

PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

VERIFICAÇÃO DA CONFORMIDADE DO EIA

1. INTRODUÇÃO

Deu entrada a 12 de Fevereiro de 2009, para Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental, o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do Estudo Prévio da "Via V6 – Troço Genovesa / Vale Fetal".

O proponente do projecto, de acordo com a Nota de Envio é a Sociedade Imobiliária da Quinta dos Medronheiros e Sociedade de Investimentos MINERVA, S.A.

A fim de dar cumprimento à legislação em vigor sobre Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), a Agência Portuguesa do Ambiente (APA), como Autoridade de AIA, nomeou, ao abrigo do Artigo 9º do Decreto-Lei n.º 69/2000 de 3 de Maio, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005 de 8 de Novembro, a respectiva Comissão de Avaliação (CA), constituída pelas seguintes entidades: Agência Portuguesa do Ambiente (APA), Administração Regional Hidrográfica do Tejo (ARH Tejo), Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico, IP (IGESPAR), Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR/LVT) e o Instituto Nacional de Engenharia, Tecnologia e Inovação, IP (INETI).

Os representantes nomeados por estas entidades são:

- APA – alínea a) – Eng.ª Fernanda Pimenta (Presidente)
- APA – alínea a) – Dr.ª Margarida Grossinho (Consulta Pública)
- ARH Tejo - alínea b) – Eng.ª Maria Helena Alves
- IGESPAR, IP – alínea c) – Dr. José Luís Monteiro
- CCDR/LVT – alínea d) – Eng.ª Conceição Ramos
- INETI, IP – alínea f) – Dr. Ruben Dias
- APA/DACAR – alínea f) – Dr. Nuno Sequeira

2. DOCUMENTAÇÃO APRESENTADA

Foram submetidos a avaliação as seguintes peças do Estudo de Impacte Ambiental:

- Relatório Base – Tomo 1 (Parte 1 e 2)
- Resumo Não Técnico (RNT) – Tomo 2

Foi ainda entregue à Autoridade de AIA um exemplar do Estudo Prévio da Via V6 – Troço Genovesa / Vale Fetal, constituído pelas seguintes peças escritas e peças desenhadas

- Peças escritas - Memória Descritiva
- Peças desenhadas - Plantas de traçado (planta/perfil); Plantas de Drenagem

3. PROJECTO EM AVALIAÇÃO

O EIA em avaliação é referente ao Estudo Prévio de uma via rodoviária designada de V6, a desenvolver no concelho de Almada, nas freguesias da Sobreda e Charneca da Caparica. O troço de via em avaliação inicia-se na Quinta da Genovesa no CM 1011 e desenvolve-se para Sul numa extensão de 2955 m, terminando em Vale Fetal no CM 1012-1.

Esta via pelas suas características (estradas com 2 faixas de rodagem, com separador central e duas vias por sentido), obriga-se a ser objecto de procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental e enquadra-se na alínea b) do n.º 7 do Anexo I, do Decreto 197/2005 de 8 de Novembro.

4. VERIFICAÇÃO DA CONFORMIDADE DO EIA

Na presente análise de conformidade foram tidos em consideração os contributos dos representantes da CA no âmbito das suas competências atendendo aos aspectos que o EIA deve obedecer em termos de estrutura e conteúdo mínimo, constantes no art.º 12 do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio e constantes do Anexo II da Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril (Normas Técnicas para a Estrutura do Estudo de Impacte Ambiental).

Os critérios utilizados na ponderação sobre Conformidade do EIA são os constantes no documento emanado pelo Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente, intitulado "Critérios Para a Fase de Conformidade em AIA" disponível no Site da APA – <http://www.apambiente.pt>.

Apresenta-se a apreciação do EIA face aos critérios acima referidos agrupando-os de forma a facilitar a análise e a evitar a repetição da informação relacionada com vários critérios. Acresce ainda, que o presente documento não pretende constituir uma listagem exaustiva de todas as lacunas e imprecisões do EIA, mas sim apresentar as evidências suficientes que permitam fundamentar uma decisão relativamente à conformidade do EIA.

No âmbito da apreciação efectuada considerou-se que o EIA em termos de conteúdo apresenta lacunas significativas sendo que a informação em falta corresponde a um conjunto substancial de elementos a esclarecer, desenvolver ou corrigir, que não permite uma adequada compreensão, sistematização e organização dos documentos quer para a Consulta Pública quer para a análise da Comissão de Avaliação.

