas de RAN ou de REN. Não é referida a proximidade a habitações, a necessidade de se recorrer a aterros ou a escavações e respectivas dimensões, quais os movimentos de terras associados, a necessidade de se colocarem barreiras acústicas ou outro qualquer tipo de medida. Assim, considera-se não estar cumprida esta medida da DIA.

Refere-se que o facto de ter sido decidida a inclusão de portagens na via e de ter ficado, desde já, definida a respectiva localização, conduziu à geometria proposta e projectada, no entanto não se referem as alterações que esse aspecto implicou, nem foram desenvolvidos e aprofundados os impactes resultantes.

Existem, também, outras medidas da DIA às quais não foi dado cumprimento por razões económicas, o que não se considera correcto, uma vez que fazem parte das condicionantes da aprovação, e deveriam ser tidos em consideração no PE, ou devidamente fundamentada a sua não implementação (p.e. o tipo de pavimento da via).

4. Análise das Medidas incluídas na DIA

Ambiente Sonoro

M9 – Não se considera correcta a fundamentação apresentada (aspectos económicos e de pouca pluviosidade), uma vez que deveria ter sido demonstrada a não aplicação da medida face aos níveis de redução de ruído em causa, contrariamente ao procedimento adoptado de se ter utilizado o tipo de pavimento como pressuposto do modelo de simulação. Uma vez que o pavimento com características drenantes e absorventes acústicas reduz em cerca de 3 dB(A) os níveis de ruído face a um pavimento betuminoso clássico, considera-se que face à proximidade de vários receptores se deveria ter fundamentado, do ponto de vista de ruído, a não aplicação desta medida.

M116, M117, M118 e M119 – Foi efectuado no Volume III deste RECAPE, intitulado Projecto de Medidas de Minimização de Ruído, uma análise de ruído detalhada com o objectivo de verificar e reavaliar as medidas da DIA.

Da análise desse Estudo resultaram as seguintes considerações:

- Não se considera correcta a apresentação de dados para 2005 (considerado como “ano de arranque”), uma vez que este não será o ano de entrada em funcionamento deste sublanço da Auto-Estrada.
- O perfil transversal da via utilizado para a Auto-Estrada considerou as bermas exteriores com 2,5 m enquanto no RECAPE se refere que estas têm 3,75 m, o que não se considera correcto.
- Considerou-se o piso betuminoso clássico ao contrário do referido na DIA de se utilizar um pavimento com características drenantes e absorventes acústicas.
- Para a fase de construção - não são referidos/localizados quais os receptores em que se perspectiva a ocorrência de impactes significativos, referindo-se apenas “*Algumas das casas de habitação existentes nas áreas envolventes à estrada em estudo, (...)*”. Em termos de medidas de minimização recomenda-se a adopção de medidas para esta fase, no entanto estas resumem-se a avisos à população, uma vez que as limitações temporais, mediante licença especial de ruído, não se aplicam, podendo as obras decorrer no período nocturno, sábados, domingos e feriados. Não estão previstos outro tipo de medidas, nomeadamente a colocação de ecrãs absorventes nas zonas de estaleiro ou noutras zonas em que as operações associadas à obra atinjam níveis de ruído mais elevados, para protecção dos receptores mais próximos dessas actividades.
- Não é referida qualquer fundamentação para a classificação das zonas sensíveis referidas, apesar de terem sido analisadas em sede de reunião com a CMM.

