

Ana

Amor

20.05.19

Ana Tomaz
Administradora

**PARECER SOBRE O RELATÓRIO DE CONFORMIDADE
AMBIENTAL DO PROJETO DE EXECUÇÃO**

**ER377-2 – COSTA DA CAPARICA/FONTE DA TELHA
INCLUINDO A BENEFICIAÇÃO DA AV. DO MAR E LIGAÇÃO À
FONTE DA TELHA
BENEFICIAÇÃO DA AV. DO MAR E LIGAÇÃO À FONTE DA
TELHA**

MAIO DE 2011

Handwritten signatures and initials in blue ink, including 'J. F. Silva', 'F. Silva', and 'A. B. Silva'.

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO
2. ANTECEDENTES DO PROJECTO
3. DESCRIÇÃO SUMÁRIA DO PROJECTO E DAS SUAS CARACTERÍSTICAS
4. ALTERAÇÕES INTRODUZIDAS NO PROJECTO DE EXECUÇÃO
5. DOCUMENTOS ANALISADOS
6. VERIFICAÇÃO DA CONFORMIDADE DO PROJECTO DE EXECUÇÃO COM A DIA
 - 6.1. ANÁLISE DA CONFORMIDADE COM A DIA (CONDICIONANTES AO PROJETO DE EXECUÇÃO)
 - 6.2. ANÁLISE DE CONFORMIDADE COM O ANEXO À DIA
 - 6.3. MEDIDAS A IMPLEMENTAR EM FASE DE OBRA
7. ACOMPANHAMENTO PÚBLICO
8. CONCLUSÕES

ANEXOS

- Anexo 1 – Despacho de Sua Excelência o Secretário de Estado do Ambiente, de 9 de Dezembro de 2008
- Anexo 2 – Pareceres das Entidades
- Anexo 3 – Resposta ao Parecer da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo
- Anexo 4 – Resposta da Subconcessionária ao Parecer Técnico da Câmara Municipal de Almada
- Anexo 5 – Resposta ao 2.º Parecer da Câmara Municipal do Seixal
- Anexo 6 – Resposta da Subconcessionária ao Parecer do ICNB
- Anexo 7 – Aprovação do Relatório Patrimonial
- Anexo 8 – Resultados do Acompanhamento Público

1. INTRODUÇÃO

O lanço em análise no presente RECAPE designado "Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha" encontra-se integrado no projeto da "ER377-2 – Costa da Caparica/Fonte da Telha", incluindo a beneficiação da Av. Do Mar e Ligação à Fonte da Telha", que tem como objectivo contribuir para a regulação do tráfego rodoviário, melhorando as condições de circulação na Avenida e para a consolidação da CRIPS.

O projeto foi sujeito a procedimento de Avaliação de Impacte (AIA) em fase de Estudo Prévio, no âmbito da "ER377-2 – Costa da Caparica/Nova Vaga/IC32", tendo sido emitida em 28 de Setembro de 2008 uma Declaração de Impacte Ambiental (DIA) favorável às soluções: Solução B da ER377-2, entre o km 0+000 e o km 13+650, conjugada com a Alternativa B2 (variante à Mata dos Medos), Alternativa B3 (ligação ao Parque de Campismo) e a Solução B da Ligação à Fonte da Telha; condicionada ao cumprimento das condições nela constante e das medidas em anexo à mesma.

Este lanço tem uma extensão aproximada de 5,2 km, encontrando-se inserida numa subconcessão rodoviária, designada de Subconcessão do Baixo Tejo.

O proponente deste projeto é a VBT- Vias do Baixo Tejo, S.A., enquanto concessionária à qual foi atribuída a responsabilidade de concepção, construção, financiamento, conservação e exploração em regime de portagem com cobrança aos utilizadores, dos lanços de auto-estrada e conjuntos viários associados designados por Baixo Tejo, do qual esta ligação faz parte.

Na sequência do Despacho de Sua Excelência o Secretário de Estado do Ambiente, de 9 de Dezembro de 2008 (Anexo 1), foi alterada, entre outras, a DIA da "ER377-2 – Costa da Caparica/Nova Vaga/IC32", passando a acometer à entidade licenciadora do projeto a responsabilidade de verificação da conformidade do projeto de execução com a DIA.

É neste contexto que a Estradas de Portugal SA, procede à elaboração do presente Parecer sobre a Conformidade do Projeto de Execução com a DIA.

Foram solicitados pareceres às entidades seguidamente identificadas:

- À Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR-LVT), ao Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico (IGESPAR) e ao Instituto da Conservação da Natureza e Biodiversidade (ICNB) enquanto entidades que integraram a Comissão de Avaliação (CA) nomeada no âmbito do Procedimento de AIA da "ER377-2 – Costa da Caparica/Nova Vaga/IC32";

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

Procedimento de pós-avaliação

"Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha"

- Às Câmaras Municipais de Almada e do Seixal, enquanto autarquias interferidas pelo projeto em apreço;
- À Autoridade Florestal Nacional (AFN) e ao Gabinete Coordenador Programa Polis no âmbito das respectivas competências.

Emitiram parecer (Anexo 2), com contributo material para a elaboração do presente documento, as seguintes entidades:

IGESPAR	<u>"Conclusões</u> <i>De acordo, com o acima exposto, propomos a aprovação deste RECAPE, condicionado às medidas de minimização acima mencionadas".</i>
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo	... <u>Conclusão</u> <i>Da análise dos elementos remetidos, verifica-se que na generalidade o Projeto de Execução cumpre o disposto no Estudo Prévio bem como os condicionalismos impostos em sede de AIA.</i> <i>Em termos de Reserva Ecológica Nacional, considera-se que não são comprometidas as funções que determinam a classificação das áreas como REN, ficando contudo tal condicionado à pronúncia favorável da ARH do Tejo, I.P. atenta a salvaguarda de uma linha de água REN e dos recursos hídricos subterrâneos.</i> <i>Assim propõe-se a emissão de parecer favorável condicionado:</i> -à clarificação das eventuais alterações aos perfis, sendo que caso não seja ultrapassada a largura total definida no Estudo Prévio nada haverá a obstar; caso contrário a proposta deverá ser submetida a esta CCDD, explicitando devidamente as alterações introduzidas; -interdição da instalação de estaleiros, áreas de empréstimo e depósito, bem como abertura de caminhos de acesso à obra em área de REN; -parecer favorável da ARH do Tejo, I.P.. <i>Por fim, considera-se aplicável à ação o disposto no n.º3 do art.º21º e no 44º do DL 166/2008, pelo que a aprovação do projeto de execução pelas restantes entidades e entidades licenciadora, equivale ao reconhecimento de interesse público para efeitos do regime da REN."</i>
Câmara Municipal de Almada	<u>"Conclusões</u> ... <i>Dos incumprimentos, e dentro dos vários aspectos levantados é</i>

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

Procedimento de pós-avaliação

"Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha"

Handwritten signatures and initials in blue ink, including 'Alamy', 'B', 'Jo', 'D', 'Nenty', and 'Hes'.

	de ressaltar que: -O projeto não apresenta todas as peças necessárias a uma interpretação integral da sua execução, sendo a escala de representação desadequada para que todas as questões pudessem ser convenientemente avaliadas, designadamente a ausência de iluminação na área protegida. -As passagens de fauna apresentadas não garantem eficácia, quer pela análise altimétrica do projeto para a sua inserção, quer pelos requisitos em falta que lhes permitiria funcionalidade em sobreposição com as Passagens Hidráulicas previstas. Neste âmbito, as Vedações propostas estão pouco concretizadas no que respeita à sua implantação e motivam falhas na eficácia no que respeita à fauna. -Os impactes sobre o Ambiente Sonoro apontados na DIA, designadamente a necessidade de utilização de Betão Betuminoso Modificado de Borracha (BMB) no capítulo do EIA, e na impossibilidade de satisfação dos locais sensíveis através de barreiras acústicas, não foram efetivamente cumpridos. -O Projeto de Integração Paisagística não respeita na totalidade as indicações da DIA, apresentando uma espécie desconforme. -A drenagem das águas pluviais não parece cumprir os requisitos da DIA, nomeadamente na sua adequação aos aquíferos e permeabilidade dos solos."
Câmara Municipal do Seixal	Ofício n.º 3000, de 23 de Julho de 2010 Ao longo do parecer é apresentada uma análise que se divide em seis pontos: Rede Viária, Iluminação Pública, Integração Paisagística, Desenho Urbano, Serviços Afectados e Ligação ao IC32, dos quais se destacam os seguintes pontos: 1.Redes Viária Relativamente à Geometria de Traçado a autarquia nada tem a opor. Quanto ao PTT refere que corresponde na generalidade ao solicitado pela Autarquia. Identifica que os passeios apresentam uma largura variável, identificando alguns troços em que considera que a largura disponível para o passeio não cumpre a legislação, referindo que o Projetista deve apresentar soluções convenientes para o cumprimento legal. Relativamente ao separador central identifica algumas questões como a necessidade de considerar travessias para peões e bicicletas e as espécies arbustivas a colocar. Quanto à Pista Ciclável, designadamente nas rotundas e

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

Procedimento de pós-avaliação

"Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha"

Handwritten signatures and initials in blue ink:
 - Top right: "Chuf. B"
 - Middle right: "fo"
 - Bottom right: "Alonky"
 - Far left: "ce 3"

	cruzamentos, apresenta reparos uma vez que não é clara a continuidade dos percursos pedonais e cicláveis e são inexistentes as travessias para ciclistas e peões, identificando um conjunto de requisitos que pretende que sejam tidos em consideração. Assim, no que se refere à circulação em bicicleta, apresenta as seguintes sugestões ao projeto de execução: - Saídas (automóvel) das rotundas em via única; - Separador central no local das travessias superior a 2,5 m de largura; - Definição das prioridades a dar às travessias (prioridade aos peões e bicicletas); - Pavimento da pista ciclável continuado no troço em que a pista cruza a via automóvel; - Sinalização horizontal e vertical adequada às bicicletas concordante com o Plano Ciclável do Município do Seixal. No que se refere ao pavimento, manifesta concordância com as três estruturas de pavimento (rodovia, pista ciclável e passeio) solicitando no entanto a utilização de lages de betão de cor amarela para revestimento dos passeios em substituição da calçada de vidro, devendo as ciclovias ser de cor vermelha. Relativamente ao perfil longitudinal chama a atenção para o facto de existir um troço com cerca de 1500 m de extensão com inclinação inferior à mínima recomendada onde considera que deve ser dada especial atenção à drenagem e às condições de segurança rodoviária. Quanto ao perfil transversal, critica os perfis apresentados por considerar que de acordo com os mesmos existiriam consideráveis movimentos de terra para adequar o traçado à via existente, situação que não corresponde à realidade. 2. Iluminação Pública No que se refere à iluminação sugere que seja equacionada a iluminação das zonas de travessia de peões e bicicletas de forma a contribuir para o aumento da segurança rodoviária. 3. Integração Paisagística Relativamente à integração paisagística considera que o projeto de Integração Paisagística tem lacunas que devem ser colmatadas nomeadamente a articulação entre as peças escritas e desenhadas. 4. Desenho Urbano Refere que a proposta apresentada resultará em passeios e pista ciclável muito expostos e sem qualquer ensombramento ou
--	--

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

Procedimento de pós-avaliação

"Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha"

Handwritten signatures and initials in blue ink, including "B", "fo", "Anty", and "Nes".

	características que favoreça o seu conforto e por outro lado, numa via de grande capacidade a atravessar uma zona de moradias unifamiliares, com sérias implicações na qualidade de vida e do ambiente neste local. 5.Serviços Afectados Relativamente aos serviços afectados refere que quanto aos elementos entregues nada há a dizer, solicitando que seja entregue o PE referente à reposição dos serviços afectados para análise da Autarquia. 6.Ligação ao IC32 É manifestada a discordância relativamente à eliminação do último troço da ER 377-2 que permitiria a ligação ao Nó de Belverde do IC32- CRIPS e evitaria, por um lado, a descarga de tráfego proveniente de um Itinerário Complementar numa via local que atravessa uma zona residencial; por outro, o enorme volume de tráfego proveniente da zona balnear da Caparica. Ofício n.º 35903, de 17 de Setembro de 2010 Posteriormente ao parecer citado anteriormente, a C.M do Seixal remeteu um 2.º parecer pretendendo que fossem introduzidas alterações significativas relativamente ao 1.º. <i>"A alteração do parecer inicialmente emitido refere-se essencialmente à apresentação de uma proposta alternativa ao Projeto de Beneficiação da Avenida do Mar, enquanto parte integrante no Projeto da ER377-2.</i> <i>A posição da Câmara Municipal do Seixal, secundada pela Câmara Municipal de Almada, tem como objectivo configurar a Avenida do Mar como uma via urbana com perfil transversal tipo adequado ao local onde se insere (zona habitacional de moradias unifamiliares), com uma imagem condizente com a qualidade de vida da população residente, e simultaneamente permitir a regular fluidez do tráfego rodoviário, segurança nos atravessamentos e utilização de modos suaves de transporte."</i> A proposta alternativa apresentada pela autarquia propõe para a Avenida: 1.º - Perfil transversal tipo com uma via por sentido (2X3,25m). 2.º - Separador central materializado por dois lancis justapostos (0,50m). 3.º - Faixa de estacionamento longitudinal de 2,15m, intercalada com arborização e acesso aos lotes. 4.º - Desvios para paragens de veículos de transporte públicos. 5.º - Pista ciclável unidirecional (uma de cada lado da via) com 1,5m de largura, segregada, à cota do passeio.
--	---

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

Procedimento de pós-avaliação

"Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha"

Handwritten signatures and initials in blue ink:
 - Top right: "B" and "Fr"
 - Middle right: "Montes"
 - Bottom left: "N. F. C."

	6.º - Passeios com cerca de 2,00m a 2,50m de largura. 7.º - Rotundas com 1 faixa de circulação.
Instituto da Conservação da Natureza e Biodiversidade	Ofício n.º 15130/2010, de 20 de Julho de 2010 "... <i>Em conformidade com o exposto, deverá o projeto ser alterado e submetido a novo parecer do ICNB."</i> Ofício n.º 4881/2011, de 9 de Março de 2011 <i>"Em resposta ao vosso ofício em epígrafe, o ICNB considera que o RECAPE com as alterações e esclarecimentos entretanto realizados dá resposta às condicionantes da DIA e às recomendações do ICNB constantes nos anteriores pareceres emitidos, através dos ofícios n.º15129 e 15130, ambos de 20/7/2010, designadamente:</i> ... <i>Pelo exposto, considera-se que o presente RECAPE da ER377-2 Costa da Caparica/Fonte da Telha incluindo a Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha, reúne condições para ver reconhecida a sua conformidade pelo ICNB."</i>
Autoridade Florestal Nacional	"... <i>Quanto à beneficiação da Av. Do Mar e ligação à Fonte da Telha, nada temos a opor. Recordamos contudo que deve ser respeitada toda a legislação florestal aplicável à situação e exposta no parecer."</i>

Em resposta ao pedido de clarificação por parte da **CDDR-LVT**, relativamente aos Perfis Transversais Tipo adoptados no Projeto de Execução *versus* os previstos no Estudo Prévio, a Estradas de Portugal enviou um ofício (Ver Anexo 3) onde se demonstrou que, na sua generalidade, se verifica uma diminuição dos perfis transversais adoptados, verificando-se uma diminuição da área ocupada pelo traçado.

Exceção feita ao troço inicial da Ligação à Fonte da Telha (os primeiros 500 m), onde se verificou estar prevista uma ocupação adicional face ao Estudo Prévio.

Por outro lado, aquando da fase de Geometria de Traçado o ICNB – Instituto de Conservação da Natureza e da Biodiversidade, enquanto entidade com responsabilidade de gestão do território nesta área, salientou a importância da solução do Projeto de Execução da Ligação à Fonte da Telha prever uma faixa de BUS e uma ciclovia, referindo que é exatamente este o sector onde é mais necessária a existência de transportes públicos e bicicletas para acesso à praia (parecer anexo). Foi no seguimento deste parecer que a Subconcessionária integrou a via BUS e a ciclovia

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

Procedimento de pós-avaliação

"Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha"

no troço inicial da Ligação à Fonte da Telha, tendo desenvolvido o Projeto de Execução e o respectivo RECAPE nesse pressuposto.

Já no âmbito do processo de verificação do RECAPE a EP, SA solicitou parecer ao ICNB tendo esse Instituto emitido parecer favorável ao mesmo, conforme carta constante no Anexo 2.

Face ao exposto, designadamente tendo em consideração a ocupação adicional dos 2.00m de largura numa extensão de cerca de 500m, a ocupação atual da área em causa e a posição assumida pelo ICNB, a EP, SA considera ser de aprovar a implementação de um perfil de 1X2 vias + BUS e ciclovía para toda a extensão da "Ligação à Fonte da Telha".

Quanto ao Parecer Técnico enviado pela **Câmara Municipal de Almada**, a Estradas de Portugal, SA solicitou à Subconcessionária uma análise e resposta às considerações levantadas cuja resposta é apresentada no Anexo 4, tendo o mesmo sido já remetido à autarquia em 05 de Abril de 2011.

Relativamente aos ofícios da **Câmara Municipal do Seixal**, e em particular tendo em consideração o conteúdo do 2.º parecer (Ofício n.º 35903, de 17 SET10), a EP analisou a solução alternativa ao projeto proposta pela Autarquia, assim como as implicações que uma alteração desta natureza teria na gestão do contrato da Subconcessão do Baixo Tejo tendo-se verificado não haver condições para atender à pretensão apresentada pela Câmara Municipal do Seixal. (ver resposta no Anexo 5).

Acresce referir que a Câmara Municipal de Almada, até ao presente, não manifestou concordância formal ou informalmente do novo entendimento exposto pela Câmara Municipal do Seixal.

Quanto à pretensão da Autarquia do Seixal relativamente à "Ligação ao IC32", importa esclarecer que a Declaração de Impacte Ambiental (DIA), emitida a 26JAN08, sobre o Estudo Prévio desenvolvido para a ER 377-2 – Costa da Caparica / Nova Vaga / IC 32 (prox.) foi desfavorável ao trecho entre o Km 13+650 e o final do traçado o que corresponde ao troço denominado por Variante a Belverde, a qual garantiria a ligação da Av. do Mar ao Nó de Belverde do IC 32 de forma mais direta.

Face à decisão desfavorável e uma vez que já tinha sido lançado o concurso para adjudicação da Subconcessão do Baixo Tejo, este trecho foi retirado do âmbito da Subconcessão.

A este propósito importa esclarecer que, um dos requisitos que tem que ser garantido num Concurso em regime de Parceria Público Privada (cfr com o nº 4 do artigo 6º do Dec-Lei 86/2003

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

Procedimento de pós-avaliação

"Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha"

de 26ABR na redação atualmente em vigor) é a aprovação ambiental dos lanços que integram a Subconcessão. Assim, a EP não teve outra alternativa que não fosse a retirada deste troço.

Importa salientar por outro lado que, qualquer solução alternativa que se pretendesse estudar para a zona em causa, mesmo que esta se desenvolvesse no limite urbano, implicaria necessariamente a interferência directa com o Sítio da Rede Natura 2000 – Fernão Ferro / Lagoa de Albufeira, encontrando-se abrangido pela alínea b) do n.º3 e pelo n.º4 do artigo 1.º 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, obrigando a novo procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental.

Face ao exposto, não pode a variante a Belverde ser executada nos termos do Contrato celebrado com Subconcessionária, referente à Subconcessão do Baixo Tejo.

Quanto às restantes questões identificadas nos pareceres relativamente ao Projeto de Execução, nomeadamente passeios, separador central, pista ciclável, entre outros, a Subconcessionária deverá analisar as pretensões e avaliar conjuntamente com a Autarquia a sua possível adequação ao projeto, de modo a atender as solicitações manifestadas pela Câmara Municipal do Seixal.

Designadamente:

- Deve ser reanalisada e reavaliada a questão da largura dos passeios de modo a garantir a dimensão mínima estabelecido na legislação em vigor. Em situações em que tal se verifique ser impossível ou de muito difícil concretização deverá ser coordenada a solução final com a Autarquia em causa.
- As travessias de peões e bicicletas devem ser localizadas em locais apropriados, em que o separador/ilhéu apresente largura que permita a travessia em condições de segurança.
- Explicitar e pormenorizar as soluções no que se refere ao percurso da ciclovia e pedonal na zona das rotundas e cruzamento, garantindo a continuidade das ciclovias nos arruamentos locais, em termos de cotas de pavimento e material adequado ao pisoteio automóvel.

Relativamente ao ofício enviado pelo **ICNB** (Ofício n.º 15130/2010, de 20 de Julho de 2010), a Subconcessionária analisou o parecer, tendo elaborado uma Nota Técnica, a qual a Estradas de Portugal, SA fez chegar ao respectivo Instituto (ver Anexo 6). Entretanto, já foi recepcionada a resposta do ICNB (Ofício n.º 4881/2011, de 9 de Março de 2011) que considerou que o RECAPE reúne condições para ver reconhecida a sua conformidade (Anexo 2).

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

Procedimento de pós-avaliação

“Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha”

2. ANTECEDENTES DO PROJECTO

O projeto de Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha foi submetido a procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental, em fase de Estudo Prévio, no âmbito dos Estudos Prévios do Programa Polis da Costa da Caparica, em simultâneo com a ER377-2 entre a Costa da Caparica e a Fonte da Telha, com o estudo de corredores na zona adjacente à malha urbana da Costa da Caparica e ligações entre a zona da Arriba e o núcleo urbano da Costa da Caparica.

Em Março de 2006, o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do Estudo Prévio da "ER377-2 – Costa da Caparica/Nova Vaga/IC32" foi sujeito a procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), tendo a Autoridade de AIA (o então Instituto do Ambiente) emitido uma declaração de desconformidade em 23 de Maio de 2006.

Em função desta desconformidade, o EIA foi reformulado e novamente sujeito a AIA em Julho de 2007. A respectiva Declaração de Impacte Ambiental (DIA) favorável condicionada, foi emitida em 26 de Janeiro de 2008, com a alternativa que obteve aprovação ambiental a resultar da conjugação da **Solução B da ER377-2 (entre o km 0+000 e o km 13+650), com a Alternativa B2 (variante à Mata dos Medos), a Alternativa B3 (ligação ao Parque de Campismo) e a Solução B da Ligação à Fonte da Telha.**

O projeto objecto da DIA referida foi entretanto integrado na Subconcessão do Baixo Tejo, a qual foi adjudicada à "AEBT - Auto-Estradas do Baixo Tejo, S.A", para efeitos de concepção, construção e exploração e manutenção, tendo esta subdividido o projeto objecto de AIA em dois Projetos de Execução, designadamente o projeto da ER 377-2 – Costa da Caparica/Fonte da Telha e o projeto da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha, objecto do presente parecer.

A DIA emitida em 26 de Janeiro de 2008 foi prorrogada por Sua Excelência o Secretário de Estado do Ambiente, encontrando-se atualmente válida até 26 de Janeiro de 2012.

3. DESCRIÇÃO SUMÁRIA DO PROJECTO E DAS SUAS CARACTERÍSTICAS

O traçado da Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha desenvolve-se, nas freguesias da Costa da Caparica e Charneca da Caparica do concelho de Almada e nas freguesias de Corroios e da Amora do concelho do Seixal.

A área de implementação do projeto insere-se numa região importante no que concerne a valores naturais, destacando-se os primeiros 600 m da Ligação à Fonte da Telha classificados como Paisagem Protegida da Arriba Fóssil da Costa da Caparica e do km 3+00 até ao final (km 3+977)

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

Procedimento de pós-avaliação

"Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha"

da Av. Do Mar confrontando-se com o limite do Sítio PTCON0054 – Fernão Ferro/Lagoa de Albufeira.

Este trecho com uma extensão aproximada de 5,2 km encontra-se dividido em dois: Beneficiação da Av. do Mar e a Ligação à Fonte da Telha.

A Beneficiação da Av. do Mar apresenta uma extensão total de 3,978 km, tendo início na rotunda final da ER377-2 (ER.10) na Aroeira e termino na rotunda existente de Belverde.

Com uma orientação geral Sudoeste-Nordeste sobre a plataforma existente, apresenta ao longo do seu traçado 4 rotundas (AM.1 a AM.4).

Ao km 0+459 ocorre a primeira intersecção com um arruamento existente, sendo o mesmo reposto com a inclusão do cruzamento AM.1.

Entre os kms 0+936 e 0+976 insere-se a rotunda AM.1 que realiza a articulação com a rede viária e de arruamentos presente.

Com o mesmo objectivo, encontram-se as rotundas localizadas aos seguintes kms 1+616/1+656, 2+254/2+294 e 2+906/2+946 (respectivamente rotunda AM.2, AM.3 e AM.4).

As quatro rotundas propostas apresentam raios exteriores de 20.0 m, com duas vias de circulação de 4.0 m cada.

A Ligação à Fonte da Telha, com uma orientação Sudoeste-Nordeste, apresenta uma extensão total de 1,174 km, iniciando-se num entroncamento com a Estrada Florestal da Fonte da Telha existente e terminando na rotunda final da ER377-2 (ER.10).

Ao km 0+025 encontra-se projetada a implantação de uma Passagem de Fauna, de grande importância na medida em que garante a conectividade entre ambos os lados da via.

O acesso ao Parque de Merendas da Aroeira encontra-se previsto ao km 0+500, na zona de separação entre a Mata dos Medos e a zona urbanizada.

Ao km 0+623, encontra-se o cruzamento FT.1, que tem como objectivo a articulação com a rede viária existente.

Relativamente aos perfis transversais tipo a adoptar:

- A Av. Do Mar apresenta dois perfis transversais tipo distintos:

- Da rotunda ER.10 à rotunda AM.2 (18,00 m):

• 1,50 m - Separador central arrelvado;

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

Procedimento de pós-avaliação

"Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha"

- 2 x 5,50 m - Faixas de rodagem com duas vias de 2,75 m cada;
 - 2,50 m – Ciclovia bidirecional;
 - 2 x 1,50 m – Passeios (Lado esquerdo e Lado direito da via).
- Da rotunda AM.2 à rotunda de Belverde:
- 1,00 m - Separador central arrelvado;
 - 2 x 5,50 m - Faixas de rodagem com duas vias de 2,75 m cada;
 - 2 x 1,50 m – Ciclovia unidirecional;
 - 2 x 1,50 m – Passeios (Lado esquerdo e Lado direito da via).
- A ligação à Fonte da Telha apresenta os seguintes perfis transversais tipo:
- Do entroncamento inicial ao Cruzamento FT.1 (13,50 m):
 - 2 x 3,00 m - Faixa de rodagem com uma via por sentido de 3,00 m cada;
 - 3,00 m - Faixa para transportes públicos;
 - 2,50 m – Ciclovia bidirecional;
 - 1,50 m – Passeio (Lado esquerdo);
 - 0,50 m – Berma Direita.
 - Do Cruzamento FT.1 à rotunda ER.10 (14,50 m):
 - 2 x 3,00 m - Faixa de rodagem com uma via por sentido de 3,00 m cada;
 - 3,00 m - Faixa para transportes públicos;
 - 2,50 m – Ciclovia bidirecional;
 - 2 x 1,50 m – Passeios (Lado esquerdo e Lado direito da via).

Os valores de movimentações de terras previstos resultam num saldo final positivo de 25 000 m³, sendo 26 400 m³ de escavação e 1 400 m³ de aterro.

De acordo com o Estudo das Previsões de Tráfego e Movimentos Direcionais realizado para a Beneficiação da Av. Do Mar e Ligação à Fonte da Telha, a previsão do TMDA (Tráfego Médio Diário Anual) para este lanço é apresentada no Quadro seguinte.

Quadro I – Tráfego Médio Diário Anual

Troços		Ano		
		2012	2022	2038
Rotunda ER.10/Cruzamento AM.1	Total	8 410	10 155	11 909
Cruzamento AM.1/Rotunda AM.1	Total	11 942	14 385	16 854
Rotunda AM.1/Cruzamento AM.2	Total	15 911	19 160	22 286
Cruzamento AM.2/Rotunda AM.2	Total	15 911	19 160	22 286
Rotunda AM.2/ Rotunda AM.3	Total	15 352	18 505	21 506
Rotunda AM.3/ Rotunda AM.4	Total	14 534	17 371	19 910
Rotunda AM.4/ Final	Total	14 875	17 778	20 377
Entroncamento/Rotunda ER.10	Total	3 192	3 857	4 480

4. ALTERAÇÕES INTRODUZIDAS NO PROJECTO DE EXECUÇÃO

Segundo o RECAPE, as alterações mais significativas que ocorreram e as justificações subjacentes foram as seguintes:

Alterações	Justificação/Efeitos
Eliminação da Rotunda Inicial da Ligação à Fonte da Telha	Substituição da rotunda inicial por um entroncamento que garante os mesmos movimentos rodoviários que a Rotunda prevista no Estudo Prévio. Esta alteração decorre da condicionante da DIA que refere a necessidade de, para a Ligação à Fonte da Telha, eliminar a rotunda inicial. A alteração resulta numa diminuição da área directamente afectada pelo traçado sobre os habitats dunas com floresta de <i>Pinus pinea</i> e <i>Pinus pinaster</i>, numa redução de cerca de 1 070 m².
Ripagem do traçado para Sul até ao km 0+200, da Ligação à Fonte da Telha	Esta alteração decorre de uma medida da DIA. O eixo do traçado foi ligeiramente deslocado para Sul de modo a reduzir a interferência com os exemplares de <i>Juniperus turbinata</i> e de <i>Pinus pinea</i> existentes.
Introdução de uma Passagem para a Fauna ao km 0+025, da Ligação à Fonte da Telha	Esta alteração decorre de uma medida da DIA. Foi definida e dimensionada uma passagem para a fauna localizada ao km 0+025 com o objectivo de minimizar o efeito barreira da via.

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

Procedimento de pós-avaliação

"Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha"

Handwritten signatures and initials:
 - Top right: "B" (possibly B. B.)
 - Middle right: "F" and "Q"
 - Bottom right: "A. Pontes" (likely A. Pontes)
 - Far left: "P. M." (possibly P. M.)

Alterações	Justificação/Efeitos
Eliminação da Rotunda ao km 0+600 da Ligação à Fonte da Telha	A substituição da rotunda pelo cruzamento permitiu evitar a afectação de uma habitação e de uma atividade económica que estava prevista ser diretamente afectada pela solução do Estudo Prévio. Esta alteração permitiu por outro lado otimizar a diretriz do traçado, minimizando a área de ocupação direta do projeto assim como melhorando questões relativas à segurança rodoviária.
Alteração do PTT da Ligação à Fonte da Telha, do entroncamento inicial ao Cruzamento FT.1 (do km 0+000 ao km 0+550 do Estudo Prévio)	A alteração do perfil transversal tipo consiste na adoção de um perfil com 13.50 m (1.50 passeio + 2.50 ciclovia + 9 faixa de rodagem (1 para BUS) + 0.50 berma direita) ao invés dos 11.50 m (2.25 passeio + 7.00 faixa de rodagem + 2.25 passeio) previstos no Estudo Prévio, que se traduz numa ocupação adicional de 2.00m de largura numa extensão de cerca de 500m, com uma ocupação predominantemente florestal. Esta alteração surgiu no seguimento de um parecer do ICNB, entidade com responsabilidade de gestão do território nesta área, emitido em fase de Geometria de Traçado, onde evidenciou a importância da solução a desenvolver no Projeto de Execução para a Ligação à Fonte da Telha prever uma faixa de BUS e uma ciclovia para toda a extensão da ligação, referindo que é exatamente este o sector onde é mais necessária a existência de transportes públicos e bicicletas para acesso à praia. Já no âmbito do processo de verificação do RECAPE a EP, SA solicitou parecer ao ICNB, tendo este Instituto emitido parecer favorável ao mesmo, conforme carta constante no Anexo 2 deste parecer.
Deslocação para Sudoeste da Rotunda ER.10	Esta alteração é consequência da optimização do projeto da ER377-2 (Alteração: <i>Ripagem do traçado para Nascente entre o km 8+800 e o final</i>) que resultou na necessidade de evitar a afectação direta de habitações existentes e em construção na área de implantação da via, o que teve como consequência a deslocação para Sudoeste da Rotunda. A alteração permitiu evitar a afectação de duas habitações que na solução do Estudo Prévio estavam previstas ser diretamente afectadas, nomeadamente no Ramo de acesso à ER377-2, e em consequência dessa deslocação verifica-se a afectação direta de um Anexo/Barracão abandonado.

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

Procedimento de pós-avaliação

"Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha"

Handwritten signatures and initials in blue ink, including "F. S.", "Alentejo", and others.

Alterações	Justificação/Efeitos
Eliminação da Rotunda ao km 0+500	A substituição da rotunda por um cruzamento permitiu melhorar as condições de inserção do traçado, mantendo a sua diretriz. Com a alteração, foi possível reduzir a área de ocupação direta, evitando a interferência da via numa área florestal de pinheiro bravo.
Diminuição dos raios exteriores das rotundas: AM.1, AM.2, AM.3 e AM.4.	A redução dos raios exteriores das rotundas permitiu uma diminuição da área de ocupação direta do projeto face à solução aprovada em Estudo Prévio. Esta alteração minimiza os impactes sociais do projeto, na medida em que diminui a interferência com os terrenos marginais, grande parte deles terrenos habitacionais.
Eliminação da Rotunda ao km 1+300	A substituição da rotunda por um cruzamento permitiu melhorar as condições de inserção do traçado, mantendo a sua diretriz. Com a alteração, foi possível reduzir a área de ocupação direta, evitando a interferência da via com zonas edificadas e ocupadas com pinhal.

5. DOCUMENTOS ANALISADOS

O RECAPE apresentado respeita o conteúdo e estrutura definidos na Portaria nº 330/2001, de 2 de Abril, sendo composto pelos seguintes Volumes:

- Volume I – Sumário Executivo
- Volume II – Relatório Base
- Volume III – Anexos
- Volume IV – Plano Geral de Acompanhamento Ambiental
- Volume V – Plano Geral de Monitorização
- Volume VI- Peças Desenhadas

Complementarmente, foram consultadas as seguintes peças do Projeto:

- PE 1 - Terraplenagens (1.1- Geometria do traçado; 1.2- Terraplanagens gerais) (Abril de 2010)
- PE 2 - Drenagem (Abril de 2010)

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

Procedimento de pós-avaliação

“Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha”

- PE 7 – Vedações (Julho de 2010)
- PE 8 – Integração Paisagística (Abril de 2010)
- PE 17 – Serviços Afectados (Maio de 2010)
- PE 20 – Expropriações (Maio de 2010)
- Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição (PPGRCD) de Maio 2010.

6. VERIFICAÇÃO DA CONFORMIDADE DO PROJECTO DE EXECUÇÃO COM A DIA

Tendo em conta as normas técnicas respeitantes ao RECAPE, publicadas na Portaria nº 330/2001, de 2 de Abril, a verificação do Projeto com a DIA foi norteadada pelas seguintes dimensões de análise:

- traçado aprovado em sede de AIA (Estudo Prévio) vs Projeto de Execução;
- diagnóstico da situação existente e (re)avaliação de impactes;
- estudos complementares;
- medidas de minimização (incluindo os projetos de medidas de minimização);
- programas de monitorização;
- procedimentos para a fase de obra.

A metodologia a adoptar contemplará a verificação do Projeto de Execução com todas as restrições e medidas previstas na DIA. Serão identificadas todas as medidas que se consideram dar total cumprimento à referida verificação e desenvolvida uma análise mais pormenorizadas das medidas cujo cumprimento não se encontra totalmente demonstrado. Sendo apresentado caso a caso o procedimento a adoptar. As medidas relativas à fase de obra, tais como medidas gerais, estaleiros, vazadouros, manchas de empréstimo, áreas de depósito temporário, ações de formação e resíduos são verificadas num subcapítulo exclusivo (subcapítulo 6.3.).

6.1. ANÁLISE DA CONFORMIDADE COM A DIA (CONDICIONANTES AO PROJETO DE EXECUÇÃO)

DIA 2 – *Ao cumprimento das condicionantes e medidas de minimização e compensação referidas em anexo*

A análise do cumprimento desta condição da DIA, relativa ao cumprimento das condicionantes, medidas de minimização e compensação, é apresentada nos pontos seguintes do parecer nomeadamente ao longo do ponto 6.2 deste documento.

DIA 3 – *Apresentação dos Programas de Monitorização, tendo em conta os aspectos referidos em anexo*

A análise do cumprimento desta condição relativa aos programas de monitorização é apresentada no ponto respectivo (ver resposta à medida DIA 51).

DIA 4 – *Cumprimento das medidas de minimização (relativas à fase de construção e exploração) e planos de monitorização que venham a ser aprovados em resultado da apreciação da conformidade do Projeto de Execução com esta DIA*

As medidas de minimização apresentadas deverão ser complementadas com as seguintes:

- deverão prever-se sessões de esclarecimento à população, a realizar numa fase anterior ao início da execução da obra e durante a mesma. Essas sessões deverão informar sobre o projeto, os seus objectivos, duração e regime de funcionamento, benefícios e impactes, e respectivas medidas de minimização;
- o sistema atendimento ao público previsto na M19 (Volume II do RECAPE) deverá também promover o encaminhamento de queixas e reclamações que permita aferir o grau de incomodidade da população afectada e equacionar a necessidade de implementar novas medidas;
- todos os poços, furos e infraestruturas de abastecimento de água que possam vir a ser afectados pela construção deverão ser rapidamente substituídos e reposta a situação inicial.

DIA 5 – *Inclusão no RECAPE, nos termos da Portaria n.º 330/2000, de 2 de Abril em vigor, dos seguintes aspectos:*

- *Caracterização mais completa e aprofundada dos impactes, à escala de projeto de execução, relativos aos factores ambientais: Solos, Ecologia e Sócio- Economia. Caso ocorram alterações ao estudo de tráfego do projeto rodoviário e tal como referido no Estudo de Impacte Ambiental (EIA), deverá proceder-se, também à realização de uma nova análise da Qualidade do Ar;*
- *Caracterização discriminada (espacial e temporalmente) das medidas de minimização, para as*

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

Procedimento de pós-avaliação

“Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha”

fases de construção e de exploração, tendo por base as medidas de carácter geral referidas no EIA, bem como outras que venham a considerar-se necessárias, face à caracterização mais completa e aprofundada dos impactes, referida no ponto anterior;

- Complementar essas medidas com as medidas, com as propostas pela CA, as quais se encontram referidas em anexo;

- Análise de todas as medidas de minimização propostas (no âmbito do traçado aprovado, e desde que não ponham em causa as medidas/condicionantes referidas nesta DIA) nos pareceres da DGRF, da Câmara Municipal do Seixal e da Câmara Municipal de Almada, e nos pareceres recebidos no âmbito da consulta pública, devendo o RECAPE mencionar a possibilidade das mesmas serem contempladas no Projeto de Execução, ou a sua impossibilidade e respectivas razões;

Solos

No Anexo 2 dos Anexos Técnicos do RECAPE é apresentado um estudo à escala de Projeto de Execução com a caracterização da situação de referência relativamente aos Solos e Capacidade de Uso do Solo, assim como uma avaliação dos impactes e medidas de minimização adicionais.