Tendo em consideração os critérios seguintes passamos a especificar alguns dos aspectos em que se verifica o não cumprimento dos mesmos:

- Critério 1** - *“Adequação da estrutura e/ou apresentação dos documentos para a sua clara compreensão”*
- Critério 2** - *Correspondência entre as peças do projecto avaliado no Estudo de Impacte Ambiental (EIA)*
- Critério 3** - *Adequação da Escala utilizada no EIA, face à fase de projecto*
- Critério 6** - *Adequação da representação cartográfica das várias componentes do projecto*

O estudo (EIA e Projecto) não apresenta cartografia (Esboço corográfico, fotoplano plantas topográficas entre outros) que permitam uma correcta análise e compreensão do projecto. O EIA remete para o ponto 11 – Anexos, informação adicional, constatando-se que a mesma ou se encontra em falta ou remete para as peças do projecto.

Verificou-se que o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) desenvolvido para a Via rodoviária designada de V6 – Troço Genovesa / Vale Fetal, apresenta um conteúdo bastante resumido e insuficiente, não havendo uma correcta correspondência entre as peças que o integram com as peças do projecto (Estudo Rodoviário).

Não é apresentada cartografia, extractos de cartas e ou plantas topográficas a escala adequada à fase de desenvolvimento do projecto. As peças desenhadas do EIA são apresentadas através de figuras ilustrativas resultantes de reduções substanciais de extractos de plantas e cartas (REN, RAN, Ordenamento do PDM, Solos entre outras) à escala 1:25000, para formatos A5 e A6 tornando-as ilegíveis de tal forma que não permitem a análise, compreensão e a integração do projecto na envolvente assim como a respectiva avaliação dos impactes. Mesmo atendendo à fase de desenvolvimento “Estudo Prévio” considera-se que a representação cartográfica das várias componentes do projecto também não é a adequada. A título de exemplo refira-se a ilustração apresentada na Figura 1.1.1 do Relatório Base (Tomo 1) indica que se encontra à escala 1/25000, mas na realidade a mesma corresponde a uma redução, que não tem legibilidade.

Critério 7 - “Caracterização de soluções alternativas consideradas no EIA”

Critério 9 - “Apresentação da fundamentação da selecção da alternativa avaliada no EIA ou da ausência de alternativas”

Critério 17 - Apresentação da análise comparativa de Alternativas

Não existe caracterização de soluções alternativas consideradas no EIA, nem se encontra justificada a ausência das mesmas. Exceptua-se uma vaga referência à existência de uma proposta alternativa (na pág. 55 do Relatório Base (Tomo 1) - Parte 2), referência esta, destituída de informação.

Atendendo à falta de informação constante do EIA, no que respeita à caracterização e descrição de soluções alternativas e numa tentativa de compreensão e análise da proposta alternativa referida, recorreu-se à análise do projecto rodoviário, verificando-se que não é apresentada qualquer descrição e/ou caracterização de soluções alternativas nas peças escritas do projecto o mesmo refere apenas no ponto 1 – Introdução o seguinte:

“... apresenta-se também, em anexo ao presente volume (ver Desenhos), uma variante ao traçado-base (localizada entre os quilómetros 0+525m e 1+000m da solução base) que permite evitar a demolição de um pequeno conjunto comercial e residencial existente,”.

Analisadas as peças desenhadas do projecto verificou-se que a proposta de traçado alternativa referida para além de se desenvolver na área do corredor de 400 m da solução base, não se encontra compatibilizada em termos altimétricos com a solução base, não sendo válida uma vez que não está garantida a viabilidade da mesma.

Importa esclarecer que o EIA por si só deve conter informação necessária e suficiente para uma compreensão clara do projecto em avaliação. Considera-se que a ausência de alternativas deveria ter sido justificada ou deveriam ter sido referidas quais as alternativas que eventualmente foram estudadas e abandonadas no âmbito do projecto.

Na sequência das lacunas identificadas relativamente à caracterização da proposta alternativa à solução base também não são identificados nem avaliados os respectivos impactes nem se considera correcta a análise comparativa apresentada (evita a demolição de um pequeno estabelecimento comercial e residencial).

Critério 11 - “Descrição do projecto, incluindo referência a projectos complementares, associados ou subsidiários: ausência de lacunas significativas”

Critério 12 - Apresentação da fundamentação dos objectivos e justificação do projecto e das suas principais componentes”

A descrição do projecto da Via V6 – Troço Genovesa / Vale Fetal, apresenta um conteúdo bastante resumido e insuficiente não permitindo uma clara compreensão do mesmo. Refere-se que não se encontra devidamente clarificada a articulação desta via com a rede viária existente, o modo como são garantidas e/ou asseguradas as actuais acessibilidades viárias entre as ruas e vias existentes de ambos os lados da V6. Importa referir que mais uma vez a compreensão do projecto em avaliação só é conseguida através de uma análise das peças de projecto, mais precisamente através das peças desenhadas de traçado (planta/perfil).