- As situações prioritárias a tratar como “zonas sensíveis” só foram identificadas (apenas as suas referências quilométricas) para a Auto-Estrada (Plena Via), não sendo claro se as Ligações não foram consideradas ou se não se identificaram “zonas sensíveis” nas suas envolventes. Saliente-se, na Ligação Inicial, a existência de um Parque de Campismo numa zona contígua à via e de povoamento disperso e algumas Quintas poderiam levar a que se considerassem estes receptores como “zonas sensíveis” (Ter em atenção a Medida 127 da DIA relativa ao projecto do ex-IEP).
- Não é apresentada cartografia com a delimitação das “zonas sensíveis” referidas, onde fosse possível identificar os receptores nelas incluídas, nem é feita qualquer referência entre os receptores cartografados no Desenho 23 e estas zonas. Também na análise dos casos particulares e para os receptores analisados, não é referido em que tipo de zona estes se encontram incluídos.
- Não se considera claro o facto de se terem identificado por um lado zonas sensíveis e logo a seguir se referir que se teve “(...) subjacente a orientação geral considerada pela CM Mafra, de que uma via estruturante como a que está em causa, constitui em si, uma infra-estrutura cuja utilização apenas é compatível com a definição de “zonas mistas”. Neste contexto, sempre que os níveis de ruído induzidos ultrapassam os níveis compatíveis com “zonas mistas” foram propostas medidas de minimização para as áreas em causa.”
- Para a fase de exploração deveria ter sido apresentada uma tabela com os receptores identificados, a sua localização e respectiva caracterização.
- Não é referido a que correspondem os “receptores de referência” apresentados no Desenho 23, se aos receptores onde se efectuaram medições de ruído para caracterizar a situação de referência, se aos receptores que se consideram representativos da zona e para os quais se avaliaram os respectivos impactes, ou se a ambas as situações. Estes receptores não se encontram caracterizados.
- As cartas de Ruído apresentadas no Volume 4 deveriam ter representados os referidos “receptores de referência”.
- Relativamente à situação de referência refere-se que se tiveram em “consideração os valores do ruído ambiente registados na zona vizinha do traçado...”, no entanto, não é apresentada qualquer tabela com os receptores e os valores medidos para ambos os períodos (diurno e nocturno). Na análise dos casos particulares refere-se, por exemplo, que “Junto a habitações da localidade de Seixal, registaram-se valores de LAeq da ordem de 55 dB(A) no período diurno”, no entanto, considera-se que se deveria ter apresentado a localização exacta do receptor/receptores onde se efectuaram estas medições, ou referir, se fosse o caso, qual o respectivo receptor de referência.
- Deveria-se ter referido, à semelhança do efectuado para a elaboração dos mapas de ruído, quais os procedimentos adoptados para a caracterização da situação de referência e se os valores referidos no capítulo 5.2.2 Casos Particulares, correspondem a medições de ruído efectuadas no âmbito da AIA do EP ou se foram efectuadas novas medições para este PE.
- Relativamente à interpretação dos resultados dos Casos Particulares considera-se não estarem devidamente fundamentadas algumas das observações efectuadas, por exemplo, “O tráfego rodoviário que actualmente circula na EN 116 será reduzido numa percentagem considerável, dado que o traçado da nova estrada em estudo constitui uma alternativa a esta estrada. Deste modo, os níveis sonoros médios não apresentarão acréscimos significativos face à situação actual, podendo mesmo descer no caso das habitações situadas na berma da EN116”. Não são apresentados valores de tráfego que fundamentem esta consideração, nem as cartas de ruído apresentadas contemplam outras vias que não o PE em avaliação.

- Verifica-se que alguns dos receptores estão mal referenciados (relativamente ao traçado (R1 e R2)) e noutros casos a caracterização acústica do receptor não coincide com as situações identificadas como zonas sensíveis (R4 e R10).
- Os Quadros apresentados com os níveis sonoros previstos nos receptores deveriam apresentar uma coluna com os dados relativos à situação de referência, e outra coluna que contabilizasse os valores previstos com os existentes.
- A avaliação de impactes deveria ter sido efectuada considerando a soma dos valores existentes com os previstos e não apenas com os níveis sonoros previstos.
- Refere-se a existência da Quinta do Barril na Ligação Inicial, no entanto, esta Quinta não é assinalada no Desenho 24.
- Relativamente às medidas de minimização refere-se que para os estaleiros se recomenda que estes sejam instalados em zonas afastadas dos locais com utilização sensível ao ruído, nomeadamente zonas de habitação. No entanto, estas zonas não foram consideradas no Desenho 4.
- Refere-se nas medidas de minimização, para a fase de exploração, que *"Com a adopção das medidas de minimização do ruído propostas, consideram-se cumpridos os limites referentes às tipologias das zonas de implantação dos receptores sensíveis ao ruído observados na envolvente ("zonas mistas" ou "zonas sensíveis") do traçado."* Analisando as medidas propostas, exclusivamente Barreiras Acústicas, apesar de na DIA se referir a necessidade de implementação de pavimento drenante com características absorventes acústicas, considera-se que não está fundamentada a minimização de todas as situações identificadas, nomeadamente a Barreira 2 em que se considerou o local classificado como "zona mista" ao contrário do estabelecido em sede de reunião com a entidade com competência na aplicação do RGR. Também se referem nalgumas situações que após a inserção da Barreira, especialmente no período nocturno verificam-se que os valores de LAeq são excedidos em cerca de 1 dB (Barreira 3, 4, 5), o que está dentro do erro do modelo. Na Barreira 4 considera-se que após a sua implementação, no período nocturno os valores de LAeq excedem sempre os limites para zonas sensíveis, tendo a barreira já 6,0m de altura em grande parte da sua extensão. Para estas situações deveria-se ter considerado a aplicação de outro tipo de medidas, nomeadamente a colocação de piso com características absorventes acústicas, que poderia até reduzir as elevadas dimensões desta Barreira. Para a Barreira Acústica 5 faz-se referência ao receptor R14 o qual não se localiza na extensão a proteger.
- Não é efectuada qualquer avaliação de impactes residuais resultantes da implementação das barreiras acústicas, tal revela-se importante face às elevadas dimensões das mesmas. Apesar de se referirem preocupações ambientais e paisagísticas associadas ao dimensionamento das barreiras acústicas, estas preocupações não são evidenciadas no documento, pelo que não fica claro se foram tidas em consideração. Não são apresentadas simulações visuais (apenas se apresenta Desenho com a implantação das barreiras em planta) que permitam avaliar a integração das mesmas no local.
- Relativamente ao Plano de Monitorização, não estão, ainda, definidos quais os locais a monitorizar, para a fase de exploração apenas são referidas quilometragens, ou intervalos de quilometragem, sem se referir de que lado da estrada as mesmas serão efectuadas, em que receptores e em que condições. Assim, considera-se que o plano não apresenta os elementos necessários à sua validação.

