



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Declaração de Impacte Ambiental

Identificação			
Designação do Projecto:	Variante à EN9 – Ligação entre o Nó de Lourel (IC16) e o Nó de Fervença (V.C.A.M.L.-Norte)”		
Tipologia de Projecto:	Anexo i, nº7, Alínea c)	Fase em que se encontra o Projecto:	Projecto de Execução
Localização:	Sintra		
Proponente:	Câmara Municipal de Sintra		
Entidade licenciadora:	Estradas de Portugal, S.A.		
Autoridade de AIA:	Agência Portuguesa do Ambiente	10/09/2009	

Decisão:	Desfavorável ao Projecto apresentado para a Variante à EN9
-----------------	---

Assinatura:	<p>O Secretário de Estado do Ambiente</p> <p>Humberto Delgado Ubach Chaves Rosa</p> <p>(No uso das delegações de competências, despacho n.º 16162/2005 (2.ª série), publicado no Diário da República de 25/07/2005)</p>
--------------------	---



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

ANEXO

<p>Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas:</p>	<ul style="list-style-type: none">. Análise da conformidade do estudo de impacte ambiental (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 refª 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 Comissão de Avaliação (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 da CA.. Elaboração da proposta de DIA pela Autoridade de AIA, de teor desfavorável, e envio à tutela.
---	--



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- . Realização de Audiência Prévvia dos interessados, nos termos do artigo 100.º, e seguintes, do Código do Procedimento Administrativo.
- . Recepção de alegações por parte do proponente.
- . Emissão da DIA.

Pareceres Entidades Externas

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

Ainda segundo parecer do LNEG, e verificando-se um balanço negativo de terras de 406 925m³, deve ser estudada e implementada a aplicação de materiais existentes em escombreciras nas inúmeras pedreiras existentes nas proximidades.

No que concerne à hidrogeologia, o LNEG, além de identificar algumas incorrecções, considera que devem ser determinados os sentido de fluxos nos pontos de água localizados na área de estudo, de forma a definir quais os pontos adequados ao plano de monitorização, a qual deve ser efectuada com periodicidade representativa das épocas de chuva e de estio, e não apenas uma vez antes do início dos trabalhos, conforme proposto.

Segundo parecer da Direcção Geral de Energia e Geologia, “verifica-se não haver sobreposição da área do estudo com áreas afectas a recursos geológicos, com direitos mineiros concedidos ou requeridos”.

A Direcção-Geral de Infra-Estruturas informa que a “Defesa Nacional condiciona o parecer favorável, não devendo ser colocados obstáculos que ultrapassem 10 metros de altura”.

A Direcção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa e Vale do Tejo identifica a afectação de algumas parcelas agrícolas e a inviabilização de uma exploração de bovinos. Sublinham a importância da adopção das medidas constantes no EIA e apresentam um conjunto de medidas de minimização adicionais relativas a processos de compensação, expropriação e realocização dos proprietários e arrendatários de áreas agrícolas. No caso da exploração de bovinos determinam que deve ser assegurada a implementação da exploração noutra local. Apresentam ainda medidas relativas ao restabelecimento e renaturalização dos solos, às relações com os proprietários, à integração na calendarização das actividades agrícolas. Consideram que se deve proceder a rectificações do traçado que permitam minimizar os impactes directos nas áreas com aproveitamento agrícola.

O Museu Arqueológico de São Miguel de Odrinhas (MASMO) refere que a existência de património na área é conhecida desde há vários anos, a necessidade de todas as acções que impliquem revolvimento de terras serem alvo de acompanhamento arqueológico e apresenta uma avaliação de impactes e correspondente identificação de medidas de minimização para os três sítios afectados. Quanto ao sítio arqueológico de Campo Raso o MASMO considera imprescindível a realização de trabalhos arqueológicos prévios ao início das obras, e especifica o tipo de sondagens que considera adequadas. Relativamente à Ponte sobre a ribeira da Granja, o MASMO propõe, entre várias medidas, que seja considerada outra alternativa no atravessamento da ribeira, dado o impacte directo sobre a Ponte. Em relação ao Casal de Fervença informa que o mesmo “encerra em si um dos últimos e significativos testemunhos dos antigos casais agrícolas característicos da região de Sintra” e recomenda a vedação da área urbana do Casal, não afectada à construção, além de outras medidas.