A V6 é dotada de um separador central e não permite viragens à esquerda pelo que as entradas e saídas na mesma apenas se processam nos locais onde o estudo prevê intersecções/ligações (entroncamentos ou rotundas). Verificou-se que no troço inicial do estudo, ou seja, onde será implantada a Rotunda 1, o CM 1011 deixará de ter continuidade ficando interrompido o seu percurso devido às características topográficas (desnível) sendo necessário recorrer a obras de contenção (muro MC1), situação que não se encontra descrita e avaliada no EIA.

Não se considera adequada a fundamentação dos objectivos e justificação do projecto e das suas principais componentes. Os objectivos do projecto são apresentados de forma pouco clara suscitando dúvidas quanto à real e efectiva necessidade do mesmo. Também não se encontra convenientemente justificada a necessidade da V6 ser dotada de um perfil transversal tipo de 2x2 vias. Refere-se ainda que o projecto do troço da V6 em avaliação considera a concretização de uma outra via (Restabelecimento 2) que se irá desenvolver do lado Nascente da V6 e paralela a esta numa extensão superior a 1200 m.

As dificuldades associadas à expropriação de uma área industrial (antigas instalações da Timex), que justificam que este troço venha a constituir a 3ª fase da execução da empreitada, deveriam ter sido especificadas bem como ser mencionado o modo como essas dificuldades poderiam ser ultrapassadas;

O estudo do tráfego deveria considerar o volume de tráfego previsto tendo em conta as várias secções do projecto (rotundas: entradas/saídas);

Considera-se ainda, que deveria ter sido apresentada de uma forma mais detalhada, a verificação da conformidade do projecto com os instrumentos de gestão territorial existentes e em vigor.

Por último, considera-se que deveria ter sido apresentado o enquadramento e a conformidade com as servidões e restrições de utilidade pública (como por exemplo REN, RAN, Áreas Protegidas e Património classificado), assim como a explicitação dos benefícios e custos do projecto para a comunidade local e regional.

Critério 13 - *“Adequação da metodologia de análise dos factores ambientais relevantes”*

Critério 14 - *“Apresentação da fundamentação e justificação da metodologia de avaliação de impactes”*

Critério 15 - *“Adequação da análise dos factores ambientais do conteúdo mínimo do EIA de acordo com a legislação em vigor, ou apresentação da justificação pelos factores estudados”*

O EIA apresenta deficiências e lacunas graves a nível dos seguintes descritores: Geologia e Geomorfologia, Recursos Hídricos, Ambiente Sonoro, Ordenamento do Território Solos e Uso do Solo, Socioeconomia, Qualidade do Ar, Património verificando-se a necessidade da sua reformulação. Refere-se que a presente avaliação não incide sobre os factores ambientais Clima, Ecologia, Paisagem e Qualidade do Ar dada a inexistência na comissão nomeada de valências técnicas nos domínios referidos.

Geologia e Geomorfologia

- Do ponto de vista da geologia e geomorfologia o relatório apresenta falta de rigor, está incompleto, confuso com frases e parágrafos trocados e não está devidamente referenciado.
- Embora o descritor, no sub-capítulo 4.3.2. Enquadramento Geológico, refira que descreve as unidades litológicas “de acordo com a bibliografia (designadamente a Notícia Explicativa da Carta Geológica à escala 1:50 000 – Folha 34 _Lisboa (Paia et al., 2006))”, a descrição efectuada é quase na totalidade uma cópia integral de parágrafos da respectiva notícia. No sub-capítulo 4.3.4. Enquadramento Tectónico e Neotectónico e sub-capítulo 4.3.5. Sismicidade o descritor efectua também, quase na íntegra uma cópia integral e aleatória de parágrafos e frases, não devidamente referenciada, que torna o texto, por vezes, incompreensível. A cópia na íntegra de documentos poderá ser legítima se estiver devidamente referenciada em itálico ou entre aspas.
- A figura 4.3.2 Enquadramento Geológico da área de Intervenção está ilegível quer o mapa quer a legenda e encontra-se a uma escala desadequada ao projecto em vista.
- O relatório também não tem corte geológico.
- A figura 4.3.11 não serve para o fim a que se destina, pois não apresenta curvas de nível. Deverá ser apresentada em planta topográfica.

Deste modo, sugere-se que:

- O texto referente ao capítulo da geologia e geomorfologia seja refeito;

- Se apresente um mapa geológico à escala adequada ao projecto, legível do ponto de vista geológico e topográfico e com legenda legível;
- Se elabore um corte geológico longitudinalmente ao eixo da estrada, a uma escala adequada ao projecto em estudo.