Face ao acima exposto, considera-se não ser possível aprovar este Projecto de Medidas de Minimização do Ruído.

Sistemas Ecológicos

As medidas M54 a M78 estão contempladas embora, tal como foi referido, não seja possível analisar a sua inclusão no Caderno de Encargos. Por outro lado, a maioria destas medidas não apresentam o grau de detalhe que permitam verificar como serão executadas.

M62 – A utilização das técnicas a adoptar (Técnica A, Técnica B e Técnica C) deverá ser especificada, efectuando um zonamento (com cartografia associada) das áreas indicadas como “Maior Sensibilidade” ; “Maior Risco de Erosão” e “Áreas Sensíveis” de forma a ser incluída no Caderno de Encargos.

Esta medida, na forma como está apresentada, não permite aferir como será aplicada.

M63 – É referido que, de acordo com a informação fornecida pela Câmara Municipal de Mafra, já foram cumpridos os requisitos específicos impostos pela medida. No entanto, esta informação não consta do RECAPE nem dos anexos.

M67; M68 e M77 – Estão contempladas no Projecto de Integração Paisagística.

M69 – O seu cumprimento é remetido para a empresa “Mafratlântico” sendo indicada a sua efectivação sob compromisso. Considera-se que não estando em causa a dúvida sobre compromissos assumidos, é no entanto impossível verificar o seu cumprimento.

M73 – Pelo texto do RECAPE afigura-se que as acções de limpeza não serão programadas fora do período de reprodução dos vertebrados atendendo a razões técnico-ambientais e à minimização directa dos impactes nos recursos hídricos e indirecta na fauna e habitats. Não discutindo as razões evocadas assinala-se que, à semelhança de todas as outras medidas, esta medida foi proposta no EIA.

Ma48 – O RECAPE só indica a medida relativa à afectação do Habitat de *Juniperus*.

Esclarece-se que quando na DIA a Medida 48 indicava que as medidas deviam ser revistas, de acordo com o referido no parecer, não era exclusivamente respeitante à afectação do Habitat, mas sim às medidas de minimização propostas para os sistemas ecológicos. Assim, o parecer da CA indicava:

“Devem ser apresentadas medidas de carácter geral e medidas de carácter específico para a fase de construção e exploração.

As medidas de carácter específico devem ter em conta os impactes resultantes das acções de projecto e das características da área a atravessar – a título de exemplo:

- *quando se atravessa uma mata de folhosas deverá ser indicada qual a medida a ser tomada de forma a minimizar a afectação dessa área;*

- se existirem árvores de grande porte e vigor vegetativo (carvalhos e sobreiros) como é evitada a sua destruição;
- como se concilia a recuperação paisagística dos taludes com a eventual perda de solo por erosão;
- quais os critérios subjacentes à selecção dos locais para instalação dos estaleiros;
- quais as passagens hidráulicas que podem ser utilizadas como passagens para a fauna;
- quais as características das passagens hidráulicas que podem ser utilizadas pela fauna;
- como se proporcionam condições, nas áreas atravessadas por viaduto, para que seja mantida a continuidade ecológica e manutenção dos corredores ecológicos.”

