



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

Identificação			
Designação do Projecto:	Ligação do IC21 no Nó de Coima (A2) a Sesimbra		
Tipologia de Projectos:	Anexo I - ponto 7, c)	Fase em que se encontra o Projecto:	Estudo Prévio
Localização:	Concelho do Barreiro (freguesia de Coima); Concelho de Palmela (freguesia de Quinta do Anjo); Concelho do Seixal (freguesia de Fernão Ferro); Concelho de Setúbal (freguesias de S. Simão e S. Lourenço); Concelho de Sesimbra (freguesias de Quinta do Conde e Castelo)		
Proponente:	EP - Estradas de Portugal, SA		
Entidade licenciadora:	EP - Estradas de Portugal, SA		
Autoridade de AIA:	Agência Portuguesa do Ambiente (APA)	Data: 9 de Maio de 2011	

Decisão:	Declaração de Impacte Ambiental (DIA) Desfavorável
-----------------	---

Assinatura:	<p>O Secretário de Estado do Ambiente</p> <p>Humberto Delgado Ubach Chaves Rosa (No uso das delegações de competências, despacho n.º 932/2010 (2.ª série), publicado no Diário da República de 14/01/2010)</p>
--------------------	--

Anexo: Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas; Resumo da Consulta Pública; e Razões de facto e de direito que justificam a decisão.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

ANEXO

<p>Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas:</p>	<p><u>Resumo do procedimento de AIA</u></p> <ul style="list-style-type: none">• A Agência Portuguesa do Ambiente (APA), enquanto Autoridade de AIA, nomeou a respectiva Comissão de Avaliação (CA), composta por dez elementos, dos quais quatro da APA, um do Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico (IGESPAR), um da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR-LVT), um do Laboratório Nacional de Energia e Geologia (LNEG), um do Instituto de Conservação da Natureza e da Biodiversidade (ICNB), um da Administração da Região Hidrográfica (ARH) do Tejo, um do Instituto Superior de Agronomia/Centro de Ecologia Aplicada Prof. Baeta Neves (ISA/CEABN) e um do Instituto Superior Técnico (IST).• Análise global do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) de forma a avaliar a sua conformidade, tendo em consideração as disposições do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, na sua actual redacção, e do Anexo II da Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril.• Solicitação de elementos adicionais ao proponente ao abrigo do n.º 4 do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio. Tendo a CA considerado que os elementos adicionais apresentados davam, na sua maioria, resposta ao solicitado foi declarada a conformidade do EIA a 2 de Dezembro de 2010.• Solicitação de esclarecimentos complementares ao proponente.• Solicitação de pareceres a entidades externas à CA, nomeadamente junto da Entidade Regional da Reserva Agrícola de Lisboa e Vale do Tejo (ERRALVT), Direcção Regional de Agricultura e Pesca de Lisboa e Vale do Tejo (DRAP-LVT) e Autoridade Florestal Nacional (AFN) e consideração dos respectivos contributos, quando aplicável, nas análises produzidas no Parecer da CA. As versões integrais dos referidos pareceres externos constam no Anexo II do referido parecer.• Realização de Consulta Pública que decorreu num período 42 dias úteis, desde o 16 de Dezembro de 2010 a 11 de Fevereiro de 2011.• Realização de uma visita técnica ao local de implantação do projecto, que decorreu no dia 21 de Fevereiro 2011 e que contou com a participação da CA, do proponente e seus consultores.• Solicitação de esclarecimentos complementares ao proponente a 10-03.2011, sobre questões levantadas no âmbito da Consulta Pública, bem como aspectos relativos ao EIA, dando origem a um terceiro Aditamento ao EIA, datado de Março de 2011.• Elaboração do Parecer Final da CA e preparação da proposta de DIA da Autoridade de AIA e envio para tutela.• Realização de Audiência Prévia dos interessados, nos termos do artigo 100.º, e seguintes, do Código do Procedimento Administrativo, entre 18 de Abril de 2011 e 3 de Maio de 2011.• Apresentação das alegações do proponente a 26 de Abril de 2011.• Análise das alegações pela Autoridade de AIA e envio para a tutela dos resultados da referida apreciação (registo de entrada n.º 1570, de 6 de Maio de 2011).• Emissão da DIA. <p><u>Resumo dos pareceres externos</u></p> <ul style="list-style-type: none">• A <u>Autoridade Florestal Nacional</u> opta pela Solução 2 conjugada com a Alternativa 2.1, referindo ser a alternativa que menos interfere com povoamentos de sobreiros e a aquela que apresenta menor extensão. Emite parecer favorável condicionado, alertando para os aspectos relacionados com a legislação que protege os exemplares de sobreiros e sobre o corte prematuro de pinheiro bravo,
---	--