Para além dos três referidos sítios, o MASMO refere ser necessário ter em consideração a presença de vários sítios arqueológicos nos limites da obra, nomeadamente a Estação Arqueológica da Granja do Marquês e o povoado pré-



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>histórico do Alto do Montijo. Salientam ainda a existência do monumento funerário Pré-histórico da Folha das Barradas, cuja localização exacta se desconhece. Reiteram a total disponibilidade para colaborar no processo.</p>
<p>Resumo do resultado da consulta pública:</p>	<p>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.</p> <p>A Consulta Pública contou com treze contribuições subscritas por:</p> <ul style="list-style-type: none">• 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:<ul style="list-style-type: none">○ 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 <p>Da Consulta Pública, muito participada, destaca-se a oposição ao projecto da Variante pelo facto de não contemplar ligação directa aos Nós de Lourel e de Fervença - interrompendo a Estrada Nacional 9.. 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).</p>



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

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, Ral, Vila Verde, Lourel, diminuindo a qualidade de vida dos seus residentes, nomeadamente em termos de qualidade do ar e ambiente sonoro.

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.

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.

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.

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;

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



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>imediações do estabelecimento DIGAL, face à existência de 6 reservatórios de GPL propano com a capacidade máxima de 260 toneladas;</p> <ul style="list-style-type: none">o 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);o 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);o 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);o Fiscalização de forma a impedir a recolha de águas das lagoas como tem acontecido nas obras do IC16 e do IC30 (DIGAL). <p>A ANA, Aeroportos de Portugal comunica não estar a área de implantação do projecto sujeita a qualquer servidão aeronáutica civil.</p> <p>Para a Rede Eléctrica Nacional, SA, não existe nenhuma interferência do projecto ora em avaliação, com a sua Rede Nacional de Transporte.</p> <p>Foram ainda abordados os seguintes aspectos:</p> <p>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.</p> <p>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, consequentemente, alargado o período de consulta pública.</p>
<p>Razões de facto e de direito que justificam a decisão:</p>	<p>O projecto da Variante à Estrada Nacional nº9 (VEN 9), entre o Nó de Laurel (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:</p> <ul style="list-style-type: none">. 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.



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

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.

Das actividades económicas existentes ao longo da actual EN9 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 (HIKMA) 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



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

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 facto do Projecto não contemplar a existência de ligações directas da actual EN9 aos Nós envolventes, induz um impacte negativo significativo nas actividades económicas localizadas no troço da actual EN9 que ficará seccionado, decorrente da potencial redução do volume de negócio, podendo a curto médio prazo resultar no seu encerramento e conseqüente perda de postos de trabalho.

A não existência de ligação directa da actual EN9 ao Nó de Lourel implica ainda um aumento de tráfego 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 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;

. 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 não contemplar ligação directa aos Nós de Lourel e de Fervença – interrompendo a actual EN9.

Na análise das alegações apresentadas pela Câmara Municipal de Sintra, a Autoridade de AIA considera que não se detectaram elementos técnicos que contestem os factos que fundamentaram a proposta de DIA desfavorável, nomeadamente que contestem a



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

ocorrência de impactes negativos muito significativos e não minimizáveis, resultantes da afectação da área de expansão da empresa farmacêutica HIKMA, da afectação indirecta das actividades localizadas na envolvente da actual EN9 e do aumento de tráfego na via que atravessa a povoação de Campo Raso, nem são identificadas medidas de minimização eficazes para os referidos impactes.

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 evolvntes (Lourel e Fervença), e conforme largamente exposto na Consulta Pública, induz impactes negativos significativos sobre as actividades económicas localizadas na envolvente (da actual EN9).

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 HIKMA, 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.

Face ao exposto emite-se DIA desfavorável ao projecto apresentado para a Variante à EN9.