Ecologia

No que respeita à Componente Biológica, foi efectuada a caracterização solicitada, a qual é apresentado no Anexo 5, bem como foram apresentadas medidas adicionais entendidas como necessárias. No entanto, considera-se que deve ser dado cumprimento ao seguinte:

a) Cartografar as manchas ou pontos onde ocorrem *Thymus carnosus* e *Corema album* na Carta de Vegetação, bem como na Carta de Condicionantes à Localização do Estaleiro.

b) No que respeita às espécies *Juniperus* spp. e *Pinus pinea*, inseridas nos habitats 2250* e 2270*, devem ser cartografados (e identificados) os exemplares localizados na área de intervenção (entroncamento, plena via e taludes, e acessos à obra se aplicável) e área contígua a esta, distinguindo os que serão abatidos dos que poderão ser poupados. O objectivo é, mais uma vez, salvaguardar a sua afectação, na medida do possível (mediante a sua sinalização e instruções aos trabalhadores nesse sentido), bem como contabilizar o número de exemplares a abater com vista à sua compensação.

c) Deve ser apresentada a lista das espécies (florísticas e faunísticas) referenciadas ou detectadas na área de estudo, referindo as fontes de informação e assinalando as que foram detectadas durante o trabalho de campo. Nesta lista devem constar os vários estatutos de conservação das

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

Procedimento de pós-avaliação

"Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha"

espécies. No caso das espécies com maior interesse conservacionista, deve ser referido o seu grau de probabilidade de ocorrência na área de estudo, bem como o habitat preferencial.

d) Relativamente ao impacte "Destruição da Vegetação", o mesmo deve ser melhor caracterizado, nomeadamente com auxílio das ferramentas solicitadas nas alíneas a) e b) e assumindo que o habitat a destruir está classificado como prioritário ao abrigo da Diretiva Habitats, uma vez que apenas se refere "vegetação dunar característica"

e) No ponto 2.2.2 do Anexo 5 é referido que será implementada uma vedação em toda a extensão da estrada, no entanto a via apenas será vedada até ao cruzamento FT1. Neste âmbito deve ser reanalisado o impacte expectável em termos de mortalidade da fauna e efeito-barreira.

f) As medidas de minimização propostas no Anexo 5 do RECAPE devem ser integradas no projeto e/ou indicadas no Plano Geral de Acompanhamento de Obra. Quanto às medidas propostas para a Fase de Exploração, as mesmas devem ser vertidas num documento da Subconcessionária, por exemplo no Manual de Operação e Manutenção.

g) Deve ser dado cumprimento ao Parecer do ICNB, nomeadamente no que respeita à não aplicação de terra vegetal nos taludes de aterro e/ou escavação na RBMM, mas sim areias das dunas com origem na própria Mata. Salvaguarda-se, no entanto, que deverá existir uma articulação com o ICNB nos procedimentos a efetuar para utilização das areias da Mata, de forma que esta atividade não acarrete um impacte adicional sobre este ecossistema. Sempre que possível deve ser utilizado o material arenoso proveniente da área de obra. Esta medida é também recomendável no trecho entre os pk 2+800 a 3+600. Salienta-se, ainda, que a terra proveniente da decapagem de áreas com presença de espécies infestantes não deve ser reutilizada no recobrimento de taludes dado poder albergar sementes das mesmas.

h) Não deve ser efectuada sementeira nos taludes arenosos, pelo que o PIP deve ser rectificado uma vez que propõe sementeira no início do traçado. Nestes taludes deve ser apenas efectuada plantação de arbustos e árvores característicos do habitat em presença. Se se verificar, em fase de obra, ser necessário utilizar materiais geossintéticos nos taludes para contenção das areias, esta medida deverá ser implementada em articulação prévia com o ICNB.

i) No que respeita à vedação deve ser indicado que, sempre que possível, não devem ser abatidos exemplares de *P. pinea* e *Juniperus* spp. para colocação da vedação, mesmo que à custa de alguma irregularidade na linearidade da mesma.

j) Os trabalhos de desmatção, decapagem, recobrimento de taludes, implementação da vedação e respectivas cancelas, bem como da própria integração paisagística, devem ser acompanhados por um técnico do ICNB devendo existir uma articulação prévia com esta entidade nesse sentido.

Sócio- Economia

No Capítulo 4.3.7. do Relatório Síntese do RECAPE é apresentado um estudo com a caracterização da situação de referência relativamente à componente social incluindo a estrutura habitacional, atividades económicas e equipamentos colectivos, identifica ainda as vias afectadas pelo traçado e o modo como as mesmas são restabelecidas, assim como uma avaliação dos impactes das afectações diretas, indiretas e vias afectadas.

Qualidade do Ar

Relativamente à qualidade do ar, verifica-se que os dados de tráfego previstos para o Estudo Prévio são superiores aos previstos para o Projeto de Execução, pelo que se concorda não ser necessário uma nova análise desta componente ambiental, uma vez que já foram avaliados em Estudo Prévio os cenários mais desfavoráveis para os receptores sensíveis.

Medidas de Minimização

O cumprimento das medidas de minimização identificadas no EIA e no Anexo à DIA, é apresentado nos pontos seguintes do parecer nomeadamente ao longo do ponto 6.2 e 6.3 deste documento.

Quanto às medidas de minimização propostas nos pareceres da ex-DGRF, da Câmara Municipal de Almada, da Câmara Municipal do Seixal e nos pareceres recebidos no âmbito da consulta pública, considera-se que o RECAPE não demonstra, de forma explícita o cumprimento desta medida. Deverá ser apresentada uma análise, sistematizada e exaustiva, de todos os contributos e participações resultantes do processo de consulta pública, mediante a apresentação de observações, caso-a-caso, aos referidos contributos e evidenciando a respectiva consideração no projeto de execução.

DIA 6 – Inclusão no Caderno de Encargos das medidas de compensação e das medidas de minimização específicas para a fase de Obra

A Subconcessionária assegura que as medidas de minimização elencadas na DIA foram interiorizadas no Volume IV – Plano Geral de Acompanhamento Ambiental. Esta situação será verificada no decorrer deste parecer medida a medida.

Relativamente à Componente Biológica, as medidas de minimização propostas do Anexo 5 do RECAPE, bem como as medidas propostas pelo ICNB no seu Parecer, devem ser integradas no projeto e/ou indicadas no Plano Geral de Acompanhamento de Obra. Quanto às medidas propostas para a Fase de Exploração, as mesmas devem ser vertidas num documento da Subconcessionária, por exemplo no Manual de Operação e Manutenção.

Deve também ser dado cumprimento às medidas referidas na análise da DIA 5.

6.2. ANÁLISE DA CONFORMIDADE COM O ANEXO À DIA

MEDIDAS DE COMPENSAÇÃO

DIA 7 - A ER 377-2 e a ligação à Fonte da Telha provocarão a destruição de mais de 6 hectares de dunas e habitats prioritários da Diretiva, situados em Matas Nacionais. Trata-se de uma perda efetiva e relevante de áreas atualmente afecta à conservação da natureza e da biodiversidade, cujo impacte negativo não é minimizável. A área envolvente encontra-se bastante pressionada pelo crescimento urbano, pelo que a perda daquela área se torna ainda mais significativa.

Assim, os impactes negativos que serão provocados pela construção e funcionamento da ER 377-2 e ligação à Fonte da Telha, mesmo na conjugação de soluções menos desfavorável, na Reserva Botânica da Mata Nacional dos Medos e no sistema dunar na Mata das Dunas da Trafaria e Costa da Caparica, deverão ser compensados, através da cedência de terreno com características semelhantes e superfície não inferior, a ser afecto à defesa do património natural. Essa área deverá ser contígua à Mata Nacional dos Medos e situar-se dentro da Paisagem Protegida da Arriba Fóssil da Costa da Caparica.

A aquisição da referida área deverá ser contemplada no Caderno de Encargos da obra, de modo a ser incluída desde logo no orçamento base.

De acordo com o referido no RECAPE complementado com a informação constante na Nota Técnica enviada ao ICNB (Anexo 6) é possível verificar que as parcelas propostas pela Subconcessionária (com as designações cadastrais Artigo 15 da Secção AH, com 4,4 hectares e Artigo 12 da Secção C2, com 1,6 hectares) cumprem os requisitos definidos na medida da DIA, nomeadamente quanto à sua área global (6 hectares) e quanto à sua localização, contíguas à Mata Nacional dos Medos.

No parecer do ICNB de 20 de Julho de 2010, era já referido que as 2 parcelas propostas correspondiam às características indicadas na DIA, solicitando-se a apresentação de elementos concretos sobre a aquisição dos terrenos.

Na Nota Técnica entregue ao ICNB (Anexo 6) foi acrescentada informação relativamente à aquisição das parcelas. Para o caso da Parcela 1 (Artigo 15 da Secção AH) foram entregues documentos comprovativos da aquisição da parcela, assim como a carta remetida ao ICNB com a proposta de doação e para o caso da Parcela 2 (Artigo 12 da Secção C2) foi entregue o pedido de desanexação enviado à Câmara Municipal de Almada (proprietário da parcela).

Em resposta à Nota Técnica o ICNB refere no seu parecer de 9 de Março de 2011 que deverá ser concretizada com brevidade a cedência da Parcela 2, a qual se encontra pendente de declaração de destaque pela C.M. de Almada.

Por outro lado, e de acordo com o solicitado na medida da DIA, o Plano Geral de Acompanhamento Ambiental que corresponde ao Caderno de Encargos ambiental da empreitada contempla esta medida da DIA.

Face ao exposto, considera-se que é dado cumprimento a esta medida da DIA, devendo ser entregue ao ICNB com brevidade a documentação em falta relativa à aquisição da Parcela 2, dando simultaneamente conhecimento à Estradas de Portugal.

CONDICIONANTES E MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO

Ecologia

DIA 13 – Na Solução B da Ligação à Fonte da Telha deverão ser adoptadas as seguintes alterações:

- Eliminar a Rotunda inicial*
- Na parte inicial, até ao km 0+200, deslocar o eixo da via para Sul, de forma a reduzir a destruição de uma mancha de pinhal manso e zimbral, com bom desenvolvimento*
- Na fase de projeto, em articulação com o ICNB, deverá ser prevista a ligação ao parque de merendas da Aroeira*

Considera-se que é dado cumprimento à medida. No entanto, deve ser esclarecido o motivo por que não está identificada na carta de vegetação a mancha de pinhal manso e zimbral referida na DIA.

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

Procedimento de pós-avaliação

“Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha”

No que se refere à ligação ao Parque de Merendas, no Projeto de Vedações a mesma parece ser cortada pela vedação já existente (e a manter), devendo ser esclarecido se se trata de uma incorreção e corrigido de forma a demonstrar o cumprimento da DIA neste aspecto.

DIA 14 - A via deverá adaptar-se ao relevo natural, reduzindo as movimentações de terras

Considera-se a medida cumprida, uma vez que dada a natureza da intervenção, a beneficiação sobrepoem-se à estrada existente sem alterações significativas da rasante da via.

DIA 15 - Deverão ser estudadas e previstas passagens para a fauna, cujo número e dimensões deverão ser definidos por especialista, na Mata Nacional das Dunas da Trafaria e Costa da Caparica e na Mata Nacional dos Medos.

Está projetada uma passagem de fauna ao pk 0+025, com as dimensões de 2mx3m, numa área adequada, sendo que a mesma constitui também uma PH. Embora o RECAPE refira que a mesma terá um passadiço lateral para fauna, este não está contemplado no Projeto de Drenagem nem no esquema do perfil apresentado no RECAPE. Assim, considera-se que deve ser projetado o referido passadiço, com uma largura de cerca de 70 a 80 cm e uma altura que garanta que o mesmo se mantém a seco de uma forma geral. Este passadiço deve prolongar-se até ao terreno natural facilitando o acesso ao mesmo pela fauna menor.

Quanto à vala que restabelece a linha de água, deverá ser equacionada a possibilidade da mesma não ser revestida. Para esse efeito deverá ser apresentado o dimensionamento da PH e verificada a velocidade de escoamento à saída da mesma. Alerta-se, ainda, que a vala deverá ser integrada paisagisticamente, através da plantação de espécies características do habitat em causa, de forma a estabelecer um corredor ribeirinho. Acresce que a forma como a vedação existente (e a manter) ao longo desta vala até à estrada (ver planta) está representada no Projeto de Vedações implica que os animais que se deslocam a partir do interior da mata (a norte do traçado) não conseguirão aceder à PH. Esta situação deve ser rectificada, devendo a vedação passar por cima da PH (tal como representado no Desenho-Pormenor apresentado nas Peças Desenhadas do Projeto de Vedações), e continuar entre a vala e a estrada, de forma a não impedir a entrada aos animais.

DIA 16 - As plantações e sementeiras dos taludes deverão ser exclusivamente de espécies Indígenas

Para cumprimento da medida da DIA devem ser eliminados o *Pinus halepensis* e o *Miscanthus sinensis* das espécies a plantar. Considera-se ainda que na Ligação à Fonte da Telha deve ser apenas plantado *Pinus pinea* e não *P. pinaster* ou *Quercus suber* uma vez que esta é a espécie

mais característica e relevante dos habitats prioritários em presença, sendo que o *P. pinaster* é desaconselhado no Parecer do ICNB devido à mortalidade provocada pela praga do NMP.

Não deve ser efectuada sementeira nos taludes arenosos, pelo que o PIP deve ser rectificado uma vez que propõe sementeira no início do traçado. Nestes taludes deve ser apenas efectuada plantação de arbustos e árvores característicos do habitat em presença. Se se verificar, em fase de obra, ser necessário utilizar materiais geossintéticos nos taludes para contenção das areias, esta medida deverá ser implementada em articulação prévia com o ICNB.

No que se refere à PF, para além das espécies arbóreas, devem ser plantadas espécies arbustivas (características do habitat), de forma a criar um corredor de encaminhamento da fauna para a mesma.

Quanto à vala que restabelece a linha de água, esta deverá ser integrada paisagisticamente, através da plantação de espécies características do habitat em causa, de forma a estabelecer um corredor ribeirinho.

DIA 17 - Todas as cancelas, placas informativas ou outras estruturas existentes nas Matas Nacionais, deverão ser repostas.

A medida é contemplada no Plano Geral de Acompanhamento Ambiental (M12).

DIA 18 - Na Reserva Botânica da Mata Nacional dos Medos:

- A via deverá ser vedada, com rede de malha progressiva, articulando-se com o sistema de cancelas, existente ou a implantar como consequência da construção da estrada.
- O talude interior da variante à Mata dos Medos, entre os km 6+400 e 6+570, deverá ser substituído por muro de suporte de terras, de forma a preservar o mais possível essa área de excepcional qualidade da Mata.
- Deverá proceder-se à colocação de dispositivos para a diminuição da velocidade de circulação.

A via só é vedada até ao cruzamento FT1, informação esta que deve estar esclarecida na resposta a esta medida.

O ICNB sugeriu que a vedação inicialmente proposta fosse rebaixada para 1,40m e levasse uma fiada de arame farpado por cima, tendo a Subconcessionária referido na Resposta ao Parecer do ICNB que procederia à alteração proposta. No entanto, considera-se que a utilização de arame farpado é desvantajosa, e relativamente perigosa quer para a fauna quer para as pessoas (dado tratarem-se de zonas urbanizadas). Assim, expostas as razões acima referidas para a não

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

Procedimento de pós-avaliação

"Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha"

utilização de arame farpado, foi acordado com o ICNB a sua substituição por uma fiada de arame limpo com a espessura habitualmente utilizada, a qual deverá ser acompanhada da colocação a meia altura de uma outra fiada, também de arame limpo, de espessura superior à anterior (podendo ser de cabo de aço entrançado, para dificultar atos de vandalismo e de remoção de troços do pano de vedação), a definir em fase de obra em articulação com esta Entidade.

Salienta-se ainda que todas as cancelas existentes atualmente deverão ser mantidas ou substituídas por outras a colocar nos mesmos locais, de forma a salvaguardar as condições de acesso atualmente existentes. A título de exemplo, refira-se que o Projeto de Vedações não contempla nenhuma cancela ao pk 0+500 (do lado contrário ao Parque de Merendas), onde existe atualmente uma cancela que deverá ser mantida ou substituída. Assim, o projeto deve ser revisto e a implementação da vedação e das cancelas deve ser acompanhada pelo ICNB, devendo ser realizada, previamente à obra, uma análise conjunta destas questões com esta entidade.

No Parecer da Câmara Municipal de Almada é manifestada alguma preocupação relativamente à malha basal da rede da vedação e a sua eficácia em prevenir a entrada de animais, especialmente a herpetofauna, para a estrada. Neste âmbito, e dando sequência ao já solicitado na análise da medida DIA 5, devem ser indicados os locais com maior probabilidade de ocorrência das espécies com interesse conservacionista e verificada a capacidade da vedação proposta para prevenir o seu atropelamento. Se desta análise resultar a identificação de áreas mais críticas, deve ser equacionada, em conjunto com o ICNB, a possibilidade de, nestas zonas, colocar uma rede suplementar, com malha suficientemente apertada para impedir a passagem dos animais em causa. Esta rede deve ser colocada junto à base e do lado externo da vedação principal, dobrada em "L" junto ao solo, com 0,50 m de altura e 0,50 m de base, e deve ser recoberta com solos ou com betão pobre.

Assim, deverá a Subconcessionária proceder a estas alterações e articular-se com o ICNB para cumprimento do solicitado.

Acresce que, sempre que possível, não devem ser abatidos exemplares de *P. pinea* e *Juniperus* spp. para colocação da vedação, mesmo que à custa de alguma irregularidade na linearidade da mesma.

No que respeita à colocação de dispositivos para diminuição da velocidade de circulação, o RECAPE refere que os mesmos são apresentados em volume específico do PE, não estando descritos no RECAPE. Na Resposta ao parecer do ICNB, não são descritos, sendo apenas referido que será revisto o PE12 – Sinalização, para inclusão dos mesmos. Assim, solicita-se a entrega deste volume devidamente rectificado.

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

Procedimento de pós-avaliação

"Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha"

DIA 19 - Deverá ser apresentado um plano detalhado das obras

Considera-se que é dado cumprimento à medida.

DIA 20 - Deverão ser realizadas sessões de sensibilização ambiental direccionadas à equipa envolvida na construção, principalmente no que respeita à Mata Nacional dos Medos

A medida encontra-se contemplada no Plano Geral de Acompanhamento Ambiental (M13).

DIA 21 - O corte de espécies arbóreas deverá restringir-se ao mínimo possível

DIA 22 - Deverá ser delimitada com rigor a área expropriada de modo a evitar o pisoteio e a destruição desnecessária do coberto vegetal e do solo

Estas medidas encontram-se previstas no Plano Geral de Acompanhamento Ambiental (M14 e M23). A M14 deve ser concretizada mediante sinalização dos exemplares arbóreos ou arbustivos a preservar e/ou vedação dos habitats a salvaguardar.

DIA 23 – Nas áreas classificadas a via não deverá ter iluminação, designadamente entre os km 3+050 e 7+740 e entre o km 13+650 até ao km 15+060 e na Ligação à Fonte da Telha entre o km 0+000 e a 2ª rotunda. Nos trechos confinantes com áreas urbanas e parques de campismo, o projecto de iluminação deverá contemplar candeeiros com altura reduzida e luz incidente apenas para o pavimento da estrada.

À semelhança do referido para a ER377-2, as soluções de iluminação a implementar, designadamente para a Ligação à Fonte da Telha, devem ser previamente submetidas à apreciação do ICNB, as quais deverão ser mais incidentes sobre a estrada e pouco incidentes sobre o meio envolvente.

DIA 24 – O EIA propõe que os solos removidos, quando sejam coluviososolos e solos pertencentes à RAN, possam ser utilizados na cobertura dos taludes da estrada. Esta medida deve ser adoptada na generalidade dos casos, excepto nas áreas de dunas, onde não deverão ser modificadas as características existentes.

Medida contemplada no Plano Geral de Acompanhamento da Obra (Medida M16) contemplada pelas medidas adicionalmente propostas M36, M37 e M38.

Deve ser dado cumprimento ao Parecer do ICNB, nomeadamente no que respeita à não aplicação de terra vegetal nos taludes de aterro e/ou escavação na RBMNM, mas sim areias das dunas com origem na própria Mata. Salvaguarda-se, no entanto, que deverá existir uma articulação com o ICNB nos procedimentos a efetuar para utilização das areias da Mata, de forma que esta atividade

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

Procedimento de pós-avaliação

“Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha”

não acarrete um impacto adicional sobre este ecossistema. Sempre que possível deve ser utilizado o material arenoso proveniente da área de obra. Esta medida é também recomendável no trecho entre os pk 2+800 a 3+600. Salienta-se, ainda, que a terra proveniente da decapagem de áreas com presença de espécies infestantes não deve ser reutilizada no recobrimento de taludes dado poder albergar sementes das mesmas.

DIA 25 - O EIA propõe que os horários de trabalho de construção e de circulação de viaturas afectas à obra, sejam entre as 8.00 e as 18.00h, nos locais de ocupação humana.

Esta medida deverá ser estendida também às áreas localizadas na PPAFCC.

A medida encontra-se contemplada no Plano Geral de Acompanhamento Ambiental (M15).

Caso se verifique a necessidade de realizar atividades ruidosas de carácter temporário nos locais referidos na medida, fora do horário permitido, deverá ser cumprida a legislação ambiental em vigor nesta matéria, nomeadamente a necessidade de obter a Licença Especial de Ruído junto da Câmara Municipal.

Recursos Hídricos

DIA 26 - O projecto de execução deverá contemplar as estruturas adequadas de drenagem e recepção das águas de escorrência da via com vista a evitar a contaminação das águas subterrâneas

Relativamente ao Projeto de Drenagem (Abril de 2010) entregue com o RECAPE, a Estradas de Portugal emitiu um parecer ao projeto da especialidade, destacando-se as seguintes situações:

“ ...

Tendo em consideração as características urbanas do lanço em apreço, a drenagem longitudinal constitui-se por uma malha de sumidouros estrategicamente colocados, associados a uma rede de colectores que permite recolher as águas pluviais e conduzi-las para os terrenos adjacentes.

Colocam-se algumas reservas no que respeita ao dimensionamento hidráulico dos colectores, uma vez que as peças desenhadas parecem não ter correspondência com o quadro 3.2 apresentado nas peças escritas.

No que respeita à drenagem transversal, somente nos 500 a 600m iniciais da Ligação à Fonte da Telha se prevê o recurso a duas passagens hidráulicas, não tendo sido apresentados princípios de cálculo uma vez que apenas permitirão a acessibilidade à fauna existente e não terão funções hidráulicas de relevo.

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

Procedimento de pós-avaliação

“Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha”

Considera-se que o projeto em análise se encontra convenientemente dimensionado, contudo importa referir para a necessidade de, atempadamente, licenciar-se as ligações previstas de colectores à rede de drenagem existente, bem como na fase prévia à execução dos colectores comprovar o correto dimensionamento hidráulico dos mesmos.

Assim, e considerando o parecer positivo do revisor externo sobre os elementos apresentados, julga-se que o presente projeto se encontra em condições de ser aprovado, devendo o mesmo obedecer às recomendações acima mencionadas."

Quanto à simulação da qualidade das águas de escorrência da via, a Subconcessionária apresenta no Anexo 3 dos Anexos Técnicos do RECAPE, um estudo de previsão das cargas e concentrações de poluentes das águas de escorrência, o qual indica para todos os parâmetros simulados que os valores obtidos se encontram abaixo dos limites estipulados nos Anexos XVI, XVIII e XXI (Qualidade das águas destinadas à rega, Valores Limite de Emissão na descarga de Águas Residuais e Objectivos ambientais de qualidade mínima para as águas superficiais, respectivamente) do Decreto-Lei n.º 236/98.

Acresce no entanto referir, a importância do acompanhamento dos resultados do Programa de Monitorização dos Recursos Hídricos, de modo a avaliar o impacto das descargas das águas de escorrência da via na qualidade das água subterrâneas e prever atempadamente a necessidade de implementar medidas de minimização.

DIA 27 - Deverá efectuar-se o levantamento exaustivo dos pontos de água, identificando os usos e disponibilidade. Deverão apresentar-se as situações em que ocorrerá a inviabilização destas infra-estruturas, e mencionar as medidas de minimização previstas, considerando que preferencialmente devem ser substituídos por novos pontos de água que apresentem viabilidade futura.

No Anexo 3 dos Anexos Técnicos, encontra-se a inventariação de Pontos de Água. Levantamento que permitiu concluir que não será diretamente afectado pelo traçado, nenhum ponto de água.

No entanto, caso venham a ser identificadas novas afectações de captações, durante a fase de construção, que não tivessem sido identificadas no inventário, as mesmas deverão ser cadastradas, identificadas, minimizadas quer através da sua restituição quer através da sua compensação na impossibilidade da sua reposição.

Acresce também a importância da aplicação do Plano de Monitorização dos Recursos Hídricos no controle da afectação da qualidade/quantidade da água nos pontos que possam vir a ser indiretamente afectados devido à construção ou à exploração da via e a necessidade de prever a adequada minimização (indenização ou reposição) caso seja confirmada a respectiva afectação.

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

Procedimento de pós-avaliação

"Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha"

DIA 28 - *Deverão apresentar-se as medidas de minimização que será necessário implementar resultantes da elaboração do Estudo Geológico e Geotécnico para a fase de Projecto de Execução.*

Trata-se de um traçado com taludes de dimensões pouco expressivas. A Beneficiação da Av. do Mar ocupa essencialmente a mesma área que a via atualmente existente, e sem alterações significativas da atual rasante da via, pelo que os taludes, quer de escavação, quer de aterro apresentam-se reduzidos.

Os taludes de maior dimensão encontram-se no início da Ligação à Fonte da Telha onde se apresenta um talude de aterro que atinge cerca de 2m de altura máxima e uma escavação com altura máxima de 3 m ao km 0+375.

Encontram-se identificadas algumas medidas de minimização previstas no Projeto de Execução, encontrando-se em aberto algumas soluções que podem vir a ser necessárias adoptar em fase de construção.

Importa referir no entanto que, o parecer do ICNB relativamente a esta questão refere “A utilização de materiais geossintéticos nos taludes (tipo alveolar ou tipo tapete) é uma possibilidade colocada pelo projeto. A sua eventual concretização deverá ficar dependente do acordo do ICNB, após análise conjunta com o dono da obra.”

Património

DIA 30 - *Acompanhamento arqueológico de todas as acções que impliquem a mobilização do solo, incluindo desmatações e decapagens superficiais em acções de preparação ou regularização do terreno, escavações, terraplanagens, instalação de estaleiros, abertura de caminhos de acesso ou outras infra-estruturas. As áreas de empréstimo e depósito, ou outras áreas funcionais da obra cuja localização se desconhece deverão ser alvo de prospecção arqueológica prévia. Os resultados destes trabalhos podem determinar a adopção de medidas de minimização específicas.*

Esta medida encontra-se contemplada no Plano de Gestão Ambiental de Obra, considerando-se que foi dado cumprimento ao solicitado.

DIA 31 - *O acompanhamento deve ser realizado por um arqueólogo em cada frente de obra sempre que as acções decorram em simultâneo*

Considera-se que foi dado cumprimento ao requerido. No entanto o parecer do IGESPAR refere que este acompanhamento arqueológico deverá ser realizado por um arqueólogo especialista em Pré-História Antiga e no reconhecimento de materiais líticos, indicação esta que terá de ser obrigatoriamente cumprida.

DIA 32 - O RECAPE deverá ainda integrar os resultados dos trabalhos arqueológicos de prospecção de áreas funcionais de obra ou outras não abrangidas pelo EIA

Tendo em consideração a informação prestada, as áreas funcionais da obra ainda não se encontravam definidas aquando da realização do trabalho de campo e consequentemente na elaboração do relatório patrimonial.

Nesse seguimento, e tendo em consideração o anteriormente mencionado considerou-se necessário prever no Plano de Gestão Ambiental da Obra a prospecção arqueológica sistemática de todas estas áreas aquando da definição da sua localização.

A prospecção arqueológica realizada para a área de incidência do projeto resultou na identificação de apenas um elemento patrimonial – Marco da Fonte da Telha, preconizando-se para a fase de obra a sua sinalização e proteção.

Como medida de minimização de carácter geral indicou-se a realização da prospecção arqueológica do traçado, após a execução dos trabalhos de desmatação, resultado das lacunas de conhecimento impostas pela visibilidade nula ou parcial do solo na realização dos trabalhos de campo.

Paisagem

DIA 33 - Deverá apresentar-se o projeto de integração paisagística (PIP) o qual deve privilegiar a aplicação de espécies da flora climática e sempre que possível considerar o transplante de elementos arbóreos e arbustivos retirados das frentes de trabalho, dando preferência às espécies legalmente protegidas.

Deve ser dado cumprimento ao Parecer do ICNB.

Relativamente aos diversos planos de plantação propostos para as rotundas, solicita-se que por motivos de segurança os exemplares arbóreos de *Pinus pinea*, *Tamarix africana* e de *Juniperus phoenicea* sejam relocados mais para o interior das rotundas e diminuído o respectivo número de exemplares, para evitar que a sua plantação ocorra na faixa exterior da ilha central com 10 metros de largura.

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

Procedimento de pós-avaliação

"Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha"

Quanto à espécie *Juncus effusus* cujo habitat são os relvados húmidos, considera-se que poderá ser substituída por outra que apresente menores exigências hídricas, como por exemplo *Juncus maritimus*, uma vez que para estas rotundas não está prevista a implantação de sistema de rega.

Para garantir a separação física entre os diferentes revestimentos do terreno previstos para as rotundas, solicita-se que o PIP considere a aplicação de um perfil/ lancil que assegure a referida delimitação.

Com o intuito de diminuir os trabalhos de manutenção a efetuar na área interior das rotundas, solicita-se que o PIP seja completado, de modo a considerar a aplicação de tela de controlo de infestantes, de elevada densidade (99g/m², do tipo plantex de jardins e afins ou equivalente), em toda a área, prevendo as necessárias aberturas para as plantações.

O PIP deverá apresentar mapa de medições e orçamento.

DIA 34 - Devem ser observados na elaboração do PIP as medidas relativas à vertente da Ecologia previstas no EIA.

Deve ser dado cumprimento ao especificado na análise das medidas DIA 5 e DIA 16.

Ordenamento do Território e Ocupação do Solo

DIA 35 - As zonas de estaleiros, os locais de empréstimo e depósitos de terras e os acessos à obra devem estar localizadas fora das áreas de ocupação agrícola quer estejam integradas em RAN, REN e em áreas abrangidas pela Paisagem Protegida da Arriba fóssil da Costa da Caparica e Sítio da Rede Natura 2000, e devem estar afastadas de aglomerados populacionais e habitações isoladas, e equipamentos, de modo a não criar interferências directas na qualidade de vida da população, nos solos e na produtividade agrícola.

A Subconcessionária não apresenta áreas potenciais de apoio à obra referindo que à data de elaboração do RECAPE as mesmas não se encontravam definidas. Todavia, apresenta a Carta de Condicionantes à Implantação dos estaleiros referindo que a mesma servirá de base à seleção da localização das infraestruturas de apoio à obra. A Planta referida inclui as condicionantes exigidas na DIA contudo, a Reserva Agrícola Nacional (RAN) não consta da legenda pelo que deverá explicitar-se este facto. Adicionalmente, o Parecer emitido pela CCDD-LVT refere a existência "(...) de uma incoerência entre a Carta apresentada (que não abrange todo o troço em REN) e o texto (onde é referida a totalidade do troço)", que deverá ser esclarecida.

Relativamente à definição das áreas de apoio, a Subconcessionária procedeu à análise do corredor de 400 m concluindo que nessa área " (...) não estão reunidas as condições para

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

Procedimento de pós-avaliação

"Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha"

implantação das infraestruturas de apoio à obra, dado que as zonas sem condicionantes se localizam na envolvente imediata de zonas habitadas". Com efeito, e por forma a verificar o cumprimento desta medida da DIA, deverão ser definidas e apresentadas zonas potenciais de apoio à obra em locais que respeitem as áreas condicionadas referidas nesta medida. O Parecer da CCDR-LVT, reforça o solicitado nesta medida referindo-se à "(...) interdição da instalação de estaleiros, áreas de empréstimo ou depósito, bem como abertura de caminhos e acessos à obra em área de REN".

Importa ainda referir que, a não necessidade de definição de determinada tipologia de área de apoio deverá ser devidamente justificada.

Sócio-Economia

DIA 38 - *Nos acessos às zonas de obra, deverá ser acautelada a colocação de painéis informativos e esclarecedores sobre o projecto em causa, os seus objectivos, duração das actividades da obra e dos constrangimentos previstos. Estes painéis deverão ter a possibilidade de instalação de placas informativas adicionais que permitam a informação atempada das populações locais, nomeadamente sobre alterações do percurso, cortes totais ou parciais de via, interrupções de abastecimentos de água, gás, energia eléctrica e outros serviços. Esta informação deverá também ser colocada em locais públicos de frequência habitual da população (juntas de freguesia, cafés, igrejas, etc.). Deverá também ser criado um local de atendimento e esclarecimento do público de forma a informar as populações de aspectos referentes ao projecto.*

Considera-se que foi dado cumprimento a esta medida da DIA, na medida em que o Volume IV – Plano Geral de Acompanhamento Ambiental interiorizou o solicitado na M19.

DIA 39 - *Deverá prever-se a definição de trajectos para a circulação de maquinaria pesada, de forma a evitar o trânsito desordenado e mais facilmente garantir as condições de segurança dos trabalhadores e utentes da via pública. Sempre que possível deverá aproveitar-se a rede viária e caminhos existentes para os acessos à obra.*

O Volume IV – Plano Geral de Acompanhamento Ambiental interiorizou o solicitado na M20. Contudo, o RECAPE não apresenta os caminhos de circulação e acesso à obra nem os percursos entre as frentes de trabalho e as áreas de apoio (uma vez que estas também não se encontram definidas).

Assim, a verificação do cumprimento desta medida da DIA fica condicionada à apresentação desses percursos e caminhos de circulação e acesso, para análise e aprovação.

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

Procedimento de pós-avaliação

"Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha"

DIA 40 - *Nas zonas de travessia ou proximidade dos aglomerados populacionais deverá ser prestado especial atenção às actividades da obra e à sua organização no tempo e espaço, no sentido de provocar o mínimo de interferência no ritmo da população.*

Esta medida da DIA foi interiorizada no Volume IV – Plano Geral de Acompanhamento Ambiental através da M21. Contudo, considera-se que a resposta do RECAPE não esclarece, de forma objectiva, como se procederá à minimização da interferência no ritmo da população. Com efeito, a Subconcessionária deverá propor um conjunto de medidas de minimização adicionais que demonstrem o referido.

DIA 41 - *Deverá prever-se a reposição efectiva de todos os equipamentos afectados.*

O Volume IV – Plano Geral de Acompanhamento Ambiental interiorizou o solicitado na M74. Porém, a reposição dos equipamentos afectados deverá ocorrer imediatamente após o dano, não podendo ser esta ser remetida para a fase de desativação da empreitada.

Neste sentido, a Subconcessionária deverá reformular o Volume IV de forma a que esta medida da DIA seja transversal a todas as fases da execução do empreendimento.

DIA 46 - *Nas áreas em construção deverá restringir-se ao mínimo a superfície perturbada pelos trabalhos, dentro das exigências de funcionalidade da obra, bem como a área de movimentação de máquinas e operários.*

Considera-se que foi dado cumprimento a esta medida da DIA, na medida em que o Volume IV, – Plano Geral de Acompanhamento Ambiental interiorizou o solicitado na M22. Contudo, e tal como solicitado na medida DIA.39, a Subconcessionária deverá proceder à definição e apresentação dos percursos e caminhos de circulação e acesso à obra.

DIA 47 - *As áreas de trabalho deverão ser sempre devidamente delimitadas e sinalizadas.*

Considera-se que foi dado cumprimento a esta medida da DIA, na medida em que o Volume IV – Plano Geral de Acompanhamento Ambiental interiorizou o solicitado na M23.

DIA 48 - *Tendo em conta a vocação balnear da área de intervenção, na programação dos trabalhos de construção deverá procurar evitar-se que as intervenções na Estrada Florestal que dá acesso às praias da Costa e na ligação à Fonte da Telha ocorram durante o período estival.*

Esta medida da DIA foi interiorizada através de M24 constante do Volume IV- Plano Geral de Acompanhamento Ambiental.

A Programação Temporal apresentada no Quadro 7.1 do referido Volume deverá ser atualizada, devendo adicionalmente ser explicitado no seu faseamento o intervalo de tempo no qual a entidade executante procederá à execução dos trabalhos na Ligação à Fonte da Telha.

Caso se verifique a imprescindibilidade de realizar intervenções na Ligação à Fonte da Telha durante o período estival, o mesmo deverá ser devidamente fundamentado e tendo em consideração as atividades que se pretendem levar a cabo neste período, deverão identificar-se medidas de minimização adicionais a adoptar neste período de modo a minimizar a interferência da empreitada no acesso às praias da Costa.

DIA 49 - *Havendo a possibilidade de ocorrer em simultâneo a construção de grandes infra-estruturas e equipamentos na área de intervenção do projecto, nomeadamente no âmbito do Polis da Caparica, deverá haver um faseamento adequado e articulado dos trabalhos, de modo a evitar efeitos cumulativos insustentáveis, do ponto de vista socioeconómico e ambiental.*

Esta medida da DIA foi interiorizada através de M5 do Volume IV- Plano Geral de Acompanhamento Ambiental. Adicionalmente, este volume refere que é “*imprescindível a manutenção do diálogo com o proponente e outros organismos competentes, de forma a planear o faseamento da construção que melhor se adapte às condições existentes*”.

No entanto, o diálogo entre as entidades, nomeadamente com a Costa Polis, deveria ter sido efectuado e demonstrado no RECAPE, aquando da elaboração do planeamento da empreitada e não na fase de construção, uma vez que um faseamento adequado deste tipo, a ser necessário compatibilizar, não se compadece com os prazos curtos da fase de construção.

A possibilidade de ocorrer em simultâneo com a construção de outras infraestruturas e equipamentos associados aos Planos de Pormenor (PP) da Costa da Caparica está salvaguardada na medida em que os PP do Polis da Caparica se encontram em elaboração ou aprovados, mas sem execução física prevista que colida com o planeamento do projeto agora em pós-avaliação.

DIA 50 - *Deverá apresentar-se um Estudo de Medidas de Minimização do Ruído, considerando que relativamente ao que se referiu no EIA:*

- *A atenuação conferida pelo BMB, indicada no EIA, é demasiado elevada devendo ser considerados valores da ordem dos 4 dB(A);*
- *Devem ser instaladas barreiras de acrílico desde que a atenuação por elas conferida permita o cumprimento da legislação em vigor;*

- As medidas a propor em fase de RECAPE para os pontos P1 a P4 e P7 devem ter em conta os valores de Lden e Ln resultantes (soma dos valores da situação actual com os valores previstos).