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>com a defesa da floresta contra incêndios e com corredores ecológicos cujas funcionalidades devem ficar asseguradas.</p> <ul style="list-style-type: none">• A <u>Entidade Regional de Reserva Agrícola de Lisboa e Vale do Tejo</u> deliberou o seguinte que as alternativas apresentadas para o traçado da ligação o IC21 no Nó de Coima a Sesimbra, as mesmas deverão ser submetidas a parecer da Direcção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa e Vale do Tejo. Informou ainda que compete a esta Entidade pronunciar-se no âmbito dos artigos 22º e 23º do Decreto-Lei 73/2009 de 31 de Março, quanto às utilizações não agrícolas da Reserva Agrícola Nacional (RAN) previstas na solução que vier a ser adoptada para o traçado da via em apreço, mediante requerimento a apresentar pelo promotor da obra.• A <u>Direcção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa e Vale do Tejo</u> considerou ser a Solução 1 a alternativa menos desfavorável do ponto de vista da afectação de áreas agrícolas, dado que afecta uma menor área de áreas inseridas na RAN (5,27 ha), quando comparada com as outras soluções, sendo que também é a que apresenta menor interferência com a ocupação do solo em termos agrícola.
<p>Resumo do resultado da consulta pública:</p>	<p>A Consulta Pública decorreu durante 40 dias úteis, de 16 de Dezembro a 11 de Fevereiro 2011, tendo sido realizada uma reunião técnica de esclarecimento, no dia 26 de Janeiro, no Governo Civil de Setúbal.</p> <p>A Consulta Pública contou com 37 contribuições subscritas por 9 Autarquias, 7 Entidades, 3 Organizações Não Governamentais de Ambiente (ONGA) e 18 pareceres de Particulares. Nas páginas 74 a 104 do Parecer da CA consta uma síntese dos pareceres emitidos nesta sede, os quais foram devidamente contemplados no âmbito da análise aos factores ambientais em presença, bem como as devidas respostas às questões e recomendações apresentadas. Destacam-se aqui os seguintes aspectos.</p> <p>A Ligação do IC21 a Sesimbra foi considerada pertinente e mesmo urgente pela maior parte das exposições apresentadas, face aos estrangulamentos que existem nas vias que dão acesso ao concelho de Sesimbra. Contudo, e apesar não ser posta em causa a necessidade da melhoria da acessibilidade a Sesimbra, é questionada a necessidade do projecto com as características geométricas apresentadas (perfil de auto-estrada, 2x2 vias), salientando-se que o EIA não apresenta informação referente a dados de tráfego que justifiquem a necessidade da via ser dotada destas características, sendo também questionados os traçados apresentados, enquanto soluções adequadas à resolução das necessidades de reestruturação da rede viária do concelho.</p> <p>Muitos contributos recebidos questionam o facto das soluções apresentadas não estarem em conformidade com diversos instrumentos de gestão do território (IGT) eficazes (Planos Directores Municipais (PDM), Plano de Acessibilidades do Concelho de Sesimbra, Planos de Urbanização (PU) e Planos de Pormenor (PP), como seja o Plano de Pormenor da Zona Sul da Mata de Sesimbra).</p> <p>Relativamente ao troço inicial, comum às soluções 1 e 2 desde o km 0+000 até ao Nó da Quinta do Conde (km 7+300), várias participações manifestam preocupação relativamente a um conjunto de impactes negativos que se farão sentir, nomeadamente ao nível do ruído, socioeconomia, qualidade de vida e impactes visuais, dado o traçado atravessar zonas de elevada carga populacional prevista, com PP e PU eficazes e pelo facto do traçado se desenvolver muito próximo de áreas habitacionais existentes.</p> <p>Neste sentido e face aos impactes negativos significativos induzidos ao nível do trecho inicial do projecto em apreço, sem traçado alternativo, motivaram o pedido de alterações de traçado e/ou de método construtivo, destacando-se o estudo de soluções de traçado alternativas que garantam o afastamento de aglomerados populacionais (Pinhal do General), alterações no numero de vias por sentido e das características geométricas da via (visando a redução da velocidade para 50km/h), a salvaguarda dos restabelecimentos das vias interceptadas, a articulação com a rede viária local (relocalização de Nós), entre outros aspectos.</p> <p>No que respeita ao troço da Solução 1, o aproveitamento do corredor da actual</p>