Deste modo, e face ao acima exposto, considera-se que o apresentado em RECAPE não dá cumprimento ao exigido na DIA.

Mb49 – O RECAPE apresenta no Anexo IV, um estudo designado por “Estudo do Habitat de *Juniperus spp*”.

O Estudo demonstra que na área identificada na DIA como ocupada por *Juniperus spp* (correspondendo ao Habitat 2250 - Dunas litorais com *Juniperus spp*), a ocupação é de *Juniperus turbinata* subsp *turbinata* – Habitat 5210 – Matagais arborescentes de *Juniperus spp*.

O trabalho desenvolvido está correcto e devidamente suportado por trabalho de campo. As conclusões são válidas e a discrepância de análise que se verifica entre o Parecer da CA (e incluída na DIA) e o relatório apresentado, justifica-se face à especificidade dos habitats em causa. A fase de projecto de execução permite, em muitos casos, uma análise com um grau de detalhe maior, o que contribui para um resultado final apoiado em dados mais fiáveis.

Correctamente, é apresentada a cartografia (reportada à situação existente em Maio de 2005), que permite verificar que na “Área de Estudo” se verifica a presença do Habitat 5210, mas que este não será afectado directamente pelo traçado nem pela hipótese A de localização dos estaleiros.

Também, correctamente, o Relatório inclui um conjunto de medidas de minimização e recomendações conducentes à não afectação do Habitat 5210. No entanto e incorrectamente estas medidas/recomendações não são incluídas no RECAPE propriamente dito o que obviamente constitui uma lacuna significativa.

Dentro deste conjunto de medidas, assinala-se que a referente ao desvio temporário deveria-se ter concretizado com a apresentação de cartografia que permita visualizar o aconselhado distanciamento do Habitat 5210.

Tal como acima referido, aceita-se a justificação apresentada. No entanto, nesta medida deverão ser incluídas as medidas/recomendações contidas no Anexo IV ao RECAPE.

Relativamente ao Projecto de Integração Paisagística, as espécies a utilizar, deverão estar de acordo com o DL nº 565/99, de 21 de Dezembro.

Na área localizada no Sítio Comunitário, não deverão ser utilizadas as seguintes espécies: *Quercus rubra*; *Pinus nigra*.

No ponto relativo às Vedações (pg. 36) é indicado que as mesmas terão arame farpado. Considera-se que deve ser retirada esta característica.

Qualidade do Ar

M110 – A Figura 4 do Volume IV não dá cumprimento a esta medida uma vez que não são consideradas as zonas habitacionais, zonas de interesse biológico e paisagístico.

M111, M112, M113 – estão contempladas embora, tal como foi referido, não seja possível analisar a sua inclusão no Caderno de Encargos.

M115 – Esta medida, tal como todas as anteriores foi proposta pelo EIA, pelo que se considera que deverá ser aplicada caso se verifique no decurso da monitorização níveis de Óxidos de Azoto superiores aos limites legislados. Saliente-se que no EIA do EP, que de acordo com as conclusões do estudo de dispersão efectuado, o impacte na qualidade do ar das emissões de poluentes a partir dos troços em análise, será significativo, tendo em atenção os valores estimados para os óxido de azoto.

Ordenamento do Território

Da análise efectuada às Medidas de Minimização decorrentes da DIA e elencadas em sede de RECAPE pelos números 87 a 94, constata-se:

- terem sido as mesmas e na sua maioria, objecto de ponderação e solução através da revisão do PDM do concelho de Mafra;
- terem as restantes sido objecto o compromisso no referido Relatório, de se obrigarem ao integral cumprimento das disposições legais aplicáveis e disponíveis.

Património

No âmbito do presente RECAPE e a fim de dar cumprimento às condições estabelecidas na DIA foi elaborado um Estudo Complementar intitulado “Estudo dos Sítios Arqueológicos potencialmente afectados pela Auto-estrada”(Anexo V do Volume II – Relatório Técnico).

A análise deste estudo permitiu verificar que, embora suportado em trabalho de campo (2004), o mesmo não correspondia, por um lado, à metodologia definida pelo IPA para elaboração do descritor Património Arqueológico em Relatórios de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (conforme Circular do IPA datada de 10 de Setembro de 2004), e por outro, não caracterizava a situação de referência na totalidade da área a afectar pela obra.

