



HDR

Humberto D. Rosa  
Secretário de Estado do Ambiente

MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO  
DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

## DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

### IC32 - Circular Regional Interna da Península de Setúbal (CRIPS)

#### (Estudo Prévio)

Tendo por base o parecer técnico da Comissão de Avaliação (CA) e a Proposta de Autoridade de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) relativo ao procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental do projecto, em fase de estudo prévio, do "IC32 - Circular Regional Interna da Península de Setúbal (CRIPS)", emito declaração de impacte ambiental **favorável** às soluções apresentadas no Estudo de Impacte Ambiental (EIA) e a seguir enumeradas, **condicionada** à compatibilização com a disciplina respeitante ao ordenamento do território constante dos instrumentos de gestão territorial em vigor, nomeadamente os descritos no Parecer Final da Comissão de Avaliação e às restrições que adiante se descrevem, bem assim aos e ao cumprimento das condições, medidas de minimização, planos de monitorização e à apresentação dos estudos e dos elementos constantes do Anexo à presente Declaração de Impacte Ambiental (DIA):

- **Solução 3**, entre os Km 0+000 e 3+400 (da Solução 1 - Solução Base) com as seguintes restrições:
  - a) Reformulação do troço inicial com origem no Nó do Funchalinho até cerca do km 0+500, não considerando quer o entroncamento a Sul, quer a rotunda inicial que estabelece ligação com a L3, assegurando a continuidade do perfil e características do IC;
  - b) Reformulação do Nó de Lazarim, com a aferição da efectiva necessidade de realizar as ligações locais propostas, tendo em vista a minimização dos impactes e assegurar a continuidade do perfil e características do IC;
  - c) Eliminação do Nó da Regateira;
- **Solução 1**, entre os m 3+600 e km 11+285, com as seguintes restrições:
  - d) Desenvolvimento do traçado definitivo com maior grau de ajustamento ao espaço-canal proposto no PDM, tendo em conta os condicionantes existentes, nomeadamente as Áreas Urbanas, Pedreiras de Areias e Aterros Sanitários Municipais.
  - e) Reconsideração do perfil proposto de 2x2 vias para a hipótese de 2x3 vias no troço compreendido entre o Nó de Queimada e o Nó de Coina, atendendo ao facto de estar já previsto no projecto o perfil de 2x3 vias a partir deste último Nó, e as mesmas considerações decorrentes do planeamento dos movimentos de tráfego nesse troço.
  - f) Reformulação do Nó de Belverde, de modo a permitir efectuar apenas a ligação do IC à via local existente (CM 1014). As rotundas propostas não fazem a ligação a qualquer via existente ou com projecto aprovado.
- **Solução 2C**, do km 11+285 ao km 14+462.
- **Solução 1**, em todo o restante traçado com as seguintes restrições:
  - g) Reconsideração da necessidade efectiva do Nó com a A2, tendo em conta os movimentos mínimos entre as duas vias e a justificação para o perfil referido acima na alínea e);



**MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO  
DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

- h) Eliminação da nova ponte a construir sobre o rio Coina para ligação directa da rotunda de ligação do IC32 à EN 10-3, na margem direita, com a de ligação do IC 32 à EN 10, na margem esquerda, tendo em conta as alternativas oferecidas pelas vias existentes, por forma a minimizar os impactes sobre o património construído (Moinho do Zemoto) e sobre a linha de água e suas margens;
  - i) Consideração na solução final decorrente do referido no alínea h) a garantia de adequados níveis de segurança e de escoamento de tráfego em ambas aquelas ligações à IC 32
2. As medidas a concretizar na fase de obra devem ser integradas no Caderno de Encargos da obra.
  3. A apreciação da conformidade do Projecto de Execução com esta DIA deve ser efectuada pela Autoridade de AIA, previamente à emissão, pela entidade competente, da autorização do Projecto de Execução.
  4. Os Relatórios de Monitorização devem ser apresentados à Autoridade de AIA, respeitando a estrutura prevista no Anexo V da Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril.

6 de Setembro de 2005.

O Secretário de Estado do Ambiente

Humberto Delgado Ubach Chaves Rosa

(No uso das delegações de competências, despacho n.º 16162/2005 (2.ª série), publicado no Diário da República de 25/07/2005)

Anexo: Condicionantes, Medidas de Minimização, Planos e Programas de Monitorização.



**MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO  
DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

**IC32 Circular Regional Interna da Península de Setúbal (CRIPS)**

**Declaração de Impacte Ambiental – Anexo**

**Condicionantes**

1. Na zona do Nó de Belverde não deve ser afectada a mancha de pinheiros mansos existente.
2. O Viaduto de Belverde deve ser reavaliado, com vista a minimizar a afectação das habitações pertencentes à Quinta do Conde da Cunha.
3. O Projecto de Execução deve preconizar o maior afastamento possível a zonas sensíveis ao ruído, e de maximizar as atenuações resultantes da implantação do traçado na orografia local, desde que não induzam impactes negativos noutros descritores.