Recursos Hídricos

Do ponto de vista da Hidrogeologia (Recursos Hídricos) o relatório apresentado tem algumas lacunas, merecendo algumas considerações.

- Caracterização da situação de referência
 - Recursos Hídricos Superficiais A Figura 4.4.10 não tem legibilidade deve ser apresentada a uma escala (no mínimo 1: 25 000) que permita identificar todas as linhas de água interceptadas pelo traçado que impliquem a construção de passagens hidráulicas ou o seu desvio.
 - Identificação dos locais onde serão efectuadas escavações e aterros. Referir o volume de terras movimentado, indicando o volume resultante de escavações, o que resulta de aterros, e o destino final do sobrante.
 - No capt 3.2.8. Drenagem é referido que “as principais bacias hidrográficas associadas [...] encontram-se nos Desenhos do Anexo VI” que segundo o EIA correspondem às peças do Projecto. Ora o Projecto não deve constituir um Anexo do EIA, pelo que estes Desenhos devem integrar o relatório.
 - Esclarecer se as valas pluviais existentes estão já incluídas em sistemas de drenagem já em funcionamento e se coincidem com antigas linhas de água.
 - Caracterização de zonas sensíveis tendo em conta a legislação em vigor e a Proposta de Metodologia para a identificação de zonas sensíveis aos poluentes rodoviários, desenvolvida pelo LNEC.
 - No que se refere aos cursos de água interceptados pelo traçado deve-se proceder à sua caracterização mencionando:
 - a) Dimensão da bacia hidrográfica e comprimento total;
 - b) Dimensão da bacia hidrográfica e comprimento dos cursos de água interceptados no local de intercepção;
 - c) Caracterização do regime hidrológico;
 - d) Referência ao estado de conservação dos cursos de água nos troços de intercepção com o traçado.
 - e) Fontes de poluição, pontuais e difusas, nas respectivas bacias hidrográficas, recorrendo a trabalho de campo se necessário.
 - f) Usos da água associados a estes cursos de água, nomeadamente a presença de captações para rega de hortas.
 - Recursos Hídricos Subterrâneos
 - No Relatório Base – TOMO 1 – Parte 1, capítulo 4.4.2. Recursos Hídricos Subterrâneos, faltam as páginas 79 e 82, pelo que não é possível efectuar uma análise correcta do documento enviado.

- No capítulo sobre a caracterização da situação de referência dos recursos hídricos subterrâneos deverá constar uma figura com o inventário hidrogeológico realizado e um quadro com as características dos pontos de água inventariados.
 - Será importante confirmar e apresentar a existência de furos de abastecimento público e de origens de concessões hidrominerais na zona. Caso existam haverá que considerar os eventuais perímetros de protecção legalmente definidos e, caso não existam esses perímetros, questionar as entidades competentes (DGEG, CCDRs, Câmaras Municipais, etc.) sobre eventual extensão e restrições de usos que estejam a ser projectadas.
 - No capítulo 6. Medidas de Minimização, as medidas referentes aos recursos hídricos além de se apresentarem redundantes, as medidas M34 e a M41 são iguais.
 - No que se refere a Planos de Monitorização, não é apresentado nem é expressa a intenção de aplicação de um plano de monitorização para os recursos hídricos subterrâneos, em fases posteriores deste projecto, o que deverá ser corrigida.
- Avaliação de Impactes e Medidas de Minimização
- A Avaliação de Impactes e Medidas de Minimização e Programas de Monitorização deverá ser revista tendo em conta a especificidade da área em estudo interceptada pelo traçado, a revisão da situação de referência que é solicitada neste Pedido de Elementos, e os aspectos a seguir mencionados:
- a) Indicar se as operações de escavação a efectuar durante a fase de construção interceptam o nível freático;
 - b) Determinação quantitativa da poluição difusa gerada pela V6 – Troço Genovesa/Vale Fetal.

Ambiente Sonoro

À análise efectuada ao descritor ambiente sonoro verificou-se a necessidade de ser reformulado nos seguintes aspectos:

- Caracterização da Situação de Referência
- A área de estudo foi organizada em 11 Situações, cujos níveis sonoros foram caracterizados através de 32 medições acústicas. No entanto, não são especificados os critérios considerados para definir as 11 Situações.
 - O estudo não esclarece se as medições acústicas, em cada receptor considerado, foram realizadas em, pelo menos, dois dias distintos, de acordo com o indicado no documento editado pelo IPAC – Circular Clientes n.º 2/2007 (“Critérios de acreditação transitórios relativos à representatividade das amostragens de acordo com o Decreto-Lei n.º 9/2007”), que complementa a norma NP 1730:1996, de forma a assegurar a representatividade das medições.
 - Por outro lado, o estudo não esclarece se as referidas medições acústicas para caracterizar a situação de referência (realizadas em Maio de 2007) representam os níveis sonoros actuais (2009) da área em estudo, tendo em conta a acentuada dinâmica dessa área.
 - Contrariamente ao referido no item 4.9.2 (pág. 132), não é apresentada a comparação dos valores medidos com os valores constantes no mapa de ruído do Concelho de Almada.