O RECAPE apresenta uma nova avaliação de impactes sobre o ambiente sonoro para as fases de construção e exploração para os locais com ocupação sensível localizados na envolvente da Avenida do Mar e da Ligação à Fonte da Telha (Volume III – Anexos, Anexo 4 – Ambiente Sonoro).

Na ausência de classificação acústica por parte da Câmara Municipal de Almada, foram considerados para efeitos de avaliação os valores limite fixados para zonas não classificadas, isto é 63 e 53 dB (A) para os indicadores Lden e Ln respectivamente.

O estudo agora efectuado conclui que em 2014, ano considerado para efeitos de dimensionamento de medidas de minimização, os valores limite fixados pela legislação serão excedidos em sete das oito Situações avaliadas.

Neste contexto, há a referir que deverão ainda ser:

1. listados os valores de L_{den} e L_n , previstos para cada um dos pisos dos receptores avaliados;
2. indicados os níveis de ruído ambiente para os seguintes receptores localizados na envolvente da Ligação à Fonte da Telha:
 - a. cerca do km 0+600, lado esquerdo do traçado;
 - b. cerca do 0+700, lado esquerdo do traçado;
 - c. cerca do km 0+900, lado direito do traçado;

bem como propostas as respectivas medidas de minimização caso se verifique da sua necessidade.

De acordo com o referido no RECAPE, as velocidades de circulação previstas para a Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha não justificam a utilização de um pavimento com características de absorção acústicas. No entanto, estudos recentes nesta matéria permitiram concluir que para velocidades desta ordem de grandeza, já se obtêm reduções nos níveis de ruído ambiente com aquele tipo de pavimento. Por outro lado, mesmo com a sinalética adequada, considera-se bastante improvável que o limite de velocidade indicado para as vias em causa seja cumprido.

Assim, o estudo acústico deverá ser revisto a aplicação de um pavimento menos ruidoso nas vias em estudo, tanto mais que, ainda de acordo com o referido no RECAPE, não é possível instalar barreiras acústicas para proteção dos receptores uma vez que impediriam o acesso às habitações, efectuado diretamente a partir da via.

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

Procedimento de pós-avaliação

“Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha”

No estudo a efetuar deverão ser preconizadas as medidas de minimização necessárias ao cumprimento da legislação, não se remetendo o projeto de medidas para uma análise posterior.

Relativamente aos receptores P1 a P4 e P7, há a referir que eles se localizam na EN 377-2, pelo que foram avaliados no âmbito do RECAPE desta via.

PLANOS DE MONITORIZAÇÃO

DIA 51 - A estrutura dos Planos deve seguir o estipulado na Portaria nº 330/2001, de 2 de Abril.

Deverão ser aprofundados e detalhados, os planos de monitorização da Ecologia, dos Recursos Hídricos Subterrâneos e do Ruído, mencionados no EIA, tendo em conta os aspectos que a seguir se referem:

Ecologia

Face ao elevado interesse ecológico da área e à previsão de impactes significativos deve ser elaborado um Plano de Monitorização, que deverá ser apresentado em fase de Projecto de Execução, que inclua os aspectos relevantes para a monitorização desta componente, nomeadamente em termos de metodologias, técnicas e períodos de trabalho.

Este Plano deverá contemplar, no mínimo, os seguintes itens:

- Monitorização de atropelamentos.
- Monitorização da rede de vedação.
- Monitorização da recuperação paisagística.

Deverá ser apresentado pela EP – Estradas de Portugal, S.A. ao ICNB, I.P., no final de cada ano, um relatório com os dados da monitorização efectuada aos aspectos ecológicos e contendo propostas de actuação, que serão validadas em reunião conjunta a efectuar nos 30 dias seguintes

Qualidade do Ar

Relativamente à Qualidade do Ar, deverá apresentar-se um plano de monitorização no caso de, no seguimento da realização de uma nova análise da Qualidade do Ar, este se venha a tornar necessário

No que respeita à **Componente Biológica**, o plano de monitorização apresentado cumpre o solicitado na DIA. Sugere-se, no entanto, que os pontos e manchas de habitats a monitorizar sejam estabelecidos em articulação com o ICNB, garantindo a seleção das áreas mais sensíveis. Acresce que a implementação das medidas de gestão propostas no ponto 4.2.8 do Plano Geral de Monitorização deverá ser articulada previamente com o ICNB.

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

Procedimento de pós-avaliação

“Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha”

Quanto ao Plano de Monitorização dos **Recursos Hídricos**, solicita-se que sejam tomadas em atenção as seguintes considerações:

Parâmetros a Monitorizar

Relativamente aos parâmetros a monitorizar, considera-se pertinente a inclusão para as Águas superficiais e de escorrência, o parâmetro Carência Química de Oxigénio, uma vez que, de acordo com o Relatório Final – Recursos Hídricos e Solos relativos à Avaliação da Eficácia das Medidas de Minimização de Impactes Ambientais realizado pelo LNEC 2008 para a Estradas de Portugal, trata-se de um “parâmetro que deve ser sempre analisado”.

Locais e Frequência de Amostragem

Relativamente aos locais a monitorizar, provavelmente por lapso, não estão identificados no Plano os pontos de água subterrânea que se pretendem monitorizar, uma vez que estão identificados os parâmetros e a sua frequência de amostragem. Também não se encontram representados na peça desenhada que acompanha o PGM.

No entanto, e dada a proximidade do traçado com alguns dos pontos de água, considera-se relevante que sejam considerados no Plano, para uma avaliação qualitativa e quantitativa.

Na Fase de exploração, com exceção do período seco, as campanhas deverão ser efectuadas durante períodos de precipitação de forma a garantir a monitorização dos pontos de descarga (período crítico e húmido).

Relativamente às águas subterrâneas, deverão adicionalmente estar previstas campanhas mensais para os parâmetros medidos “*in situ*” (Altura de água, condutividade, pH e temperatura), durante as fases de desmatção e terraplenagens, passando a semestral (período seco e período húmido), como previsto no presente RECAPE, após conclusão destas atividades até ao final da obra.

Critérios de Avaliação dos Dados

Os resultados obtidos para as águas de escorrência da estrada, deverão ser simultaneamente analisados tendo em consideração os Valores Limite de Emissão na Descarga de Águas Residuais (Anexo XVIII) do Decreto-Lei n.º 236/98, de 1 de Agosto.

O Plano de Monitorização do **Ruído**, apresentado no RECAPE teve em conta a reavaliação de impactes sobre o ambiente sonoro agora efectuada, considerando-se, de uma forma geral, adequado ao projeto em causa.

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

Procedimento de pós-avaliação

“Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha”

De referir, no entanto que:

- Na fase de construção, as habitações devem também ser consideradas como receptores sensíveis para efeitos de monitorização, pelo que deverão ser incluídos nos locais de amostragem;
- Na fase de exploração, além dos locais de amostragem representados nos Desenhos AMFT-E-23-06-46 e AMFT-E-23-06-47 deverão ainda ser considerados os seguintes:

Ligação à Fonte da Telha

- cerca do 0+600, lado direito da via;
- cerca do 1+000, lado direito da via.

Av. do Mar

- cerca do 0+350, lado direito da via;
- cerca do 0+500, lado esquerdo da via;
- cerca do 0+750, lado direito da via;
- cerca do 1+150, lado direito da via;
- cerca do 1+480, lado direito da via;
- cerca do 2+200, lado direito da via;
- cerca do 3+900, lado direito da via.

- As medições acústicas devem ser acompanhadas de contagens de tráfego;
- A verificação do cumprimento do Critério de Exposição Máxima deverá sempre ter em conta a classificação acústica de zonas a efetuar pela Câmara Municipal de Almada;
- Caso se verifiquem situações de incumprimento nos receptores avaliados e/ou em locais que foram alvo de reclamação deverá proceder-se de imediato à implementação de medidas de minimização complementares;
- Em ambas as fases as medições acústicas devem ser efectuadas por entidades acreditadas (Artigo 34º do Decreto-lei 9/2007 de 17 de Janeiro).

6.3. MEDIDAS A IMPLEMENTAR EM FASE DE OBRA

O RECAPE apresenta o Volume IV designado por Plano Geral de Acompanhamento Ambiental. Este documento comporta, entre outros capítulos, o capítulo referente "Estrutura do Plano de

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução
Procedimento de pós-avaliação

"Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha"

Gestão Ambiental”, as “Medidas de Minimização” por faseamento de obra e ainda um apêndice com os “Procedimentos Operacionais de Gestão Ambiental”.

6.3.1 - Plano Gestão Ambiental (PGA)

O Plano de Gestão Ambiental (PGA) desta empreitada deverá integrar os princípios gerais das Normas de Qualidade e Ambiente e salvaguardar que o levantamento da situação de referência é executado previamente ao início dos trabalhos.

A sua aplicabilidade deverá ser transversal a todas as atividades, frentes de trabalhos e áreas de apoio à execução da empreitada, como sejam as áreas associadas aos estaleiros, centrais de betão e betuminoso, stoks temporários, áreas de depósito e empréstimo de solos.

O PGA deverá identificar todos os impactes ambientais decorrentes dos trabalhos e implementar procedimentos de controlo e consequente minimização dos mais significativos, bem como interiorizar os Planos de Monitorização previstos no RECAPE para a fase de construção.

Este plano deverá designar o responsável pela sua implementação e revisão e definir as suas responsabilidades no sistema a implementar.

A aprovação deste documento é da responsabilidade da fiscalização designada para o acompanhamento da fase de execução da empreitada.

A estrutura do plano apresentado é de carácter geral, devendo ser desenvolvida no sentido de integrar as recomendações e as orientações que se apresentam de seguida.

1. Metodologia

Deverá explicitar-se a metodologia a adoptar em matéria de gestão ambiental, nomeadamente através de um fluxograma demonstrativo da metodologia de trabalho proposta para o acompanhamento ambiental a realizar (etapas do acompanhamento), explicitando a articulação dos diversos intervenientes.

2. Caracterização da Obra

Para além de incluir as principais diretrizes para o desempenho ambiental a implementar na obra, o PGA deve ser complementado, dada a sua dinâmica, com todos os Planos e Procedimentos com aplicabilidade na obra.

Deverá incluir-se portfólio fotográfico, com as principais definições da zona envolvente, que sustente a caracterização efectuada, designadamente em termos de unidades de paisagem e ocupação marginal da via. Esta inclusão é efetivamente necessária, até porque permitirá numa

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

Procedimento de pós-avaliação

“Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha”

fase final da obra preconizar medidas em consonância com a caracterização inicial, para que se possa proceder à reposição das condições iniciais e respectiva recuperação paisagística.

3. Aspectos Ambientais

Em termos genéricos, deverá desenvolver-se uma “Matriz de Avaliação da Significância dos Aspectos Ambientais” aplicável à empreitada, nomeadamente em termos de tipo de atividade construtiva e locais de incidência, fazendo uma análise adaptada à escala de obra.

A matriz de avaliação deverá permitir constatar informação correlacionada de: faseamento construtivo vs aspectos ambientais vs riscos ambientais vs medidas de minimização / compensação ou prevenção / campanha de monitorização. Esta matriz deverá ser realizada para os seguintes universos: Frentes de Obra; Estruturas de apoio à obra (Centrais de betão, britagem, betuminoso; stock's provisórios; depósitos temporários e definitivos; depósitos de combustível; empréstimos; acessos à obra; etc.) e Processos Construtivos.

4. Plano de Formação

Deverão incluir-se ações de formação e sensibilização coincidentes com as principais atividades construtivas, conforme Plano de Trabalhos (ex: Terraplenagens, Betonagens, Pavimentação, etc.) e sempre que haja novos trabalhadores afectos a essas atividades, que especifiquem as medidas concretas a adoptar em matéria de ambiente durante a sua execução, devendo ter como destinatários as equipas desses trabalhos.

Importa reforçar que o objectivo primordial das ações de formação é prevenir a ocorrência de acidentes e danos ambientais, devendo programa de formação incidir sobre as formas de atuação no trabalho por forma a evitar o acidente e/ou dano ambiental.

5. Plano de Estaleiro

O RECAPE não define áreas de estaleiro pelo que, as áreas a seleccionar deverão ser alvo de caracterização detalhada, devendo indicarem-se as infraestruturas de apoio, tais como centrais de betão, britagem e betuminoso, inclusivamente se serão *in situ* ou já autorizadas, por forma a acautelarem-se as medidas de minimização a adoptar.

Assim, previamente à sua utilização, deverá analisar-se a sua localização devendo as mesmas serem apresentadas sobre cartografia de condicionantes ambientais (ex: áreas abrangidas pela Paisagem Protegida da Arriba fóssil da Costa da Caparica e Sítio da Rede Natura 2000, manchas de RAN e REN; zona envolvente das linhas de água e vegetação ripícola; perímetros de proteção de captações; património e devem ainda estar afastadas de aglomerados populacionais e

habitações isoladas, e equipamentos, etc.). Deverá privilegiar-se a ocupação de áreas já degradadas, como explorações de inertes e zonas anteriormente intervencionadas. Assim, e numa fase anterior à sua implantação, deverá proceder-se a caracterização do local de implantação em termos de condicionantes legais e territoriais, área ocupada e cotas atuais (levantamento topográfico) por forma a viabilizar a sua recuperação após utilização durante a obra, bem como enumerar as medidas a implementar para minimizar os impactes ambientais

No caso das centrais, deverá optar-se preferencialmente por instalações já existentes e devidamente licenciadas. Caso estas centrais sejam *in situ*, deverão as mesmas situar-se o mais afastado possível das áreas habitacionais e áreas cultivadas, e estar obrigatoriamente providas de dispositivos de redução de emissão de ruído, efluentes gasosos, entre outros.

A definição de novas áreas e apoio à obra, deverá respeitar a Carta de Condicionantes. No caso de não ser possível evitar áreas condicionadas legalmente, a sua implantação fica condicionada à emissão de parecer favorável por parte da(s) entidade(s) com jurisdição sobre a(s) mesma(s).

6. Vazadouros, Empréstimos e Depósitos Temporários

O RECAPE não define áreas de apoio à execução da empreitada.

O mesmo documento refere que o projeto em avaliação é excedentário em solos (25 000 m³). Por sua vez, o PPGRCD menciona que estes “serão enviados para recuperação ambiental e paisagística de exploração de minas e pedreiras, na cobertura de aterros destinados a resíduos, ou ainda, em local licenciado pelas C.M. de Almada e Seixal”. Com efeito, a Subconcessionária deverá apresentar essas áreas potenciais para deposição definitiva desses solos.

A Subconcessionária deverá ainda esclarecer quanto à necessidade de obter solos de empréstimo, bem como definir áreas para armazenar temporariamente as terras vegetais decapadas. No caso de se concretizar essa necessidade, deverá proceder à definição de áreas potenciais para esses fins.

A definição de novas áreas e apoio à obra, deverá respeitar a Carta de Condicionantes. Deverá privilegiar-se também a ocupação de áreas já degradadas, como explorações de inertes e zonas anteriormente intervencionadas. Refira-se que a implantação de áreas de apoio à obra em locais condicionados legalmente só poderá ser efectuada após emissão de parecer favorável por parte da(s) entidade(s) com jurisdição sobre a(s) mesma(s).

Por último, importa ainda referir que a não necessidade de definição de determinada tipologia de área de apoio deverá ser devidamente justificada.

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

Procedimento de pós-avaliação

“Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha”

7. Plano de Gestão de Resíduos

A Subconcessionária deverá elaborar e implementar um Plano de Gestão de Resíduos adaptado à obra em questão, que defina as linhas orientadoras para a gestão de resíduos.

De forma a dar cumprimento ao Decreto-Lei n.º 46/2008, de 12 de Março, a subconcessionária apresentou a 1ª versão do Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição (PPGRCD) com o Projeto de Execução, cuja análise foi efectuada no Capítulo 7 deste parecer.

8. Plano de Monitorização e Medição Ambiental

O volume V – Plano Geral de Monitorização apresenta os descritores considerados relevantes face ao enquadramento local e às características do projeto, para as fases de pré-construção e construção propriamente dita.

O plano referido deverá ser integrado no Plano de Gestão Ambiental a implementar pela entidade executante.

Importa salientar que os pontos a monitorizar não deverão corresponder apenas aos receptores sensíveis já identificados na fase de projeto, mas também aos que possam existir na proximidade das estruturas que serão provisoriamente utilizadas na fase de obra (por exemplo estaleiros, centrais, acessos provisórios, etc.), e cuja atividade induza impactes significativos nesses receptores.

9. Plano de Identificação de Acessos e Zonas de Circulação

A Subconcessionária não apresenta os percursos e acessos a utilizar durante a fase de construção, devendo proceder à sua identificação sobre cartografia e incluindo as principais condicionantes ambientais. Os mesmos deverão ser caracterizados por forma a avaliarem-se os impactes na circulação automóvel e na qualidade de vida da população.

Analisando o enquadramento de característica marcadamente urbana, é de extrema importância evitar o atravessamento dessas zonas, pelo que os circuitos dos veículos pesados afectos à obra devem realizar-se pelo perímetro exterior dos mesmos.

10. Outros Planos

À medida que a empreitada se desenvolve, deverão elaborar-se todos os planos, procedimentos e instruções de trabalho que operacionalizem a implementação do PGA na empreitada, tais como:

- Plano de Gestão e Utilização de Veículos e Maquinaria de Apoio à Obra;
- Plano de Gestão dos Aspectos Sócio-Económicos.

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

Procedimento de pós-avaliação

"Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha"

Quil. B
Per
frs
Alfonso

6.3.2 – Medidas de Minimização Ambiental

O RECAPE (Volume IV) preconiza um conjunto de medidas de minimização ambiental complementares às medidas da DIA, designando-as por Medidas Adicionalmente propostas, que deverão ser reformuladas em concordância com o solicitado neste parecer.

7. PLANO DE PREVENÇÃO E GESTÃO DE RESÍDUOS DE CONSTRUÇÃO E DEMOLIÇÃO (PPGRCD)

A Subconcessionária apresenta a 1ª versão do Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição (PPGRCD), de Maio de 2010. Após análise do mesmo, considera-se este documento deverá ser reformulado tendo em conta as considerações seguintes:

- no Quadro II c) deverá identificar-se o n.º do processo de AIA;
- no Quadro II d) deverá efetuar-se uma identificação do local de implantação do traçado mais detalhada identificando a região do país onde se insere, o distrito e as freguesias atravessadas;
- no Quadro III.1a) deverá fazer-se referência à demolição do pavimento existente e de estruturas em betão;
- no Quadro III.1b) e à semelhança da referência à reutilização de terra vegetal, deverá referenciar-se também a reutilização de solos escavados, tal como previsto no Capítulo 7 – Gestão de Resíduos Produzidos deste Plano;
- na descrição dos métodos de acondicionamento e triagem de RCD, constante do Quadro III.4 a), deverá ser referido que os locais de armazenamento temporário dos resíduos selecionados deverão assegurar a acessibilidade dos operadores de gestão de resíduos ao mesmo;
- no Quadro III.5 não há qualquer indicação de misturas betuminosas, a enviar para destino final licenciado, devendo a Subconcessionária esclarecer esse facto.

8. ACOMPANHAMENTO PÚBLICO

Em cumprimento do preceituado no artigo 31º do Decreto-Lei nº 69/2000, de 3 de Maio, alterado e republicado pelo Decreto-Lei nº 197/2005, 8 de Novembro, a Agência Portuguesa do Ambiente (APA) procedeu à abertura de um período de Acompanhamento Público, integrado na fase de pós-avaliação do projeto "Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha".

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

Procedimento de pós-avaliação

"Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha"

O período de Acompanhamento Público decorreu durante 12 dias úteis, de 06 a 21 de Julho de 2010, durante o qual o RECAPE esteve disponível para consulta na APA, na CCDR de Lisboa e Vale do Tejo, na Câmara Municipal de Almada, na Câmara Municipal do Seixal e na página da Internet (www.estradasdeportugal.pt). O Sumário Executivo também pôde ser consultado nas Juntas de Freguesia da Costa da Caparica, Charneca da Caparica, Corroios e da Amora bem como na Internet (www.apambiente.pt).

Os meios de publicitação levados a cabo pela APA foram os seguintes:

- Afixação de Anúncio na CCDR-Lisboa e Vale do Tejo, Câmara Municipal e Juntas de Freguesia acima referidas;
- Envio de ofício circular às seguintes Entidades:

Director-Geral da Autoridade Florestal Nacional
Coordenador do Programa Polis – Sociedade para o Desenvolvimento regional Polis na Costa da Caparica, S.A.
Direcção Regional de Agricultura do Ribatejo e Oeste
Laboratório Nacional de Energia e Geologia LNEG
GEOTA – Grupo de Estudos DE Ordenamento do Territórios
Bloco de Esquerda de Almada
Fernando N. Bernardes Silva
Associação Residentes na Charneca da Caparica
A/c Sr. Luís António Nabais
Manuel Domingos
António Henrique Damásio Pedro
José F. Villaret
Susana Maria Pinto Noronha
António Gonçalves Rapazote
Francisco Preira Vaz Vitorino
Francisco Morais e Morais
Ana Maria Pinto Soares
Jaime Alves Coutrim
João Carlos Matos Soares
Manuel Mendes Lopes
Vitor Manuel E. Pais do Amaral
António Viriato da Cruz

- Envio de Nota de Imprensa para os seguintes Órgãos de Comunicação Social:

Redacção do Correio da Manhã
Redacção da Rádio Renascença

**Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução
Procedimento de pós-avaliação**

“Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha”

Handwritten signatures and initials:
 (Top right) [Signature]
 (Middle right) Jfr fo
 (Bottom right) [Signature]
 (Bottom right) Abonte

Redacção RDP Antena 1
Redacção da T.S.F. Rádio Jornal
Redacção da Rádio Comercial
Redacção do Jornal "O Expresso"
Redacção do Jornal Semanário Sol
Redacção do Jornal Público
Redacção do Diário de Notícias
Redacção da Agência Lusa
Redacção da RTP
Redacção da SIC
Redacção da TVI
Redacção do Jornal de Ocasão
Redacção da Rádio 351
Redacção do Jornal de Almada
Redacção do Jornal Almada Press

A APA remeteu à Entidade Licenciadora os resultados do Acompanhamento Público, tendo sido recebidas cinco exposições com a seguinte proveniência (Anexo 8):

- Câmara Municipal de Almada;
- Câmara Municipal do Seixal;
- 1 Exposição remetida por um cidadão;
- Direção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa e Vale do Tejo;
- Autoridade Florestal Nacional.

Os pareceres acima referidos encontram-se em anexo para uma análise mais detalhada, apresentam-se, no quadro abaixo uma síntese dos Pareceres.

Entidade	Síntese do Parecer/considerações
Câmara Municipal de Almada	Parecer igual ao enviado diretamente à Estradas de Portugal, no âmbito da consulta às Entidades. Ver Capítulo 1 deste parecer.
Câmara Municipal do Seixal	Parecer idêntico ao enviado diretamente à Estradas de Portugal, no âmbito da consulta às Entidades. Ver Capítulo 1 deste parecer.
Cidadão F.N.Bernardes-Silva	O cidadão refere que nada tem a comentar quanto ao traçado definido, quer em termos de geometria, quer no que concerne às medidas de segurança rodoviárias previstas. Refere no entanto que uma vez que o acesso à Fonte da Telha é único, que o mesmo só terá solução quando for implementada a proibição de circulação de viaturas ligeiras de não residentes

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

Procedimento de pós-avaliação

"Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha"

Quel. B
For
Antes

Entidade	Síntese do Parecer/considerações
	no referido troço da estrada, a que se terá de adicionar uma solução de transporte colectivo não poluente. Propõe que a construção da "Ligação à Fonte da Telha" não seja implementada sem que se encontre previamente resolvida a questão do verdadeiro acesso a esta povoação. Ou em alternativa, caso por razões contratuais e ou económicas tal não seja viável, que a "ligação" construída não seja utilizada antes de estar resolvida a dita situação. Relativamente a esta exposição refere-se que a solução que foi desenvolvida em Projeto de Execução corresponde à solução aprovada em sede de AIA, designadamente à solução B do Estudo de Impacte Ambiental. A solução proposta pelo cidadão refere-se a uma estratégia de ordenamento do território que extravasa a responsabilidade da Subconcessionária no âmbito do Contrato da Subconcessão.
Direção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa e Vale do Tejo	O parecer da DRAP-LVT relativamente a este RECAPE é igual ao parecer que emitiu para o projeto da ER377-2. Referindo "..., informamos V.Exa. que esta Direcção Regional de Agricultura reitera o parecer desfavorável ao presente projecto, transmitido pelo n.º 015445, de 2007-10-02, em virtude de considerarmos que os primeiros 4 km de traçado desenvolvem-se em solos da RAN, numa área de horticultura de grande importância, que trará impactes negativos extremamente gravosos, não minimizáveis e irreversíveis em termos agrícolas." Face ao teor da resposta considera-se que os primeiros 4 km's a que o parecer se refere correspondem ao projeto da ER377-2 – Costa da Caparica/Fonte da Telha e não ao atual Projeto de Execução em processo de verificação.
Autoridade Florestal Nacional	A AFN manifesta no seu parecer posição relativamente a dois projetos ER377-2 – Costa da Caparica/Fonte da Telha e Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha. Neste âmbito apenas é apresentada a análise respeitante à Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha. Assim, de acordo com esta entidade nada tem a opor ao projeto chamando a atenção para a necessidade de respeitar toda a legislação florestal aplicável.

9. CONCLUSÕES

Em resultado da apreciação efectuada ao RECAPE da Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha da Subconcessão Baixo Tejo, conclui-se que à exceção das lacunas e/ou falhas do RECAPE expostas no presente Parecer, a generalidade das Condições, Medidas de Compensação, Condicionantes e Medidas de Minimização estabelecidas na DIA emitida em fase de Estudo Prévio, mereceram resposta satisfatória no RECAPE.

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

Procedimento de pós-avaliação

"Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha"

GABINETE DE AMBIENTE

Sendo assim, entende-se que os estudos a apresentar e restantes questões a aprofundar não são impeditivos da aprovação do projeto nos moldes apresentados, devendo no entanto ser dada resposta às questões levantadas ao longo do parecer, assim como salvaguardadas todas as licenças/autorizações necessárias previamente ao início da obra.

Assim, a Subconcessionária deverá ainda apresentar à Estradas de Portugal, SA, para análise e aprovação, todos os esclarecimentos, estudos e documentos em falta, referidos ao longo do presente Parecer, no prazo máximo de um mês.

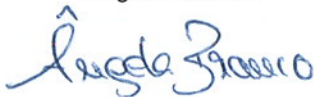
A subconcessionária deverá submeter à aprovação da EP, todos os documentos relativos ao acompanhamento ambiental da obra, até 1 mês após o início da fase de construção, salvaguardando que o levantamento da situação de referência é executado previamente ao início dos trabalhos.

Mais se salienta a importância de serem devidamente considerados os pareceres emitidos pelas entidades consultadas, assim como, as participações recebidas em sede de Acompanhamento Público.

Almada, 13 de Maio de 2011

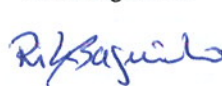
Elaborado por:

Ângela Branco



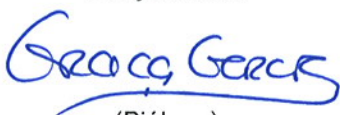
(Arqueóloga)

Rita Baguinho



(Engenheira do Ambiente)

Graça Garcia



(Bióloga)

Alexandra Pontes

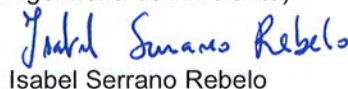


(Engenheira do Ambiente)

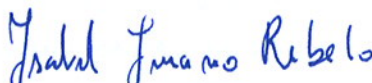
Maria João Palma



(Engenheira do Ambiente)



Isabel Serrano Rebelo



(Arquiteta Paisagista)

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

Procedimento de pós-avaliação

"Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha"

ANEXO 1

**DESPACHO DE SUA EXCELÊNCIA O SECRETÁRIO DE ESTADO DO AMBIENTE, DATADO DE 9
DE DEZEMBRO DE 2008**

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução
Procedimento de pós-avaliação
“Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha”

SEA - 351 213231672
Data: 01/12/2008

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

C/Conhecimento:

- MAOTDR
- MOPTC
- SEAOPC

Exmo. Senhor
Presidente do Conselho de Administração
Estradas de Portugal, EPE
Praça da Portagem - Pragal
2800-255 Almada

Exmo. Senhor
Presidente do Conselho Directivo
Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias IP
Rua dos Lusíadas, 9 - 4º Frt.
1300-364 Lisboa

S/referência

S/comunicação de

N/referência

Data
09-12-2008

Na sua resposta coloque
sempre esta ref.
Processo nº 04.3
Reg. 6670

Assunto: PEDIDO DE ALTERAÇÃO DA DIA
INFORMAÇÃO APA N.º 348/08/GAIA DE 05-12-2008.

Em resposta aos vossos ofícios n.ºs 150977 de 3-12-2008 e 1771 de 3-12-2008, encarrega-me Sua Excelência o Secretário de Estado do Ambiente de remeter a V. Exa. a documentação mencionada em epígrafe, sobre a qual exarou o despacho que a seguir se transcreve:

"Visto. Emiti a correspondente alteração das DIA dos projectos em causa, com vista a acometer a verificação da conformidade com as DIA à entidade licenciadora, salvo no caso do projecto "Variante de Faro - 2ª fase" visto a respectiva DIA ter sido emitida sobre um projecto de execução, logo sem fase de RECAPE.

Dê-se conhecimento da alteração das DIA aos Senhores MAOTDR, MOPTC e SEAOPC.

Ass. Humberto D. Rosa

9/12/2008

EP - ESTRADAS DE PORTUGAL, S.A.	
SRC	
Entrada N.º	226651
10 DEZ. 2008	
Ao	CAMB
Para	
10/12/08	

Eduardo Andrade Gomes
Vice-Presidente

3 EP
conheito à Ahe de Lousada
Atente
08.12.11

JB 12:47 FAX 351 213231672

GABINETE SEA-APULU

→ EPE

351 213231672



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL.
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Com os melhores cumprimentos,

O Chefe do Gabinete

Carlos Brito de Sá

Anexo: O mencionado.
MICAP

Handwritten notes and signatures at the bottom right, including "antes", "B", "R", and "R".



AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE
Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional

Informação nº 348/08 / GAIA
Data 2008 - 12 - 05

A Consideração de Sua Excelência o
Secretário de Estado do Ambiente,
com o muito comedida

2008 12 05

António Gonçalves Henriques

António Gonçalves Henriques
Director-Geral

Propõe-se o envio ao
Gabinete SEA, com a muito
encadência

2008.12.05

Fernanda Santiago

Fernanda Santiago
Subdirectora-Geral

Visto. Emitir a correspondente
alteração das DIA dos projectos
em curso, com vista a acometer
a verificação da conformidade
com a DIA a entidade licenciadora,
salvo no caso do projecto "Variante
de Faro - 2.ª fase" visto a respectiva
DIA ter sido emitida sobre um
projecto de execução, logo sem fase
de PECARE.

Dê-se conhecimento da alteração
das DIA aos Senhores MONTOR,
KOPTC e SETOPC.

Amália J. Rosa
9/12/2008

Assunto: **Pedido de Alteração da DIA**

Foi enviado pelo Gabinete de Sua Excelência o Secretário de Estado do Ambiente (fax SEA Of nº 4710 de 4.12.2008) um pedido de parecer relativamente aos ofícios remetidos pelo Instituto de Infra-estruturas Rodoviárias (INIR) e pelas Estradas de Portugal (EP) solicitando a alteração da entidade de verificação da DIA (Autoridade de AIA) no sentido de possibilitar a apreciação pela entidade licenciadora, ao abrigo do nº 2 do artº 28º do Decreto-Lei nº 69/2000 de 3 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro e a Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril.

Tendo em atenção a carência de meios humanos qualificados e a grande acumulação de processos de AIA em curso, o GAIA não poderá analisar devidamente todos os relatórios da

Pers to 1R

351 213231672



AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE

Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional

Informação nº 348/08 / GAIA
Data 2008 - 12 - 05

conformidade dos projectos de execução com as respectivas DIA, nos curtos prazos exigidos, pelo que não vemos qualquer impedimento a que seja a entidade licenciadora a realizar a verificação do cumprimento das DIA, sem prejuízo do disposto no artigo 24º do referido decreto-lei., desde que sejam cumpridas todas as demais normas legais em vigor, sejam consultadas as entidades competentes em razão da matéria objecto da análise e sejam adoptadas as boas práticas de verificação das DIA.

À consideração superior.

A Chefe de Divisão
(em substituição)

Cristina Russo

CR

APonte
Pds fo 2 R

351 213231672



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

Alteração a Declarações de Impacte Ambiental (DIA) de projectos de infra-estruturas rodoviárias

- Considerando os pedidos de alteração às DIA abaixo referidas efectuados pela EP - Estradas de Portugal, S.A. e pelo Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, I.P.;
- Considerando o actual quadro económico, em que se reveste de especial importância imprimir a maior celeridade possível às iniciativas que promovam a dinamização da economia portuguesa, sem comprometer o rigor que impõe a salvaguarda dos valores ambientais;
- Considerando que os projectos abaixo referidos estão integrados em subconcessões rodoviárias de grande importância para o desenvolvimento do País;
- Considerando que os referidos projectos foram sujeitos a avaliação de impacte ambiental (AIA), em fase de estudo prévio, de anteprojecto ou projecto base, e que foram objecto de declarações de impacte ambiental (DIA) favoráveis condicionadas;
- Considerando que as respectivas DIA, ao abrigo do n.º 2 do artigo 28.º do Decreto-lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, com a redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, estabeleceram que a verificação da conformidade do projecto de execução com a DIA carece de apreciação pela Autoridade de AIA;
- Considerando que ao abrigo do n.º 2 do artigo 28.º do Decreto-lei n.º 69/2000, tal verificação poderá ser efectuada em sede de licenciamento pela entidade competente para a licença;
- Considerando que, caso a referida verificação seja efectuada pela entidade licenciadora, sem prejuízo do disposto no artigo 24.º do referido Decreto-Lei e das consultas tidas por necessárias às entidades competentes em razão da matéria, poder-se-á obter maior celeridade no processo de verificação da conformidade do projecto de execução com a DIA e do respectivo licenciamento e início da fase de construção;
- Considerando o parecer favorável da Autoridade de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) relativo aos pedidos de alteração das DIA referidas;

Relativamente às DIA:

- "IP2 Vale Benfeito / Ponte do Sabor" (Estudo Prévio), emitida a 3 de Dezembro de 2003, válida até 3 de Dezembro de 2009;
- "IP 2 Lanço Trancoso / Celorico da Beira / IP5 - Projecto Base, Ligação do IP2 a Vila Franca das Naves - Projecto Base, Ligação do IP2 à EN 102 - Projecto de Execução, Beneficiação da EN 102 - Projecto de Execução", emitida a 28 de Agosto de 2006, válida até 28 de Agosto de 2009;
- "IP2 - Variante Nascente de Évora" (Estudo Prévio), emitida a 11 de Janeiro de 2005, válida até 11 de Janeiro de 2009;
- "IP4 Vila-Real (Parada de Cunhos) / Bragança (Quintanilha)" (Estudo Prévio), emitida a 28 de Setembro de 2007, válida até 28 de Setembro de 2010;
- "IP8 - Santiago do Cacém, IP2 - Variante Poente a Beja e Variante Nascente a Beja" (Estudo Prévio), emitida a 9 de Janeiro de 2004, válida até 9 de Janeiro de 2010;

Quel. B
Fz
Ruy
Monte

B
Monte
Fz
Quel. B
R

351 213231672



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

- "IC2 – Variante da Batalha" (Estudo Prévio), emitida 29 de Setembro de 2003, válida até 31 de Dezembro de 2009;
- "IC5 – Lanço IP4/IP2". (Estudo Prévio), emitida a 2 de Dezembro de 2003, válida até 2 de Dezembro de 2009;
- "IC5 – Nozelos (IP2) / Miranda do Douro (Duas Igrejas)". (Estudo Prévio), emitida a 10 de Janeiro de 2006, válida até 2 de Janeiro de 2010;
- "IC8 – Proença-a-Nova / IP2". (Estudo Prévio), emitida a 22 de Abril de 2005, válida até 22 de Abril de 2009;
- "IC9 – EN1 / Nó de Fátima (A1) e Variante à EN243 em Porto de Mós e IC9 – Fátima (A1) / Ourém (Alburitel)" (Estudo Prévio), emitida a 12 de Maio de 2006, válida até 12 de Maio de 2009;
- "IC32 – Circular Regional Interna da Península de Setúbal (CRIPS)" (Estudo Prévio), emitida a 6 de Setembro de 2005, válida até 6 de Setembro de 2009;
- "IC36 – Leiria Sul (IC2) / Leiria Nascente (COL)" (Projecto Base), emitida a 25 de Fevereiro de 2008, válida até 25 de Fevereiro de 2010;
- "EN242 – Variante à Nazaré" (Estudo Prévio), emitida a 13 de Março de 2003, válida até 31 de Dezembro de 2009;
- "ER377-2 – Costa da Caparica / Nova Vaga / IC32 (Prox.)". emitida a 26 de Janeiro de 2008, válida até 26 de Janeiro de 2010;
- "S. Brás de Alportel / Nó de Faro / Nó da Terceira Circular de Faro" (Estudo Prévio), emitida a 5 de Setembro de 2001, válida até 31 de Dezembro de 2009;
- "IP4 Amarante / Vila Real (IP3)" (Estudo Prévio), emitida a 12 de Agosto de 2005, válida até 12 de Agosto de 2009;
- "A32/IC2 Oliveira de Azeméis / IP 1 (S. Lourenço)". emitida a 30 de Novembro de 2006, válida até 30 de Novembro de 2009.

Onde se refere que a verificação da conformidade do projecto de execução com a DIA carece de apreciação pela Autoridade de AIA passa a referir-se que esta verificação seja feita em sede de licenciamento pela entidade competente para a licença.

Relativamente às DIA:

- "IP3 – Mealhada / Viseu (IP5) e IC12 – A1/IP1 (Mealhada)/Santa Comba Dão" (Estudo Prévio), emitida a 20 de Março de 2008, válida até 20 de Março de 2010;
- "IC3 – Tomar/Coimbra" (Estudo Prévio), emitida a 9 de Maio de 2008, válida até 9 de Maio de 2010;
- "IC12 – Canas de Senhorim / Mangualde" (Projecto Base), emitida a 18 de Março de 2008, válida até 18 de Março de 2010;
- "Variante à EN395 – Guia/Albufeira" (Anteprojecto), emitida a 29 de Setembro de 2008, válida até 29 de Setembro de 2010.

No campo relativo à entidade de verificação da DIA, onde se lê "Autoridade de AIA" passa a ler-se "Entidade competente para a licença".

Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page, including "Alonky", "Pais", and others.

351 213231672



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

A alteração a que agora procedo não exclui a garantia da execução das restantes condições preconizadas nas Declarações de Impacte Ambiental.

9 de Dezembro de 2008

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)

Handwritten notes and signatures at the bottom right of the page, including the word "Aranky" and various initials and numbers.

ANEXO 2

PARECER DAS ENTIDADES

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução
Procedimento de pós-avaliação
“Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha”



**iges
par**

INSTITUTO DE GESTÃO
DO PATRIMÓNIO ARQUITECTÓNICO
E ARQUEOLÓGICO

13071005722

FAX

FAX n.º	21 361 42 02	n.º de pag.: 3	Data:	09.07.2010	cs:
Para:	Estradas de Portugal, S. A. Departamento de Ambiente.		Nº fax:	21 287 99 24	
Vossa Ref.:					
De:	Gabinete da Direcção				
C/c:					
Assunto:	Projecto: Subconcessão do Baixo Tejo. ER377-2 – Beneficiação da Avenida do Mar e ligação à Fonte da Telha. RECAPE.				
Processo:	2005/1 (300)				

No âmbito da verificação da conformidade do Projecto de Execução com a Declaração de Impacte Ambiental (DIA) relativa ao projecto referido em epígrafe, enviou A Estradas de Portugal, S. A. o Relatório de Conformidade Ambiental (RECAPE) para análise e parecer por parte deste Instituto. O presente RECAPE resulta da Declaração de Impacte Ambiental, de 28 de Janeiro de 2008, emitida sobre o Estudo Prévio deste projecto cujo parecer condicionou a prossecução do mesmo à realização de trabalhos prévios ao Projecto de Execução e respectivo RECAPE.

Verificação do cumprimento da DIA

A elaboração do Projecto de Execução reflecte não só os aspectos referidos na Declaração de Impacte Ambiental e Anexo, como também as questões levantadas em sede de Consulta Pública. Como tal, o traçado definido em Projecto de Execução foi objecto de alguns reajustamentos, relativamente ao Estudo Prévio.

Condicionantes ao Projecto de Execução

DIA6. Inclusão no Caderno de Encargos das medidas de compensação e das medidas de minimização específicas para a fase de Obra

Medida prevista no Plano de Gestão Ambiental da obra, Volume IV do RECAPE. Considera-se que foi dado cumprimento à DIA.

Anexo à DIA – Condicionantes e Medidas de Minimização

DIA 30 - Acompanhamento arqueológico de todas as acções que impliquem a mobilização do solo, incluindo desmatações e decapagens superficiais em acções de preparação ou regularização do terreno, escavações, terraplanagens, instalação de estaleiros, abertura de caminhos de acesso ou

**igespar**INSTITUTO DE GESTÃO
DO PATRIMÓNIO ARQUITECTÓNICO
E ARQUEOLÓGICO

outras infra-estruturas. As áreas de empréstimo e depósito, ou outras áreas funcionais da obra cuja localização se desconhece deverão ser alvo de prospecção arqueológica prévia. Os resultados destes trabalhos podem determinar a adopção de medidas de minimização específicas.

Medida M19 do Plano de Gestão Ambiental da obra, Volume IV do RECAPE. Considera-se que foi dado cumprimento à DIA.

DIA 31 - O acompanhamento deve ser realizado por um arqueólogo em cada frente da obra sempre que as acções decorram em simultâneo.

Medida M20 do Plano de Gestão Ambiental da obra, Volume IV do RECAPE. Considera-se que foi dado cumprimento à DIA.

DIA 32 - O RECAPE deverá ainda integrar os resultados dos trabalhos arqueológicos de prospecção de áreas funcionais de obra ou outras não abrangidas pelo EIA.

Por não estar ainda definida a localização destas áreas, a prospecção encontra-se prevista no Plano de Gestão Ambiental da obra, aquando do acompanhamento arqueológico (Medida M19 do PGA). Considera-se que foi dado cumprimento à DIA.

Estudos complementares

Prospecção do traçado

No âmbito do RECAPE procedeu-se à prospecção sistemática da área de incidência do projecto, em toda a sua extensão e num corredor de 400 metros. Como resultado foi identificada uma ocorrência patrimonial – Marco da Fonte da Telha (Moderno/Contemporâneo) – situado a 159 metros do eixo da via.

Impactes

Prevê-se que esta ocorrência possa sofrer impactes negativos indirectos em fase de obra, como resultado de circulação de maquinaria.

Medidas de Minimização

Como medida de minimização específica para esta ocorrência propõe-se a sua sinalização e protecção deste elemento em fase de obra.

Como medida geral, deverá proceder-se à prospecção do traçado após a desmatção, colmatando assim lacunas de conhecimento resultantes de áreas de visibilidade reduzida ou nula.

Gestão Ambiental da Obra

É apresentado no RECAPE o plano de Gestão Ambiental da Obra (Volume IV) que inclui as medidas de minimização preconizadas para a fase de obra, dando deste modo cumprimento à DIA.

O acompanhamento arqueológico deverá ser efectuado por arqueólogo especialista em Pré-História antiga e no reconhecimento de materiais líticos, dada a possibilidade de ocorrência de vestígios desta natureza.



iges
par

INSTITUTO DE GESTÃO
DO PATRIMÓNIO ARQUITECTÓNICO
E ARQUEOLÓGICO

Conclusão

De acordo, com o acima exposto, propomos a aprovação deste RECAPE, condicionada às medidas de minimização acima mencionadas.

Com os melhores cumprimentos,

O Subdirector

(João Pedro Cunha Ribeiro)

JLM/



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
CCDRLVT – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

Handwritten signatures and initials: "C. B.", "J. L.", "Alonky", "Y. for".
Vertical stamp: "NUT-2010-009454-S 2010/08/15"

EP - Estradas de Portugal, SA
A/C Eng.ª Rita Baguinho

Praça da Portagem
2809-013 ALMADA

Sua referência

Sua comunicação

Nossa referência

LISBOA,

DSA/DAMA-000896-2010

Proc. **RECAPE 815/2010**

ASSUNTO: Procedimento de AIA
Projecto: ER377-2-Costa da Caparica-Fonte da Telha, incluindo beneficiação da Av. do Mar e ligação à Fonte da Telha
(RECAPE: Beneficiação Av. do Mar e ligação à Fonte da Telha)

Relativamente ao procedimento em causa, vimos por este meio remeter a V. Exa. a análise da CCDRLVT relativa à componente do ordenamento do território.

PROJECTO DE EXECUÇÃO

É assumido no RECAPE que o traçado do projecto sofreu algumas modificações, relativamente ao Estudo Prévio, tendo tido em conta a minimização dos impactes ambientais e o respeito pelo preconizado na DIA. As alterações identificadas foram as seguintes:

- Eliminação da Rotunda inicial na Ligação à Fonte da Telha;
- Ripagem do eixo para Sul, entre os km 0+000 e 0+200 da Ligação à Fonte da Telha;
- Inserção de uma Passagem para a Fauna ao km 0+025 da Ligação à Fonte da Telha;
- Eliminação da rotunda ao km 0+600 da Ligação à Fonte da Telha – por questão de projecto e forte ocupação da envolvente;
- Deslocação para Sudoeste da rotunda ER.10 – para efeitos de minimização de construções;
- Eliminação da Rotunda ao km 0+500 da Av. do Mar – melhoria de questões de segurança e ligação à rede local;
- Diminuição do raio das rotundas AM.1 (km 0+950 do EP), AM.2 (km 1+600 do EP), AM.3 (km 2+275 do EP) e AM.4 (2+900 do EP) da Av. do Mar, de forma a minimizar a ocupação dos solos;



g. P. B.
Atorley F.
afes

NUI-2010-009454-5 2010/08/15

- Eliminação da Rotunda ao km 1+300 da Av. do Mar - melhoria de questões de segurança e ligação à rede local;
- Substituição de 2 rotundas por 2 cruzamentos e de 1 rotunda por entradas e saídas à mão;
- Alteração do entroncamento inicial da Ligação à Fonte da Telha, dando continuidade entre esta estrada e da Estrada Florestal da Fonte da Telha;
- Alteração dos perfis transversais tipo da Beneficiação da Av. do Mar, de acordo com o solicitado pelas respectivas edilidades, e alteração dos perfis transversais tipo da Ligação à Fonte da Telha. Salienta-se que não foram identificadas as alterações nem se encontram disponíveis elementos do Estudo Prévio que permitam o cabal esclarecimento desta questão. Contudo da análise possível afigura-se que são cumpridos os perfis tipos podendo eventualmente haver pequenos acertos quanto às larguras previamente definidas.

Em termos de ordenamento do território, verifica-se que as alterações introduzidas não alteram anteriores apreciações continuando a assegurar as ligações locais, pelo que se considera constituírem meros acertos pontuais de projecto (reconfiguração de rotundas, alteração para entroncamentos ou pequenas alterações de localização) nada havendo a obstar aos mesmos. Contudo, esta apreciação encontra-se condicionada à clarificação das eventuais alterações aos perfis, sendo que, caso não seja ultrapassada a largura total definida no Estudo Prévio, nada haverá a obstar; caso contrário a proposta deverá ser submetida a esta CCDD, explicitando devidamente as alterações introduzidas.

VERIFICAÇÃO DO CUMPRIMENTO DA DIA

Medida de Compensação

A ER377-2 e a ligação à Fonte da Telha provocarão a destruição de mais de 6 hectares de dunas e habitats prioritários da Directiva, situados em Matas Nacionais. Trata-se de uma perda efectiva e relevante de áreas actualmente afectas à conservação da natureza e da biodiversidade, cujo impacte negativo não é minimizável. A área envolvente encontra-se bastante pressionada pelo crescimento urbano, pelo que a perda daquela área se torna ainda mais significativa. Assim, os impactos negativos que serão provocados pela construção e funcionamento da ER377-2 e ligação à Fonte da Telha, mesmo na conjugação de soluções menos desfavorável, na Reserva Botânica da Mata Nacional dos Medos e no sistema dunar na Mata das Dunas da Trafaria e Costa da Caparica, deverão ser compensados, através da cedência de terreno com características semelhantes e superfície não inferior, a ser afecto à defesa do património natural. Essa área deve ser contígua à Mata Nacional dos Medos e situar-se dentro da Paisagem Protegida da Arriba Fóssil da Costa da Caparica. A aquisição da referida área deverá ser contemplada no Caderno de Encargos da obra, de modo a ser incluída desde logo no orçamento base.

No RECAPE é feita referência à aquisição de parcelas para este efeito, pelo que se considera cumprido este requisito. Cabe ao ICNB, I.P. a sua verificação integral.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
CCDRLVT – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

Per
F
D
Abnky
NUT-2010-009454-S 2010/08/13

Condicionantes e Medidas de Minimização

Eliminação da rotunda inicial

Foi efectuada, tendo-se reduzido a área afectada em 3.900m².

Ripagem do eixo para Sul

Foi efectuada, estimando-se uma redução da afectação da mancha de pinhal manso e zimbral em 700m². Cabe ao ICNB, I.P. verificar a sua adequabilidade.

Prever, em articulação com o ICNB, a ligação ao parque de merendas da Aroeira

A ligação encontra-se prevista. Cabe ao ICNB, I.P. a validação desta ligação.

A via deverá adaptar-se ao relevo natural reduzindo as movimentações de terra

É referido que foi reduzida a cota de desenvolvimento da rasante, com consequente redução máxima dos taludes e dos volumes a movimentar, não ultrapassando os aterros e escavações os 50cm ao eixo, com alturas de aterros e escavações inferiores a 10m. Consta-se que os volumes movimentados são significativamente inferiores aos previstos no Estudo Prévio.

O projecto de execução deverá contemplar as estruturas adequadas de drenagem e recepção das águas de escorrência da via, com vista a evitar a contaminação das águas subterrâneas

Encontram-se previstas uma rede de drenagem transversal e uma rede de drenagem longitudinal, que envolve nomeadamente colectores e drenos, sumidouros e caixas de visita. Cabe à ARH do Tejo, I.P. a verificação da adequabilidade do projecto para a salvaguarda da qualidade dos recursos hídricos, superficiais e subterrâneos.

As zonas de estaleiros, os locais de empréstimo e depósitos de terras e os acessos à obra devem estar localizados fora das áreas de ocupação agrícola que estejam integradas em RAN, REN e em áreas abrangidas pela Paisagem Protegida da Arriba Fóssil da Costa da Caparica e Sítio da Rede Natura 2000 e devem estar afastadas de aglomerados populacionais e habitações isoladas, e equipamentos, de modo a não criar interferências directas na qualidade de vida da população, nos solos e na produtividade agrícola.

No Volume IV – Plano Geral de Acompanhamento Ambiental é apresentada uma Carta de Condicionantes à Localização dos Estaleiros. Salienta-se que existe uma incoerência entre a carta apresentada (que não abrange todo o troço em REN) e o texto (onde é referida a totalidade do troço).

Pelo acima exposto, verifica-se que, na generalidade, o Projecto de Execução cumpre o disposto no Estudo Prévio e os condicionalismos estabelecidos em sede de AIA, salvaguardando-se a questão já referida relativamente aos perfis transversais.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
CCDRLVT – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

Handwritten signatures and initials: "Aponte", "fr", "Ifur", and a large "B" with a checkmark.

NUJ-2010-009454-S 2010/08/13

RESERVA ECOLÓGICA NACIONAL

Especificamente em matéria de REN, importa referir que foi entretanto publicado o DL 166/2008 de 22/8, que introduziu alterações procedimentais nestes processos. Enquanto que à data da apreciação do Estudo Prévio, e emissão da DIA, havia necessidade de ser desenvolvido posteriormente um procedimento de reconhecimento de interesse público da acção, à luz do regime actualmente em vigor é aplicável o disposto no nº3 do artº 21º e no artº 44º. Ou seja, tratando-se de uma infra-estrutura rodoviária pública, a DIA favorável condicionada emitida equivale ao reconhecimento de interesse público da acção.

Por outro lado à data da emissão da DIA o regime da REN não se aplicava na Área Protegida, onde se insere o troço de ligação à Fonte da Telha que está em REN, situação que entretanto foi alterada. Assim sendo, considera-se oportuno proceder, a uma análise em matéria de REN:

A ligação à Fonte da Telha desenvolve-se predominantemente em Área de Máxima Infiltração, interferindo minoritariamente com Encostas com Declives Superiores a 30%, segundo a delimitação da REN eficaz no concelho de Almada. No troço relativo à Av. do Mar apenas há a assinalar o atravessamento de uma linha de água REN (Vala de Santa Marta), que se desenvolve no concelho do Seixal.

Neste segundo caso está-se perante um prolongamento da passagem hidráulica existente, pelo que desde que correctamente dimensionada, questão que é da competência da ARH do Tejo, nada haverá a obstar em termos de REN. Importa ainda realçar que o RECAPE refere manter-se o traçado original das linhas de água na restituição das passagens hidráulicas.

Os principais impactos centram-se na ligação à Fonte da Telha. Em termos de afectação das Área de Máxima Infiltração (até ao Km 0+565) o RECAPE reconhece que a pavimentação de uma via conduz ao aumento da área impermeabilizada, com consequente diminuição da recarga dos aquíferos. Contudo na presente situação a área ocupada pelo traçado em estudo desenvolve-se predominantemente sobre uma via existente e estima-se a afectação de 0.54ha pelo que se poderá considerar que os efeitos negativos, nesta perspectiva, se encontram minimizados e não serão comprometidas as funções que se pretende salvaguardar.

Relativamente às áreas declivosas é referido que não se encontra prevista uma movimentação significativa de terras, apenas assumindo alguma relevância nos primeiros 500/600m da ligação à Fonte da Telha, nos quais se efectuarão escavações e aterros para alargamento da plataforma existente e ligeiro desvio da via. Estima-se um volume de escavação de 5 400 m³, um volume total de material a colocar de aproximadamente 1 400 m³, a afectação de uma área de REN de 0.28ha e uma altura máxima ao eixo dos aterros projectados de 60 cm. Atendendo ao facto de se estar condicionado à plataforma existente e ao anteriormente referido, não é expectável que os impactos negativos sejam muito significativos.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
CCDRLVT – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

Abnty

Jfa

Quig. B
fo
S

NUI-2010-009454-S 2010/08/13

Na fase de construção os impactes são assumidos como mais significativos decorrentes das actividades associadas, sendo feita referência à movimentação de maquinaria, construção de estaleiros, implantação de caminhos de acesso à obra, etc. É apresentada uma carta de condicionantes aos estaleiros, afigurando-se haver alguma contradição nesta temática.

Considera-se assim que em áreas de REN deverá ser interdita a instalação de estaleiros, áreas de empréstimo ou depósito, bem como abertura de caminhos de acesso à obra.

Consideram-se adequadas as medidas de minimização definidas quer no Relatório Base quer no Plano Geral de Acompanhamento Ambiental.

CONCLUSÃO

Da análise dos elementos remetidos, verifica-se que na generalidade o Projecto de Execução cumpre o disposto no Estudo Prévio bem como os condicionalismos impostos em sede de AIA.

Em termos de Reserva Ecológica Nacional, considera-se que não são comprometidas as funções que determinaram a classificação das áreas como REN, ficando contudo tal condicionado à pronúncia favorável da ARH do Tejo, I.P. atenta a salvaguarda de uma linha de água REN e dos recursos hídricos subterrâneos.

Assim propõe-se a emissão de parecer favorável condicionado:

- à clarificação das eventuais alterações aos perfis, sendo que caso não seja ultrapassada a largura total definida no Estudo Prévio nada haverá a obstar; caso contrário a proposta deverá ser submetida a esta CCDR, explicitando devidamente as alterações introduzidas;
- interdição da instalação de estaleiros, áreas de empréstimo ou depósito, bem como abertura de caminhos de acesso à obra em área de REN;
- parecer favorável da ARH do Tejo, I.P..

Por fim, considera-se aplicável à acção o disposto no nº3 do artº 21º e no 44º do DL 166/2008, pelo que a aprovação do projecto de execução pelas restantes entidades e entidade licenciadora, equivale ao reconhecimento de interesse público para efeitos do regime da REN.

Com os melhores cumprimentos,

A Directora de Serviços

Isabel Rosmaninho



MUNICÍPIO DE ALMADA CÂMARA MUNICIPAL

Registado com
Aviso Recepção

GABINETE
DA
VEREACÃO

ESTRADAS DE PORTUGAL, EP
EXMº SR. PRESIDENTE DO CONSELHO
ADMINISTRAÇÃO
DR. ALMERINDO DA SILVA MARQUES
PRAÇA DA PORTAGEM
2809-013 ALMADA

Sua referência

Sua comunicação de

Nossa referência
OF 5454/10

Data, 23/07/2010

Assunto: Análise Técnica da Câmara Municipal de Almada

Dois RECAPE - Relatórios de Conformidade Ambiental dos Projectos de Execução da ER 377-2: "Costa da Caparica / Fonte da Telha" e "Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha"

Exmº Sr. Presidente:

A Estradas de Portugal, S.A. (EP) solicitou à Câmara Municipal de Almada a análise ao "RECAPE da ER3772-2: Costa da Caparica / Fonte da Telha", através do ofício com a refª EP-SAI/2010/44541 de 24 de Junho de 2010, e a análise ao "RECAPE da ER3772-2: Costa da Caparica / Fonte da telha - Beneficiação Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha", através do ofício com a refª EP-SAI/2010/44425 de 24 de Junho de 2010, quanto à verificação da conformidade dos respectivos Projectos de Execução com a DIA.

Esta solicitação decorre do procedimento de Pós-Avaliação da via ER377-2, previsto no Decreto-Lei Nº. 197/2005 de 8 de Novembro.

Remete-se assim para Vosso conhecimento e devido encaminhamento, a apreciação destes dois RECAPE pela Câmara Municipal de Almada, solicitando que a mesma seja considerada na fase de Pós-Avaliação deste projecto.

Com os melhores cumprimentos,

A Vereadora do Planeamento e Administração do Território,
Arte Contemporânea e Fiscalização Municipal

Maria Amélia Jesus Parda

SC



Handwritten signatures and initials: "P. S. B.", "F.", "A. Ponty", and others.

Parecer Técnico ao RECAPE
da ER377-2 : Costa da Caparica / Fonte da Telha
Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha
(sobre a versão do RECAPE de Maio de 2010)

Âmbito

Decorre actualmente a fase de Pós-Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) do Projecto de Execução da via ER377-2, a qual, conforme estipulado no art. 27º do Dec. Lei n.º 197/2005, visa os seguintes objectivos:

- a) Avaliação da conformidade do projecto de execução com a DIA, nomeadamente o cumprimento dos termos e condições nela fixados;
- b) Determinação da eficácia das medidas previstas para evitar, minimizar ou compensar os impactos negativos e potenciar os efeitos positivos, bem como, se necessário, da adopção de novas medidas;
- c) Análise da eficácia do procedimento de AIA realizado.

Para o efeito, estabelece o n.1 do art. 28º que

"Sempre que o procedimento de AIA ocorra em fase de estudo prévio ou de anteprojecto, o proponente apresenta junto da entidade licenciadora ou competente para a autorização o correspondente projecto de execução, acompanhado de um relatório descritivo da conformidade do projecto de execução com a respectiva DIA."

Neste contexto, a análise do relatório de conformidade do projecto de execução com a Declaração de Impacte Ambiental emitida pelo Sr. Secretário de Estado em 26 de Janeiro de 2008, deve reflectir as conformidade ou desconformidades existentes entre ambos.

Foi assim solicitado pelas Estradas de Portugal à CMA uma apreciação do **RECAPE referente ao Projecto de Execução da ER 377-2: Av. do Mar e Ligação à Trafaria**. A análise realizada debruçou-se sobre a consonância das soluções do projecto quanto ao traçado, implantação, perfil, localização de nós, etc em relação à **DIA**, designadamente das funções ecológicas a salvaguardar.

Enquadramento

No âmbito do procedimento de Pós-Avaliação da via ER377-2, a empresa Estradas de Portugal, S.A. (EP) solicitou à Câmara Municipal de Almada (CMA), através do ofício com a refª EP-SAI/2010/44425 de 24 de Junho de 2010, a análise ao "RECAPE da ER3772-2: Costa da Caparica / Fonte da telha, incluindo Beneficiação Avenida do Mar e Ligação à Fonte da Telha - Beneficiação Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha", quanto à verificação da conformidade do Projecto de Execução com a DIA.

O Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE) da Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha, trata de um troço que se desenvolve numa extensão aproximada de 5,2 km nos concelhos de Almada e do Seixal. Este trecho representa um dos projectos rodoviários que compõem a Subconcessão Baixo Tejo e está previsto funcionar em articulação com o IC32 no nó de Belverde (Seixal).

O lanço referente à Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha, foi submetido a procedimento formal de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), em fase de Estudo Prévio, no âmbito dos Estudos Prévios do Programa Polis da Costa da Caparica, em simultâneo com a ER377-2 entre a Costa da Caparica e a Fonte da Telha.

Processualmente, o RECAPE foi enviado pela Estradas de Portugal a 24 de Junho de 2010, tendo sido o correspondente Projecto de Execução remetido a 31 de Maio de 2010, o que conduziu a que a **apreciação técnica dos documentos fosse feita de forma quase simultânea**.

Considera-se que **esta sobreposição condicionou negativamente o processo, uma vez que o Projecto de Execução deve poder ser ajustado antes de analisado o RECAPE a sua consonância com a DIA**, tendo em consideração que "o principal objectivo do RECAPE é verificar a conformidade ambiental do Projecto de Execução da Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha em análise, com os critérios estabelecidos na Declaração de Impacte Ambiental (DIA), apresentada no Anexo 1 do Volume III, e Parecer da Comissão de Avaliação do Estudo Prévio. As medidas e condicionantes constantes na DIA, a que o Projecto de Execução deve obedecer, encontram-se justificadas no âmbito do RECAPE, sobretudo através da concretização discriminada das medidas de minimização." (in Volume II – Relatório Base, ponto 1.4. Enquadramento Legal e Objectivos do RECAPE, pag. 11).

A análise da CMA debruçou-se sobre o conteúdo material dos 2 documentos compostos por:

▪ RECAPE:

Volume I – Sumário Executivo

Volume II – Relatório Base

Volume III – Anexos

Volume IV – Plano Geral de Acompanhamento Ambiental

Volume V – Plano Geral de Monitorização

Volume VI – Peças Desenhadas

▪ Projecto de Execução, constituído por:

- PE 011 – Geometria do Traçado
- PE 012 – Terraplanagens Gerais
- PE.020. - Drenagem
- PE 070. – Vedações (RECAPE)
- PE 080 – Integração Paisagística
- PE 171 – Identificação Serviços afectados

Sobre o Volume II – Relatório Base - RECAPE

O RECAPE deve abordar conformidades e desconformidades com a DIA emitida e não valorizar aspectos referentes à fase de projecto de execução. Contudo, em resultado de ter havido quase sobreposição no envio do processo de projecto de execução com o RECAPE, e dado que se verificam incongruências projectuais relevantes, designadamente porque há discrepâncias de perfil transversal entre o Concelho de Almada e do Seixal, é fundamental deixar claro que a corrente análise ao RECAPE aborda um projecto de execução que não está conforme os comentários antes enviados no parecer referente ao Projecto de Execução.

4.5. Análise de Conformidade com a DIA

Sublinha-se que uma análise pormenorizada dos diversos aspectos em presença, decoerente da avaliação das diferentes peças da especialidade, ser impossível por não conterem uma peça de conjunto que permita visualizar o projecto de forma integrada, bem como por exemplo, poder atender à localização da sinalização vertical, candeeiros e outros dispositivos que possam funcionar como obstáculo nos corredores pedonais.

Sobre cada uma das medidas contidas na DIA, analisa-se seguidamente ponto por ponto:

DIA 2 – “Ao cumprimento das condicionantes e medidas de minimização e compensação referidas em anexo”

O RECAPE refere que “O desenvolvimento do Projecto de Execução teve em consideração todas as condicionantes da DIA, bem como as medidas de minimização e compensação anexadas ao referido documento tais como:

“- a eliminação da rotunda inicial da Ligação à Fonte da Telha, evitando a afectação adicional de cerca de 4.000 m² de terreno, numa zona de grande sensibilidade ecológica, cumprindo o expresso na DIA;”



Handwritten signatures and initials: "B", "F", "D", "Arony"

Ver Medida Dia 13

"- à ripagem do traçado para sul entre o km inicial da Ligação à Fonte da Telha e o km 0+200, cumprindo o expresse na DIA, reduzindo a área afectada de habitats importantes para a conservação da natureza;"

Ver Medida Dia 13

"- à inclusão de uma passagem de fauna para minimizar o efeito barreira nos movimentos dos animais localizada no troço inicial da Ligação à Fonte da Telha, cumprindo o expresse na DIA;"

Ver Medida Dia 15

"- ao desenvolvimento de um Projecto de Integração Paisagística para a promoção do enquadramento da via;"

Ver Medidas Dia 16, 21 e 33.

"- à aquisição de parcelas de terreno por forma a compensar os impactes directos da via sobre as dunas e habitats da Directiva n.º 92/43/CEE, do Conselho, de 21 de Maio localizadas nas Matas Nacionais;"

Ver Medida DIA 7

DIA 5 – “Inclusão no RECAPE, nos termos da Portaria n.º 330/2000, de 2 de Abril em vigor, dos seguintes aspectos:

"(...)"

- Análise de todas as medidas de minimização propostas (no âmbito do traçado aprovado, e desde que não ponham em causa as medidas/condicionantes referidas nesta DIA) nos pareceres da DGRF, da Câmara Municipal do Seixal e da Câmara Municipal de Almada, e nos pareceres recebidos no âmbito da consulta pública, devendo o RECAPE mencionar a possibilidade das mesmas serem contempladas no Projecto de Execução, ou a sua impossibilidade e respectivas razões;"

É um facto comprovável de que várias das solicitações do Município de Almada na Fase de Projecto de Execução não foram tidas em conta, o que em parte resultou da opção processual de envio quase em simultâneo do Projecto de Execução com o RECAPE.

DIA 7 – “A ER 377-2 e a ligação à Fonte da Telha provocarão a destruição de mais de 6 hectares de dunas e habitats prioritários da Directiva, situados em Matas Nacionais (...) deverão ser compensados, através da cedência de terreno com características semelhantes e superfície não inferior, a ser afecto à defesa do património natural. Essa área deverá ser contígua à Mata Nacional dos Medos e situar-se dentro da Paisagem Protegida da Arriba Fóssil da Costa da Caparica.

Da análise da documentação infere-se que é cumprida esta intenção. Todavia, considera-se que a sua efectivação só é conseguida através da inscrição de verba em Estimativa Orçamental e Mapa de Quantidades, documentos que não constam do conjunto disponibilizado pela equipa projectista.

Handwritten signatures and initials:
- Top right: "P. B." and "F."
- Middle right: "Z."
- Bottom right: "A. Pontes" (underlined)

DIA 13 – “Na Solução B da Ligação à Fonte da Telha deverão ser adoptadas as seguintes alterações:

- *Eliminar a Rotunda inicial - Na parte inicial, até ao km 0+200, deslocar o eixo da via para Sul, de forma a reduzir a destruição de uma mancha de pinhal manso e zimbral, com bom desenvolvimento*

- *Na fase de projecto, em articulação com o ICNB, deverá ser prevista a ligação ao parque de merendas da Aroeira*

Confirma-se o cumprimento da Medida da DIA, sublinhando-se que estas alterações permitem a salvaguarda das áreas afectadas, minimizando as consequências da afectação nomeadamente de um habitat prioritário em Dunas com presença de *Pinus pinea* e *Pinus pinaster*.

Igualmente, a deslocação do eixo da via para Sul permite minimizar a afectação de uma mancha de pinhal manso e zimbral.

DIA 14 – “A via deverá adaptar-se ao relevo natural, reduzindo as movimentações de terras.”

Esta situação é cumprida, como resultado do traçado ser uma sobreposição ao existente na generalidade do percurso.

DIA 15 – “Deverão ser estudadas e previstas passagens para a fauna, cujo número e dimensões deverão ser definidos por especialista, na Mata Nacional das Dunas da Trafaria e Costa da Caparica e na Mata Nacional dos Medos.”

No que respeita à área geográfica do Município de Almada, o troço entre o início do traçado e o cruzamento FT1 corresponde efectivamente à área mais crítica em matéria de movimentos de fauna, pelo que a sua colocação se adequa. São por demais conhecidos os efeitos nefastos das rodovias na drástica diminuição de populações, pelo que urge a adopção de medidas consequentes com a protecção deste valor ambiental.

Contudo, **apesar da proposta de colocação da Passagem de fauna ao km 0+025**, com uma secção ortogonal de 2x3m, verifica-se pela análise do perfil transversal, que a sua inserção não está devidamente pormenorizada. Esta questão levanta-se do lado Norte, e pela análise da documentação, **porque se fica sem perceber com detalhe a sua forma de inserção, pela aparente ausência de disponibilidade de talude de aterro**. Do lado Sul, e igualmente perante os dados-espelhados no perfil, parece que **o aterro previsto se apresenta pouco desnivelado** perante as exigências de altura da Box Couvert (2m de altura).

É seguro afirmar que a referida Passagem de Fauna não poderá em caso algum resultar numa estrutura em escavação, com a cota de soleira numa situação desfavorável do ponto de vista da drenagem, uma vez que a referida Passagem de fauna acumulará ainda funções de Passagem Hidráulica.

Handwritten signatures and initials: "N", "Fr", "A. Ponte", and others.

Em resumo, quer do lado Sul, mas sobretudo do lado Norte, parece transparecer a necessidade de acautelar com mais acuidade a forma de inserção da Passagem de Fauna, **perante as cotas altimétricas em presença**. Esta inserção em detalhe é tanto mais importante, pelo facto de poderem conflitar com factores-chave da atractividade das passagens, designadamente o Índice de Abertura ($IA = \text{altura} \times \text{largura} / \text{comprimento do atravessamento}$) adequado. Para a fauna existente, o IA deve ser no mínimo 0,05 e idealmente igual ou superior a 0,09).

Dado que a Passagem de Fauna ao km 0+025 acumulará ainda a função de Passagem Hidráulica, tal como a Passagem Hidráulica circular com diâmetro 1.5m no início do traçado pretende igualmente servir de Passagem de Fauna, deverão ser consideradas alterações de base que as tornem eficazes, através da incorporação dos seguintes requisitos:

- a zona de atravessamento **deve ser uma plataforma plana**, pelo que se pode fazer a cobertura do fundo com cimento,
- a zona de atravessamento **deve estar seca**, pelo que deve **construir-se uma plataforma lateral plana que se mantém seca** mesmo quando a passagem tem água,
- colocar **rampas de saída com pedras** de forma a evitar a erosão dos taludes, com inclinação entre 30°-45°,
- **camuflagem com vegetação** da entrada das passagens, sem a tapar.

O RECAPE associa ainda o cumprimento desta Medida ao "(...) capítulo 3.2.5 do presente relatório onde, (...) é apresentada a esquemática dos perfis da passagem para a fauna adoptada.". Ao serem apresentados exactamente como esquema, esses elementos **não esclarecem a exequibilidade** perante a situação em concreto.

Associada às passagens de fauna, está ainda a questão das **vedações e da sua implantação**, cuja peça desenhada da sua implantação não é perceptível (Ver Medida Dia 18), devendo acrescentar-se que, para além da passagem de fauna, é fundamental que o efeito de barreira deve ser efectuado de forma segura.

Por tudo isto, considera-se que de um modo geral **não há elementos que permitam avaliar se o projecto cumpre o definido na DIA**.

DIA 16 – "As plantações e sementeiras dos taludes deverão ser exclusivamente de espécies indígenas."

A espécie *Miscanthus sinensis* **é exótica no nosso País**, devendo obstar-se à sua utilização, de forma a cumprir a DIA.

Pela análise do documento PE080 – Integração Paisagística – 02, considera-se que as opções escolhidas de integração paisagística são adequadas do ponto de vista funcional, apostando em espécies autóctones, prados de sequeiro e revestimentos inertes, procurando "(...) a *manutenção da vegetação existente assegurando uma menor perturbação do solo e uma redução dos custos de manutenção*", bem como procurando que "a *selecção das plantas a utilizar deverá ser feita de forma a promover a diversidade específica e a utilização de espécies pioneiras e autóctones*".

Handwritten signatures and initials: "C. B.", "F.", "A. Ponty", and a circular stamp.

capazes de responder rápida e eficazmente às condições edafo-climáticas do meio e que reduzam assim os custos de manutenção e de rega".

De igual modo se compreende que "(...) onde o acesso deverá ser condicionado, a capacidade de carga não será essencial, pelo que estas manchas poderão ser revestidas com prados de sequeiro com mistura de herbáceas pouco exigentes em água."

Correcta é igualmente a opção de "nas zonas com solos arenosos, os taludes de escavação deverão ser alvo de revestimento florestal específico, com base na plantação de um módulo herbáceo-arbustivo com vegetação xerófita."

Apesar de referido no Projecto de Integração Paisagística (pag. 30) que "não se prevê à partida, a necessidade de efectuar regas noutras alturas do ano embora as mesmas possam ser consideradas se a época de Primavera/Verão for excepcionalmente quente e o Outono e Inverno pouco chuvosos", alerta-se para o facto de terem sido escolhidas espécies, designadamente o *Juncus effusus* e o *Juncus maritimus*, a plantar nas rotundas, **cuja dependência de água de rega, para além do período de manutenção delineado, é indispensável.** Depreendendo-se que não está previsto sistema de rega nas rotundas, questiona-se da escolha destes exemplares.

DIA 18 – "Na Reserva Botânica da Mata Nacional dos Medos:

A via deverá ser vedada, com rede de malha progressiva, articulando-se com o sistema de cancelas, existente ou a implantar como consequência da construção da estrada.

O talude interior da variante à Mata dos Medos, entre o km 6+400 e 6+570, deverá ser substituído por muro de suporte de terras, de forma a preservar o mais possível essa área de excepcional qualidade da Mata.

Deverá proceder-se à colocação de dispositivos para a diminuição da velocidade de circulação."

As vedações deverão conter as indicações adequadas à salvaguarda da Fauna. A análise do documento PE070 não é elucidativa sobre a colocação da vedação, designadamente as interrupções. Igualmente se verifica a ausência da vedação nos Perfil longitudinais do km 0+000 ao km 0+675.

Acrescenta-se que, para além da passagem de fauna, o efeito de barreira deve ser concretizado de forma segura, pelo que devem ser implantadas, próximo das interrupções das vedações, soluções que impeçam ou dificultem o acesso dos animais a estas entradas e pontos de saída que sirvam de escapatória (ex.: portas basculantes, rampas de escape).

A importância e valor da herpetofauna existente justifica que, ao longo das vedações, devam ser colocadas barreiras que inviabilizam o atravessamento da via por estes grupos faunísticos e reduzam a mortalidade prevista para a fase de exploração (Anexo V- Componente Biológica). Esta solução é essencial, uma vez que pela análise das peças desenhadas, a malha das vedações prevista é superior à adequada ao impedimento da sua passagem, devendo as barreiras encaminhar os animais para a passagem de fauna.

DIA 21 – "O corte de espécies arbóreas deverá restringir-se ao mínimo possível."

Handwritten signatures and initials:
 @alg.B
 F
 D
 Adonty

A decisão de redução do corte de espécies foi alcançada através das diferentes acções de revisão projectual adoptadas, tais como:

- Eliminação da Rotunda inicial na Ligação à Fonte da Telha;
- Ripagem do eixo para Sul, entre os km 0+000 e 0+200 da Ligação à Fonte da Telha;
- Eliminação da rotunda ao km 0+600 da Ligação à Fonte da Telha;
- Eliminação da Rotunda ao km 0+500 da Av. do Mar;
- Diminuição do raio das rotundas AM.1 (km 0+950 do EP), AM.2 (km 1+600 do EP);
- Eliminação da Rotunda ao km 1+300 da Av. do Mar.

Está por justificar que a medida “Deslocação para Sudoeste da rotunda ER.10” configure melhorias ao nível da redução do corte de espécies arbóreas.

Apesar da redução do raio exterior da “Rotunda AM.1.”, não se compreende porque é que, **mantendo o mesmo grau de afectação de espécies arbóreas**, não é efectuado um restabelecimento perpendicular com a Avenida Pedro Alvares Cabral, conforme referido nos comentários ao Projecto de Execução, mantendo-se o actual traçado diagonal.

DIA 23 – “Nas áreas classificadas a via não deverá ter iluminação, designadamente entre os km 3+050 e 7+740 e entre o km 13+650 até ao km 15+060 e na Ligação à Fonte da Telha entre o km 0+000 e a 2.ª rotunda. Nos trechos confinantes com áreas urbanas e parques de campismo, o projecto de iluminação deverá contemplar candeeiros com altura reduzida e luz incidente apenas para o pavimento da estrada.”

Não há qualquer informação projectual que permita analisar a Iluminação, bem como comprovar o cumprimento da questão avançada pela DIA, que se reveste da maior importância no contexto de uma Área Protegida.