Foi apresentado um novo documento resultante da realização de novos trabalhos arqueológicos, designadamente, trabalhos de prospecção sistemática, efectuada ao longo da via e nas duas Ligações (Inicial e ao Sobreiro), através dos quais foi possível complementar a anterior avaliação de impactes e adicionar medidas de minimização às que já estavam definidas no EIA e na DIA. Esta nova avaliação, a qual se considera criteriosa e fundamentada, foi no entanto, muito dificultada pela predominância ao longo do traçado de más condições de visibilidade do solo, impedindo mesmo em algumas situações a progressão no terreno, o que retirou naturalmente eficácia à prospecção arqueológica.

Não obstante, a realização de uma nova prospecção sistemática permitiu, por um lado a identificação de novos Sítios Arqueológicos para os quais se prevêem impactes negativos decorrentes da obra (Gonçalvinhos, Casal da Camacha e Torre Bela), e por outro a reavaliação do Sítio Casal Cordeiro, o qual foi sondado (2004) com a finalidade de avaliar o impacto da obra sobre o Sítio.

Assim, da análise do RECAPE, considera-se que o mesmo está em conformidade com a DIA no que diz respeito ao património arqueológico.

Por último, salienta-se que o presente RECAPE não integra na sua estrutura um capítulo dedicado ao Caderno de Encargos da Empreitada. Tal situação não permite verificar se aquele documento integrará ou não, por um lado, a listagem das acções de minimização constantes da DIA previstas para fase de construção, e por outro, as medidas de minimização que resultam dos novos trabalhos de caracterização arqueológica efectuada.

5 . Programas de Monitorização

Qualidade do Ar

Concorda-se com o Plano apresentado.

Ruído

Locais de amostragem – Tal como já referido no descritor Ruído, apenas são referidas zonas a monitorizar. Nesta fase do projecto deveriam já ter sido identificados os receptores a monitorizar, os quais deveriam ser apresentados em cartografia adequada.

Ecologia

O RECAPE indica que exclui o programa de monitorização de “Flora, Vegetação e Habitats (Aspectos Ecológicos)” pois o corredor atravessa áreas agrícolas e habitacionais, com excepção da Ligação Inicial e que neste troço as medidas de minimização são suficientes.

Não se concorda com esta opção. A monitorização dos sistemas ecológicos constituiu uma proposta do EIA que foi incluída na DIA, tendo a CA concordado com tudo o que era proposto e recomendado que a monitorização abrangesse a monitorização da manutenção da mancha de *Juniperus spp.*

Assim, compreende-se e aceita-se que não seja monitorizado a manutenção da mancha de *Juniperus spp* mas não se aceita que não seja monitorizada a mancha do Habitat 5210.

Não se aceita, nem se compreende, a razão porque não é cumprida a DIA no que concerne à monitorização dos sistemas ecológicos. As áreas agrícolas não constituem áreas desérticas em termos de fauna e flora.

Assim, o programa de monitorização deveria ter sido apresentado, tal como consta da DIA, com a diferença de que não se monitorizaria a manutenção da mancha de *Juniperus spp*, mas sim das manchas de Habitat 5210.

6. Acompanhamento Público

O período de Acompanhamento Público decorreu durante 16 dias úteis, de 12 de Maio a 3 de Junho de 2005. Foram recebidos 8 pareceres, com a seguinte proveniência: Direcção-Geral de Geologia e Energia; Rede Eléctrica Nacional, S.A.; Rede Ferroviária Nacional E.P.; Direcção-Geral dos Recursos Florestais; Caminhos de Ferro Portugueses, E.P.; Comissão Cívica do Zambujal; 3 particulares.

Embora tenha sido elaborado um Relatório do Acompanhamento Público, para o qual se remete para uma análise mais detalhada, apresenta-se, de seguida, uma síntese das posições expressas nesses pareceres:

- A Comissão Cívica do Zambujal, cujo parecer é subscrito por 72 cidadãos, propõe uma solução alternativa de traçado, coincidente com a apresentada num estudo de 1995 da Ex-Junta Autónoma de Estradas, a qual passaria a Norte da aldeia do Zambujal. Considera que esta alternativa é a única que minimiza os impactes negativos do projecto, nomeadamente no que diz respeito ao ruído.
- Dois residentes do Zambujal solicitam o afastamento do traçado para Norte, numa extensão de cerca de 1000 metros, junto ao Zambujal. Consideram que a Solução Base do traçado constitui uma agressão à qualidade ambiental dos residentes do Zambujal, definitiva e irreversível, nomeadamente no que diz respeito à qualidade do ar, ruído e paisagem.
- O proprietário de uma parcela de terreno junto ao Parque de Campismo da Ericeira solicita que sejam efectuados ajustes ao traçado para que se consiga minimizar os impactes do projecto na sua habitação, a qual com o traçado actual fica a apenas 7 metros da auto-estrada. Considera que a Declaração de Impacte Ambiental já previa esta possibilidade e que o actual projecto não a contempla.
- A Direcção-Geral dos Recursos Florestais considera que na fase de exploração e durante as manutenções da via, deverão ser implementadas medidas e acções a desenvolver no âmbito do Sistema Nacional de Prevenção e Protecção da Floresta contra Incêndios, segundo a alínea b), n.º 1 do Art.º 16.º do Decreto-Lei n.º 156/2004, de 30 de Junho.