- Previsão e Análise de Impactes

- O estudo refere ainda não existir classificação acústica oficial do concelho de Almada, mas efectua a avaliação de impactes considerando 2 hipóteses de classificação: zonas mistas (com valores limite de $L_{den} \leq 65$ dB(A) e $L_n \leq 55$ dB(A)) ou zonas sensíveis (com valores limite de $L_{den} \leq 55$ dB(A) e $L_n \leq 45$ dB(A)).
- Tal é incorrecto, dado que o Regulamento Geral do Ruído (RGR, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de Janeiro) estabelece que, até à classificação de zonas sensíveis e mistas, aplicam-se os valores limite de $L_{den} \leq 63$ dB(A) e $L_n \leq 53$ dB(A), pelo a análise de impactes e respectivas medidas de minimização devem ser reformuladas, de forma a dar cumprimento aos valores limite constantes no n.º 3 do art.º 11º do RGR.

- Fase de Exploração

- A análise de impactes ambientais teve por base a previsão dos níveis de ruído, relativos à emissão sonora da futura V6 por simulação num programa de cálculo automático (*CadnaA*), tendo em conta os dados do estudo de tráfego.
- Contudo, o próprio EIA reconhece que o estudo de tráfego apenas disponibilizou dados para as horas de ponta (tendo sido extrapolados os dados para os restantes períodos de referência) e não forneceu dados de percentagem de pesados, salientando a necessidade de confirmação dos resultados obtidos com dados de tráfego mais pormenorizados. Tal revela a fragilidade dos dados de entrada das simulações e, conseqüentemente, da avaliação de impactes.
- Por outro lado, o estudo apenas considerou o ano início de exploração (não referindo a que ano se reportam esse dados) e o ano horizonte (2028), o que se considera insuficiente, sendo necessária avaliação de um ano intermédio.
- A análise de impactes não considerou os níveis sonoros resultantes (que correspondem à soma logarítmica dos níveis sonoros previstos com os níveis da situação de referência).
- O estudo também não considerou o incremento nos níveis sonoros provocado pela futura V6, nomeadamente, os acréscimos superiores a 12 dB(A) – a designada “regra de boas práticas” (RBP). Esta regra deverá ser verificada para os níveis sonoros resultantes, considerando-se que ocorrem impactes negativos significativos sempre que os receptores sensíveis fiquem sujeitos a um incremento superior a 12 dB(A), caso em que terão de ser consideradas medidas de minimização.

- Impactes Cumulativos

- Apesar de o estudo referir a existência de outros projectos rodoviários previstos (nomeadamente, a construção do IC32 e o prolongamento do IC20 até à Charneca da Caparica), com base nos quais justifica o projecto em análise, não foram avaliados os impactes cumulativos.

- Medidas de Minimização

- Fase de Exploração
 - As medidas de minimização deverão ser reformuladas tendo em conta os aspectos já realçados em sede de análise de impactes (nomeadamente, valores resultantes e acréscimos superiores a 12 dB(A)).
 - Adicionalmente, as medidas de minimização a apresentar deverão privilegiar a actuação na fonte de ruído e, só depois, actuar no caminho de propagação.

Solo e Uso do Solo

- Relativamente a este descritor deve ser apresentada cartografia que permita verificar qual a parte do traçado da V6 que será efectuada sobre arruamentos já existentes.
- A área a expropriar por uso/ocupação deveria ser quantificada e indicada a distância do corredor face ao eixo da via;