DIA 26 – “O projecto de execução deverá contemplar as estruturas adequadas de drenagem e recepção das águas de escorrência da via, com vista a evitar a contaminação das águas subterrâneas.”

No estudo elaborado para os Recursos Hídricos no âmbito do RECAPE (Volume III dos Anexos) não se compreende que, após a aplicação de metodologia de quantificação de poluentes, seja referida a seguinte questão (pag. 23):

“Verifica-se que os pontos de descarga localizados aos km 0+030 e km 0+625 se localizam em áreas classificadas como REN “zonas de máxima infiltração”, no entanto, importa salientar que nestes locais, como na quase totalidade da área de estudo, estamos em presença de areias, que apesar de terem uma elevada vulnerabilidade à poluição, por apresentarem elevada porosidade, logo elevadas taxas de infiltração, funcionam como um tampão aos poluentes, ficando estes retidos. Deve no entanto ter-se especial atenção às zonas hídricas sensíveis localizadas nas proximidades dos pontos de descarga de modo a possibilitar a identificação do impacte que estas águas de escorrência irão originar no meio hídrico envolvente.”

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]
Alamy

Atendendo a esta situação, conclui-se que **deveriam ser identificadas e previstas nesta fase medidas para evitar a contaminação das águas subterrâneas neste local**, sendo consequente com as questões acima identificadas e dando cumprimento às disposições expressas na DIA.

DIA 33 – *“Deverá apresentar-se o projecto de integração paisagística (PIP) o qual deve privilegiar a aplicação de espécies da flora climácica e sempre que possível considerar o transplante de elementos arbóreos e arbustivos retirados da frentes de trabalho, dando preferência às espécies legalmente protegidas.”*

Entende-se que os transplantes já deveriam vir identificados nesta fase projectual e consequentemente identificados no respectivo Mapa de Quantidades, não deixando essa questão para a Fase de Obra.

DIA 34 – *“Devem ser observados na elaboração do PIP as medidas relativas à vertente da Ecologia previstas no EIA.”*

Apesar de ser referido que *“(...) toda a vegetação arbustiva e arbórea existente nas áreas não atingidas por movimentos de terras será protegida. Se possível deverá proceder-se ao transplante de exemplares isolados de vegetação arbórea que se encontrem ao longo da via, nos terrenos sujeitos a intervenção”*, considera-se essencial que o transplante, designadamente de espécies arbóreas, fosse identificado nesta fase de projecto de execução e consequentemente adicionado ao respectivo Mapa de Quantidades. Reitera-se que não houve disponibilização do referido Mapa de Quantidades.

DIA 50 – *“Deverá apresentar-se um Estudo de Medidas de Minimização do Ruído, considerando que relativamente ao que se referiu no EIA:*

- *A atenuação conferida pelo BMB, indicada no EIA, é demasiado elevada devendo ser considerados valores da ordem dos 4 dB(A);*
- *Devem ser instaladas barreiras de acrílico desde que a atenuação por elas conferida permita o cumprimento da legislação em vigor;*
- *As medidas a propor em fase de RECAPE para os pontos P1 a P4 e P7 devem ter em conta os valores de Lden e Ln resultantes (soma dos valores da situação actual com os valores previstos).”*

Relativamente às Medidas de Minimização de Ruído, o EIA apontava claramente para a necessidade de se intervir na fonte, através da utilização de um pavimento tipo BMB, complementado com a implantação de barreiras acústicas. **O estudo acústico efectuado nessa fase baseou-se numa velocidade média de circulação de 50km/h, velocidade que, contrariamente ao afirmado no relatório, é igual para os troços em estudo.** Não se percebe portanto porque é que agora foram considerados níveis de ruído para velocidades de 40km/h.

Além disso é de referir que a DIA não faz depender a utilização do BMB de novos estudos de tráfego nem de alterações da velocidade média de circulação prevista, pelo que as razões apresentadas **não justificam esta inconformidade** com as disposições deste documento.

É importante realçar que a velocidade de projecto previstas de 50km/h, **que por si só já justificava a utilização de pavimento em BMB**, conforme previsto no EIA, deverá ainda ser ultrapassada pelos valores reais de velocidade, contribuindo para tal a supressão de algumas rotundas previstas.

Tendo sido já detectada a previsão de alguns pontos de inconformidade quanto ao cumprimento da legislação do ambiente sonoro, entende-se que há fortes razões para uma actuação no sentido de assegurar conforto acústico neste momento, e não proceder-se primeiro a uma monitorização para só depois serem aplicadas outras soluções que salvaguardem a qualidade do ambiente acústico dos receptores sensíveis.

Em suma, dado o carácter urbano da via e considerando a impossibilidade de utilização de barreiras acústicas, **não é aceitável a não utilização de pavimento BMB referenciado no EIA e na DIA.**

DIA 51 – “A estrutura dos Planos deve seguir o estipulado na Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril.”

A não colocação de barreiras acústicas nas situações de excedência identificadas no estudo (Anexo 4 - Ambiente Sonoro) é uma questão que deverá ser aprofundada. Tal como já foi referido, considera-se que deve ser acautelado o conforto acústico de todos os receptores sensíveis na envolvente da via, pelo que todas as situações de incumprimento que venham a ocorrer deverão ser equacionadas e solucionadas atempadamente.

Conclusões

A DIA aprovou a concretização desta via **condicionalmente ao cumprimento de um conjunto de medidas em diversas áreas**. É neste sentido que a evolução projectual do empreendimento deveria corresponder ao cumprimento **das diversas medidas constantes da DIA**, bem como ao aprofundamento e ajustamentos de várias questões sectoriais identificadas.

O facto de ter havido uma aprovação condicionada é, não o ponto final do processo de conformidade ambiental, mas sim o seu ponto de partida.

Deste modo, verifica-se que uma das mais-valias proporcionada pelo RECAPE, por poder resultar de uma avaliação de conformidade com a DIA de um projecto de execução devidamente considerado e ajustado após consulta dos diversos actores, não aconteceu, desde logo porque o conhecimento desse projecto de execução é apenas parcial e porque o seu envio ocorreu praticamente em simultâneo.

Transparece ao longo do RECAPE que o Projecto de Execução teria, em vários aspectos, o acordo do Município de Almada. Conforme descrito em parecer anterior ao referido Projecto de Execução, tal não se verificou, havendo por ter em conta boa parte das situações referenciadas por esta Autarquia. O projecto de execução em análise continua a espelhar discrepâncias na Avenida do Mar com perfis diferenciados entre Almada e Seixal, bem como não respeitando uma correcta inserção na malha urbana envolvente.



Handwritten signatures and initials:
- Top right: "Alfonso" (signature)
- Middle right: "Alfonso" (signature)
- Bottom right: "Alfonso" (signature)

Daqui resulta que, várias das preocupações já referidas em sede de análise ao projecto de execução, se mantêm inalteradas e, em vários casos, **desconformes com a própria DIA**.

Dos principais ajustamentos projectuais visando o cumprimento da DIA, destacam-se as alterações na eliminação da Rotunda inicial na Ligação à Fonte da Telha e a ripagem do eixo para Sul, entre os km 0+000 e 0+200 da Ligação à Fonte da Telha, a eliminação da rotunda ao km 0+600 da Ligação à Fonte da Telha, a eliminação da Rotunda ao km 0+500 da Av. do Mar ou a diminuição do raio das rotundas AM.1 e AM.2. Estas medidas visaram salvaguardar habitats relevantes bem como reduzir o abate de espécies arbóreas.

Dos incumprimentos, e dentro dos vários aspectos levantados, é de ressaltar:

- O projecto não apresenta todas as peças necessárias a uma interpretação integral da sua execução, sendo a escala de representação desadequada para que todas as questões pudessem ser convenientemente avaliadas, designadamente a ausência de iluminação na área protegida.
- As passagens de **fauna** apresentadas **não garantem eficácia**, quer pela análise da altimetria do projecto para a sua inserção, quer pelos requisitos em falta que lhes permitiria funcionalidade em sobreposição com as Passagens Hidráulicas previstas. Neste âmbito, as **Vedações** propostas estão pouco concretizadas no que respeita à sua implantação e motivam falhas na eficácia no que respeita à fauna.
- Os impactes sobre o Ambiente Sonoro apontados na DIA, designadamente a necessidade de utilização de **Betão Betuminoso Modificado de Borracha (BMB) no capítulo do EIA**, e na impossibilidade de satisfação dos locais sensíveis através de barreiras acústicas, não foram efectivamente cumpridos.
- O Projecto de Integração Paisagística não respeita na totalidade as indicações da DIA, **apresentando uma espécie desconforme**.
- A drenagem das águas pluviais **não parece cumprir os requisitos da DIA**, nomeadamente na sua adequação aos aquíferos e permeabilidade dos solos.

Almada, 22 de Julho de 2010



Handwritten signatures and initials in blue ink, including "Deleg.", "B", "F", "D", and "Monty".

Parecer Técnico ao RECAPE **da ER377-2 : Costa da Caparica / Fonte da Telha**

(sobre a versão do RECAPE de Maio de 2010)

Âmbito

Decorre actualmente a fase de Pós-Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) do Projecto de Execução da via ER377-2, a qual, conforme estipulado no art. 27º do Dec. Lei n.º 197/2005, visa os seguintes objectivos:

- a) Avaliação da conformidade do projecto de execução com a DIA, nomeadamente o cumprimento dos termos e condições nela fixados;
- b) Determinação da eficácia das medidas previstas para evitar, minimizar ou compensar os impactes negativos e potenciar os efeitos positivos, bem como, se necessário, a adopção de novas medidas;
- c) Análise da eficácia do procedimento de AIA realizado.

Para o efeito, estabelece o n.º 1 do art. 28º que

"Sempre que o procedimento de AIA ocorra em fase de estudo prévio ou de anteprojecto, o proponente apresenta junto da entidade licenciadora ou competente para a autorização o correspondente projecto de execução, acompanhado de um relatório descritivo da conformidade do projecto de execução com a respectiva DIA."

Neste contexto, a análise do relatório de conformidade do projecto de execução com a Declaração de Impacte Ambiental emitida pelo Sr. Secretário de Estado em 26 de Janeiro de 2008, deve reflectir as conformidade ou desconformidades existentes entre ambos.

Foi assim solicitado pelas Estradas de Portugal à CMA uma apreciação do RECAPE referente ao Projecto de Execução da ER377-2: Costa da Caparica/Fonte da Telha. A análise realizada debruçou-se sobre a consonância das soluções do projecto quanto ao traçado, implantação, perfil, localização de nós, etc. em relação à DIA, designadamente das funções ecológicas a salvaguardar.

Enquadramento

No âmbito do procedimento de Pós-Avaliação da via ER377-2, a empresa Estradas de Portugal, S.A. (EP) solicitou à Câmara Municipal de Almada (CMA), através do ofício com a refª EP-SAI/2010/44541 de 24 de Junho de 2010, a **análise ao RECAPE da ER377-2: Costa da Caparica / Fonte da telha**, incluindo Beneficiação Avenida do Mar e Ligação à Fonte da Telha- *Costa da Caparica/Fonte da Telha*, quanto à verificação da conformidade do Projecto de Execução com a DIA.

Processualmente o RECAPE foi enviado pela Estradas de Portugal a 24 de Junho de 2010, tendo o correspondente Projecto de Execução, sido enviado a 21 de Junho de 2010, o que conduziu a que a apreciação técnica dos documentos feita de forma quase simultânea.

Considera-se que esta sobreposição condicionou negativamente o processo, uma vez que o Projecto de Execução deve poder ser ajustado antes de analisada no RECAPE a sua consonância com a DIA, tendo em consideração que *"o principal objectivo do RECAPE é verificar a conformidade ambiental do Projecto de Execução da ER377-2 entre a Costa da Caparica e a Fonte da Telha, em análise com os critérios estabelecidos na Declaração de Impacte Ambiental (DIA). As medidas e condicionantes constantes na DIA, a que o Projecto de Execução deve obedecer, encontram-se justificadas no âmbito do RECAPE, sobretudo através da concretização discriminada das medidas de minimização."* (in Volume II – Relatório Base, ponto 1.4. Enquadramento Legal e Objectivos do RECAPE, págs. 12,13),

A análise da CMA debruçou-se sobre o conteúdo material dos 2 documentos compostos por:

- RECAPE:
 - Volume I – Sumário Executivo
 - Volume II – Relatório Base
 - Volume III – Anexos
 - Volume IV – Plano Geral de Acompanhamento Ambiental
 - Volume V – Plano Geral de Monitorização
 - Volume VI – Peças Desenhadas
- Projecto de Execução, constituído por:
 - PE 1.1 – Geometria do Traçado
 - PE 1.2 – Terraplanagens Gerais
 - PE.2. - Drenagem
 - PE 7. – Vedações
 - PE 8 – Integração Paisagística
 - PE 17 – Serviços afectados

Handwritten signatures and initials:
- Top right: "B" and "Jo" with a signature.
- Middle right: "Par" and "Monty" with a signature.
- Bottom right: "Monty" with a signature.

Sobre o Volume II – Relatório Base - RECAPE

O ponto “4.5. Análise da Conformidade do Projecto com a DIA”, refere que a maioria das acções mencionadas foram efectivamente contempladas. Contudo, da análise aturada do RECAPE constata-se efectivamente que algumas **não o foram, o que configura desconformidades com a DIA.**

Esta identificação será seguidamente realizada, através da análise caso a caso de cada uma das medidas da DIA.

4.5.2. Análise de Conformidade com a DIA

DIA 1 – “Estudo de uma solução que minimize os impactes sobre o uso agrícola dos solos, entre o início do traçado e o km 3+000”

Deverá salientar-se que a medida plasmada na DIA foi “Estudo de uma solução que minimize os impactes sobre o uso agrícola dos solos, entre o início do traçado e o km 3+000 **a qual deverá ter o prévio acordo da DRARO**” e não a citada pelo RECAPE, em que **a necessidade desta concertação não foi devidamente transcrita para o RECAPE.**

Conclui-se pela análise da documentação constante no Volume III – anexos, bem como pelo conhecimento das considerações técnicas referidas nas págs. 232 a 235, que uma vez que na fase de Consulta Pública esta entidade deu parecer desfavorável ao Estudo Prévio, que serviu de base ao projecto de Execução objecto deste RECAPE **a não obtenção do acordo é um facto objectivo, que contraria assim a DIA.**

Verifica-se que, em resultado de uma reunião, posterior à emissão da DIA, entre a equipa projectista e a DRAP-LVT em 25 de Fevereiro de 2008, *“a solução apontada como mais favorável resultaria da conjugação da rectificação da altimetria do traçado, com a sua ripagem até ao limite de uma via prevista no âmbito do Projecto Costa Polis, via essa que se desenvolve a poente da ER377-2 neste troço inicial.”*

Assim, e apesar de vários ajustamentos pontuais referidos, e considerando objectivamente melhorias focalizadas na alteração do nó actualmente transformado em rotunda na entrada da Costa da Caparica bem como a consequente redução de aterro nessa zona, a situação mantém-se na generalidade inalterada.

DIA 2 – “Ao cumprimento das condicionantes e medidas de minimização e compensação referidas em anexo”

Refere a equipa que *“O desenvolvimento do Projecto de Execução teve em consideração todas as condicionantes da DIA, bem como as medidas de minimização e compensação anexadas ao referido documento tais como:*

- o desenvolvimento de uma solução de projecto para o troço inicial entre o km 0+000 e o km 3+000 de modo a minimizar os impactes sobre as áreas agrícolas das Terras da Costa;"

Conforme comentado na medida "DIA 1", é claro que as medidas de minimização neste trecho não foram conforme as considerações da DIA, nos termos já referidos.

- "- à compatibilização do traçado com os alinhamentos de pinheiros mansos nas bermas da actual via;"

Ver Medida DIA 8.

- "- à inclusão de passagens de fauna para minimizar o efeito barreira nos movimentos dos animais;"

Ver Medida DIA 15

- "- ao desenvolvimento de um Projecto de Integração Paisagística para a promoção do enquadramento da via;"

O Projecto de Integração Paisagística não cumpre a conformidade da listagem de espécies autóctones, bem como recorre ao uso de relvados em rotundas cuja utilização exige gastos de água e fertilizantes desnecessários e cujo coberto destoa do meio natural envolvente, designadamente por se tratar de uma Área Protegida.

- "- à aquisição de parcelas de terreno por forma a compensar os impactes directos da via sobre as dunas e habitats da Directiva n.º 92/43/CEE, do Conselho, de 21 de Maio localizadas nas Matas Nacionais;(...)"

Ver Medida DIA 7.

DIA 5 – "Inclusão no RECAPE, nos termos da Portaria n.º 330/2000, de 2 de Abril em vigor, dos seguintes aspectos:

"(...) Análise de todas as medidas de minimização propostas (no âmbito do traçado aprovado, e desde que não ponham em causa as medidas/condicionantes referidas nesta DIA) nos pareceres da DGRF, da Câmara Municipal do Seixal e da Câmara Municipal de Almada, e nos pareceres recebidos no âmbito da consulta pública, devendo o RECAPE mencionar a possibilidade das mesmas serem contempladas no Projecto de Execução, ou a sua impossibilidade e respectivas razões;"

Refere o projectista que "Já no que concerne à autarquia de Almada, é de salientar que esta acompanhou todo o processo de AIA, tendo sido consideradas no projecto, todas as acções de planeamento e desenvolvimento urbanístico previstas para o concelho (aferidas através de diversos contactos); pelo que todas as medidas de minimização propostas pela Câmara, que não apresentavam desconformidade com a DIA e viáveis do ponto de vista técnico e de segurança rodoviária, foram tidas em atenção na globalidade do PE."

Ora, as medidas apresentadas pelo Município de Almada na Fase de Projecto de Execução, todas consideradas tecnicamente viáveis e que resultam da análise condicente com a fase

Handwritten signatures and initials:
- Top right: "Alm. B" and "Bo" with a checkmark.
- Middle right: "Alm. B" and "Bo" with a checkmark.
- Bottom right: "Alm. B" and "Bo" with a checkmark.

projectual, não foram tidas em conta em virtude da **metodologia processual de envio quase em simultâneo do Projecto de Execução com o RECAPE.**

Uma delas prende-se exactamente com a "Componente Biológica" que não contempla suficientes passagens de fauna em Área Protegida, designadamente próximo ao km 3+000.

4.5.3. Análise de Conformidade com o Anexo à DIA

4.5.3.1. Medidas de Compensação

DIA 7 – "A ER 377-2 e a ligação à Fonte da Telha provocarão a destruição de mais de 6 hectares de dunas e habitats prioritários da Directiva, situados em Matas Nacionais (...) deverão ser compensados, através da cedência de terreno com características semelhantes e superfície não inferior, a ser afecto à defesa do património natural. Essa área deverá ser contígua à Mata Nacional dos Medos e situar-se dentro da Paisagem Protegida da Arriba Fóssil da Costa da Caparica".

Cumprida a intenção pela análise da documentação. Considera-se que a sua efectivação só é conseguida através da inscrição de verba em Estimativa Orçamental e consequente Mapa de Quantidades, documentos que não constam do conjunto disponibilizado pela equipa projectista.

DIA 8 – *"As faixas de rodagem para veículos motorizados devem ser implantadas dentro do corredor definido pelos alinhamentos de pinheiros mansos."*

Pela análise do definido na DIA 8 e no Volume IV – Plano de Gestão Ambiental (pag.12) no que respeita aos critérios e medidas de minimização a aplicar para a Fase de Construção, no sentido de salvaguardar os Pinheiros, considera-se satisfatória a intenção de apenas abater os exemplares que se encontram em plena via.

Refere-se no Anexo V pag. 50 que *"Nesse sentido, e considerando as condições do substrato na área de implantação do projecto, torna-se relevante a protecção dos exemplares que se localizam nas zonas de talude preconizadas, com a adopção de soluções de construção de garantam a permanência dos referidos exemplares."*

Contudo, há manifesta **falta de informação quanto à pormenorização construtiva a adoptar na manutenção da cota altimétrica na base dos troncos dos restantes exemplares que, para além dos tópicos referidos na pag. 51, deveria passar também pela construção de muretes de contenção do aterro proposto em redor do tronco.** Esta ausência de informação poderá comprometer em obra a adopção dos procedimentos adequados na salvaguarda dos exemplares.

DIA 9 – *"A ciclovia e o passeio pedonal único deverão ser localizados no lado poente da via. Os materiais a utilizar deverão evitar ou reduzir a necessidade de fundações ou adição de materiais estranhos, susceptíveis de alterar a constituição das areias dunares."*



Handwritten signatures and initials: "B", "Fr", "Afonky", and a large stylized "S".

A implantação da ciclovia está correcta em todo o traçado.

Contudo, a ausência de Projecto de Sinalização impede a percepção da continuidade do percurso nos cruzamentos. **Deverão ser mantidas as continuidades das ciclovias nos arruamentos locais, ao longo do traçado da ER377-2**, em termos de cotas de pavimento, mas com um material adequado ao pisoteio automóvel

O percurso ciclável deverá ainda **manter livre uma secção de 2.50m**, facto que **não acontece** quando se propõe uma vedação a separar a ciclovia da via automóvel. Esta situação constitui um **grande perigo** para o ciclista e deverá ser alterada para o exterior do passeio, sendo colocados dissuasores no mesmo local e garantido um afastamento aos mesmos desde o espaço ciclável útil.

A partir da rotunda 6, não é possível deixar de haver, **passeio no lado das moradias**, mantendo a ciclovia do lado actual (Mata dos Medos), uma vez que toda uma área urbana deixaria de estar acessível por via pedonal, facto obviamente inaceitável

DIA 12 – *"Na Alternativa B2 da variante à Mata dos Medos, deverão ser efectuadas as seguintes alterações:*

- *No sector compreendido entre os km 7+100 e 7+600, na Reserva Botânica, a via deverá ser deslocada para o limite da Mata (...) por forma a reduzir a destruição de habitats prioritários da Directiva Habitats (...)*
- *Reformulação da rotunda 9, para que reduza a ocupação da área actualmente destinada a parque de merendas, mas garanta uma ligação local à Estrada Florestal com uma cancela.*
- *Introdução de uma ligação de serviço e emergência no início da Mata dos Medos, com uma cancela."*

A optimização da salvaguarda da Mata dos Medos deverá ser consequente através da **colocação de um murete no talude inferior Poente**.

No lado contrário à Mata, deverá ser previsto um passeio pedonal que sirva as habitações, anteriormente servidas pela via agora concessionada entre cancelas.

DIA 14 – *"A via deverá adaptar-se ao relevo natural, reduzindo as movimentações de terras."*

Esta situação **não está suficientemente optimizada** na ligação entre o IC20 e o traçado proposto, podendo ser estudadas formas de minimização dos aterros propostos, através da deslocação do encontro previsto mais para Poente, a cotas inferiores.

DIA 15 – *"Deverão ser estudadas e previstas passagens para a fauna, cujo número e dimensões deverão ser definidos por especialista, na Mata Nacional das Dunas da Trafaria e Costa da Caparica e na Mata Nacional dos Medos."*

São por demais conhecidos os efeitos nefastos das rodovias na drástica diminuição de populações.

O troço entre a Rotunda ER2 e 0 km 5+800 é de grande sensibilidade, dado que é uma área preservada de edificações e com existência de variada fauna representativa.

Por essa razão, considera-se que **as passagens de fauna previstas no Projecto de Execução de Julho de 2010 são insuficientes para os objectivos pretendidos** e não contemplam soluções para todos os grupos faunísticos alvo.

As passagens de fauna são particularmente relevante nas áreas onde a via esteja ladeada de áreas rurais ou naturais, na Reserva Botânica da Mata dos Medos e na Mata das dunas da Trafaria e Costa da Caparica, onde o efeito barreira ser minimizado com conexões mais frequentes.

Ao contrário do estudo da componente biológica apresentado no RECAPE, afirmando que a zona dos Acaciais apresenta reduzido potencial faunístico, verifica-se que de acordo com os **Estudos de Caracterização do Plano de Ordenamento da Paisagem Protegida da Costa da Caparica**, este biótopo é descrito como de **“Importância média para a conservação de fauna”**, **contendo ainda uma boa diversidade de herpetofauna**, incluindo espécies como o Sapo-de-unha-negra, a Lagartixa-do-mato e outras com estatuto de conservação como o Discoglossos (estatuto de Quase Ameaçado no Livro Vermelho Vertebrados de Portugal), o Tritão-de-ventre-laranja (estatuto de Quase Ameaçado no Livro Vermelho IUCN), o Tritão-marmorado (ANEXO IV da Directiva Habitats - espécies animais e vegetais de interesse comunitário que exigem uma protecção rigorosa) e a Lagartixa-do-mato-ibérica (Quase Ameaçado na Lista Vermelha Vertebrados de Portugal)". Da mesma forma **os biótopos agrícolas apresentam “Elevada importância de conservação”** e grande biodiversidade, devendo por isso ser prestada especial atenção às passagens de fauna e barreiras de segurança no trecho2.

Tendo em consideração que a Passagem da Ribeira da Foz do Rego e a Passagem de Fauna 4.1 distam de cerca de 1,8 km, deve **ser considerada a introdução de, pelo menos mais uma passagem de fauna entre elas**. Entende-se que uma ligeira aferição no perfil longitudinal entre a Rotunda 3 e a Rotunda 4 poderia permitir a colocação de uma passagem de fauna, reduzindo assim o intervalo entre passagens, numa área sensível como é a Área Protegida. Dentro do intervalo considerado, sugere-se, após o estudo dos perfis transversais e o desenvolvimento longitudinal da rasante, **a materialização desta passagem ao km 3+800**, dado que a rasante, tendendo para um ponto intermédio inferior, permite uma correcção do perfil no sentido de implementar o volume necessário às estruturas propostas.

Tendo em consideração os grupos faunísticos identificados para este trecho, a referida passagem deve:

- ser preferencialmente rectangular, com 1,2-2m de largura e mínimo de 0,8m de altura, para o atravessamento de carnívoros de pequeno porte,
- ter um Índice de Abertura ($IA = \text{altura} \times \text{largura} / \text{comprimento do atravessamento}$) adequado. Para a fauna existente, o IA deve ser no mínimo 0,05 e idealmente igual ou superior a 0,09,
- a saída deve ser vista da entrada, a iluminação poderá potenciar o uso destas estruturas. A entrada de luz pode ser conseguida com uma abertura no eixo central da via.

De acordo com o anexo V – Componente biológica, de que o efeito barreira é, de facto, um dos principais efeitos da construção da via. Considera-se no entanto que este impacte pode ser

reduzido pela presença de passagens hidráulicas, e que a Minimização deste impacte só pode ser considerada se as passagens hidráulicas forem adequadas à passagem de fauna, incorporando as especificações indicadas na análise ao ponto 3.2.6.1 deste documento.

É essencial que a promoção da redução do efeito barreira seja efectuada de forma segura, e nunca baseada nos intervalos das vedações nas "áreas de acesso a áreas particulares e às praias", como apresentado no Anexo V- Componente Biológica. Estes locais são especialmente perigosos para a fauna, pois constituem pontos de entrada dos animais para a área de circulação da via, onde podem ficar encurralados.

Em conclusão, a importância e valor da herpetofauna existente justifica que, ao longo das vedações, devam ser colocadas barreiras que inviabilizam o atravessamento da via por estes grupos faunísticos e reduzam a mortalidade prevista para a fase de exploração (Anexo V- Componente Biológica). Esta solução é essencial, uma vez que a malha das vedações prevista é superior à adequada ao impedimento da sua passagem, devendo as barreiras encaminhar os animais para as passagens de fauna.

DIA 16 – "As plantações e sementeiras dos taludes deverão ser exclusivamente de espécies indígenas."

De acordo com a caracterização fitoclimatológica da Flora de Portugal de João do Amaral Franco, a Giesta-brava (*Cytisus scoparius*) e a Erva-carneira (*Festuca arundinaceae*), embora Mediterrânicas, **não tem distribuição nesta região biogeográfica**, devendo ser retiradas da composição das misturas das sementeiras.

A espécie *Miscanthus sinensis* é exótica no nosso País, devendo obstar-se à sua utilização.

Seria importante que a integração paisagística pudesse contribuir, na sua criação de espaços verdes de enquadramento, para a redução dos consunos de água nos espaços verdes e, portanto, para a sua sustentabilidade ambiental.

Assim, nas rotundas, espaços por vocação destinados à contemplação e sem funcionalidade de pisoteio, verifica-se uma excessiva utilização de relvado, **cujo coberto não cumpre o indicado nesta medida da DIA** e cuja manutenção é muito exigente em meios – água, fertilizantes, poda, tratamentos fitossanitários, entre outros. Esta situação é particularmente relevante dado que o contexto é de Área Protegida.

De modo global, verifica-se **incumprimento do explicitado na DIA** neste ponto.

DIA 18 – "Na Reserva Botânica da Mata Nacional dos Medos:

A via deverá ser vedada, com rede de malha progressiva, articulando-se com o sistema de cancelas, existente ou a implantar como consequência da construção da estrada.

O talude interior da variante à Mata dos Medos, entre o km 6+400 e 6+570, deverá ser substituído por muro de suporte de terras, de forma a preservar o mais possível essa área de excepcional qualidade da Mata.

Deverá proceder-se à colocação de dispositivos para a diminuição da velocidade de circulação."

Handwritten signatures and initials:
 (Circular stamp) *Almada*
Handwritten: P, F, S, A. Ponty

A DIA é explícita relativamente à construção do Muro de Suporte de terras no talude interior à Mata dos Medos, numa extensão de 170 m, considerando que esta solução irá salvaguardar esta zona de excepcional qualidade ambiental. Neste contexto, **considera-se que as razões apresentadas não justificam o incumprimento desta medida**, dado o impacte significativo das saias do talude na envolvente.

DIA 19 – “Deverá ser apresentado um plano detalhado das obras.”

O plano apresentado **não prevê** a colocação de barreiras acústicas ou a concretização de outras medidas na programação temporal das actividades de obras previstas.

DIA 21 – “O corte de espécies arbóreas deverá restringir-se ao mínimo possível.”

Para cumprir a DIA neste ponto, será necessário garantir-se a implementação do muro de suporte no talude interior da variante à Mata dos Medos, entre o km 6+400 e 6+570.

Da mesma forma, é fundamental **explicitar-se em pormenor** quais as formas previstas para efectivar a protecção arbórea dos Pinheiros-Mansos, nas situações em que o aterro proposto, desde que adoptadas estruturas de contenção (muretes), permitiriam manter inalterada a cota na base das árvores (Ver DIA 8).

DIA 23 – “Nas áreas classificadas a via não deverá ter iluminação, designadamente entre os km 3+050 e 7+740 e entre o km 13+650 até ao km 15+060 e na Ligação à Fonte da Telha entre o km 0+000 e a 2.ª rotunda. Nos trechos confinantes com áreas urbanas e parques de campismo, o projecto de iluminação deverá contemplar candeeiros com altura reduzida e luz incidente apenas para o pavimento da estrada.”

Não há qualquer informação projectual que permita analisar o Projecto de Iluminação bem como comprovar o cumprimento da questão avançada pela DIA, que se reveste da maior importância no contexto de uma Área Protegida.

DIA 26 – “O projecto de execução deverá contemplar as estruturas adequadas de drenagem e recepção das águas de escorrência da via, com vista a evitar a contaminação das águas subterrâneas.”

No estudo elaborado para os Recursos Hídricos no âmbito do RECAPE, foram identificados 4 pontos de descarga com concentrações de cobre superiores aos valores legislados.

No que respeita ao ponto de descarga situado ao km 0+325, numa zona de máxima infiltração de REN, considera-se essencial que **a retenção deste poluente nas areias que ali ocorrem seja evitada**, dada a sua concentração ser na zona superficial do aquífero, evitando a migração em profundidade mas provocando a sua acumulação no solo.

Além disso, este ponto do documento não refere o ponto de descarga situado ao km 6+025, identificado no estudo apresentado no anexo 3 do Volume III, e que fica situado próximo de um furo que consta do inventário dos pontos de água **e que poderá vir a ser afectado**.



Reg. B
F
Alonky
S

Assim sendo, discorda-se da afirmação efectuada na pag 260 do documento, que refere que nenhum destes pontos de descarga se localiza perto de pontos de água existentes na envolvente da via.

Atendendo a esta situação, conclui-se que **deverão ser tomadas medidas para evitar a contaminação das águas subterrâneas neste local**, dando cumprimento às disposições expressas na DIA.

DIA 33 – *“Deverá apresentar-se o projecto de integração paisagística (PIP) o qual deve privilegiar a aplicação de espécies da flora climácica e sempre que possível considerar o transplante de elementos arbóreos e arbustivos retirados da frentes de trabalho, dando preferência às espécies legalmente protegidas.”*

Referido no comentário à medida DIA 16.

DIA 34 – *“Devem ser observados na elaboração do PIP as medidas relativas à vertente da Ecologia previstas no EIA.”*

Referido no comentário à medida DIA 16.

DIA 42 – *“Deverá demonstrar-se que todos os caminhos e acessos a parcelas agrícolas interferidos serão repostos.”*

Nas Terras da Costa **verifica-se que algumas serventias não foram repostas**. Importa esclarecer de que forma se vão resolver as situações de vias actuais que vão ser interrompidas com a passagem da ER377-2, tornando-se impasses.

Será necessário existir um outro acesso pedonal entre o PAER1 e PPER1, junto à P.H.0.2.

DIA 43 – *“Deverá demonstrar-se que a solução de traçado desenvolvida em projecto de execução salvaguarda ao máximo a integridade dos espaços agrícolas, situando-se nas extremas das parcelas, e deverá proceder-se à optimização da acessibilidade às propriedades e parcelas agrícolas em função do conhecimento dos seus limites, o que poderá implicar a necessidade de eventuais novos restabelecimentos.”*

As questões relativas à optimização dos espaços agrícolas remetem ao definido na medida DIA 1 e à necessidade de acordo prévio com a DRARO.

Não se confirma, pela análise dos documentos, a justificação do RECAPE de que *“Todos os caminhos de acessos às propriedades encontram-se contemplados no presente PE através de restabelecimentos, serventias rurais e, nas situações em que o traçado se devolve a uma cota próxima da cota do terreno os acessos aos caminhos rurais são garantidos através de entradas de nível (Desenho ER-E-23-06-02 A 05).”*

DIA 44 – *“Deverão ser devidamente quantificadas as parcelas e explorações agrícolas afectadas ou inviabilizadas pelo projecto de execução e deverá ser avaliada a situação dos proprietários e*

Handwritten signatures and initials in blue ink, including "B", "H", "D", and "Anty".

rendeiros afectados e apresentados os mecanismos compensatórios e de acompanhamento social previstos para estas situações, bem como para a perda de habitação e outras afectações relevantes."

Neste ponto, o RECAPE apresenta os Planos de Pormenor do Programa Polis em elaboração para aquele território de Almada como uma das razões que sustentam a afectação de parcelas agrícolas, particularmente na zona do PP4 - Plano de Pormenor da Frente Urbana e Rural Nascente, afirmando que o próprio Plano de Pormenor prevê a concretização da via, bem como a conversão das parcelas sobranes entre a via e a zona urbana.

Importa esclarecer que o citado PP4 se encontra em fase de elaboração e que o traçado da via aí previsto resultou do Estudo Prévio da ER377-2 elaborado pelas Estradas de Portugal e objecto de DIA.

Todavia a existência de conflitos entre a preservação do solo rural, e a concretização da via, poderão ver neste projecto de Plano uma oportunidade para a harmonização de estratégias e a procura de soluções que não inviabilizem este valioso conjunto de projectos.

Parece ter sido neste contexto que, segundo o REACPE, as Estradas de Portugal S.A. em 4 de Junho de 2010 se terão pronunciado no sentido de se compatibilizar o actual projecto em curso da ER377-2, sugerindo alterações ao PP4, o que importa avaliar.

DIA 50 – *"Deverá apresentar-se um Estudo de Medidas de Minimização do Ruído, considerando que relativamente ao que se referiu no EIA:*

- *A atenuação conferida pelo BMB, indicada no EIA, é demasiado elevada devendo ser considerados valores da ordem dos 4 dB(A);*
- *Devem ser instaladas barreiras de acrílico desde que a atenuação por elas conferida permita o cumprimento da legislação em vigor;*
- *As medidas a propor em fase de RECAPE para os pontos P1 a P4 e P7 devem ter em conta os valores de Lden e Ln resultantes (soma dos valores da situação actual com os valores previstos)."*

O EIA apontava claramente para a necessidade de se intervir na fonte de emissão de ruído, através da utilização de um pavimento tipo BMB, complementado com a implantação de barreiras acústicas. **O estudo acústico efectuado nesse momento baseou-se numa velocidade média de circulação de 50 km/h, velocidades que, contrariamente ao afirmado no relatório, são iguais** e até inferiores às previstas em sede de projecto de execução.

Além disso é de referir que a DIA não faz depender a utilização do BMB de novos estudos de tráfego nem de alterações da velocidade média de circulação prevista, pelo que as razões apresentadas **não justificam esta inconformidade** com as disposições deste documento.

Por outro lado, deveria ser assegurado o conforto acústico nas situações de incumprimento, pelo que se discorda da proposta de ser efectuada primeiro a monitorização e só depois serem aplicadas outras soluções que salvaguardem os receptores sensíveis, como é o caso da implantação de barreiras acústicas.



Handwritten signatures and initials:
- Top right: "B" and "F" with a signature.
- Middle right: "Ator" with a signature.
- Bottom right: "S" with a signature.

É ainda de referir que a análise da conformidade do projecto de execução com a DIA é omissa relativamente à alínea 3, devendo especificar quais as medidas associadas aos pontos indicados.

DIA 51 – “A estrutura dos Planos deve seguir o estipulado na Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril.”

A não colocação de barreiras acústicas nas situações de excedência identificadas no estudo (Anexo 4 - Ambiente Sonoro) é uma questão que deverá ser aprofundada. Tal como já foi referido, considera-se que deve ser acautelado o **conforto acústico de todos os receptores sensíveis na envolvente da via**, pelo que todas as situações de incumprimento que venham a ocorrer deverão ser equacionadas e solucionadas atempadamente.

Chama-se particular atenção por exemplo, para a situação 10 do estudo acústico, considerada como muito significativa e com magnitude elevada, e para qual as medidas de minimização propostas **não são aceitáveis**. Neste caso, considerou-se não ser viável a instalação de barreiras acústicas, sendo proposta como alternativa, a realização de monitorização até à estabilização das condições de circulação e, só posteriormente, dever-se considerar a possibilidade de aumentar os muros actualmente existentes. **Discorda-se desta medida**, devendo esta situação ser **solucionada ao mesmo tempo** que as outras situações de incumprimento.

Conclusões

A DIA aprovou condicionalmente o Estudo Prévio desta via ao cumprimento de um conjunto de medidas em diversas áreas. Neste sentido, a evolução projectual da infra-estrutura deve assegurar o cumprimento das diversas medidas previstas, bem como aprofundar e ajustar várias das questões sectoriais identificadas. O facto de ter havido aprovação do EIA condicionada é, não o ponto final do processo de conformidade ambiental, mas sim o seu ponto de partida.