**Estudos e elementos a apresentar em RECAPE**

4. Análise da travessia da estrutura do Aterro Sanitário do Seixal (já selado), devendo ser demonstrado que os pilares do viaduto, não interferem directamente com a área do Aterro e consequentemente com os resíduos sólidos urbanos depositados.
5. Inventário e caracterização quantitativa e qualitativa dos pontos de água afectados directa e/ou indirectamente pelo traçado, devendo ser propostas medidas de minimização ou compensação a adoptar, detalhando-as, a fim de ser assegurada, na fase de construção e na fase de exploração, a manutenção de usos de água existentes.
6. Análise das soluções de tratamento das escorrências da plataforma da via.
7. Plano de integração paisagista da via e de recuperação dos estaleiros e zonas envolventes à obra.
8. As peças desenhadas relativas às Servidões Administrativas em presença devem incluir as zonas com servidão administrativa no âmbito do património cultural.
9. As peças desenhadas com as Condicionantes à Localização de Estaleiros, que devem considerar, também, as zonas de protecção de imóveis classificados e em vias de classificação inseridas no corredor.
10. Relatório de prospecção arqueológica sistemática prévia do traçado, o qual deve ser sujeito à apreciação do Instituto Português de Arqueologia (IPA) antes de ser apresentado o RECAPE.
11. Estudo que analise a viabilidade de implantação de um conjunto de elementos (ex: vedações, encaminhamento para vias pré-estabelecidas - passagens para a fauna) que evitem o risco de atropelamento e de colisão com as espécies de fauna existentes.
12. Avaliação da capacidade de recepção na rede de colectores municipais existente das águas da drenagem da plataforma, bem como das alterações do regime de escoamento a jusante das passagens hidráulicas nos órgãos e estruturas já existentes.
13. Estudo para o ambiente sonoro, que deve, entre outros aspectos, considerar os seguintes pontos:
  - Avaliação de impactes, tendo em conta os receptores com utilização sensível que ficarão expostos às operações de construção e análise da eventual necessidade de implementar medidas de minimização na fase de construção.
  - Avaliação de impactes, tendo em conta o referido no documento “Notas para Avaliação de Ruído em AIA e em Licenciamento” (disponível em [www.iambiente.pt](http://www.iambiente.pt)) segundo o qual “ocorrem impactes significativos sempre que a exposição ao ruído ambiente no exterior, devido a uma nova fonte de ruído, sofre um incremento superior a 12 dB(A), valores de LAeq; excepto se mesmo com esse incremento os níveis de ruído ambiente no exterior não excederem 45 dB(A), no período diurno”.



**MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO  
DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

Avaliação rigorosa dos impactes, em todos os receptores sensíveis existentes e previstos, tendo em conta, as situações de viaduto, a orografia do local e os diferentes pisos dos receptores. A avaliação deve reportar-se ao período diurno e nocturno, para o ano início de exploração, um ano intermédio e ano horizonte de projecto, devendo ser contabilizados os agravamentos do ruído face à situação actual, ou seja, contabilizando os níveis sonoros existentes, e apresentadas as previsões de níveis sonoros com e sem a implementação das medidas de minimização.

Tipologia, extensão e dimensionamento das medidas preconizadas, atendendo às características do Projecto de Execução (PE), com indicação da sua eficácia quer ao nível do piso térreo quer ao nível do(s) piso(s) superior(es) do(s) edifício(s), tendo em conta que os limites legislados se reportam ao ruído ambiente exterior;

A avaliação dos impactes residuais decorrentes da implantação das soluções adoptadas. O projecto das medidas a adoptar deve ter em consideração o enquadramento paisagístico face às características da área envolvente, e a minimização de impactes ao nível da sócio economia e paisagem, nomeadamente efeito barreira e ensombramento.

A solução de tratamento acústico das juntas de dilatação dos viadutos, junto às zonas habitacionais.

A classificação acústica ("mista" ou "sensível"), que o município local entretanto venha a adoptar para as zonas, no sentido de ser dado cumprimento ao n.º 3 do Art.º 4º do RLPS.