Socioeconomia

- No que diz respeito ao transporte colectivo deveriam ter sido referidas as ligações/articulações existentes na zona em estudo (área envolvente à via) com os eixos intermodais de transportes, nomeadamente barco, comboio, MST, TST e/ou outros;
- A via em estudo, para além de interferir com vias e ruas existentes, aproveita parte da plataforma das mesmas implicando a sua desactivação, afecta a circulação viária local. Considera-se que para além de uma caracterização dos impactes sociais resultantes deveria ter sido especificado o volume e tipologia de tráfego existente nessa via. Não se encontram também identificadas as alterações em termos de acessibilidades na área do projecto.
- Deveriam ter sido apresentados impactes ao nível do desenvolvimento dos transportes colectivos relacionados com a implantação da V 6;
- Deveriam ter sido apresentados impactes socioeconomicos;
- Tendo em conta as características da via (largura de 22,5m) e da área envolvente, deveriam ter sido avaliados impactes decorrentes da proximidade a edificações (habitações, equipamentos colectivos, actividades económicas) tendo em conta acesso, uso e funcionalidade das mesmas e a qualidade de vida das populações;
- Deveriam ter sido especificados os impactes decorrentes da construção da V 6 sobre uma via existente e avaliados os impactes, tendo em conta o volume de tráfego previsto, da V 6 com as articulações previstas com a rede viária existente;
- Deveriam ter sido especificadas as medidas de minimização a implementar nos troços das ruas/caminhos sobre as quais existem interferências (ocupação total ou parcial da plataforma da v6);
- Deveriam ter sido especificadas quais as medidas que minimizam os impactes da proximidade da V 6 com as habitações, equipamentos e actividades económicas, em particular à escola e lar de idosos.

Património

Relativamente à componente patrimonial do EIA esta apresenta lacunas na caracterização da situação de referência que se reflectem naturalmente na avaliação de impactes. A título de exemplo, elencam-se alguns erros detectados e que deverão ser corrigidos:

- A caracterização da Situação de Referência não refere património de valor municipal existente na freguesia da Sobreda, tais como o Solar dos Zagallos, a Ermida de N^a Sr.^a do Livramento ou a cerca do antigo convento da Sobreda.
- No estudo refere-se a existência de diversas quintas, classificadas como “degradadas” ou “descaracterizadas”, desconhecendo-se a sua localização relativamente ao projecto.
- Menciona-se a Quinta de São Pedro “(...) junto à ligação 3 (...)” como exemplo de património degradado e a Quinta do Brejo como “descaracterizada” sem que se demonstre, através de imagens, o estado de conservação destes imóveis.

Considera-se não haver condições para uma correcta avaliação dos impactes induzidos pelo projecto em apreciação sobre o património, pelo que a componente patrimonial do EIA deverá ser reformulada.

Critério 21 - Adequação do Resumo Não Técnico, à luz dos “Critérios de boas práticas para a elaboração e avaliação de Resumos Não Técnicos”, publicado no site da internet da APA.

Uma vez que o EIA tem como objectivo servir de suporte à Avaliação de Impacte Ambiental, e que este procedimento inclui obrigatoriamente um período de Consulta Pública, no qual este documento é disponibilizado a entidades e cidadãos interessados, o EIA tem que apresentar a informação de forma sistematizada e organizada e suficientemente completa para que possa servir o seu objectivo.

O Resumo Não Técnico (RNT) para além de reflectir as insuficiências do EIA, não apresenta peças desenhadas (extractos de cartas e plantas topográficas e cartográficas) a escala adequada, não permite uma correcta percepção do projecto e das implicações do projecto na área de implantação. As únicas peças desenhadas apresentadas reportam-se:

- Esboço corográfico (fig. 2.1) sem escala obtido através de redução de extracto de carta militar à escala 1:25000. Refere-se no entanto que mesmo dá indicação que se apresenta à escala 1:25000;
- Fotografia aérea (fig. 2.2) c/ implantação do eixo do traçado preconizado para a via V6, que para além de ser uma redução obtida através da escala 1:25000, num formato (<A5) sem legibilidade, apresenta-se carregada de informação desnecessária que retira toda e qualquer possível interpretação, análise e compreensão relativa à localização geográfica e características do projecto;
- Figura ilustrativa da Planta de enquadramento do projecto a nível nacional, regional e local (fig. 2.3) considera-se aceitável.

O RNT não contempla informação suficiente relativa ao projecto e suas implicações. A existência de uma pequena variante alternativa ao traçado base, que não se encontra referida nem descrita neste documento, sendo a referência à mesma considerada relevante numa análise comparativa de soluções atendendo às afectações e avaliação de impactes (reduz e/ou evita a afectação com uma moradia e estabelecimento comercial)

O novo documento no âmbito da reformulação proposta, deverá prestar informação mais detalhada de modo a permitir ao público em geral uma compreensão clara dos impactes (positivos e negativos) na região resultantes da concretização da V6, nomeadamente:

- Apresentar plantas cartográficas a escala adequada com implantação do projecto em avaliação que permita efectivamente compreender e localizar a área onde o mesmo se desenvolve e ainda visualizar e identificar as ligações à rede viária existente (IC20, EN10-1, EM 560, CM 1012-1 e IC32).
- Informar sobre as características geométricas da via, nomeadamente o Perfil Transversal Tipo a adoptar (2x2 vias - 2 faixas de rodagem com 2 vias em cada sentido) ao longo de todo o traçado da V6, o tipo de separador central, a existência de passeios de ambos os lados e respectivas larguras assim como do traçado preconizado para a ciclovia cuja pista se irá desenvolver marginalmente ao traçado da rodovia do lado esquerdo e/ou direito, assim como a largura prevista para a mesma.
- Apresentar cartografia com a implantação do traçado da V6, a qual deve incluir a representação da pista concebida para a ciclovia (identificada de forma a poder ser individualizada da representação da estrada permitindo desde logo conhecer o desenvolvimento do seu traçado marginalmente à rodovia quer do seu lado direito quer do lado esquerdo).
- Fazer uma breve descrição dos locais onde será necessário recorrer a obras de contenção (muros) e impactes associados.
- Referir os movimentos de terras previstos, com referência aos locais onde se atingem alturas máximas de aterro e escavação e impactes resultantes. Importa referir que as alturas de aterro e de escavação ao eixo da estrada não reflectem as alturas máximas dos taludes e como tal não permitem uma percepção dos verdadeiros impactes/afecções no território envolvente.
- Efectuar uma sucinta descrição do troço alternativo ao traçado da V6 entre o km 0+500 e 1+027 (variante a que se faz referência na página 55 do EIA), complementada por peças desenhadas (cartografia e plantas topográficas) a escala adequada permitindo uma melhor compreensão.
- As peças desenhadas deverão ser apresentadas em bases cartográficas à escala 1:25000 ou eventualmente outras mais pormenorizada (1:10000 ou 1:5000) caso se afigure necessário para uma melhor leitura e compreensão do projecto. As peças desenhadas devem permitir identificar os locais interferidos ou na área de influência do projecto (estradas, caminhos e/ou acessos locais, linhas de água de importância relevante, serviços afectados (linhas e postes de electricidade, depósitos de água e gás, condutas de rede de abastecimento de águas, rede de esgotos, poços) entre outros que devem estar devidamente identificados uma vez que de algum modo podem ser factores condicionamentos ao estudo.
- O RNT não contém informação suficiente que permita uma percepção clara das afecções (impactes positivos/negativos) resultantes da implantação da V6 no que concerne às ligações à rede viária existente e ao restabelecimento das vias rodoviárias (estradas, caminhos e acessos locais) interferidas e/ou intersectados pelo traçado da mesma. A título de exemplo refere-se:

- Na Rotunda 1 está previsto um muro do lado esquerdo, o qual não permite assegurar a continuidade do CM 1011 para Nascente, situação que é omissa no EIA.
- No troço da via V6 que se desenvolve desde o Pk 1+400 até praticamente ao seu término, nada refere relativamente à existência de uma via rodoviária que se irá desenvolver do lado direito da V6 e paralelamente a esta (restabelecimento 2), não sendo perceptível os impactes positivos/negativos resultantes da concretização das mesmas. Importa referir que a impossibilidade de transposição rodoviária verificada entre o Pk 1+400 e o Pk 2+600, numa extensão de 1200 m, do lado Nascente da V6 para o lado Poente e vice versa e consequentemente a negação de acesso directo e imediato às edificações aí existentes afigura-se como uma afectação/impacte social relevante e muito significativa. No entanto esta questão não é abordada nem no RNT nem do Relatório.
- Os impactes são identificados e avaliados demasiado superficialmente e os impactes socioeconomicos não referem vários aspectos relevantes. A título de exemplo, menciona-se a não referência da:
 - Afectação da Rua Jaime Cortesão que ficará parcialmente sob a nova via;
 - Demolição de uma moradia e afectação de uma mercearia;
 - Necessidade de construir um novo acesso ao lar de Idosos (Solar de Santa Margarida);
 - Aterros e muros elevados na proximidade de edificações e equipamentos (casas de habitação, escolas, Lar de Idosos);
 - Afectação de habitações e edifícios escolares na fase de construção, alterações da circulação viária, afectação de postes e de linhas de alta tensão, condutas de abastecimento de água e redes de esgotos, proximidade de depósito de gás, etc..
 - O efeito de barreira expectável na fase de exploração pelo não restabelecimento de acessos existentes (por exemplo a Rotunda 1 irá inviabilizar o acesso ao CM 1011 e a ainda a interrupção dos acessos viários existentes, nomeadamente a impossibilidade de transposição rodoviária do lado Nascente/Poente/Nascente, num troço com cerca de 1200 m devido ao efeito barreira da V6 (entre a rotunda 4 e rotunda 5).

O RNT deverá ainda reflectir a informação adicional referida, caso seja de relevante interesse para este documento, devendo ser apresentado em suporte de papel e suporte informático com data actualizada.