Ora, a metodologia adoptada nesta fase de Pós-Avaliação que deveria culminar com a elaboração de um RECAPE que confirmasse as disposições da DIA suportada num projecto de execução devidamente considerado e ajustado após consulta dos diversos actores não aconteceu, desde logo porque o conhecimento do projecto de execução é apenas parcial e porque o seu envio ocorreu praticamente em simultâneo.

Transparece ao longo do RECAPE que o Projecto de Execução teria, em vários aspectos, o acordo do Município de Almada. Conforme descrito em parecer anterior ao Projecto de Execução, tal não se verificou. Daqui resulta que várias das preocupações já referidas pelo parecer ao projecto de execução se mantêm inalteradas e, em vários casos, desconformes com a própria DIA.

Apesar de várias desconformidades, existem variadas medidas que respondem às exigências da DIA, designadamente a não iluminação nos troços mais sensíveis, a colocação de cancelas nas entradas da antiga via na Mata dos Medos ou a salvaguarda de um corredor ciclável a Poente.

Contudo, dos incumprimentos e dentro dos vários aspectos levantados é de ressaltar que:

Handwritten signatures and initials: "G. B.", "H. F.", "A. B.", and "A. B. T. G." in blue ink.

- O projecto não apresenta todas as peças necessárias a uma interpretação integral da sua execução, sendo a escala de representação desadequada para que todas as questões pudessem ser convenientemente avaliadas.
- O troço inicial entre o km 0+000 e o km 3+000 constitui um dos pontos mais sensíveis, aos quais estão associadas diversas medidas da DIA, não tendo sido possível cumprir alguns dos pressupostos fundamentais para a concretização da via, designadamente o **prévio acordo com a DRARO na definição da melhor solução possível, tendo em vista a redução dos impactes sobre as Terras da Costa** e sobre a qualidade e importância dos seus solos.
- Tratando-se de uma Área Protegida, e pese embora o traçado na Mata dos Medos bordejar a referida área e a generalidade deste se localizar sobre uma estrutura pré-existente, verifica-se que diversas medidas de minimização referidas na DIA **não foram completa ou parcialmente cumpridas, designadamente o que respeita à incorporação de Passagens de Fauna que respondam em número, localização e requisitos técnicos às exigências de uma Área Protegida,**
- Por outro lado nem sempre se adequaram as vedações às movimentações das espécies existentes, e ainda a **não incorporação do muro de suporte que evite impactes desnecessários no atravessamento da Mata dos Medos.**
- Os impactes sobre o Ambiente Sonoro apontados na DIA, designadamente a aplicação de medidas de acalmia de tráfego, **bem como a necessidade de utilização de Betão Betuminoso Modificado de Borracha (BMB)** na pavimentação ou a satisfação integral dos locais sujeitos a barreiras acústicas (em vez da alteração proposta para Betão Betuminoso (BB)), **não foram efectivamente cumprida.**
- O Projecto de Integração Paisagista **não respeita totalmente as indicações da DIA, no que respeita à sua adequação às espécies autóctones,** optando inclusive pelo uso de relvados nas rotundas, que para além do mais são dissonantes com uma correcta integração em Área Protegida.
- A drenagem das águas pluviais não parece cumprir os requisitos da DIA, nomeadamente na sua adequação à salvaguarda dos aquíferos e permeabilidade dos solos

Por fim e tendo em conta a necessidade e oportunidade de implantação desta infra-estrutura pelas mais valias que trará em termos de ambiente urbano, será necessário que as **entidades competentes procurem concertar uma solução técnica de conjunto** que permita **harmonizar os valores agrícolas, com a concretização da via e a materialização do Plano PP4,** constituindo este uma oportunidade para se alcançarem as necessárias soluções técnicas integradas.

Almada, 20 de Julho de 2010



MUNICÍPIO DO SEIXAL
CÂMARA MUNICIPAL
Rua Fernando de Sousa, 2 2840-515 SEIXAL
Tel. 21 227 67 00 / 21 227 65 00 - Fax 21 222 22 96
NIPC 506 173 968

Handwritten signatures and initials:
- Top right: *Handwritten signature*
- Middle right: *Handwritten signature*
- Bottom right: *Handwritten signature*
- Far right: *Handwritten signature*
- Far right: *Handwritten signature*

EP - ESTRADAS DE PORTUGAL, SA
PRAÇA DA PORTAGEM
2809-013 ALMADA

Sua Referência
OFIC. N.º
P.º N.º

Sua Data

Nossa Referência
OFIC. N.º 3000
P.º N.º EPGPEV

Data de Expedição
23.07.2010

Assunto: **SUBCONCESSÃO DO BAIXO TEJO
ER 377-2 – COSTA DA CAPARICA/FONTE DA TELHA
BENEFICIAÇÃO DA AVENIDA DO MAR E LIGAÇÃO À FONTE DA TELHA
RECAPE**

Vimos pelo presente e em resposta aos vossos ofícios: ref.ª DC-3646, antecedentes EP-INT/2010/45343, saída EP-INT/2010/37624 de 31 de Maio de 2010 da Direcção de Concessões e saída EP-SAI/201044428 24/06/2010 do Gabinete de Ambiente, dar conhecimento do nosso parecer sobre o projecto de execução de beneficiação da Av. do Mar e ligação à Fonte da Telha, que nos foi remetido.

Da análise dos Cap. PE 1.1, PE 1.2, PE 2, PE 7 e PE 17.1 do projecto de execução da Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha, parte integrante do Projecto da ER377-2, resulta o seguinte parecer:

1. REDE VIÁRIA

- a. **Geometria do Traçado:** Relativamente a este ponto nada temos a opor, uma vez que o traçado proposto coincide com o traçado existente. As únicas alterações dizem respeito à geometria de ligações viárias, nomeadamente à introdução de três rotundas onde hoje existem cruzamentos e/ou entroncamentos.
- b. **Perfil Transversal Tipo:** O PTT apresentado corresponde na generalidade ao solicitado pela CM Seixal. Apenas julgamos de referir que entendemos que seria desejável que fosse adoptado o mesmo PTT na Av. do Mar nos dois municípios.
 - i. **Passeios:** A memória descritiva da geometria do traçado descreve que o perfil transversal tipo inclui de ambos os lados da via uma pista ciclável unidireccional e um passeio, mas salienta que “a largura descrita para os passeios será variável, função do espaço disponível até aos muros adjacentes”. De salientar que a largura do passeio poderá ser variável, mas, de acordo com o ponto 1.2.1 do anexo “Normas técnicas para melhoria da acessibilidade das pessoas com mobilidade condicionada” ao Decreto-Lei nº 163/2006 de 8 de Agosto, a largura do passeio não poderá ser inferior a 1,5m. Ora verificamos, no traçado em planta, que existe uma extensão de cerca de 440,00m, entre as rotundas AM3 e AM4,



MUNICÍPIO DO SEIXAL
CÂMARA MUNICIPAL

Rua Fernando de Sousa, 2 2840-515 SEIXAL
Tel. 21 227 67 00 / 21 227 65 00 - Fax 21 222 22 96
NIPC 506 173 968

Handwritten signatures and initials in blue ink:
B
João
Jo
A. Pinto

onde a largura disponível para passeio não cumpre com a legislação. Na extensão acima referida existem troços onde essa largura ronda os 0,70m. Consideramos que deve o Projectista apresentar as soluções convenientes para cumprir a legislação nos troços apontados.

- ii. Separador Central: É proposto um separador central com 1,00m de largura e com revestimento vegetal, eventualmente arbustivo, mas sempre a definir de acordo com indicações da CM Seixal. Embora nas peças agora apresentadas ainda não exista informação sobre o tratamento a dar ao separador central nas zonas de travessia de peões, julgamos importante desde já chamar a atenção para os seguintes pontos:

1. Deverão ser consideradas travessias de peões e bicicletas, distintas, em todos os ramos das rotundas, sendo que no caso da Av. do Mar estas devem localizar-se a uma distância recomendável de cerca de 10,00m, com um mínimo de 5,00m do limite do anel exterior da rotunda, devendo neste local ser garantida, para circulação de peões, uma largura do separador central igual ou superior a 1,50m (admite-se um mínimo de 1,20m). No entanto esta medida é insuficiente para atravessar com uma bicicleta, caso em que a largura mínima deverá ser de 2,50m. Nestas zonas deverá ser considerada uma interrupção do separador central ou o seu rebaixamento e revestimento, de preferência em lajeta. Este último revestimento deverá manter-se até à entrada na rotunda.
2. Sempre que se considere necessária a execução de travessias para peões e/ou para bicicletas noutros locais da Av. do Mar, nomeadamente junto aos entroncamentos, deverão ser garantidas as larguras acima referidas no separador central, ou caso não seja possível, considerar a semaforização das mesmas.
3. Aguardamos que sejam propostas pelo projectista as espécies arbustivas para colocar no separador central, de forma à CM Seixal se poder pronunciar sobre a solução preconizada.

- iii. Pista Ciclável: Em nenhuma das soluções de rotunda apresentadas – AM2, AM3 e AM4 - se percebe como é que é garantida a continuidade dos percursos pedonais e cicláveis, pois não estão indicadas quaisquer travessias para ciclistas ou para peões. O mesmo sucede para o cruzamento e para os dois entroncamentos existentes entre a rotunda AM4 e a rotunda de Belverde e para os quais não é apresentada qualquer solução, viária ou outra. Dada a solução viária proposta que prevê um volume de tráfego superior a 6000u/dia, propomos que a pista ciclável tenha um local de atravessamento próprio. Sugere-se que o projecto de execução integre as seguintes alterações consideradas do ponto de vista da circulação em bicicleta: seria conveniente que a saída (automóvel) das rotundas fosse feita em via única; será necessário que o



MUNICÍPIO DO SEIXAL
CÂMARA MUNICIPAL

Rua Fernando de Sousa, 2 2840-515 SEIXAL
Tel. 21 227 67 00 / 21 227 65 00 - Fax 21 222 22 96
NIPC 506 173 968

Handwritten signatures and initials in the top right corner.

separador central, no local das travessias, seja > 2,5m de largura; será necessário definir a prioridade a dar às travessias e aconselha-se que sejam favorecidos os mais vulneráveis – os peões e as bicicletas – isto é, quando a via cruza a pista ciclável os automóveis devem perder a prioridade; o pavimento da pista ciclável deve ser continuado no troço em que este cruza a via automóvel; será necessário prever sinalização horizontal e vertical adequada às bicicletas, que deverá estar de acordo com o Plano Ciclável do Município do Seixal e que deverá constar deste projecto de execução. As decisões relativas aos percursos pedonais e cicláveis devem favorecer os modos suaves, não só como medida coerente de promoção do seu uso, mas também enquanto medida de segurança, pois trata-se de dar prioridade aos mais vulneráveis.

- iv. **Pavimentos:** São propostas três estruturas de pavimento (para a rodovia, pista ciclável e passeio) com as quais concordamos. Apenas entendemos de reforçar o nosso pedido para utilização de lajetas de betão de cor amarela para revestimento dos passeios em substituição da calçada de vidro. As ciclovias deverão ser de cor vermelha.
- c. **Perfil longitudinal:** De acordo com o referido na MD existe um troço de cerca de 1500m de extensão onde foi adoptada uma inclinação inferior à mínima recomendada, mantendo provavelmente o existente. Recomenda-se pois que este troço seja objecto de estudo de drenagem específico de modo a garantir a correcta drenagem da via e consequentemente boas condições de segurança rodoviária, contribuindo assim também para a longevidade desta infra-estrutura.
- d. **Perfis transversais:** De acordo com a MD e o perfil longitudinal, os movimentos de terras, considerados para a Av. do Mar, serão essencialmente os correspondentes à abertura de caixa para execução dos pavimentos, uma vez que é mantido o traçado da via existente bem como também são mantidos os limites das propriedades, à excepção das zonas de implantação das novas rotundas. Pelo acima exposto julgamos que podemos concluir existirem lapsos na indicação do terreno em certos perfis transversais, pois os perfis do terreno e da via deveriam ser muito semelhantes. Ora verificamos que de acordo com o apresentado em certos perfis transversais existiriam consideráveis movimentos de terras para adequar o existente à beneficiação de via proposta, o que não corresponde à realidade.
2. **ILUMINAÇÃO PÚBLICA:** Nesta fase ainda não é apresentada nenhuma solução, pelo que julgamos que esta deverá ser apresentada e sugerir que, no âmbito do estudo da iluminação pública, se equacione a iluminação das zonas de travessia de peões e bicicletas, contribuindo assim para o aumento da segurança rodoviária.
3. **INTEGRAÇÃO PAISAGÍSTICA:**
- a. O projecto para as rotundas é idêntico em todas (as do concelho do Seixal), contrariando a intenção referida em memória descritiva de que funcionem como pontos de referência.



MUNICÍPIO DO SEIXAL
CÂMARA MUNICIPAL
Rua Fernando de Sousa, 2 2840-515 SEIXAL
Tel. 21 227 67 00 / 21 227 65 00 - Fax 21 222 22 96
NIPC 506 173 968

B
P
fo
d/ra
A
Aptu

- b. Só há uma ligeira rotação em planta, o desenho é o mesmo. O que varia são as modelações, mas como são muito simples, não se vão perceber diferenças.
 - c. Os desenhos referentes às rotundas devem indicar a localização das travessias para as infra-estruturas (electricidade, e água), devido às espécies vegetais escolhidas – que terão necessidade de sistema de rega automática – e aos projectores previstos.
 - d. A memória descritiva refere a plantação de cortinas arbóreas de protecção das habitações e de enquadramento da via, no entanto não estão representadas em nenhum desenho, pelo que solicitamos a sua apresentação.
4. **DESENHO URBANO:** De referir que a proposta apresentada resultará em passeios e pista ciclável muito expostos e sem qualquer ensombramento ou característica que favoreça o seu conforto ao longo de um percurso de cerca de 2350m (todo o percurso em território do Seixal) e resultará também numa via de grande capacidade a atravessar uma zona de moradias unifamiliares, com sérias implicações na qualidade de vida e do ambiente neste local.
5. **SERVIÇOS AFECTADOS:** Nos elementos enviados apenas consta a identificação/levantamento dos serviços afectados, pelo que nesta fase pouco há a dizer. Mais se informa que aguardamos que nos remetam o Projecto de Execução referente à reposição dos serviços afectados.
- a. Rede de água:
 - i. Em 17.1 encontram-se identificados os vários serviços afectados que resultam de uma compilação das várias informações das entidades envolvidas;
 - ii. Na listagem do projecto é mencionado a existência da "Parte 17.2 – Reposição de Serviços Afectados", consubstanciado com o descrito na página 15 do PE 17.1 onde se pode ler "Em PE 17- Serviços Afectados – Parte 17.2 – Reposição de Serviços Afectados, é apresentada a reposição das infra-estruturas dos SMAS Almada, CM Seixal e SIMARSUL, assim como as infra-estruturas necessárias ao restabelecimento das linhas de telecomunicações...", não constando nos elementos entregues no CD.
 - iii. Tendo em consideração a reunião do passado dia 23/04/2010 entre a equipa projectista e o DSIT, e a anomalia mencionada no ponto 2 sobre os elementos fornecidos, não poderemos emitir qualquer tipo de parecer, sobre esta matéria, à presente data.
 - b. Rede de Saneamento: As peças apresentadas, no que diz respeito a redes de drenagem apenas contêm:
 - i. Em PE 2, o projecto de Drenagem da via.
 - ii. Em PE 17.1 encontram-se compilados/identificados os serviços afectados das diversas entidades (C.M.Seixal, SMAS Almada, Simarsul, PT Telecom, EDP-AOPS, Cabovisão, etc.).



MUNICÍPIO DO SEIXAL
CÂMARA MUNICIPAL

Rua Fernando de Sousa, 2 2840-515 SEIXAL
Tel. 21 227 67 00 / 21 227 65 00 - Fax 21 222 22 96
NIPC 506 173 968

Handwritten signatures and initials: "Amg B", "70", "APonty", and others.

Consta da listagem de projecto a Parte 17.2 – Reposição de Serviços Afectados, sendo que a mesma é referenciada no 1º parágrafo da pág. 15 de PE 17.1 da forma - "Em PE 17 – Serviços Afectados - Parte 17.2 - Reposição de Serviços Afectados, é apresentada a reposição das infra-estruturas dos SMAS Almada, CM Seixal e SIMARSUL, assim como as infra-estruturas necessárias ao restabelecimento das linhas de telecomunicações da PT Comunicações e da Cabovisão." - Não constando no entanto dos elementos entregues no CD.

O projecto da reposição de serviços afectados, que seria elaborado de acordo com indicações sugeridas, na Reunião de 23/04/2010, em que estiveram presentes os Eng.º Brazão Farinha, Eng.º Paulo Clara, e por parte da C. M. Seixal, Eng.º Rui Silveiro (DSIT), Eng.ª Ana Tavares (DA), Eng.º Pedro Araújo (DA), Eng.ª Amélia Ribeiro (DE) e Eng.º Paulo Serranito (DE), terá especial relevância devendo ser visto em conjunto com o projecto de Drenagem da via agora entregue. Solicita-se que nos seja presente para análise em conjunto com os elementos agora entregues o referido projecto de Reposição de Serviços Afectados.

6. **LIGAÇÃO AO IC32:** A proposta de ligação ao IC32 é feita com recurso à rede viária existente, nomeadamente à Av. De Belverde, atravessando uma zona urbana consolidada com acessos e saídas directamente para a via. Os impactos negativos desta solução são inegáveis e por nós considerados inaceitáveis.
- a. De acordo com os últimos dados de tráfego obtidos quando da elaboração do Mapa de Ruído do Município do Seixal o TMDA na Av. de Belverde era na ordem dos 8700 veículos. De acordo com o Quadro 3.1 – Previsão de tráfego médio diário anual – apresentado no RECAPE, prevê-se entre a rotunda AM4 e o final, para o ano de 2012, um volume de tráfego de 14875 veículos o que corresponde a um aumento de cerca de 70%. Embora se admita que este valor possa na realidade ser inferior, quer pelas características sazonais destas ligações, quer pela desactualização das ultimas contagens de tráfego que datam de 2007, quer também pelo eventual recurso a metodologias de calculo diferentes, é evidente que o acréscimo de tráfego na Av. de Belverde será considerável.
 - b. O aumento de tráfego previsto, associado às características físicas e funcionais da Av. de Belverde, obrigará à tomada de medidas com vista à prevenção da sinistralidade. Medidas estas que poderão passar pela redução de 2 vias por faixa para apenas 1 via, criando constrangimentos à circulação rodoviária.
 - c. O aumento de tráfego conduzirá inevitavelmente ao aumento dos níveis de ruído. Ora se no caso da Av. do Mar está prevista uma beneficiação que inclui um pavimento com BMB, para redução do ruído, não está considerada qualquer medida minimizadora para a Av. de Belverde.



MUNICÍPIO DO SEIXAL
CÂMARA MUNICIPAL

Rua Fernando de Sousa, 2 2840-515 SEIXAL
Tel. 21 227 67 00 / 21 227 65 00 - Fax 21 222 22 96
NIPC 506 173 968

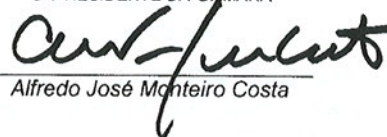
Conclui-se ser indispensável a execução de uma ligação directa ao IC32 através do nó de Belverde mas sem passar pela Av. de Belverde.

A CM do Seixal já elaborou um estudo com um traçado alternativo para esta ligação, tocando apenas tangencialmente a área protegida, estudo esse que já foi apresentado à EP Estradas de Portugal, SA.

Manifestamos desde já a nossa disponibilidade para prestar qualquer esclarecimento adicional que julguem necessário.

Com os melhores cumprimentos,

O PRESIDENTE DA CÂMARA


Alfredo José Monteiro Costa



MUNICÍPIO DO SEIXAL
CÂMARA MUNICIPAL

Alameda dos Bombeiros Voluntários nº 45 Seixal 2844-001 Seixal
Tel. 351 21 227 67 00 - Fax 351 21 227 67 01
NIPC 506 173 968

EP - ESTRADAS DE PORTUGAL, SA
A/C: DIRECTOR DA Direcção DE CONCESSÕES
ENG.º RUI MANTEIGAS

PRAÇA DA PORTAGEM
2809-013 ALMADA

Sua Referência
OFIC. N.º
P.º N.º

Sua Data

Sua Referência
OFIC. N.º 35403
P.º N.º EPGPEV

Data de Expedição
13/04/2010

Assunto: Alteração do parecer emitido por esta Autarquia, em sede de RECAPE do projecto de execução da ER 377.2, Costa da Caparica-fonte da Telha, incluindo a beneficiação da Av. do Mar

Para vosso conhecimento e devidos efeitos remetemos a posição definitiva da Câmara Municipal do Seixal sobre o projecto referido em epígrafe.

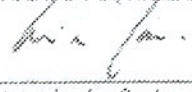
A alteração do parecer inicialmente emitido refere-se essencialmente à apresentação de uma proposta alternativa ao Projecto de Beneficiação da Avenida do Mar, enquanto parte integrante do Projecto da ER 377.2.

A posição da Câmara Municipal do Seixal, secundada pela Câmara Municipal da Almada, tem como objectivo configurar a Avenida do Mar como uma via urbana com perfil transversal tipo adequado ao local onde se insere (zona habitacional de moradias unifamiliares), com uma imagem condizente com a qualidade de vida da população residente, e simultaneamente permitir a regular fluidez do tráfego rodoviário, segurança nos atravessamentos e utilização de modos suaves de transporte.

Em anexo, juntamos a versão final do parecer, contemplando a proposta alternativa ao Projecto de Beneficiação da Avenida do Mar.

Com os melhores cumprimentos,

O VEREADOR DO PELOURO DA MOBILIDADE,
EQUIPAMENTOS MUNICIPAIS E DESPORTO


Joaquim dos Santos

EP-7-30

Brejo Projecto Grandes Projectos Estruturantes Urbanos
E-mail: carlos.palmeira@cm-seixal.pt; Internet: www.cm-seixal.pt
CMSeixal_1_2010_03_F002_V01



**PARECER SOBRE RECAPE DO PROJECTO DE EXECUÇÃO DA ER 377-2
COSTA DA CAPARICA – FONTE DA TELHA, INCLUINDO A BENEFICIAÇÃO
DA AV. DO MAR E A LIGAÇÃO À FONTE DA TELHA
(versão final EPGPEV 06/09/2010)**

O presente documento constitui o Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE) da Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha, numa extensão aproximada de 5,20km nos concelhos de Almada e do Seixal. Este trecho representa um dos projectos rodoviários que compõem a Subconcessão Baixo Tejo.

O lanço referente à Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha, inserido na Subconcessão Baixo Tejo, foi submetido a procedimento formal de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), em fase de Estudo Prévio, no âmbito dos Estudos Prévios do Programa Polis da Costa da Caparica, em simultâneo com a ER377-2 entre a Costa da Caparica e a Fonte da Telha.

De acordo com o Regime Legal de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), aprovado pelo Decreto-Lei n.º69/2000, de 3 de Maio com a última redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º197/2005, de 8 de Novembro "Sempre que o procedimento de AIA ocorra em fase de Estudo Prévio ou de Anteprojecto, o proponente apresenta junto da entidade licenciadora ou competente para a autorização, o correspondente Projecto de Execução, acompanhado de um relatório descritivo da conformidade do Projecto de Execução com a respectiva DIA."

O principal objectivo do RECAPE consiste em verificar a conformidade ambiental do Projecto de Execução da Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha, com os critérios estabelecidos na Declaração de Impacte Ambiental (DIA) no âmbito do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental da ER377-2 Costa da Caparica/Nova Vaga/IC32.

A análise efectuada pelos serviços da Câmara Municipal do Seixal, incidiu sobre os descritores directamente relacionados com as suas competências, pelo que o presente parecer apresenta as considerações retiradas para cada um desses descritores, bem como sobre os resíduos e sobre a avaliação do traçado proposto

1. Análise dos Descritores

No que se refere ao **Descritor Ambiente Sonoro**, da análise realizada retiraram-se as seguintes considerações:

Relativamente à implementação de medidas de minimização o RECAPE não seguiu a recomendação da DIA, a qual referia a necessidade de introduzir no pavimento o **Betuminoso Modificado de Borracha (BMB)**. A justificação prende-se com o facto de estar perante valores de ruído estimados e velocidades de circulação muito baixas (inferiores a 40km/h), no entanto, são conhecidas outras opiniões técnicas contrárias, nomeadamente, segundo o Manual Técnico para Elaboração de PLANOS MUNICIPAIS DE REDUÇÃO DE RUÍDO (APA, 2008) a utilização do BMB é



possível em vias novas e em situações de reabilitação, tanto para estradas de elevada velocidade como em vias de menor velocidade de circulação. Neste documento é ainda referido que o custo da introdução do BMB é semelhante ao uso do betume convencional uma vez que devido às suas elevadas propriedades de resistência à fadiga e à fissuração, não se torna necessária uma camada tão espessa, além de determinados trabalhos prévios não serem necessários, refere, por último, que vários estudos concluíram igualmente que os custos com a sua conservação são menores quando comparados com soluções tradicionais.

A não adopção desta medida de minimização, reportando para os estudos de monitorização a decisão de implementação da mesma, é considerada como uma acção redutora, reportando para medidas curativas e não preventivas. A introdução do BMB apresenta outros benefícios ambientais, nomeadamente, a reciclagem de 4.000 pneus por km de estrada de 12,00m de largura e espessura de 0,04m.

Importa por último referir que a Av. do Mar e Av. de Belverde apresentam um histórico de reclamações sobre incómodo sonoro, verificados ao nível dos valores de ruído quer no Mapa de Ruído do Município do Seixal, quer na avaliação da situação de referência do RECAPE, o que, segundo os princípios gerais da legislação em vigor, justifica claramente a aplicação da medida de minimização no projecto de execução e não após exploração e apenas em caso de reclamação ou verificação de não conformidade.

Relativamente ao Descritor Planeamento e Gestão do Território as principais diferenças entre o Estudo Prévio e o Projecto de Execução são - Diminuição do raio das rotundas e alterações ao eixo, permitindo minimizar as interferências com a ocupação marginal, reduzindo a área de afectação directa da via e das suas infra-estruturas, numa zona de ocupação sensível (habitações) e compromissos urbanísticos, sendo que as afectações ao território se encontram contempladas (expropriações / mecanismo compensatório) no presente documento, indo ao encontro da Medida de Minimização apontada na DIA.

2. Resíduos

Devem ser referidos quais os resíduos gerados na fase de construção e na fase de exploração, fazendo referência à sua classificação segundo a Lista Europeia de Resíduos (LER) de acordo com a Portaria n.º 209/2004, de 3 de Março e identificação da sua perigosidade e respectivos destinos finais.

Existe a necessidade de garantir que todos os resíduos sejam caracterizados, quantificados, transportados e encaminhados para um destino final adequado, por entidades licenciadas para o efeito e com a respectiva Guia de Acompanhamento de Resíduos - Modelo A.

3. Análise do Projecto de Execução

O Projecto de Execução da Beneficiação da Avenida do Mar apresenta uma extensão total de 3,978km, iniciando-se no Concelho do Seixal na rotunda AM.2 ao km 1+616,856, e terminando na rotunda existente de Belverde ao km 3+977,507. Ao longo



h.m.

do seu traçado existirão 2 rotundas (AM.3 e AM.4) localizadas aproximadamente aos 2+254/2+294 e 2+906/2+946.

Descrição do Projecto: o troço do projecto no Concelho do Seixal (da rotunda AM.2 até à rotunda de Belverde) – a Av. do Mar existente apresenta já uma plataforma que contempla um perfil de 2x2, com separador central com 1,50/1,60 m de largura e duas faixas de rodagem com 6,80/6,90 m cada. O novo perfil transversal tipo mantém o separador central, e as duas faixas de rodagem com duas vias circulação por sentido. Estas vias têm 2,75m cada (largura igual às vias de circulação do troço entre a Rotunda ER.10 e a rotunda AM.2), é proposta a redução da largura do separador central para 1,00m de largura e a remoção das espécies arbóreas existentes. Para este troço, prevê-se igualmente a instalação de ciclovias (1,50m de largura) e de passeios (1,50m de largura mínima, estando condicionada ao espaço disponível entre muros) de ambos os lados da via.

Traçado:

I. A Rotunda AM.2 insere-se no cruzamento da Avenida do Mar com a Avenida Pinhal da Aroeira, sobrepondo-se a pinheiros e a um terreno murado de uma habitação particular.

II. Após a Rotunda AM.2, o traçado prossegue novamente sobre a plataforma da actual Avenida do Mar. A Rotunda AM.3 será implantada no cruzamento da Rua Pateira de Fermentelos com a Avenida do Mar, a sudeste do colégio Imaginário, sobrepondo-se ao terreno murado do mesmo.

III. Até à Rotunda AM.4 o traçado passa apenas por vivendas do aglomerado da Verdizela, continuando sobre a plataforma da actual Avenida do Mar.

A Rotunda AM.4 insere-se no entroncamento da Avenida do Mar com a Avenida Pinhal do Caldas, sobrepondo-se apenas ao pinhal existente.

IV. Por último, o traçado em estudo prossegue, até ao seu final, sobre a actual Avenida do Mar. Em resumo, o traçado em estudo desenvolve-se quase na sua totalidade sobre a actual plataforma da Avenida do Mar.

Relativamente à afectação do território, verifica-se a sobreposição do projecto a dois terrenos particulares murados

- Colégio "Imaginário" ao qual a Rotunda AM.3 se sobrepõe afectando cerca de 72,00m² em 662,00m², área de recreio (informação constante no presente documento em análise);

- Sobreposição da Rotunda AM.2 a terreno murado de uma habitação particular, que se traduz num impacto negativo significativo para os proprietários do mesmo tendo em conta a redução do terreno adjacente à habitação.

Apesar de não estar referido no documento em análise (mas representado na Peça Desenhada relativa à Planta Parcelar (AMFT-E-23-06-52) com a indicação das áreas a expropriar), existe igualmente afectação de:

- Parcelas na área designada "Quintinhas da Verdizela", área com parcelamento ilegal em parcelas de 5000m², com Plano de Reversão aprovado pela Câmara



h.m.

Municipal, que define parâmetros de ocupação para as parcelas (implantação da rotunda AM.4).

- Lote no loteamento licenciado – Processo nº23 A 80 (Alvará nº15/91 com Aditamento 3/06) (implantação da rotunda AM.3).

Passeio:

A memória descritiva da geometria do traçado descreve que o perfil transversal tipo inclui de ambos os lados da via uma pista ciclável unidireccional e um passeio, mas salienta que "a largura descrita para os passeios será variável, função do espaço disponível até aos muros adjacentes".

De salientar que a largura do passeio poderá ser variável, mas, de acordo com o ponto 1.2.1 do anexo "Normas técnicas para melhoria da acessibilidade das pessoas com mobilidade condicionada" ao Decreto-Lei nº 163/2006 de 8 de Agosto, a largura do passeio não poderá ser inferior a 1,5m.

Como em alguns troços não é possível garantir a largura mínima de passeio, a pista ciclável será interrompida, devendo o projecto de execução traduzir esta condição.

As peças desenhadas apresentadas já contemplam a possibilidade do passeio ser inferior a 1,50m em função do espaço disponível entre muros.

Entre as rotundas AM3 e AM4, a largura disponível é insuficiente para garantir a dimensão mínima de passeio (passeio do lado Norte, no sentido Fogueteiro – Fonte da Telha é o passeio do lado direito). Neste troço o desenho mostra a pista ciclável com uma largura constante de 1,50m diminuindo o passeio consoante a largura disponível até ao muro do lote. No ponto que parece o mais desfavorável o passeio não chega a ter a largura de 0,50m.

A dimensão do separador central no local das passagens de peões terá que ser de 1,20m no mínimo, de acordo com o ponto 1.6.3 do anexo "Normas técnicas para melhoria da acessibilidade das pessoas com mobilidade condicionada" ao Decreto-Lei nº 163/2006 de 8 de Agosto. No entanto chama-se a atenção para o facto de esta medida ser insuficiente para atravessar com uma bicicleta, em segurança pelo que a dimensão mínima do separador tem que ser superior a 2,5m, nos locais de atravessamento.

Pista Ciclável:

Em nenhuma das soluções de rotunda apresentadas – AM.2, AM.3 e AM.4 – se percebe claramente como é garantida a continuidade dos percursos pedonais e cicláveis, porque não estão indicadas quaisquer travessias para ciclistas ou para peões.

Para o cruzamento e para os dois entroncamentos existentes entre a rotunda AM.4 e a rotunda de Belverde, não é igualmente não é apresentada qualquer solução, viária ou outra.

Face ao volume de tráfego (superior a 6000u/ dia), a pista ciclável terá que ter locais de atravessamento próprio.

Face ao atrás descrito, no sentido de se garantir de forma clara e inequívoca a segurança da circulação de peões, ciclistas e viaturas, sugere-se que o projecto de execução integre as seguintes alterações:

- Uma única via rodoviária por sentido ao longo do traçado.
- Circulação nas rotundas em faixa única.



h. f.

- Separador central com a largura necessária para o atravessamento das bicicletas e peões em dois tempos, atendendo ao elevado volume de tráfego esperado.
- Face ao volume de tráfego:
 - i) Passeios com largura mínima para garantir a circulação dos peões em segurança.
 - ii) Pistas cicláveis unidireccionais.
 - iii) Desvios para paragens de transporte público.
 - iv) Condições de visibilidade e segurança na entrada e saída dos veículos nos lotes.

As decisões relativas aos percursos pedonais e cicláveis devem favorecer os modos suaves, não só como medida coerente de promoção do seu uso, mas também enquanto medida de segurança, pois trata-se de dar prioridade aos mais vulneráveis.

Pavimentos:

São propostas três estruturas de pavimento (para a rodovia, pista ciclável e passeio) com as quais concordamos. Apenas entendemos de reforçar o nosso pedido para utilização de lajetas de betão de cor branca para revestimento dos passeios em substituição da calçada de vidro. As ciclovias deverão ser de cor vermelha.

Perfil longitudinal:

De acordo com o referido na Memória Descritiva existe um troço de cerca de 1500m de extensão onde foi adoptada uma inclinação inferior à mínima recomendada, mantendo provavelmente o existente. Recomenda-se pois que este troço seja objecto de estudo de drenagem específico de modo a garantir a correcta drenagem da via e consequentemente boas condições de segurança rodoviária, contribuindo assim também para a longevidade desta infra-estrutura.

Perfis transversais:

De acordo com a Memória Descritiva e o perfil longitudinal, os movimentos de terras, considerados para a Av. do Mar, serão essencialmente os correspondentes à abertura de caixa para execução dos pavimentos, uma vez que é mantido o traçado da via existente bem como também são mantidos os limites das propriedades, à excepção das zonas de implantação das novas rotundas. Pelo acima exposto julga-se que podemos concluir existirem lapsos na indicação do terreno em certos perfis transversais, pois os perfis do terreno e da via deveriam ser muito semelhantes. Ora verifica-se que de acordo com o apresentado em certos perfis transversais existiriam consideráveis movimentos de terras para adequar o existente à beneficiação de via proposta, o que não corresponde à realidade.

Iluminação Pública:

Nesta fase ainda não é apresentada nenhuma solução, pelo que julgamos que esta deverá ser apresentada e sugerir que, no âmbito do estudo da iluminação pública, se equacione a iluminação das zonas de travessia de peões e bicicletas, contribuindo assim para o aumento da segurança rodoviária.

Integração Paisagística:

O projecto de Integração Paisagística apresentado, conforme indicação da DIA, emitida no âmbito do processo de AIA a que foi sujeito o Estudo Prévio, revela algumas lacunas que deverão ser colmatadas, a fim de garantir a correcta execução dos trabalhos propostos.



hina

B
Chap.
To
Monty
Yks

Assim considera-se que as peças escritas e desenhadas que constituem o projecto não constituem um todo coerente e completo, nomeadamente:

*Peças escritas – sugere-se a apresentação de Caderno de Encargos, Medições e Orçamento do projecto.

*Peças desenhadas – deverá ser apresentado projecto de rega para as rotundas; pormenores construtivos, dando indicação de espessuras de materiais e modo de execução dos revestimentos, delimitação entre os diferentes inertes, etc.; projecto de iluminação, uma vez que são propostos dispositivos de iluminação de encaixe do solo, sem previsão das necessárias ligações;

Aconselha-se a que, em todos os taludes com inclinações iguais ou superiores a 1:1,5, sejam previstas formas de estabilização de solos complementares (nomeadamente mantas orgânicas). A relação do terreno entre via de circulação e moradias unifamiliares existentes deverá ser acautelada.

Nas rotundas propostas aconselha-se a execução de uma faixa de protecção, imediatamente a seguir ao lancil, constituída exclusivamente por inertes, sobre leia anti-raízes, com a largura mínima de 1,00m.

Os desenhos referentes às rotundas devem indicar a localização das travessias para luz e água, devido às espécies vegetais escolhidas – que terão necessidade de sistema de rega automática – e aos projectores previstos.

O projecto da via entre a rotunda ER 10 e a rotunda AM 2, aponta para um perfil transversal tipo constituído por um separador central 'arrelvado', com 1,00m de largura. Apesar do Projecto de Integração Paisagística não apresentar quaisquer elementos relativos a este troço, alerta-se para o facto de se tratar duma opção de revestimento pouco aconselhável, devido aos constrangimentos de acesso, falta de segurança nas operações de manutenção e por último por não se tratar de uma solução sustentável (quer em termos de recursos quer de enquadramento na paisagem envolvente). Sugere-se que seja pavimentado, dada a reduzida dimensão.

O projecto para as rotundas é idêntico em todas (as do concelho do Seixal), contrariando a intenção referida em memória descritiva de que funcionem como pontos de referência.

Só há uma ligeira rotação em planta, o desenho é o mesmo. O que varia são as modelações, mas como são muito simples, não se vão perceber diferenças.

A memória descritiva refere a plantação de cortinas arbóreas de protecção das habitações e de enquadramento da via, no entanto não estão representadas em nenhum desenho.

Desenho Urbano:

De referir que a proposta apresentada resultará em passeios e pista ciclável muito expostos, sem qualquer ensombramento ou característica que favoreça o seu conforto ao longo de um percurso de cerca de 2.350,00m, todo o percurso em território do Seixal, e resultará também numa via de grande capacidade a atravessar uma zona de moradias unifamiliares, com sérias implicações na qualidade de vida e do ambiente neste local.

Com a proposta de execução de uma só via por sentido, o rearranjo do perfil transversal da Av. do Mar permitirá criar condições para arborizar ambos os passeios, e assim aumentar o conforto dos peões e ciclistas que nela circulam.



Serviços Afectados:

Nos elementos enviados apenas consta a identificação/levantamento dos serviços afectados, pelo que nesta fase pouco há a dizer. Mais se informa que continua a aguardar o envio do Projecto de Execução referente à Reposição dos Serviços Afectados.