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Estrada os Almocreves, entre o km 8+500 e o km 12+500, foi contestado em diversas participações dado colidir com o previsto no Plano de Acessibilidades ao Concelho de Sesimbra, o qual, para o mesmo espaço canal, prevê a construção de uma via de 1x1 para transporte colectivo que servirá o Plano de Pormenor da Zona Sul da Mata de Sesimbra e garantirá o acesso nascente aos empreendimentos turísticos previstos e já aprovados para a Mata de Sesimbra.

A Solução 1 foi também contestada face aos impactes negativos ao nível do ambiente sonoro, qualidade do ar, paisagem, ecologia (afecção significativa de espécies protegidas, nomeadamente sobreiro, azinheira e *Armeria rouyana*) e económico, os quais se farão sentir nos futuros espaços turísticos que compõem a parte oriental do Empreendimento Turístico da Mata de Sesimbra Sul (ETMSS), havendo participações que consideraram que a significância desses impactes levará, caso seja escolhida a Solução 1, à redefinição da estratégia do ETMSS, bem como o modelo de ocupação previsto no PPZSMS, com consequências ao nível da execução e financiamento do Plano de Gestão Ambiental da Mata de Sesimbra.

No que respeita à Solução 2 e Alternativas 2.1 e 2.2, as quais atravessam longitudinalmente a Mata de Sesimbra, foram recebidas contestações face aos impactes negativos que implicam, destacando-se, entre outros, os seguintes:

- Interferência com o Projecto Integrado das Explorações de Areia e Argila da Mata de Sesimbra;
- Interferências e conflitos com propriedades rurais, implicando a divisão da propriedade com impactes na viabilidade económica das explorações, na acessibilidade às mesmas e na sua segurança interna;
- Não permite o acesso directo à Ligação ao IC 21 das pedreiras do núcleo Achada/Calhariz continuando a implicar que o tráfego de pesados atravesse as localidades de Santana, Cotovia, Maçã, Sampaio e Venda Nova;
- Não tem subjacente nenhum modelo de ordenamento e tem efeitos negativos na execução dos planos municipais de Ordenamento do território;
- Abre uma nova estrutura viária na mata de Sesimbra sem articulação com o Plano de Pormenor já em vigor PPZSMS nem com o PP da Zona Norte da Mata de Sesimbra, em fase de elaboração;
- Propicia a suburbanização acelerada da Mata de Sesimbra, em prejuízo dos projectos previstos para o local e da preservação da mesma.

A Consulta Pública foi muito participada encontrando-se expressas as posições de autarquias, organizações não governamentais de ambiente, entidades públicas e um conjunto muito significativo de particulares, verificando-se que essa participação constitui um contributo muito crítico quer ao conteúdo do EIA quer ao projecto.

No que respeita às críticas relativas ao projecto em apreço, verifica-se que os traçados propostos suscitam contestação, tendo, em muitos casos, a sua aceitação sido condicionada a alterações de projecto (nomeadamente ao nível da sua concepção, da localização de Nós e da articulação com a rede viária local e inclusive pedido de estudo de soluções alternativas), bem como à inclusão de inúmeras recomendações, cuja compatibilização não poderá, ou nem sempre poderá, ser possível no âmbito das soluções em avaliação.

Assim, da análise dos resultados da Consulta Pública e apesar não ser posta em causa a necessidade premente da melhoria da acessibilidade a Sesimbra, conclui-se que os objectivos e a justificação do projecto são questionados em diversas participações, sendo também questionada a necessidade do projecto com as características geométricas apresentadas (perfil de auto-estrada), uma vez que o EIA não apresenta informação específica referente a dados de tráfego que justifiquem esse perfil. Neste âmbito são de salientar as questões colocadas pela Câmara Municipal de Sesimbra, a qual questiona ainda a adequabilidade das soluções adoptadas, considerando que as mesmas derivam de uma estratégia que não é considerada como sendo a melhor e a mais adequada, dado que não é considerado o Plano de Acessibilidades ao Concelho de Sesimbra e o Estudo Conceptual para a Definição de uma estratégia de Acessibilidades e Transportes para a Península de Setúbal como estudos base e privilegiou a vertente financeira ligada à concessibilidade em