Outros - Lacunas e Incongruências

No que se refere à apresentação dos documentos, identificaram-se lacunas, incongruências e imprecisões de que são exemplo as que a seguir se elencam:

- O estudo apresenta incorrecções, nomeadamente, a evolução da situação de referência sem projecto não é apresentada no capítulo 3, como refere o estudo no item 4.9.1., mas sim no capítulo 4 (item 4.14), e o descritor ambiente sonoro (item 4.9) é apresentado ainda como se de um "modo de revisão" se tratasse uma vez que não se afigura como uma versão final.

- As dificuldades associadas à expropriação de uma área industrial (antigas instalações da Timex) deveriam ter sido especificadas bem como ser mencionado o modo como essas dificuldades poderiam ser ultrapassadas;
- A figura 4.4.6. não tem legibilidade, não tem escala gráfica e existem elementos que não constam da legenda;
- No 1º parágrafo da página 87 é referido que a captação se localiza a Oeste quando na figura está a Leste;
- A página 88 está em branco;
- Na página 89 a figura 4.4.7 está mal indicada.

5. CONCLUSÃO

No conjunto das questões identificadas, apresentam especial relevância as que colocam em causa a compreensão das diferentes componentes do projecto e consequentes interferências do mesmo na actual ocupação do solo, sendo também relevantes as lacunas identificadas ao nível da situação de referência no âmbito de alguns factores ambientais, colocando em causa a validação da identificação e avaliação dos impactes ambientais apresentados no EIA.

Quanto aos restantes componentes do projecto, considera-se insuficiente a opção pela sua apresentação cartográfica, assim como se considera demasiado sucinta a informação existente em capítulos cujo conteúdo não se insere na descrição do projecto. Em suma, considera-se que o EIA carece de uma clara descrição do projecto, assim como da caracterização de todas as componentes do mesmo de acordo com a fase em que se encontram.

Relativamente aos factores ambientais abordados, constata-se que a ausência da caracterização de cada uma das componentes do projecto, impossibilita a determinação dos impactes associados a cada uma, assim como a atribuição do seu grau de significância.

Considera-se igualmente importante efectuar uma análise e uma avaliação de impactes com a construção do projecto e sem a construção do mesmo.

A correcção das situações acima referidas traduz-se na necessidade de revisão e reformulação do capítulo da descrição do projecto, dos factores ambientais, respectiva cartografia associada, bem como na revisão de outros capítulos do EIA, relativos à análise global de alternativas, proposta de medidas de minimização e conclusões.

Conclui-se, assim, que para efeitos de conformidade do EIA será necessário corrigir, complementar e esclarecer um conjunto substancial de elementos, situação que se considera que não será compatível com a entrega de elementos adicionais, sob pena de colidir com os princípios de sistematização e organização da informação sob os quais o procedimento relativo à Participação Pública se rege.


Assim, e em termos de conteúdo, considera-se que o EIA não cumpre os pontos 3 e 4 do Artigo 12º, da legislação atrás mencionada, não apresentando o conteúdo mínimo necessário para que seja possível à Comissão de Avaliação (CA) identificar e avaliar os potenciais impactes ambientais resultantes da implementação deste Estudo Prévio

Face ao exposto e considerando que de acordo com os Critérios Para a Fase de Conformidade em AIA "É proposta a desconformidade do EIA se a informação em falta corresponder a um conjunto substancial de elementos a esclarecer, desenvolver ou corrigir, que não permita uma adequada sistematização e organização dos documentos, quer para a consulta pública quer para a análise da Comissão de Avaliação", a CA pronuncia-se pela Desconformidade do EIA, o que de acordo com o n.º 8 do Artigo 13º, do DL n.º 69/2000, de 3 de Maio com as alterações introduzidas pelo DL n.º 197/2005, de 8 de Novembro, determina o encerramento do processo.

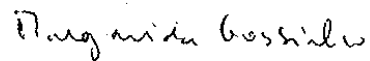
Amadora, 19 de Março de 2009

A Comissão de Avaliação

APA / GAIA –



Fernanda Pimenta, Eng.ª



Margarida Grossinho, Drª

APA / DACAR –

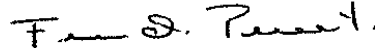


Nuno Sequeira, Eng.º

ARH Tejo –

12

Maria Helena Alves, Eng.ª



IGESPAR, IP –



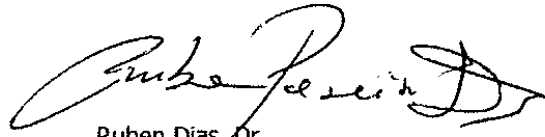
José Luís Monteiro, Dr.

CCDR/LVT –



Conceição Ramos, Eng.ª

INETI, IP –



Ruben Dias, Dr.