Consta da listagem de projecto a Parte 17.2 – Reposição de Serviços Afectados, sendo que a mesma é referenciada no 1º parágrafo da pág. 15 de PE 17.1 da forma - "Em PE 17 – Serviços Afectados – Parte 17.2 - Reposição de Serviços Afectados, é apresentada a reposição das infra-estruturas dos SMAS Almada, CM Seixal e SIMARSUL, assim como as infra-estruturas necessárias ao restabelecimento das linhas de telecomunicações da PT Comunicações e da Cabovisão." - Não constando no entanto dos elementos entregues no CD.

O projecto da reposição de serviços afectados, que seria elaborado de acordo com indicações sugeridas, na reunião de 23/04/2010 acima referida, terá especial relevância devendo ser visto em conjunto com o projecto de drenagem da via agora entregue.

Rede de água:

- I. No ponto 17.1 encontram-se identificados os vários serviços afectados que resultam de uma compilação das várias informações das entidades envolvidas;
- II. Tendo em consideração a reunião do passado dia 23/04/2010 entre a equipa projectista e o Departamento de Saneamento, Infra-estruturas e Transportes da Câmara Municipal do Seixal, e a anomalia mencionada no ponto 2 sobre os elementos fornecidos, não poderá ser emitido qualquer tipo de parecer, sobre esta matéria, à presente data.

Rede de Saneamento:

As peças apresentadas, no que diz respeito a redes de drenagem apenas contêm:

- I. Em PE 2, o projecto de Drenagem da via;
- II. Em PE 17.1 encontram-se compilados/identificados os serviços afectados das diversas entidades (C.M.Seixal, SMAS Almada, Simarsul, PT Telecom, EDP-AOPS, Cabovisão, etc.).

"4) Proposta da Câmara Municipal do Seixal com solução alternativa ao Projecto de Beneficiação da Avenida do Mar.

Atendendo às questões observadas em sede da análise técnica da solução do projecto de execução da beneficiação da Avenida do Mar podemos concluir que este não reúne condições para evoluir para obra, uma vez que não estão garantidas as condições de segurança necessárias à circulação de veículos e peões.

A Avenida do Mar é uma via municipal de grande tráfego situada numa zona residencial do Concelho do Seixal. A partir do momento em que o estudo da ER377.2 a retira da classificação desta Estrada Regional, e a beneficia para que posteriormente continue sobre gestão do município, está a reconhecer a natureza urbana do arruamento.

Assim sendo é como via urbana que a Avenida do Mar deve ser tratada.

O perfil transversal tipo deve introduzir medidas de acalmia de tráfego, e a velocidade de circulação permitida não deverá ser superior a 40 km/h.



B
Pereira
To
J
Admty
Vg

Na continuação do resultado da análise do projecto apresentado pela CONBATE e com base nos pressupostos anteriores, a Câmara Municipal do Seixal propõe para esta Avenida:

- 1º - Perfil transversal tipo com uma via por sentido (2x3,25m).
- 2º - Separador central materializado por dois lancis justapostos (0,50m)
- 3º - Faixa de estacionamento longitudinal de 2,15m, intercalada com arborização e acesso aos lotes.
- 4º - Desvios para paragens de veículos de transporte públicos.
- 5º - Pista ciclável unidireccional (uma de cada lado da via) com 1,5m de largura, segregada, à cota do passeio.
- 6º - Passeios com cerca de 2,00m a 2,50m de largura.
- 7º - Rotundas com 1 faixa de circulação.

Esta proposta configura a Avenida do Mar como uma via urbana com perfil transversal tipo adequado ao local onde se insere (zona habitacional de moradias unifamiliares), com uma imagem condizente com a qualidade de vida da população residente. Simultaneamente permite fluidez do tráfego rodoviário, segurança nos atravessamentos e potencia a utilização de modos suaves de transporte.

A opção de uma via por sentido, com 3,25m de largura, tem como objectivo incentivar o cumprimento da velocidade máxima, apesar do traçado rectilíneo agora cortado pelas rotundas propostas.

A faixa de estacionamento apesar de não proporcionar muitos lugares de estacionamento, porque é interrompida pela arborização, pelos acessos aos lotes e pelos desvios para paragens de transportes públicos, funcionará essencialmente como faixa de protecção do passeio e ciclovia em relação ao tráfego rodoviário.

Atendendo à velocidade de circulação e volume de tráfego automóvel expectável, propomos pistas cicláveis unidireccionais, uma de cada lado da via de modo a minimizar os pontos de conflito nos cruzamentos, entroncamentos e acessos a lotes. A ciclovia proposta está prevista no Plano da Rede de Cicloviarias do Município do Seixal, como um eixo importante não só para ligação às praias como também para percurso de lazer.

A largura dos passeios permitirá o enquadramento em ambiente de Avenida, sendo cumprida a largura dos passeios prevista na legislação em vigor.

Esta nova filosofia garantirá velocidades de circulação mais baixas, melhores condições para peões e ciclistas, mais comodidade para os habitantes locais, e melhor imagem urbana da Avenida do Mar, de igual modo as restrições rodoviárias previstas para o acesso para a praia da Fonte da Telha, no âmbito do Plano do Pormenor a realizar pela Câmara Municipal do Almada, aconselhamos que se condicione o fluxo de tráfego a esta área, sensível e protegida."

5) Ligação ao IC32

O Plano Rodoviário Nacional classificou o Lanço do IC20 entre a Costa da Caparica e o IC32 como ER377-2.

O projecto da ER377-2 tinha como objectivo garantir em conjunto com a Av. do Mar, a ligação entre a via rápida da Costa da Caparica (IC20) e a Circular Regional Interna da Península de Setúbal (IC32-CRIPS).

Assim, a beneficiação da Av. do Mar e a Ligação à Fonte da Telha são fundamentais para a consolidação da CRIPS no seu todo e para a melhoria da articulação desta região com o arco metropolitano de Lisboa e com a restante rede.

No âmbito do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental do Estudo Prévio da ER 377-2 Costa da Caparica/Nova Vaga IC32, foi emitida DIA desfavorável para o



h. m.

troço final – da Rotunda de Belverde até à ligação do IC32. Assim, o Projecto de Execução desenvolvido a que diz respeito o presente RECAPE contempla apenas a Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha ficando assim pendente o fecho do anel – ligação entre a ER377-2 e o IC32.

É de referir igualmente que uma das principais condicionantes identificadas no EIA foi a existência do sítio da Rede Natura 2000 – Sítio Farnão Ferro / Lagoa Albufeira, criada pela Resolução de Conselho de Ministros nº 76/2000 de 5 de Julho, tendo o traçado do IC32 – Nó de Belverde sido reformulado por forma a não se sobrepor com a condicionante.

Não obstante os vários pareceres emitidos pela Câmara Municipal do Seixal (CMS), já posteriormente à emissão da DIA, no âmbito dos projectos de execução do IC32-CRIPS e da ER 377-2, há que reforçar todo o interesse da CMS em que a ER 377-2 ligue directamente ao IC32-CRIPS através do Nó de Belverde (cuja configuração permite esta ligação), como aliás, se encontra previsto no Plano Rodoviário Nacional.

Ao ter-se eliminado o último troço da ER 377-2, conforme constava do respectivo Estudo Prévio, não foi avaliado o impacto ambiental e social resultante de a ligação ao IC32-CRIPS se passar a fazer através da rede local de uma zona residencial de moradias (Belverde) com acessos directos para os arruamentos que a atravessam. Nestes termos, não pode a CMS deixar de manifestar a sua total discordância relativamente à eliminação do último troço da ER 377-2 que permitiria a ligação ao Nó de Belverde do IC32-CRIPS e evitaria, por um lado, a descarga do tráfego proveniente de um Itinerário Complementar numa via local que atravessa uma zona residencial; por outro, o enorme volume de tráfego proveniente da zona balnear da Caparica.

Estrada Florestal C. Caparica
Praia da Rainha
2825-412 Costa de Caparica
Portugal

T. +351.212 918 270/...6
F. +351.212 918 279
appafcc@icnb.pt
www.icnb.pt



PAISAGEM PROTEGIDA
DA ARIBA FÓSSIL
DA COSTA DA CAPARICA

B
 Cherry.
 To
 O
 A. R. R. R.
 Y. R.

DATA S. COMUNICAÇÃO

24/06/2010

DATA

20/07/2010

S. REFERÊNCIA
EP-SAI/2010/44439

N. REFERÊNCIA
Ofº nº 15130/2010

REFERÊNCIA INTERNA

Infº nº 8811/2010

ASSUNTO **RECAPE da Beneficiação da Av^a do Mar e Ligação à Fonte da Telha**
Pedido de parecer da Estradas de Portugal, SA

 $\text{Exm}^a \text{Sr}^a$

Arqt^a Ana Cristina Martins
Directora do Gabinete de Ambiente
Estradas de Portugal, S.A.
Praça da Portagem
2809-013 ALMADA

Em resposta ao pedido de V. Ex^a através da carta com a referência EP-SAI/2010/44439 de 24/06/2010, há a referir que o projecto cumpre a maior parte das condicionantes da DIA e as que posteriormente foram transmitidas pelo ICNB ao subconcessionário na fase de Geometria de Traçado. Contudo, apresenta falhas no cumprimento de algumas das medidas referidas, que importa esclarecer e corrigir.

A medida compensatória incluída na DIA será concretizada com a cedência ao ICNB de 2 parcelas de terreno, designadamente o artigo 15 da Secção AH e o artigo 19 da secção C2. Estas 2 parcelas correspondem às características indicadas na DIA, mas importa que estes dados sejam confirmados, atendendo a que em fase negocial foram apontadas diversas soluções, não se tendo ainda concretizado a aquisição de qualquer destas parcelas. Assim, deverão ser apresentados elementos concretos sobre a aquisição dos terrenos, designadamente contratos ou compromissos já assumidos, bem como a descrição e áreas exactas dos artigos matriciais.

O projecto provocará impactes negativos na vegetação da Reserva Botânica da Mata Nacional dos Medos, que deverão ser minimizados, com a introdução das seguintes alterações:

- A partir do Km 0+300, o traçado deverá ser retificado, deslocando-o ligeiramente para Norte, para permitir a preservação de alguns exemplares de *Juniperus turbinata* e de *Pinus pinea*, conforme solicitado pelo ICNB no ofício nº 17889/2009 sobre a fase de Geometria de Traçado.
- A ligação ao Parque de Merendas deverá ser ajustada com o ICNB.

cm.



Handwritten signatures and initials in the top right corner, including "Glees", "Fr", "Monty", and others.

A DIA indica a necessidade de colocação de dispositivos de diminuição da velocidade de circulação na Mata Nacional dos Medos, mas nada consta no projecto a este respeito, pelo que se solicita a descrição dos referidos dispositivos.

A DIA impõe limitações à utilização de substratos de cobertura dos taludes em zona dunar. De acordo com o Projecto de Integração Paisagística (PE 8), não serão aplicados solos de cobertura nos taludes de escavação em áreas de dunas. No entanto, refere-se também a aplicação de terra vegetal, sem que as Matas Nacionais constituam excepção ou que seja definida a origem dessa terra vegetal.

Reafirma-se a necessidade de, na cobertura dos taludes da RBMNM, quer em aterro, quer em escavação, serem exclusivamente utilizadas exclusivamente areias de dunas com origem na própria Mata, para evitar problemas de disseminação de espécies infestantes.

Nos taludes de aterro na RBMNM, que não sejam feitos com o mesmo tipo de materiais, deverá ser salvaguardada a aplicação de uma cobertura de, pelo menos, 0,20 m de areias provenientes dessa Mata.

A utilização de materiais geossintéticos nos taludes (tipo alveolar ou tipo tapete) é uma possibilidade colocada pelo projecto. A sua eventual concretização deverá ficar dependente do acordo do ICNB, após análise conjunta com o dono da obra.

O Projecto de Integração Paisagística incluiu as condicionantes da DIA no que diz respeito ao revestimento vegetal dos taludes, com a utilização exclusiva de espécies autóctones. Este aspecto assume especial significado na Reserva Botânica da Mata Nacional dos Medos. Também nesse projecto é afirmado que nos taludes arenosos não é feita sementeira, apenas a plantação de um módulo herbáceo/arbustivo, o que cumpre com a DIA. Contudo, nas plantas do projecto existem locais na RBMNM onde se propõe a sementeira dos taludes, o que deverá ser corrigido.

A estrada constituirá uma descontinuidade da vegetação da RBMNM, à qual estarão associadas, em ambos os lados, faixas de gestão de combustível, de forma a reduzir o risco de propagação de incêndios florestais. Por outro lado, esta zona apresenta grande vulnerabilidade à praga do Nemátodo da Madeira do Pinheiro (NMP).

Estes aspectos deverão ser considerados no PIP, através de algumas alterações às plantações propostas nos taludes:

- Apostar principalmente na plantação de *Juniperus turbinata*.
- Reforçar a plantação de *P. pinea* associada à ciclovia e passeio pedonal.

Handwritten signature "An." in the bottom right corner.



B
Alleg.
for
D
Monte
Fey

- Não proceder à plantação ou sementeira de *Pinus halepensis*, por não fazer parte da flora nativa.
- Reduzir o número de exemplares de *Pinus Pinaster* a plantar ou semear, devido à mortalidade provocada pela praga do NMP.
- No prolongamento dos aceiros florestais não proceder à plantação de árvores.
- As espécies arbóreas a utilizar nos taludes deverão ser exclusivamente *Pinus pinea*, *Pinus Pinaster*, *Quercus faginea*, *Quercus suber* e *Olea europaea*, var. *sylvestris*, atendendo a que não existem condições ecológicas que garantam a viabilidade das espécies *Alnus glutinosa*, *Fraxinus angustifolia*, *Populus alba*, *P. nigra* e *Salix alba*.

Se a obra decorrer em período seco, deverá estar prevista a rega dos exemplares arbóreos a manter, que fiquem imediatamente adjacentes aos taludes de escavação. Esta rega deverá ser efectuada em abundância e regularidade que se mostrem necessárias e tem como objectivo evitar a morte das árvores por efeito conjugado do corte de raízes e redução do grau de humidade do solo.

Os trabalhos de movimentação de terras favorecem o desenvolvimento das espécies exóticas e infestantes. Este risco é agravado pela existência de uma vasta área infestada pelo género *Acacia*, na Mata das Dunas, também intervencionada e onde o banco de sementes existente no solo será mobilizado.

Assim, é indispensável que, após a conclusão da obra, a área expropriada seja regularmente monitorizada para detecção de desenvolvimento de espécies infestantes lenhosas, as quais devem ser removidas antes de poderem produzir semente. Especial atenção deverá ser dada aos taludes da estrada localizados na Reserva Botânica da Mata Nacional dos Medos.

Na RBMNM, a monitorização e combate à infestação deverão ser estendidas a uma área suplementar da Mata, no lado exterior até ao seu limite e no lado interior a uma faixa com 10 metros de largura.

Todas as linhas aéreas de energia e telecomunicações que sejam afectadas pela construção da estrada, deverão ser restabelecidas por cabos subterrâneos.

A passagem para a fauna que se encontra proposta para o km 0+025 tem localização e dimensões adequadas, mas o PIP não prevê o seu adequado enquadramento vegetal.

Assim, de forma a potenciar a sua utilização pela fauna, conforme é referido no Relatório Base do RECAPE, todas as passagens para a fauna deverão objecto de tratamento vegetal no PIP.

Am.



B
C
F
Q
A Ponty

Na RBMNM os trabalhos de desmatção e decapagem só poderão ser feitos com o acompanhamento permanente de um representante do ICNB.

Toda a vegetação lenhosa a eliminar, árvores e arbustos com mais de 0,5 m de altura, deverão ser previamente marcados, só podendo ser abatidos após confirmação de representante do ICNB.

O projecto de vedações propõe que estas sejam construídas em rede de malha progressiva, plastificada e com 2,00 metros de altura acima do solo, apoiada em postes metálicos implantados sobre fundações de betão.

Considera-se que os materiais e dimensões das vedações a colocar nos espaços rurais, deverão reflectir o ambiente paisagístico e harmonizar-se com outras vedações existentes. Assim, de uma forma geral, as vedações a implantar deverão ser de rede de malha progressiva metálica, não revestida, com o máximo de 1,40 m de altura, encimada por uma fiada de arame farpado e apoiada em postes de madeira tratada. Sempre que possível, os postes deverão ser simplesmente cravados no solo, sendo as fundações em betão aplicadas unicamente nos locais onde tal seja indispensável.

As vedações deverão ser articuladas com as cancelas existentes. Durante a fase da obra e após a sua conclusão, deverá manter-se a possibilidade de acesso ao interior da RBMNM através das cancelas, por viatura todo-o-terreno.

Nos locais onde a via será confinante com espaços urbanos existentes ou previstos no âmbito do Programa Polis da Costa da Caparica, como sejam a própria cidade e os futuros parques de campismo do Pinhal do Inglês, bem como os trechos não abrangidos pela Área Protegida ou Matas Nacionais, nada temos a opor ao tipo de vedação proposta no Projecto de Execução.

Em conformidade com o exposto, deverá o projecto ser alterado e submetido a novo parecer do ICNB.

Com os melhores cumprimentos

A Directora do Departamento de Gestão de Áreas
Classificadas do Litoral de Lisboa e Oeste

Sofia Castel-Branco da Silveira



Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade, I.P.

DEPARTAMENTO DE GESTÃO DAS ÁREAS CLASSIFICADAS | LITORAL DE LISBOA E OESTE

Estrada Florestal C. Caparica
Praia da Rainha
2825-412 Costa de Caparica
Portugal

T. +351.212 918 270/...6
F. +351.212 918 279
appafcc@icnb.pt
www.icnb.pt



PAISAGEM PROTEGIDA
DA ARRIBA FÓSSIL
DA COSTA DA CAPARICA

DATA S. COMUNICAÇÃO
2010 | 12 | 20

DATA
2011 | 03 | 09

S. REFERÊNCIA
EP-SAII/2010/98762
N. REFERÊNCIA
4881/2011

REFERÊNCIA INTERNA

ASSUNTO

SUBCONCESSÃO DO BAIXO TEJO
ER377-2 COSTA DA CAPARICA/FONTE DA TELHA
RECAPE da Beneficiação da Av. Do Mar incluindo Ligação à Fonte da Telha

Exm^a Sr^a
Art^a Ana Cristina Martins
Directora do Gabinete de Ambiente
Estradas de Portugal, S.A.
Praça da Portagem
2809-013 ALMADA

Exm^a. Sr^a.

Em resposta ao vosso Ofício em epígrafe, o ICNB considera que o RECAPE com as alterações e esclarecimentos entretanto realizados dá resposta às condicionantes da DIA e às recomendações do ICNB constantes nos anteriores pareceres emitidos, através dos Ofícios nº 15129 e 15130, ambos de 20/7/2010, designadamente:

- i) Os restabelecimentos e acessos cumprem as recomendações do parecer do ICNB e consequentemente o Projecto de Execução será revisto de forma a acolher as alterações propostas, aceitando-se as justificações técnicas de segurança rodoviária apresentadas pela concessionária.
- ii) Os restantes aspectos constantes no parecer do ICNB merecem o melhor acolhimento por parte da concessionária e serão enquadrados em PIP/PAAP com o consequente acompanhamento em fase de obra.
- iii) Também os aspectos de alterações do traçado da via de ligação que interferiam com um núcleo de vegetação da MNMedos e as questões paisagísticas se consideram devidamente acauteladas e conformes às recomendações do ICNB.
- iv) De igual modo foi reconhecido pela concessionária a necessidade de promover o enquadramento paisagístico da passagem de fauna adjacente a este troço inserido no projecto da ER377-2, que por lapso não constava do PIP/PAAP, pelo que será o documento reeditado com as correcções dos aspectos mencionados no anterior parecer do ICNB.
- v) Durante a fase de construção estes aspectos serão articulados com o acompanhamento obrigatório de representante do Instituto.
- vi) Deverá ser concretizada com brevidade a cedência da segunda parcela correspondente ao artigo nº 12, Secção C2, com 16000m², sito na Fonte da Telha, mencionada como medida compensatória na DIA, e que se encontra pendente de declaração de destaque pela CMA.

an.



DEPARTAMENTO DE GESTÃO DAS ÁREAS CLASSIFICADAS | LITORAL DE LISBOA E OESTE
PAISAGEM PROTEGIDA
DA ARRIBA FÓSSIL
DA COSTA DA CAPARICA

[Handwritten signatures and initials in blue ink, including 'Fr' and 'APonty']

Pelo exposto, considera-se que o presente RECAPE da ER377-2 Costa da Caparica/Fonte da Telha incluindo a Beneficiação da Av. Do Mar e Ligação à Fonte da Telha, reúne condições para ver reconhecida a sua conformidade pelo ICNB.

Com os melhores cumprimentos,

A Directora do Departamento de

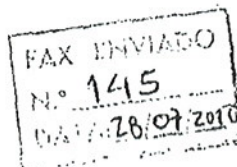
Gestão de Áreas Classificadas do Litoral de Lisboa e Oeste

[Handwritten signature of Sofia Castel-Branco da Silveira]

Sofia Castel-Branco da Silveira



Ministério da
Agricultura,
do Desenvolvimento
Rural e das Pescas



Autoridade
Florestal
Nacional

001

Abonty

FAX

DATA:

(Date) 28.07.2010

PARA: (To)	Ex.mo Senhor Presidente da EP, S.A.	Fax n.º 21 295 19 97
DE: (From)	Autoridade Florestal Nacional Direcção de Unidade de Gestão Florestal	Fax n.º 21 312 49 91
Nº DE PÁGINAS: (Num of pages)	1	MENSAGEM Nº. (Message n.º)
ASSUNTO: (Subject)	Acompanhamento Público do Projecto – "ER377-2 Costa da Caparica/ Fonte da Telha, incluindo Beneficiação Avenida do Mar e Ligação à Fonte da Telha	
	- ER377-2 – Costa da Caparica/Fonte da Telha - Beneficiação Avenida do Mar e Ligação à Fonte da Telha	

Após análise dos Sumários Executivos dos Relatórios de Conformidade Ambiental relativos aos projectos acima mencionados, os quais nos foram enviados através do vossos ofícios EP-SAI/2019/44416 e EP-SAI/2019/44536 de 28.06.2010, e tendo em consideração o nosso parecer emitido na fase de Estudo Prévio, cuja cópia anexamos, em que salientávamos a importância da Reserva Botânica da Mata Nacional dos Medos e apontávamos para soluções que não a atravessassem, estranhámos assim a solução adoptada em DIA, que vai sectionar a referida Mata Nacional - ainda que na extrema - na zona onde ocorre um processo de classificação de interesse público de alguns exemplares bicentenários de pinheiros-mansos ao abrigo do Decreto-Lei n.º 28468, de 15/02/1938.

A Mata Nacional dos Medos é uma mata histórica, mandada semear por D. João V (1705-1750), com o objectivo de defender os terrenos interiores da progressiva invasão dos medos ou dunas, apesar de sua gestão estar a cargo do Instituto do Conservação da Natureza e Biodiversidade, a mata está submetida a Regime Florestal Total por força dos Decretos de 1901 e 1903.

A Autoridade Florestal Nacional reitera assim a sua posição de escolha de soluções que não afectem de todo a Mata Nacional dos Medos, devendo por conseguinte ser reavaliada a solução adoptada (Alternativa B2) de modo a que não abranja a mata, incluído a faixa de protecção contra incêndios florestais.

Quanto à beneficiação da Av. Do Mar e ligação à Fonte da Telha, nada temos a opor. Recordamos contudo que deve ser respeitada toda a legislação florestal aplicável à situação e exposta no parecer.

Com os melhores cumprimentos,

O Director Nacional

(João Pinho)

AUTORIDADE FLORESTAL NACIONAL

Av. João Crisóstomo, 26-28, 1089-040 LISBOA, Portugal
☎ +351.21 312 4800 ☎ +351.21 312 4887
info@afn.min-agricultura.pt | www.afn.min-agricultura.pt

B
Pereira
F
D
A. Pontes

ANEXO 3

RESPOSTA AO PARECER DA COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL DE LISBOA E VALE DO TEJO

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução
Procedimento de pós-avaliação
"Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha"

Exm^a Sr.^a
Eng.^a Paulina Martins
Directora de Serviços da Comissão de Coordenação
e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do
Tejo

Rua Braamcamp, nº 7
1250-048 LISBOA

Sua Referência:	Sua Comunicação de:	Nossa referência:	Antecedente:	Saida:	Data:
DSA/DAMA-000896-2010	13/08/2010		EP-ENT/2010/73344	EP-SAI/2011/41599	09/05/2011

Assunto: SUBCONCESSÃO DO BAIXO TEJO

Beneficiação Avenida do Mar e Ligação à Fonte da Telha

Resposta ao parecer enviado no âmbito do processo de verificação do RECAPE

Em resposta ao Vosso fax ref.^a DSA/DAMA-000896-2010, a coberto do qual nos foi remetido o parecer relativo ao RECAPE do Projecto identificado em título, vimos pelo presente apresentar os esclarecimentos necessários relativamente aos Perfis Transversais Tipo (PTT) adoptados, quer para a Beneficiação da Av. do Mar, quer para a Ligação à Fonte da Telha.

A Declaração de Impacte Ambiental (DIA) emitida em 26 de Janeiro de 2008, é favorável condicionada à combinação das seguintes soluções: Solução B da ER377-2, entre o km 0+000 e o km 13+650, conjugada com a Alternativa B2 (variante à Mata dos Medos), Alternativa B3 (ligação ao Parque de Campismo) e a Solução B da Ligação à Fonte da Telha.

Os PTT que importa analisar para o Projecto em epígrafe será a solução B da ER377-2, entre o km 9+563 e o km Km 13+650 que corresponde à Beneficiação da Av. do Mar e a solução B da Ligação à Fonte da Telha.

Os PTT considerados no **Estudo Prévio**, para estas soluções foram os seguintes:

Beneficiação da Av. do Mar (Solução B da ER377-2, entre o km 9+563 e o km Km 13+650)

Na parte escrita, perfil transversal com 2X2 vias + separador central + ciclovias + passeios.

Nas peças desenhadas:

- Do km 9+563 ao km 11+150 – Perfil Tipo V – 2.25 passeio + 2.50 ciclovia + 6.00 faixa de rodagem + 1.00 separador + 6.00 faixa de rodagem + 2.25 passeio – PTT (20.00 m).

Handwritten signatures and initials:
V2
A. Pontes
B
Fr
Q

- Do km 11+150 ao km 12+450 – Perfil Tipo VI – 1.60 passeio + 2.50 ciclovía + 6.00 faixa de rodagem + 1.00 separador + 6.00 faixa de rodagem + 1.60 passeio – PTT (18.70 m).
- Do km 12+450 ao km 13+650 – Perfil Tipo VII – 2.00 passeio + 2.50 ciclovía + 6.50 faixa de rodagem + 1.00 separador + 6.50 faixa de rodagem + 1.60 passeio – PTT (20.10 m).

Solução B da Ligação à Fonte da Telha

Na parte escrita, perfil transversal com 1X1 via + via de BUS + ciclovía + passeios.

Nas peças desenhadas:

- Do km 0+000 ao km 0+550 – Perfil Tipo X – 2.25 passeio + 7.00 faixa de rodagem + 2.25 passeio – PTT (11.50 m).
- Do km 0+550 ao km 1+286 – Perfil Tipo XII – 2.25 passeio + 2.50 ciclovía + 9.00 faixa de rodagem + 2.25 passeio – PTT (16.00 m).

No **Projecto de Execução** foram adoptados os seguintes perfis:

Beneficiação da Av. do Mar (Solução B da ER377-2, entre o km 9+563 e o km 13+650)

- Da rotunda ER.10 à rotunda AM.2 (Do km 9+563 ao km 11+150 do Estudo Prévio) – 1.50 passeio + 2.50 ciclovía + 5.50 faixa de rodagem + 1.50 separador + 5.50 faixa de rodagem + 1.50 passeio – PTT (18.00 m).
- Da rotunda AM.2 ao final do traçado (Do km 11+150 ao km 13+650 do Estudo Prévio) – 1.50 passeio + 1.50 ciclovía + 5.50 faixa de rodagem + 1.00 separador + 5.50 faixa de rodagem + 1.50 ciclovía + 1.50 passeio – PTT (18.00 m).

Solução B da Ligação à Fonte da Telha

- Do entroncamento inicial ao Cruzamento FT.1 (Do km 0+000 ao km 0+550 do Estudo Prévio) – 1.50 passeio + 2.50 ciclovía + 9 faixa de rodagem (1 para BUS) + 0.50 berma direita – PTT (13.50 m).
- Do cruzamento FT.1 à rotunda ER.10 (Do km 0+550 ao km 1+286 do Estudo Prévio) – 1.50 passeio + 2.50 ciclovía + 9 faixa de rodagem (1 para BUS) + 1.50 passeio – PTT (14.50 m).

Da análise dos PTT previsto no Estudo Prévio face aos desenvolvidos em Projecto de Execução, é possível constatar que na sua generalidade se verifica uma diminuição dos perfis adoptados, verificando-se uma diminuição da área ocupada pelo traçado.

Excepção feita ao troço inicial da Ligação à Fonte da Telha (os primeiros 500 m), onde se verificou existir uma lacuna no Estudo Prévio, uma vez que por um lado as peças escritas não distinguiram os perfis dentro da solução B, mas apenas entre as soluções A, B e C em avaliação, onde se identificava um perfil de 2X2 vias para a Solução A, 1X2 vias + BUS para a Solução B e 2X2 vias para a Solução C. No entanto, as peças desenhadas apresentavam uma distinção no perfil transversal tipo dentro da solução B.

Acresce referir no entanto, que, aquando da fase de Geometria de Traçado o ICNB – Instituto de Conservação da Natureza e da Biodiversidade, entidade com responsabilidade de gestão do território nesta

Handwritten notes and signatures in the top right corner, including '1/4', 'C. Marques', 'F.', 'Monte', and a signature.

área, salientou a importância da solução do Projecto de Execução da Ligação à Fonte da Telha prever uma faixa de BUS e uma ciclovia, referindo que é exactamente este o sector onde é mais necessária a existência de transportes públicos e bicicletas para acesso à praia (parecer anexo). Foi no seguimento deste parecer que a Subconcessionária integrou a via BUS e a ciclovia no troço inicial da Ligação à Fonte da Telha, tendo desenvolvido o projecto de execução e o respectivo RECAPE nesse pressuposto.

Já no âmbito do processo de verificação do RECAPE a EP, SA solicitou parecer ao ICNB, à semelhança do solicitado à CCDR LVT, tendo esse Instituto emitido parecer favorável ao mesmo, conforme carta anexa.

Face ao exposto, designadamente tendo em consideração a ocupação adicional dos 2.00m de largura numa extensão de cerca de 500m, a ocupação actual da área em causa e a posição assumida pelo ICNB, a EP, SA considera ser de aprovar a implementação de um perfil de 1X2 vias + BUS e ciclovia para toda a extensão da "Ligação à Fonte da Telha", pelo que irá fechar o processo de verificação do RECAPE a breve prazo aprovando a solução com o PTT apresentado em Projecto de Execução.

Com os melhores cumprimentos,

A Directora do Gabinete de Ambiente

Handwritten signature of Ana Cristina Martins
Ana Cristina Martins

Anexo:

- Parecer do ICNB à Geometria de Traçado da ER377-2 – Costa da Caparica/Fonte da Telha e Ligação à Fonte da Telha.
- Parecer do ICNB ao RECAPE da Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha.
- Perfis Transversais Tipo do Estudo Prévio e do Projecto de Execução para a Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha.

RB/GAMB



Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade, I.P.

DEPARTAMENTO DE GESTÃO DAS ÁREAS CLASSIFICADAS | LITORAL DE LISBOA E OESTE

Estrada Florestal C. Caparica
Praia da Rainha
2825-412 Costa de Caparica
Portugal

T. +351.212 918 270/...6
F. +351.212 918 279
appafcc@icnb.pt
www.icnb.pt



PAISAGEM PROTEGIDA
DA ARRIBA FÓSSIL
DA COSTA DA CAPARICA

DATA S. COMUNICAÇÃO
17/09/2009

DATA
08/10/2009

S. REFERÊNCIA
Carta nº 386/2009

N. REFERÊNCIA
Ofício nº 17889/2009

REFERÊNCIA INTERNA
Infº nº 10310/2009

Exmº Senhor
Director Geral da Conbate – Construções
do Baixo Tejo, ACE
Lagoas Park, Edifício 8
2740-244 PORTO SALVO

ASSUNTO **ESTRADA REGIONAL 377-2 – COSTA DA CAPARICA / FONTE DA TELHA
E LIGAÇÃO À FONTE DA TELHA. GEOMETRIA DO TRAÇADO**

Em resposta ao pedido de V. Exª, no qual solicita o parecer sobre a Geometria do Traçado da Estrada Regional 377-2 – Costa da Caparica / Fonte da Telha e da Estrada de Ligação à Fonte da Telha, o Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade considera que o projecto apresentado não dá resposta satisfatória a um conjunto de questões que deveriam ficar resolvidas na presente fase, pelo que se emite parecer desfavorável, com os seguintes fundamentos:

– Escala de apresentação

A leitura das peças desenhadas é dificultada porque são apresentadas na escala 1:4000 e na forma de redução de originais. Assim sendo não é possível verificar o cumprimento de algumas das condicionantes que constam na Declaração de Impacte Ambiental.

A geometria do traçado deverá ser apresentada em escala não inferior a 1:2000, esclarecendo a solução a adoptar para a manutenção dos pinheiros mansos entre os acessos às praias da Mata e da Rainha e a maior aproximação ao limite da Mata Nacional dos Medos entre os kms 6+700 e 7+000 da ER 377-2.

Deverá ainda ser esclarecida a solução para o acesso ao Centro de Interpretação da Praia da Rainha. Neste sector sugere-se que o alargamento da via seja feito para Nascente.

– Perfis transversais tipo

- Na ER 3772



Handwritten notes and signatures in the top right corner, including "Pus", "Arany", and a circled signature.

A eliminação do passeio único, na maior parte do traçado, não resulta da DIA nem de imposição do ICNB. Embora este Instituto, no âmbito das suas competências, nada tenha a opor à proposta apresentada, considera-se que esta opção deverá ser devidamente justificada.

Contudo, na Descida das Vacas, é essencial a existência de passeio pedonal.

O perfil transversal tipo que é proposto no sector correspondente à Mata das Dunas (rotunda 2 ao km 5+750), permite o estacionamento de viaturas na berma da estrada, o que dificultaria as condições de circulação dos automóveis, bicicletas e peões.

Deverá ser prevista a colocação de dispositivos para impedir o estacionamento de viaturas na berma.

- Na Ligação à Fonte da Telha

Deverá ser justificada a ausência de faixa BUS e ciclovia até à Fonte da Telha, pois é exactamente este o sector onde é mais necessária a existência de transportes públicos e bicicletas para acesso à praia.

A estrada deveria ter 3 vias (uma delas BUS), ciclovia e 1 passeio no lado Norte.

– Ciclovia

Entre os Kms 5+750 e 6+650 (Mata Nacional dos Medos), o projecto contempla uma ciclovia no lado Sul e vedação no lado Norte.

Neste sector não deverá haver ciclovia, a qual será substituída pelo troço de Estrada Florestal dentro da Mata Nacional dos Medos. Deverá manter-se a vedação no lado Sul da estrada para protecção da fauna e flora.

A ciclovia termina ao Km 8+750 da ER 377-2 (fim dos Parques de Campismo) e está ausente na parte inicial da Ligação à Fonte da Telha, o que deverá ser justificado.

– Rectificação de traçado da Ligação à Fonte da Telha

Entre o Km 0+300 e 0+500, o traçado proposto corta o lado Sul do talude, onde existem vários exemplares interessantes de *Juniperus turbinata* e *Pinus pinea*.

O eixo da via deverá ser ligeiramente deslocado para Norte, no sector referido, permitindo minimizar a destruição da flora da Reserva Botânica.



Handwritten notes in the top right corner: "B", "Clay", "H/L", "Fo", "Abonty", and a circled "Q".

Em fase de projecto de execução, há a referir desde já as seguintes questões:

- Projecto de Integração Paisagística

Este projecto é exigido na DIA e deverá dar um contributo importante na resolução de um conjunto de questões como sejam, as relativas ao revestimento dos taludes em área dunar, a utilização de espécies vegetais nativas e a colocação de muros de suporte de terras em área de escavação na Mata Nacional dos Medos.

- Áreas de escavação na Mata Nacional dos Medos

Em reunião realizada com o ICNB, o projectista colocou reservas à implantação de muros de suporte de terras na Mata dos Medos, conforme prevê a DIA, justificando com a reduzida altura dos aterros. Com os dados agora enviados, verifica-se que ao km 6+200, a ER 377-2 terá um talude de escavação, na ordem dos 4 metros de altura, numa extensão de 80 metros, agravando os prejuízos na vegetação da Reserva Botânica. Outras condicionantes a aplicar neste sector da estrada, poderão implicar taludes ainda mais extensos do que o previsto, justificando-se a construção de muros de suporte de terras. Entre as condicionantes referidas contam-se a impossibilidade de revestir os taludes, em zona dunar, com terra rica em matéria orgânica ou proveniente de outras formações, tal como refere a DIA. Existem ainda limitações quanto à utilização de hidrosementeira e materiais sintéticos no revestimento dos taludes.

No sector da ER 377-2, localizado na Mata Nacional dos Medos, cerca do km 6+200, e eventualmente na ligação à Fonte da Telha, cerca do km 0+400, o projecto de execução deverá contemplar também a construção de muros de suporte de terras.

- Passagens para a fauna

A definição dos locais e características das passagens para a fauna, deverá ser feita por especialista, tal como indicado na DIA e objecto de projecto específico, de acordo com o manual do ICNB e tendo em consideração as características dos biótopos confinantes, as espécies existentes e outras infra-estruturas lineares existentes na proximidade.

O projecto de passagens para a fauna deverá contemplar, para além das passagens já indicadas na geometria do traçado, ainda os seguintes locais: passagens inferiores ao Km 4+750 e ao Km 6+450 da ER 377-2 e uma passagem superior cerca do km 0+400 da ligação à Fonte da Telha.



Handwritten signatures and initials in blue ink, including 'Jm', 'F', 'Abonty', and others.

– Restabelecimento de caminhos e acessos

Deverão ser definidos os restabelecimentos dos acessos às parcelas agrícolas e assentos de lavoura das Terras da Costa, acessos para vigilância e combate a incêndios florestais (a analisar em conjunto com o ICNB) e a articulação com o projecto do campo de jogos (Costapolis).

– Rotunda ER 6

A implantação da parte Norte da rotunda ER 6 sobre uma duna, obrigará ao abate de uma dezena de *Pinus pinea* de bom porte.

Deverá ser proposta uma solução técnica de deslocamento da rotunda para Sul, de forma a reduzir a movimentação de terras e o abate de árvores.