**Medidas de Minimização**

**Antes do início da fase de construção**

14. Deve ser apresentada a localização e justificação dos locais dos estaleiros, infra-estruturas de apoio à obra, depósito de materiais, locais de empréstimo de materiais e percursos de obras, devendo localizar-se, preferencialmente, em plataformas já existentes ou em locais anteriormente usados para este. Deve ser tido em conta os valores naturais presentes, nomeadamente no Sítio Fernão Ferro/Lagoa de Albufeira e, sempre que possível, o seu afastamento de receptores com utilização sensível. Caso se verifique a proximidade de receptores sensíveis na envolvente do estaleiro, devem ser projectados e implantados materiais isolantes e absorventes na vedação do estaleiro.
15. As instalações dos estaleiros de obra devem ter previstos os riscos de incêndio, devendo ser estabelecidos planos para eventuais combates aos mesmos.
16. Os locais aprovados para a implantação dos estaleiros infra-estruturas de apoio à obra, depósito de materiais e locais de empréstimo de materiais devem ser alvo de prévia prospecção arqueológica.
17. A recuperação das zonas ocupadas durante a obra deverá ser objecto de um estudo de integração paisagística, por parte do empreiteiro, quando se souber a sua localização e extensão da área afectada.
18. Nos estaleiros devem existir sistemas de tratamento de águas residuais, com separação de matéria em suspensão e hidrocarbonetos, bem como de um sistema de recolha de óleos usados pela maquinaria.
19. Devem ser definidas as operações de armazenagem em locais apropriados e específicos para cada tipo de resíduo produzido.
20. Implementar um parque de armazenagem de resíduos, impermeabilizado e com sistema de drenagem independente em locais de armazenagem de óleos.
21. Deve ser implantada uma vedação com fita sinalizadora do Moinho de Maré – Zemoto – a 325 m Norte do km 19+000 da Solução 1 (Nó de Coína com a EN 10-3).



**MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO  
DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

**Fase de Construção**

22. Os trabalhos de terraplanagem devem obedecer a um plano previamente aprovado, que deve ter em conta as árvores de interesse botânico e/ou cénico ou de grandes dimensões que devem ser poupadas, e que devem ser devidamente assinaladas. Não deve ser efectuada a destruição de sobreiros, azinheiras, carvalho-cerquinho e árvores autóctones, ainda que de dimensões reduzidas.
23. Devem ser restringidas as operações de desmatção às áreas estritamente necessárias para a construção deste eixo rodoviário e respectivos Nós, Rotundas e Restabelecimentos, evitando o abate de espécies não afectadas directamente.
24. Deve ser efectuada a decapagem da camada arável do solo em todo o corredor de intervenção. O seu armazenamento deve ser feito em pargas, com altura não superior a 2 metros, e deve ser reutilizada no revestimento dos taludes, ramos dos nós e rotundas a tratar.
25. Utilização de tapumes e vedações de forma a reduzir o impacte visual dos estaleiros e áreas de depósito de materiais, nos locais com elevada acessibilidade visual.
26. Devem ser realizadas regas nas vias de acesso à obra, por forma a reduzir as poeiras e minimizar os efeitos sobre a vegetação.
27. A recuperação paisagística de taludes deve ser concretizada exclusivamente com espécies locais (vegetação autóctone), de forma a permitir uma rápida integração paisagística.
28. Deve ser restabelecida a rede de drenagem natural existente, afectada pelo traçado. As passagens hidráulicas devem ser de secção única e concordantes com o sentido natural do escoamento e a sua construção deve executar-se antes da construção dos aterros para evitar a obstrução da linha de água.
29. Deve proceder-se à limpeza das linhas de água e restabelecido o seu normal escoamento. Não devem ser criados aterros em áreas inundáveis e as soluções de drenagem a adoptar não devem favorecer o aumento da velocidade e a concentração da descarga de caudais.
30. Não devem ser consideradas descargas das águas de drenagem da plataforma na envolvente de furos e outras captações de água.
31. Deve salvaguarda-se o furo de captação JK25 e respectiva zona de protecção, de modo a assegurar as características da água em termos qualitativos e quantitativos.
32. Deve assegurar-se a manutenção e limpeza dos órgãos de drenagem transversal e longitudinal. As travessias e estruturas fundiárias afectadas devem ser rapidamente repostas de forma a minimizar a superfície perturbada.
33. Na construção dos viadutos deve ser evitada a implantação de pilares no leito das linhas de água.
34. Os pilares devem possuir uma forma hidrodinâmica e com o eixo orientado no sentido do escoamento.
35. Na travessia do rio Coina, o viaduto a construir deve considerar um vão livre de, pelo menos 40 m, com sapatas fundadas no mínimo 1,0 m abaixo do rasto da linha de água.
36. Todas as construções em linhas de água devem ser realizadas no mais curto espaço de tempo e de modo a evitar a deposição de materiais nos seus leitos. Sempre que ocorra a intersecção de linhas de água estas devem ser restabelecidas na totalidade o mais rapidamente possível e com secções adequadas que permitam a drenagem hídrica.
37. Nas linhas de água e de drenagem natural deverá garantir-se a preservação de alguma vegetação ripícola presente, evitando-se a movimentação de terras, circulação de máquinas e viaturas, depósitos de materiais ou entulhos e instalação de estaleiros nas zonas adjacentes.
38. Após a conclusão dos trabalhos, as áreas ocupadas temporariamente devem ser limpas e escarificadas.
39. Devem ser limitada as acções de terraplanagem durante a época de reprodução da fauna que, decorre de Março a Agosto. O fim do Verão e o Outono devem ser as alturas mais aconselháveis



## MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL

### Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- para a execução da maioria das obras, já que permitem defender a maior parte da fauna ameaçada no período de acasalamento. Deve evitar-se ao máximo intervencionar os habitats classificados.
40. Acções de limpeza das máquinas e fornecimento de combustíveis e outros materiais, devem ser realizadas em locais impermeabilizados e onde seja possível fazer a sua recolha e armazenagem.
  41. Deve ser efectuada a limpeza de rodados das máquinas/equipamentos antes de entrarem na via pública, proceder à manutenção dos veículos pesados em boas condições e proceder à cobertura dos camiões que transportam materiais.
  42. Deve ser implementado um plano integrado de gestão de resíduos, no qual se proceda à identificação e classificação dos mesmos, em conformidade com a Lista Europeia de Resíduos.
  43. Deve proceder-se à implantação das medidas de protecção sonora nos locais propostos no EIA nomeadamente barreiras acústicas e pavimento.
  44. Sempre que o traçado intercepte infra-estruturas de utilidade pública, como a rede de gás ou de água, devem ser contactadas as entidades responsáveis, por forma a garantir o seu pronto restabelecimento, minimizando os prejuízos causados às populações.
  45. Deve restringir-se a circulação dos veículos afectos à obra no período nocturno, especialmente os veículos pesados.
  46. Deve ser efectuada a sinalização da Quinta de Vale Rosal (nº5) e da Capela de Nª Srª dos Remédios, de forma a interditar a passagem de maquinaria pesada e que pessoal afecto à obra passe junto a estas. Deve igualmente efectuar-se a monitorização de fendas destes elementos, no início, durante e final da empreitada, devendo a situação original ser repostada por quem de direito, caso tal se venha a justificar.
  47. As zonas de protecção dos imóveis classificados e em vias de classificação inseridas no corredor em análise devem ser incluídas nas condicionantes à localização de estaleiros.
  48. Deve ser acautelada a identificação e salvaguarda dos imóveis classificados e em vias de classificação e da respectiva envolvente, bem como dos imóveis não classificados que o EIA identifica com maior proximidade ao traçado, designadamente: Cruzeiro (séc. XVII) - Concelho de Almada, Freguesia da Charneca da Caparica; Quinta do Vale do Rosal - Concelho de Almada, Freguesia da Charneca da Caparica; Quinta da Estrelinha - Concelho de Almada, Freguesia da Caparica. Deve ser ponderada a possibilidade de manutenção do Cruzeiro do séc. XVII no local de origem.
  49. O acompanhamento arqueológico deve ser efectuado por um arqueólogo, por frente de trabalho, no caso das acções inerentes à realização do projecto não serem sequenciais mas sim simultâneas.

#### **Fase de Exploração**

50. Deve ser assegurada a manutenção dos revestimentos vegetais que vierem a ser executados.
51. Deve ser assegurada periodicamente a remoção dos resíduos que se possam acumular no separador central, nas bermas e nos taludes da via, assegurando um destino final adequado para os mesmos. A gestão dos resíduos provenientes da limpeza, manutenção e desmatização das áreas limítrofes à faixa de rodagem deve contemplar o encaminhamento destes para compostagem.
52. Para reduzir o risco de incêndio, deve proceder-se à manutenção dos taludes, e das bermas através do corte manual ou mecânico da vegetação. O recurso a herbicida ou fogos controlados são acções que deverão ser proibidas.

#### **Planos e Programas de Monitorização**

Na fase de fase de RECAPE devem ser apresentados os seguintes planos e programas de monitorização:

53. Programa de monitorização da qualidade do ar, para o conhecimento efectivo dos níveis de concentração existentes bem como para uma aferir dos resultados da aplicação do modelo apresentado.



*HDR*  
Humberto D. Rosa  
Secretário de Estado do Ambiente

**MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO  
DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

54. Plano de monitorização de ruído que é efectuada uma monitorização de ruído nos locais habitados mais próximos, quer durante a fase de construção quer durante a fase a fase de exploração (durante o 1º ano e depois de cinco em cinco anos), tendo em conta o disposto na Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril, e as "Directrizes para a Elaboração de Planos de Monitorização de Ruído de Infra-Estruturas Rodoviárias e Ferroviárias" (disponível em [www.iambiente.pt](http://www.iambiente.pt)).