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>detrimento da adaptação ao território e às infra-estruturas existentes.</p> <p>Considera-se que as dúvidas levantadas no âmbito da Consulta Pública quanto aos objectivos e justificação do projecto, bem como quanto às características geométricas do traçado, em particular as colocadas pela Câmara de Sesimbra, são pertinentes e carecem de um maior aprofundamento, tanto mais que o EIA e posteriores Aditamentos não são suficientemente esclarecedores, nem demonstram que as soluções propostas para a Ligação do IC21 a Sesimbra são efectivamente as que melhor se adaptam as condicionantes territoriais e são as mais adequadas para dar resposta aos problemas de acessibilidade do Conselho de Sesimbra.</p>
<p>Razões de facto e de direito que justificam a decisão:</p>	<p>A emissão da presente DIA é fundamentada no teor do Parecer Técnico da CA e na proposta de DIA da Autoridade de AIA, bem como na análise técnica da Autoridade de AIA aos elementos apresentados pelo proponente no âmbito da audiência prévia dos interessados, realizada nos termos do artigo 100.º, e seguintes, do Código do Procedimento Administrativo, destacando-se de seguida os principais aspectos que a justificam.</p> <p>A ligação do IC21 a Sesimbra, com aproximadamente 20 km de extensão, desenvolve-se no sentido Norte/Sul e tem início no actual Nó de Coina da Auto-estrada A2 dando continuidade, para Sul, ao actual lanço do IC21 e termina a Nordeste de Sesimbra numa rotunda com a EN 379.</p> <p>Para a ligação contemplada no projecto em apreço, foram estudadas duas soluções (Solução 1 e a Solução 2), sendo que no caso da Solução 2, no sentido de dar resposta a condicionantes ambientais, foram ainda estudadas duas alternativas (alternativa 2.1 e a alternativa 2.2). Para além destas duas alternativas, foi ainda estudada uma ligação da EN378 à Solução 2 (com uma extensão de 1,6km) e à Alternativa 2.1 (com uma extensão de 2,7km).</p> <p>As Soluções 1 e 2 são coincidentes no início, entre o Nó de Coina e o Nó da Quinta do Conde, voltando a sobrepor-se, a partir do Nó de Almoinha, cerca do km 19+000 da Solução 1 até ao final.</p> <p>O perfil transversal tipo das soluções e alternativas é de 2x2 vias, com separador central, sendo que o último troço comum apresenta um perfil transversal tipo 1x2, sem separador central. A velocidade base do projecto é de 100km/h.</p> <p>O projecto integra ainda a Ligação ao Porto de Sesimbra ou Porto de Abrigo com início no final das soluções de traçado da Ligação do IC21 a Sesimbra e uma extensão de cerca de 4km.</p> <p>O projecto tem por objectivo assegurar o prolongamento para Sul do actual IC21 entre Coina e o Barreiro, permitindo desta forma estabelecer um canal directo de acessibilidade entre Lisboa e Sesimbra.</p> <p>Actualmente os acessos a Sesimbra são feitos pela EN 378 a partir do Nó do Foguetreiro da A2 (tráfego proveniente de Lisboa, Almada e Seixal) e pelas EN10 e EN379 a partir do Nó de Coina da A2 (tráfego proveniente do Barreiro, Moita, Setúbal, Palmela), estradas com perfil transversal 1x2 vias, não vedadas, com características geométricas para velocidades moderadas e com muitas serventias e ligações de nível que actualmente se encontram saturadas. A melhoria de acessibilidade a Sesimbra, especificamente à sede do concelho que constitui um pólo de atracção turística e onde se localiza um importante porto piscatório, constitui uma necessidade há muito reivindicada neste município.</p> <p>Quanto à Ligação ao Porto de Sesimbra, como via de acesso ao Porto de Abrigo de Sesimbra, pólo gerador de tráfego essencialmente de veículos pesados, tem como objectivo melhorar as características do caminho existente, alargando-o, pavimentando-o e dotando-o de ligações de nível adequadas à rede viária envolvente, passando este a constituir o principal acesso ao Porto de Abrigo, evitando, assim que o tráfego de veículos pesados passe na malha urbana da vila de Sesimbra.</p> <p>Da avaliação efectuada, conclui-se que a implantação do projecto induz impactes negativos, sobretudo durante a fase de construção, mantendo-se a incidência de alguns destes impactes, alguns de carácter irreversível e não minimizável, durante a fase de exploração. Outros impactes ocorrerão na fase de exploração, como sejam os</p>



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

decorrentes da circulação rodoviária, traduzindo-se, nomeadamente no agravamento dos níveis de ruído e conseqüentemente nas condições de qualidade de vida da população.