- A Direcção-Geral de Geologia e Energia, Rede Eléctrica Nacional, S.A., Rede Ferroviária Nacional E.P e Caminhos de Ferro Portugueses, E.P. referiram nos seus pareceres que o projecto não interfere com quaisquer infra-estruturas de que essas entidades são responsáveis.

Relativamente à solicitação da Comissão Cívica do Zambujal e de dois cidadãos que requerem o afastamento da Auto-Estrada em cerca de 1 km para norte, na zona do Zambujal, salienta-se que não será possível proceder a ripagens do traçado desta ordem, uma vez que o traçado aprovado apenas poderá ser alterado numa faixa de 200m para cada lado do eixo da via. No entanto e tal como atrás se referiu face à sensibilidade desta zona, deveria-se ter aprofundado a análise de impactes neste local, de forma a se poder avaliar o traçado nesta zona, considerando-se esta uma lacuna relevante deste RECAPE.

Quanto ao cidadão localizado nas proximidades do Parque de Campismo, não são apresentados elementos no RECAPE que permitam avaliar se o PE proposto é o que melhor minimiza os efeitos nas habitações existentes, pelo que este aspecto, tal como atrás se referiu, deveria ter sido considerado no RECAPE em análise.

Quanto ao Parecer da Direcção-Geral dos Recursos Florestais, considera-se que as medidas e acções nele mencionadas no âmbito do Sistema Nacional de Prevenção e Protecção da Floresta contra Incêndios, deverão ser incluídas no Caderno de Encargos da Obra.

7. Conclusões

Face ao referido ao longo deste Parecer, considera-se que o RECAPE não cumpre no essencial os objectivos que presidem à sua realização, quer em termos estruturais, quer em termos de conteúdo.

Tal como referido, o RECAPE tem por objectivo descrever e demonstrar o adequado cumprimento das condições impostas na DIA e, segundo a legislação, deve efectuar uma caracterização mais completa e discriminada dos impactes ambientais relativos a alguns dos factores em análise, no âmbito do procedimento de AIA de que decorreu a emissão da respectiva DIA, com vista a permitir uma concretização e discriminação das medidas de mitigação que são referidas, genericamente, na DIA e, de outras, que se venham a considerar relevantes.

De acordo com este parecer verifica-se que o RECAPE não detalhou diversas questões com o pormenor que é requerido para um Projecto de Execução, de que resulta a não conformidade com diversas medidas da DIA.

De entre os aspectos referidos ao longo do Parecer, salienta-se o facto de não estarem adequadamente fundamentados/avaliados os impactes decorrentes das alterações efectuadas aos traçados aprovados em Estudo Prévio.

De salientar, que os aspectos referidos no âmbito do acompanhamento público efectuado, reflectem as preocupações da CA e destacam a necessidade de se efectuarem análises ambientais mais aprofundadas, no sentido de se compatibilizar o traçado com os condicionantes existentes e de se adequarem as medidas de minimização aos impactes identificados.

Desta forma o RECAPE não permite verificar a conformidade do Projecto de Execução com a DIA, pelo que terá de ser reformulado com vista ao cumprimento dos aspectos referidos ao longo deste Parecer, incluindo os resultantes do acompanhamento público efectuado, tal como previsto no nº 5, do Artigo 28º, do DL 69/2000, de 3 de Maio.

Comissão de Avaliação do RECAPE
"Auto-Estrada Ericeira/Mafra/Malveira
Sub-Lanço Ericeira/Mafra"

Dora Balixa

Instituto do Ambiente

Pl. Arq.^a Anabela Perestrelo.

Dora Balixa

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

Ana Margarida Fortes

Instituto Português de Arqueologia

Alca Mica Forte

Instituto da Conservação da Natureza

Instituto da Água