Conclui-se ainda que a concretização da Ligação do IC21 Coima/Sesimbra implica situações de incompatibilidade com instrumentos de gestão territorial (IGT) em vigor. Para todas as soluções e alternativas apresentadas, destacam-se as situações de incompatibilidade que se verificam com os seguintes planos:

- Plano de Urbanização da Quinta do Conde (Deliberação n.º 1800/2008, de 2 de Julho);
- Plano de Urbanização da Ribeira do Marchante (Deliberação n.º 556/2009, de 23 de Fevereiro),
- Plano de Pormenor de Vale Florete I (aprovado e publicado a 13 de Março de 2003 em Diário da Republica n.º 61 I B Série);
- Plano de Pormenor de AUGI nº 24 da Ribeira do Marchante (Resolução do Conselho de Ministros n.º 10/2005, de 17 de Janeiro);
- Plano de Pormenor da Zona Sul da Mata de Sesimbra (Deliberação n.º 1012/2008, de 7 de Abril).

Conclui-se que face às interferências induzidas pelo projecto que a concretização do mesmo induz impactes negativos significativos a muito significativos, não minimizáveis, face à inviabilização de usos previstos nas respectivas plantas de zonamento.

Saliente-se que à excepção das incompatibilidades com o PPZSMS, todas as incompatibilidades com os IGT acima mencionadas e conseqüentes impactes negativos significativos a muito significativos, não minimizáveis, ocorrem no troço inicial do projecto, comum às Soluções 1 e 2, para o qual não foram apresentadas quaisquer alternativas.

Note-se que estas interferências e conseqüentes impactes negativos constituem objecto de preocupação manifestado nomeadamente, por diversas autarquias, conforme se conclui da análise dos resultados da Consulta Pública.

Acresce que a Solução 1 apresenta também situações em que colide com o previsto no Plano de Acessibilidades ao Concelho de Sesimbra, não se encontrando demonstrado que a mesma dá resposta adequada às necessidades de reestruturação da rede viária do concelho.

Conclui-se assim que, do ponto de vista do Ordenamento do Território, o projecto em apreço se afigura ambientalmente inviável.

Refere-se ainda que o troço inicial de ligação ao Nó de Coima, comum às Soluções 1 e 2 (sensivelmente entre o km 3+000 e o km 4+000) induz impactes negativos, muito significativos, face à interferência, em cerca de 750m, com leito de cheia e área de máxima infiltração (Vala Real), troço este que deveria ser repensado de forma a apresentar uma alternativa de traçado que minimizasse ao máximo a área de afectação desta vala, de forma a não haver qualquer interferência com estas áreas da Reserva Ecológica Nacional (REN).

No que respeita à afectação de valores ecológicos, da análise específica efectuada, conclui-se que a Solução 1 implica a afectação significativa de habitats prioritários, da espécie prioritária *Armeria rouyana*, de povoamentos de sobreiros e de valores faunísticos relevantes, tendo merecido parecer desfavorável por parte do Instituto de Conservação da Natureza e da Biodiversidade (ICNB). Esta entidade emitiu também parecer desfavorável à alternativa 2.1, dado esta afectar valores naturais florísticos e vegetação relevante do ponto de vista da conservação da natureza, designadamente habitats prioritários e espécies protegidas e ainda parecer desfavorável à alternativa 2.2, dado esta atravessar o Sítio Ramsar - Lagoa de Albufeira, "Área de Maior Relevância Ecológica", relativa a áreas sensíveis para aves aquáticas com estatuto de protecção, num traçado mais próximo das referidas áreas.

Face às potenciais interferências e impactes negativos, muito significativos, resultantes da afectação da exploração e da recuperação do núcleo de pedreiras da Mata de Sesimbra (PINPMS) pela Solução 2, da análise específica efectuada no âmbito da avaliação do factor ambiental Geologia, Geomorfologia e Recursos Minerais, conclui-



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

se que a referida solução não é passível de aprovação. Refere-se ainda que a DGEG emitiu parecer desfavorável a todas as soluções e alternativas que atravessam o PINPMS que se traduz na rejeição dos traçados que incluem a Solução 2 e as Alternativas 2.1 e 2.2

No que respeita à paisagem, foram identificadas impactes negativos de muito elevada significância e de mitigação difícil ou impossível, tendo a análise específica, tendo-se concluído que o projecto em estudo não é passível de aprovação em qualquer dos troços e soluções propostos.

São de destacar, no troço inicial, comum às Soluções 1 e 2, a afectação da Quinta do Conde, cerca do km 3+700; a afectação da Urbanização da Ribeira do Marchante, cerca do km 4 a 5, inviabilizando a implementação do plano existente e afectando cenicamente muito significativamente as populações que aí se venham a instalar (sem possibilidade de completa minimização dos impactes pela elevada proximidade e pela dimensão das estruturas previstas); a afectação da entrada da Quinta do Perú, obliterando a praça actualmente existente, que perderá a sua função de espaço de recepção; os aterros previstos no Nó da Quinta do Conde; no troço final comum à solução 1 e 2, os aterros próximos do km 19+300, em área agrícola com urbanização dispersa; o aterro previsto na Rotunda com a EN-379, junto a habitações.

Para a Ligação ao Porto de Abrigo de Sesimbra, foram igualmente identificadas situações de incompatibilidade com IGT em vigor, inserindo-se a esta ligação em áreas abrangidas pelo Plano de Ordenamento da Orla Costeira (POOC) Sintra-Sado. De acordo com o parecer emitido pela Administração da Região Hidrográfica (ARH) do Tejo, o traçado desta ligação põe em causa os objectivos estratégicos constantes no POOC Sintra-Sado, face à sua interferência com zonas de protecção.

Na Ligação ao Porto de Abrigo será afectada uma área classificada como de muito elevada sensibilidade paisagística, pela elevadíssima qualidade cénica das formações vegetais atravessadas e dos afloramentos calcários existentes, resultando numa elevada degradação da qualidade cénica do local, classificado como Sítio de Interesse Comunitário. Nesta ligação prevê-se a criação de taludes de escavação de grandes dimensões (atingido pontualmente os 20 m de altura) entre os km 3+040 e 3+740. Importa realçar que a realização deste troço, pelos impactes paisagísticos negativos e muito significativos, compromete a sua conservação e, assim, colide com os objectivos definidos no Plano Regional de Ordenamento Florestal da Área Metropolitana de Lisboa (PROF-AML) para a sub-região em que se insere esta ligação.

Face à afectação de uma paisagem de muito elevado valor cénico e de grande potencial turístico, com alterações da morfologia do terreno e destruição da vegetação muito significativas, conclui-se que a Ligação ao Porto de Abrigo não é passível de viabilização.

Quanto à consulta Pública esta foi muito participada encontrando-se expressas as posições de autarquias, organizações não governamentais de ambiente, entidades públicas e um conjunto muito significativo de particulares. Os contributos recebidos são muito críticos ao projecto, pelos impactes negativos que o mesmo implica, sendo também muito críticos ao EIA, este último considerado como apresentando lacunas e deficiências graves que não só comprometem uma decisão informada sobre o projecto, como também não permitem a participação pública de uma forma informada e esclarecida.

Acresce ainda que da análise específica efectuada no âmbito da Qualidade do Ar, conclui-se que as deficiências metodológicas e omissões de informação não possibilitaram uma adequada avaliação dos impactes do projecto ao nível desse factor ambiental. No que se refere ao ruído, saliente-se que as simulações apresentadas no EIA para a Ligação do IC21 a Sesimbra foram efectuadas para velocidades de 80km/h, quando a velocidade base indicada para o projecto é de 100km/h, implicando que os impactes se encontram subavaliados. Sendo remetida para a fase de projecto de execução a efectiva avaliação dos impactes do ruído, considera a CA que tal colide com os objectivos da AIA. A análise específica efectuada no âmbito deste factor ambiental é também omissa quanto à avaliação dos impactes relativamente à ligação ao Porto de Abrigo.

Pese embora para o âmbito local e regional sejam apontados impactes positivos, essencialmente ao nível da melhoria das acessibilidades a Sesimbra, conclui-se que o



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>projecto em apreço apresenta incompatibilidades com IGT em vigor e induz impactes negativos, significativos a muito significativos, não minimizáveis ou de difícil minimização, que colocam em causa a viabilidade ambiental do projecto.</p> <p>Face ao exposto e ponderados os factores em presença, conclui-se que o projecto da “Ligação do IC21 no Nó de Coina (A2) a Sesimbra” não poderá ser aprovado.</p>
--	--