– Ruído

Na Mata dos Medos, para atenuação do ruído, o EIA propôs a aplicação de BMB (betume modificado com borracha) no pavimento. A DIA propôs medidas suplementares, se aquelas não forem suficientes para cumprir os valores limite recomendados, designadamente através da colocação de barreiras. Indicou ainda a necessidade de dispositivos de diminuição da velocidade de circulação na Mata Nacional dos Medos.

Deverá ser feita a descrição das medidas de atenuação do ruído e dos dispositivos de diminuição da velocidade de circulação na Mata Nacional dos Medos.

– Pormenores

A transposição da Ribeira da Foz do Rego, constitui um local sensível atendendo a que se localiza em área dunar e com risco de inundação de terrenos circundantes, incluindo casas. Este risco é devido ao regime torrencial da linha de água e a que o seu leito se encontra a cota superior ao do terreno circundante.

A inserção da Ligação à Fonte da Telha na Estrada Florestal fica situada em local envolvido por arvoredo denso, pelo que importa reduzir a destruição dessa vegetação.

Deverão ser apresentados os pormenores da construção do pontão sobre a Ribeira da Foz do Rego e da inserção da Ligação à Fonte da Telha na Estrada Florestal.



DEPARTAMENTO DE GESTÃO DAS ÁREAS CLASSIFICADAS | LITORAL DE LISBOA E OESTE
PAISAGEM PROTEGIDA
DA ARRIBA FÓSSIL
DA COSTA DA CAPARICA

Handwritten notes and signatures in the top right corner:
B
Oleg.
To
Adonte
[Signature]

– Rotunda ER 4

A rotunda ER 4 não deverá incluir um acesso formal para Nascente, visto tratar-se de uma simples ligação a um assento de lavoura.

– Medidas compensatórias

Em fase de projecto de execução deverão ser incluídas todas as medidas minimizadoras e compensatórias referidas na Declaração de Impacte Ambiental, devidamente contempladas no caderno de encargos.

Com os melhores cumprimentos

A Directora Adjunta do Departamento de Gestão de Áreas
Classificadas - Litoral de Lisboa e Oeste

Teresa Leonardo

ICNIB

Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade, I.P.



Ministério do Ambiente e do

Ordenamento do Território

DEPARTAMENTO DE GESTÃO DAS ÁREAS CLASSIFICADAS LITORAL DE LISBOA E OESTE

Estrada Florestal C. Caparica
Praça da Rainha
2825-412 Costa da Caparica
Portugal

T +351 212 918 270/ 6
F +351 212 918 279
gpa@icnib.pt
www.icnib.pt



PAISAGEM PROTEGIDA
DA ARRIBA FÓSSIL
DA COSTA DA CAPARICA

DATA S. COMUNICAÇÃO
2010 | 12 | 20

DATA
2011 | 03 | 09

Exm^a Sr^a
Art^a Ana Cristina Martins
Directora do Gabinete de Ambiente
Estradas de Portugal, S.A
Praça da Portagem
2809-013 ALMADA

S. REFERÊNCIA
EP/SAI/2010/98762
N. REFERÊNCIA
4881/2011

REFERÊNCIA INTERNA

ASSUNTO

SUBCONCESSÃO DO BAIXO TEJO
ER377-2 COSTA DA CAPARICA/FONTE DA TELHA
RECAPE da Beneficiação da Av. Do Mar incluindo Ligação à Fonte da Telha

Exm^a Sr^a

Em resposta ao vosso Ofício em epígrafe, o ICNIB considera que o RECAPE com as alterações e esclarecimentos entretanto realizados da resposta às condicionantes da DIA e às recomendações do ICNIB constantes nos anteriores pareceres emitidos, através dos Ofícios n.º 15129 e 15130, ambos de 20/7/2010 designadamente:

- i) Os restabelecimentos e acessos cumprem as recomendações do parecer do ICNIB e consequentemente o Projecto de Execução será revisto de forma a acolher as alterações propostas, aceitando-se as justificações técnicas de segurança rodoviária apresentadas pela concessionária.
- ii) Os restantes aspectos constantes no parecer do ICNIB merecem o melhor acolhimento por parte da concessionária e serão enquadrados em PIP/PAAP com o consequente acompanhamento em fase de obra.
- iii) Também os aspectos de alterações do traçado da via de ligação que interfiram com um núcleo de vegetação da MNMedos e as questões paisagísticas se consideram devidamente acauteladas e conformes as recomendações do ICNIB.
- iv) Do igual modo foi reconhecido pela concessionária a necessidade de promover o enquadramento paisagístico da passagem de fauna adjacente a este troço insendo no projecto da ER377-2 que por lapso não constava do PIP/PAAP, pelo que será o documento reeditado com as correcções dos aspectos mencionados no anterior parecer do ICNIB.
- v) Durante a fase de construção estes aspectos serão articulados com o acompanhamento obrigatório de representante do Instituto.
- vi) Deverá ser concretizada com brevidade a cedência da segunda parcela correspondente ao artigo n.º 12, Secção C2 com 16000m2, sito na Fonte da Telha, mencionada como medida compensatória na DIA, e que se encontra pendente de declaração de destaque pela CMA.

Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território



DEPARTAMENTO DE GESTÃO DAS ÁREAS CLASSIFICADAS | LITORAL DE LISBOA E OESTE
PAISAGEM PROTEGIDA
DA ARRIBA FÓSSIL
DA COSTA DA CAPARICA

Pelo exposto, considera-se que o presente RECAPE da ER377-2 Costa da Caparica/Fonte da Telha incluindo a Beneficiação da Av. Do Mar e Ligação à Fonte da Telha, reúne condições para ver reconhecida a sua conformidade pelo ICNB

Com os melhores cumprimentos,

A Directora do Departamento de

Gestão de Áreas Classificadas do Litoral de Lisboa e Oeste

Sofia Caster Branco da Silveira

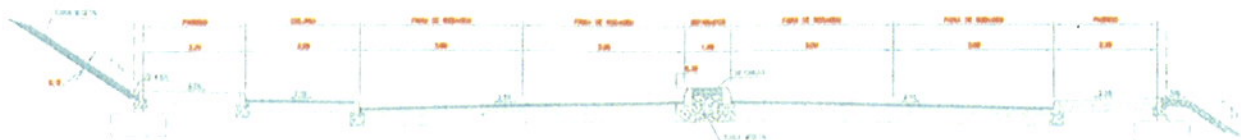
Fun
Dees.
fo
Arntu

AV. DO MAR

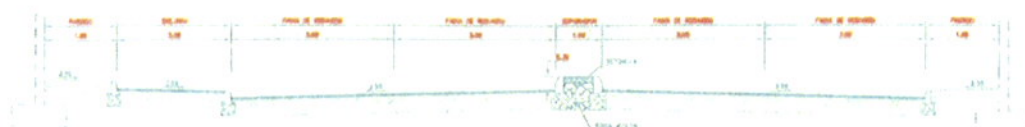
PERFIL TRANSVERSAL TIPO – ESTUDO PRÉVIO

Handwritten signatures and initials in the top right corner.

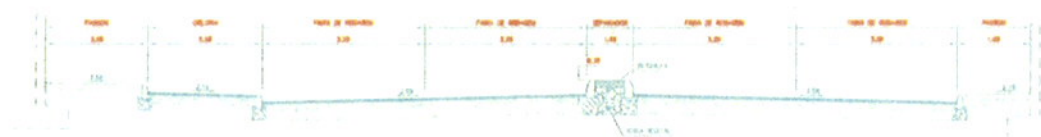
PERFIL TRANSVERSAL TIPO V



PERFIL TRANSVERSAL TIPO VI

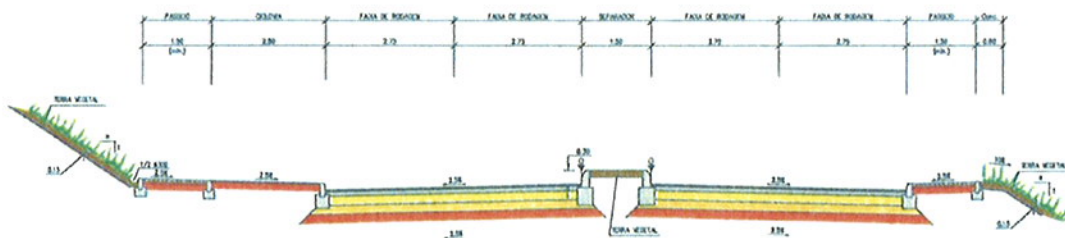


PERFIL TRANSVERSAL TIPO VII

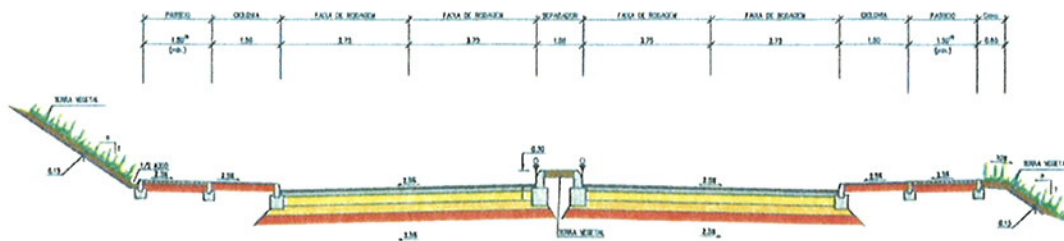


PERFIL TRANSVERSAL TIPO – PROJECTO DE EXECUÇÃO

PERFIL TRANSVERSAL TIPO
ROTUNDA ER 10 à ROTUNDA AM 2 - CM ALMADA
(km=0+000 ao km=1+640)



PERFIL TRANSVERSAL TIPO
ROTUNDA AM 2 ao F84 - CAM SEIXAL
(km=1+640 ao km=3+977.507)



B
 Parcel
 for
 D
 Anthony

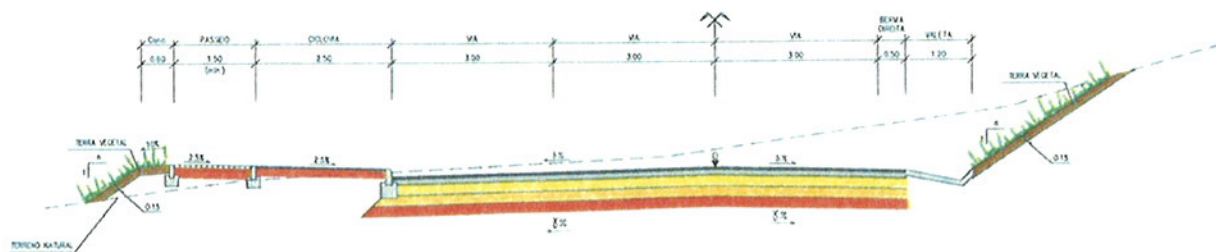
PERFIL TRANSVERSAL TIPO X



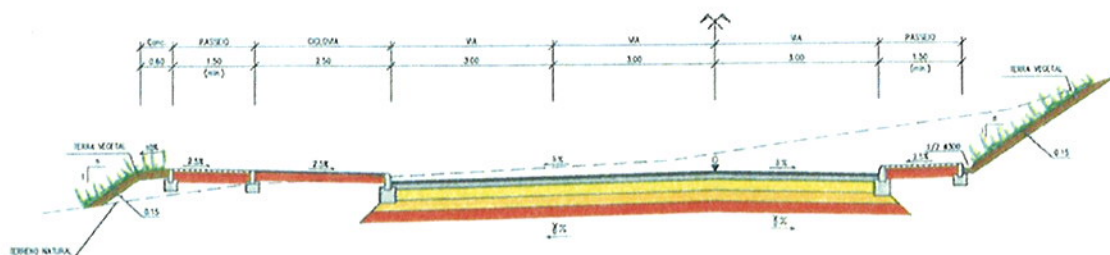
PERFIL TRANSVERSAL TIPO XII



PERFIL TRANSVERSAL TIPO
LIGAÇÃO À FONTE DA TELHA
km= 0+000 ao CRUZAMENTO FT.1
(km=0+000 ao km=0+625)



PERFIL TRANSVERSAL TIPO
LIGAÇÃO À FONTE DA TELHA
CRUZAMENTO FT.1 à ROTUNDA ER.10
(km=0+625 ao km=1+175)





Pen
To
B
C
A
Aronky

**RESPOSTA DA SUBCONCESSIONÁRIA AO PARECER TÉCNICO DA CÂMARA MUNICIPAL DE
ALMADA**

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução
Procedimento de pós-avaliação
“Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha”



SUBCONCESSÃO DO BAIXO TEJO

ER377-2 – C. da CAPARICA / FTE. da TELHA
INCLUINDO Benef. AV. DO MAR e Lig. FONTE DA TELHA

BENEFICIAÇÃO DA AV. DO MAR E LIGAÇÃO À
FONTE DA TELHA

PROJECTO DE EXECUÇÃO

RELATÓRIO DE CONFORMIDADE AMBIENTAL DO PROJECTO DE EXECUÇÃO

RESPOSTA AO PARECER DA CM ALMADA

MARÇO 2011

Projecto



B
C
F
D
Aponty
P

SUBCONCESSÃO BAIXO TEJO

**ER377-2 COSTA DA CAPARICA / FONTE DA TELHA
INCLUINDO Benef. da AV. do MAR e Lig. À FONTE da TELHA**

**BENEFICIAÇÃO DA AV. DO MAR E LIGAÇÃO À FONTE DA
TELHA**

PROJECTO DE EXECUÇÃO

RELATÓRIO DE CONFORMIDADE AMBIENTAL DO PROJECTO DE EXECUÇÃO

RESPOSTA AO PARECER DA CM ALMADA

1 - INTRODUÇÃO	1
2 - RESPOSTA AO PARECER DA CM ALMADA	2

ANEXOS

Anexo 1 - Parecer CM Almada

Anexo 2 – Medida Compensatória - Documentos

SUBCONCESSÃO BAIXO TEJO

**ER377-2 COSTA DA CAPARICA / FONTE DA TELHA
INCLUINDO Benef. da AV. do MAR e Lig. À FONTE da TELHA**

**BENEFICIAÇÃO DA AV. DO MAR E LIGAÇÃO À FONTE DA
TELHA**

PROJECTO DE EXECUÇÃO

RELATÓRIO DE CONFORMIDADE AMBIENTAL DO PROJECTO DE EXECUÇÃO

RESPOSTA AO PARECER DA CM ALMADA

1 - INTRODUÇÃO

O presente documento visa dar resposta ao Parecer emitido pela CM Almada, no âmbito do Procedimento de Pós-avaliação Ambiental do Projecto de Execução da **Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha**, inserido na Subconcessão do Baixo Tejo.

O referido parecer, recebido através do ofício EP Ref. EP-SA1/2010/61945 de 27-08-10 (**Anexo 1**) foi produzido no seguimento de solicitação efectuada pelas Estradas de Portugal, S.A. no âmbito do procedimento de pós avaliação do Projecto de Execução da Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha.

De referir que o competente Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE) da Av do Mar e Ligação à Fonte da Telha, objecto do Parecer ora em causa, foi desenvolvido de acordo com a legislação em vigor.

Assim sendo, é objectivo deste documento prestar os necessários esclarecimentos às questões colocadas pela CM Almada no referido parecer, bem como proceder em conformidade no tocante a algumas medidas/recomendações adicionais nele constantes.

Ressalva-se todavia que, algumas situações identificadas por aquela entidade relativamente a soluções adoptadas no projecto serão devidamente esclarecidas ao longo do presente documento, dado que poderá estar em causa o cumprimento de requisitos rodoviários (normativos e legais) bem como de indicações específicas constantes da DIA ou de outras entidades relevantes neste processo, como sejam ripagens de traçado, tipologia de vedações, passagens de fauna, entre outros.

Visando facilitar a análise dos esclarecimentos e informações ora prestados, procedeu-se à transcrição do parecer, em azul itálico, com prévia identificação da medida em causa, cujo texto é apresentado em caixa cinzenta, apresentando-se em seguida o esclarecimento aplicável.

Relativamente às medidas e/ou recomendações emitidas ao longo deste Parecer, sejam relacionadas com a monitorização ou a integração paisagística, serão, quando aplicável, adequadamente integradas nos respectivos documentos (Volume V – Plano Geral de Monitorização ou PE8 - Projecto de Integração Paisagística).

Estes documentos serão reeditados na sequência dos pareceres emitidos relativamente a este eixo viário.

2 - RESPOSTA AO PARECER DA CM ALMADA

DIA2 - “Ao cumprimento das condicionantes e medidas de minimização e compensação referidas em anexo”

“O RECAPE refere que “O desenvolvimento do Projecto de Execução teve em consideração todas as condicionantes da DIA, bem como as medidas de minimização e compensação anexadas ao referido documento tais como:

- a eliminação da rotunda inicial da Ligação à Fonte da Telha, evitando a afectação adicional de cerca de 4.000 m² de terreno, numa zona de grande sensibilidade ecológica, cumprindo o exposto na DIA;

Ver Medida DIA 13

- a ripagem do traçado para sul entre o km inicial da Ligação a Fonte da Telha e o km 0+200, cumprindo o exposto na DIA, reduzindo a área afectada de habitats importantes para a conservação da natureza;

Ver Medida DIA 13

- a inclusão de uma passagem de fauna para minimizar o efeito barreira nos movimentos dos animais localizada no troço inicial da Ligação a Fonte da Telha, cumprindo o exposto na DIA;

Ver Medida DIA 15

- ao desenvolvimento de um Projecto de Integração Paisagística para a promoção do enquadramento da via;

Ver Medidas DIA 16, 21 e 33.

- a aquisição de parcelas de terreno por forma a compensar os impactes directos da via sobre as dunas e habitats da Directiva n.º 92/43/CEE, do Conselho, de 21 de Maio localizadas nas Matas Nacionais;

Ver Medida DIA 7

Admite-se que são estas medidas constantes do Anexo à DIA que a CM Almada considera relevantes na presente avaliação.

DIA5 - "Inclusão no RECAPE, nos termos da Portaria n.º 33012000, de 2 de Abril em vigor, dos seguintes aspectos:

(...)

Análise de todas as medidas de minimização propostas (no âmbito do traçado aprovado, e desde que não ponham em causa as medidas/condicionantes referidas nesta DIA) nos pareceres de DGRF, da Câmara Municipal do Seixal e da Câmara Municipal de Almada, e nos pareceres recebidos no âmbito da consulta pública, devendo o RECAPE mencionar a possibilidade das mesmas serem contempladas no Projecto de Execução, ou a sua impossibilidade e respectivas razões;"

E um facto comprovável de que várias das solicitações do Município de Almada na Fase de Projecto de Execução não foram tidas em conta, o que em parte resultou da opção processual de envio quase em simultâneo do Projecto de Execução com o RECAPE.

Esta medida da DIA determina que se atenda aos pareceres emitidos pelas diferentes entidades, incluindo consulta pública, ao Estudo Prévio e não ao Projecto de Execução, razão pela qual se considera que a mesma foi cumprida, não havendo qualquer incompatibilidade na apresentação quase simultânea dos dois processos.

Efectivamente, é objectivo do Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução assegurar que o PE cumpre DIA.

É atendendo a estes aspectos que no RECAPE se refere:

"Já no que concerne à autarquia de Almada, é de salientar que esta acompanhou todo o processo de AIA (...)"

Efectivamente, o RECAPE é desenvolvido em fase de Pós-AIA, tendo o projecto considerado o proposto na fase de AIA, salvaguardando a sua compatibilidade com solicitações da DIA e de outras entidades, conforme é referido no RECAPE.

As medidas de carácter ambiental anteriores à emissão do RECAPE foram avaliadas e analisadas aquando do desenvolvimento do Projecto de Execução e em sede de RECAPE.

Todas as alterações / recomendações posteriores que decorram do processo de verificação do RECAPE, caso a entidade licenciadora assim o entenda, serão alvo de avaliação e análise para eventual implementação.

*DIA7 – “A ER 377-2 e a ligação à Fonte da Telha provocarão a destruição de mais de 6 hectares de dunas e habitats prioritários da Directiva, situados em Matas Nacionais (...) deverão ser compensados, através da cedência de terreno com características semelhantes e superfície não inferior, a ser afecto a defesa do património natural. Essa área deverá ser contígua a Mata Nacional dos Medos e situar-se dentro da Paisagem Protegida da Arriba Fóssil da Costa da Caparica.
A aquisição da Referida área deverá ser contemplada no Caderno de encargos da obra, de modo a ser incluída desde logo no orçamento base.”*

Da análise da documentação infere-se que é cumprida esta intenção. Todavia, considera-se que a sua efectivação só é conseguida através da inscrição de verba em Estimativa Orçamental e Mapa de Quantidades, documentos que não constam do conjunto disponibilizado pela equipa projectista.

No RECAPE apresentou-se a informação disponível à data da elaboração do mesmo, relativamente ao estágio de desenvolvimento desta matéria.

Com efeito, e porque ainda não se dispunha de informação detalhada das áreas a compensar, considerou-se a inscrição das verbas necessárias na Estimativa orçamental e no Mapa de Quantidades, de forma a cumprir a última especificação constante desta medida da DIA.

Por outro lado, considera-se importante ressaltar que o Projecto de Execução, e o respectivo RECAPE, não esgotam a verificação de todas as medidas, grande parte das quais são concretizadas após a aprovação definitiva do projecto, cabendo à Subconcessionária a responsabilidade da sua implementação bem como a obtenção de todas as licenças ambientais necessárias.

Contudo, e com o objectivo de evidenciar a aplicação desta medida, apresenta-se no **Anexo 2** deste documento a informação actualmente disponível no tocante à área de compensação em causa:

- Parcela 1 - Artigo 15 da Secção AH - Documentos comprovativos da aquisição da parcela com 4,4 hectares e carta remetida ao ICNB com proposta de doação;
- Parcela 2 - Artigo 12 da Secção C2 - Pedido de desanexação da parcela apresentado pelo proprietário na CM Almada para a venda de 1,6 hectares e respectiva certidão de destaque da CM Almada.

Os referidos artigos cumprem os requisitos definidos pela DIA (RECAPE da Beneficiação da Av. Mar e Ligação à Fonte da Telha, Volume II, Capítulo 4.5.3.1, pág. 181 e Capítulo 3.2.11, pág. 59), nomeadamente:

- Apresentam uma área global de 6 hectares;
- São contíguos à Mata Nacional dos Medos e encontram-se incluídos na Paisagem Protegida da Arriba Fóssil da Costa da Caparica, conforme figura seguinte:



Figura 1 – Parcelas de compensação contíguas à Mata Nacional dos Medos e incluídas na Paisagem Protegida da Arriba Fóssil da Costa da Caparica

DIA13 - Na Solução B da Ligação à Fonte da Telha deverão ser adoptadas as seguintes alterações:

- Eliminar a Rotunda inicial - Na parte inicial, até ao km 0+200, deslocar o eixo da via para Sul, de forma a reduzir a destruição de uma mancha de pinhal manso e zimbral, com bom desenvolvimento*
- Na fase de projecto, em articulação com o ICNB, deverá ser prevista a ligação ao parque de merendas da Aroeira*

Confirma-se o cumprimento da Medida da DIA, sublinhando-se que estas alterações permitem a salvaguarda das áreas afectadas, minimizando as consequências da afectação nomeadamente de um habitat prioritário em Dunas com presença de Pinus pinea e Pinus pinaster.

Igualmente, a deslocação do eixo da via para Sul permite minimizar a afectação de uma mancha de pinhal manso e zimbral.

Confirma a CMA que esta medida DIA13 é cumprida.

DIA14 - “A via deverá adaptar-se ao relevo natural, reduzindo as movimentações de terras.”

Esta situação é cumprida, como resultado do traçado ser uma sobreposição ao Existente na generalidade do percurso.

Confirma a CMA que esta medida DIA13 é cumprida.

DIA15 - “Deverão ser estudadas e previstas passagens para a fauna, cujo número e dimensões deverão ser definidos por especialista, na Mata Nacional das Dunas da Trafaria e Costa da Caparica e na Mata Nacional dos Medos.”

No que respeita a área geográfica do Município de Almada, o troço entre o início do Traçado e o cruzamento FT1 corresponde efectivamente à área mais crítica em matéria de movimentos de fauna, pelo que a sua colocação se adequa. São por demais conhecidos os efeitos nefastos das rodovias na drástica diminuição de populações, pelo que urge a adopção de medidas consequentes com a protecção deste valor ambiental.

Contudo, apesar da proposta de colocação da Passagem de fauna ao km 0+025, com uma secção ortogonal de 2x3m, verifica-se pela análise do perfil transversal, que a sua inserção não está devidamente pormenorizada. Esta questão levanta-se do lado Norte, e pela análise da documentação, porque se fica sem perceber com detalhe a sua forma de inserção, pela aparente ausência de disponibilidade de talude de aterro. Do lado Sul, e igualmente perante os dados espelhados no perfil, parece que o aterro previsto se apresenta pouco desnivelado perante as exigências de altura da Box Coulvert (2m de altura).

É seguro afirmar que a referida Passagem de Fauna não poderá em caso algum resultar numa estrutura em escavação, com a cota de soleira numa situação desfavorável do ponto de vista da drenagem, uma vez que a referida Passagem de fauna acumulará ainda funções de Passagem Hidráulica.

Em resumo, quer do lado Sul, mas sobretudo do lado Norte, parece transparecer a necessidade de acautelar com mais acuidade a forma de inserção da Passagem de Fauna, perante as cotas altimétricas em presença. Esta inserção em detalhe é tanto mais importante, pelo facto de poderem conflitar com factores-chave da atractividade das passagens, designadamente o Índice de Abertura ($IA = \text{altura} \times \text{largura} / \text{comprimento do atravessamento}$) adequado. Para a fauna existente, o IA deve ser no mínimo 0,05 e idealmente igual ou superior a 0,09).

Dado que a Passagem de Fauna ao km 0+025 acumulará ainda a função de Passagem Hidráulica, tal como a Passagem Hidráulica circular com diâmetro 1,5m no início do traçado pretende igualmente servir de Passagem de Fauna, deverão ser consideradas alterações de base que as tornem eficazes, através da incorporação dos seguintes requisitos:

- a zona de atravessamento deve ser uma plataforma plana, pelo que se pode fazer a cobertura do fundo com cimento,
- a zona de atravessamento deve estar seca, pelo que deve construir-se uma plataforma lateral plana que se mantém seca mesmo quando a passagem tem água,
- colocar rampas de saída com pedras de forma a evitar a erosão dos taludes, com inclinação entre 30°-45°,
- camuflagem com vegetação da entrada das passagens, sem a tapar.

No que respeita ao Índice de Abertura ($IA = altura \times largura / comprimento \text{ do atravessamento}$) desta passagem, e sabendo-se que a secção prevista é de $1 \times 3,00 \times 2,00$, e o comprimento de 14,75, identifica-se então um IA de 0,41, valor consideravelmente superior aqueles que são referidos pela autarquia (*Para a fauna existente, o IA deve ser no mínimo 0,05 e idealmente igual ou superior a 0,09*).

Relativamente às restantes questões apresentadas temos a informar que por lapso, esta passagem de fauna não teve o mesmo estudo de enquadramento paisagístico que as passagens de fauna inseridas na ER377-2.

Para assegurar o cumprimento desta recomendação, o PE8 (Projecto de Integração Paisagística) será revisto em conformidade, sendo reeditado em simultâneo com a conclusão deste processo.

DIA16 – “As plantações e sementeiras dos taludes deverão ser exclusivamente de espécies indígenas”

A espécie Miscanthus sinensis é exótica no nosso País, devendo obstar-se a sua utilização, de forma a cumprir a DIA.

Pela análise do documento PE080 - Integração Paisagística - 02, considera-se que as opções escolhidas de integração paisagística são adequadas do ponto de vista funcional, apostando em espécies autóctones, prados de sequeiro e revestimentos inertes, procurando (...) a manutenção da vegetação existente assegurando uma menor perturbação do solo e uma redução dos custos de manutenção”, bem como procurando que ‘a selecção das plantas a utilizar deverá ser feita de forma a promover a diversidade específica e a utilização de espécies pioneiras e autóctones.

De igual modo se compreende que (...) onde o acesso deverá ser condicionado, a capacidade de carga não será essencial, pelo que estas manchas poderão ser revestidas com prados de sequeiro com mistura de herbáceas pouco exigentes em água.”.

O RECAPE associa ainda o cumprimento desta Medida ao (...) capítulo 3.2.5 do presente relatório onde, e apresentada a esquemática dos perfis da passagem para a fauna adoptada. Ao serem apresentados exactamente como esquema, esses elementos não esclarecem a exequibilidade perante a situação em concreto.

Associada as passagens de fauna, está ainda a questão das vedações e da sua implantação, cuja peça desenhada da sua implantação não é perceptível (Ver Medida Dia 15), devendo acrescentar-se que, para além da passagem de fauna, é fundamental que o efeito de barreira deve ser efectuado de forma segura.

Por tudo isto, considera-se que de um modo geral não há elementos que permitam avaliar se o projecto cumpre o definido na DIA.

Em resposta às questões apresentadas pela CM Almada relativas à passagem de fauna preconizada para a Ligação à Fonte da Telha, temos a informar o seguinte:

1. O perfil da referida passagem de fauna é representado no Projecto de Execução PE2 – Drenagem, no qual se pode verificar que não existem problemas de inserção da mesma no aterro (**Figura 2**);

P.H./Passagem de Fauna - 0.1
Km = 0+025.000
1/3 3x2m
Viés = 100.00gr
I=0.50%

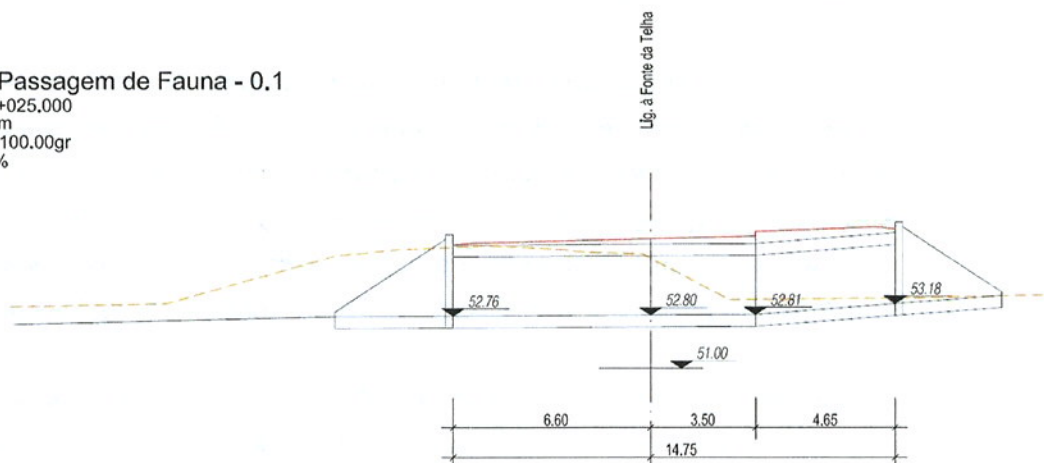


Figura 2 – Perfil da Inserção da Passagem de Fauna

Correcta é igualmente a opção de “nas zonas com solos arenosos, os taludes de escavação deverão ser alvo de revestimento florestal específico, com base na plantação de um modulo herbaceo-arbustivo com vegetação xerófita.”

*Apesar de referido no Projecto de Integração Paisagística (pág. 30) que “não se prevê a partida, a necessidade de efectuar regas noutras alturas do ano embora as mesmas possam ser consideradas se a época de Primavera Verão for excepcionalmente quente e o Outono e Inverno pouco chuvosos”, alerta-se para o facto de terem sido escolhidas espécies, designadamente o *Juncus effusus* e o *Juncus maritimus*, a plantar nas rotundas, cuja dependência de água de rega, para além do período de manutenção delineado, e indispensável. Depreendendo-se que não está previsto sistema de rega nas rotundas, questiona-se da escolha destes exemplares.*

É nossa interpretação que a medida DIA16 respeita às espécies a adoptar nos taludes, recomendação esta que foi cumprida.

Efectivamente, a plantação de *Miscanthus sinensis* não é proposta nos taludes, mas apenas em situações pontuais e num contexto mais urbanizado – rotundas da Av. do Mar.

No entanto, caso a CMA pretenda uma espécie alternativa a esta, admite-se a sua incorporação no projecto final, desde que as diversas entidades intervenientes neste processo assim o entendam.

Dado que, à data da elaboração do projecto, a informação quanto à rega das rotundas não estava disponível, o PIP foi elaborado admitindo que se poderia vir a instalar um sistema de rega nas rotundas, onde existisse rede de águas.

Assim sendo, e caso se opte pela não inclusão de rede de rega, concorda-se obviamente com a substituição dos *Juncus* por outra espécie resistente à secura e salsugem, por exemplo, *Teucrium fruticans*.

DIA18 - "Na Reserva Botânica da Mata Nacional dos Medos:

- A via deverá ser vedada, com rede de malha progressiva, articulando-se com o sistema de cancelas, existente ou a implantar como consequência da construção da estrada.
- O talude interior da variante a Mata dos Medos, entre o km 6+400 e 6 +570, deverá ser substituído por muro de suporte de terras, de forma a preservar o mais possível essa área de excepcional qualidade da Mata.
- Deverá proceder-se a colocação de dispositivos para a diminuição da velocidade de circulação."

As vedações deverão conter as indicações adequadas à salvaguarda da Fauna. A análise do documento PE070 não é elucidativa sobre a colocação da vedação, designadamente as interrupções. Igualmente se verifica a ausência da vedação nos Perfil longitudinais do km 0+000 ao km 0+675.

Acrescenta-se que, para além da passagem de fauna, o efeito de barreira deve ser concretizado de forma segura, pelo que devem ser implantadas, próximo das interrupções das vedações, soluções que impeçam ou dificultem o acesso dos animais a estas entradas e pontos de saída que sirvam de escapatória (ex.: portas basculantes, rampas de escape).

A importância e valor da herpetofauna existente justifica que, ao longo das vedações, devam ser colocadas barreiras que inviabilizam o atravessamento da via por estes grupos faunísticos e reduzam a mortalidade prevista para a fase de exploração (Anexo V-Componente Biológica). Esta solução é essencial, uma vez que pela análise das peças desenhadas, a malha das vedações prevista é superior a adequada ao impedimento da sua passagem, devendo as barreiras encaminhar os animais para a passagem de fauna

Foram consideradas no Projecto de Execução PE7 vedações ao longo de toda a Ligação à Fonte da Telha.

No que respeita ao tipo de vedação a implementar em obra e conforme solicitação do ICNB (parecer Ref. nº 15129/2010 de 20/07/2010) as mesmas serão de rede de malha progressiva metálica, não revestida, com o máximo de 1,40 m de altura, encimada por uma fiada de arame farpado e apoiada em postes de madeira tratada. Sempre que possível, os postes serão

simplesmente cravados no solo, sendo as fundações em betão aplicadas unicamente nos locais onde tal seja indispensável.

DIA21 - "O corte de espécies arbóreas deverá restringir-se ao mínimo possível."

A decisão de redução do corte de espécies foi alcançada através das diferentes acções de revisão projectual adoptadas, tais como:

- *Eliminação da Rotunda inicial na Ligação a Fonte da Telha;*
- *Ripagem do eixo para Sul, entre os km 0+000 e 0+200 da Ligação a Fonte da Telha;*
- *Eliminação da rotunda ao km 0+600 da Ligação a Fonte da Telha;*
- *Eliminação da Rotunda ao km 0+500 da Av. do Mar;*
- *Diminuição do raio das rotundas AM.1 (km 0+950 do EP), AM.2 (km 1+600 do EP);*
- *Eliminação da Rotunda ao km 11+300 da Av. do Mar.*

Está por justificar que a medida "Deslocação para Sudoeste da rotunda ER.10" configure melhorias ao nível da redução do corte de espécies arbóreas.

Apesar da redução do raio exterior da "Rotunda AM.1.", não se compreende porque é que, mantendo o mesmo grau de afectação de espécies arbórea, não é efectuado um restabelecimento perpendicular com a Avenida Pedro Álvares Cabral, conforme referido nos comentários ao Projecto de Execução, mantendo-se o actual traçado diagonal.

No que respeita à justificação das soluções adoptadas nos dois casos requeridos por essa autarquia temos a referir o seguinte:

- a "Deslocação para Sudoeste da rotunda ER.10" deveu-se apenas à não afectação de habitações neste local ocorridas entre a fase do Estudo Prévio patentado a concurso e a do Projecto de Execução;
- (...) não é efectuado um restabelecimento perpendicular com a Avenida Pedro Álvares Cabral porque, no restabelecimento desta rotunda à Av. Pedro Álvares Cabral se considerou o aproveitamento de caminhos existentes, minimizando maiores interferências com afectações. De qualquer forma considera-se importante ressaltar que o restabelecimento é praticamente perpendicular.

DIA23 - “Nas áreas classificadas a via não deverá ter iluminação, designadamente entre os km 3+050 e 7+740 e entre o km 13+650 até ao km 15+060 e na Ligação a Fonte da Telha entre o km 0+000 e a 2ª rotunda. Nos trechos confinantes com áreas urbanas e parques de campismo, o projecto de iluminação deverá contemplar candeeiros com altura reduzida e luz incidente apenas para o pavimento da estrada.”

Não há qualquer informação projectual que permita analisar o Projecto de Iluminação bem como comprovar o cumprimento da questão avançada pela DIA, que se reveste da maior importância no contexto de uma Área Protegida.

Não está prevista qualquer tipo de iluminação na Ligação à Fonte da Telha entre os km 0+000 e km 0+500.

Para as restantes zonas as soluções de iluminação a implementar serão previamente submetidas à apreciação do ICNB e da CM Almada e da CM Seixal.

DIA 26 - “O projecto de execução deverá contemplar as estruturas adequadas de drenagem e recepção das águas de escorrência da via, com vista a evitar a contaminação das águas subterrâneas.”

No estudo elaborado para os Recursos Hídricos no âmbito do RECAPE (Volume III dos Anexos) não se compreende que, após a aplicação de metodologia de quantificação de poluentes, seja referida a seguinte questão (pág. 23):

“Verifica-se que os pontos de descarga localizados aos km 0+030 e km 0+625 se localizam em áreas classificadas como REN “zonas de máxima infiltração”; no entanto, importa salientar que nestes locais, como na quase totalidade da área de estudo, estamos em presença de areias, que apesar de terem uma elevada vulnerabilidade a poluição, por apresentarem elevada porosidade, logo elevadas taxas de infiltração, funcionam como um tampão aos poluentes, ficando estes retidos. Deve no entanto ter-se especial atenção as zonas hídricas sensíveis localizadas nas proximidades dos pontos de descarga de modo a possibilitar a identificação do impacte que estas águas de escorrência irão originar no meio hídrico envolvente.”

Atendendo a esta situação, conclui-se que deveriam ser identificadas e previstas nesta fase medidas para evitar a contaminação das águas subterrâneas neste local, sendo consequente com as questões acima identificadas e dando cumprimento as disposições expressas na DIA.

Os pontos de descarga localizados ao km 0+030 e ao km 0+625, apesar de se localizarem em áreas classificadas como REN (áreas de máxima infiltração), não apresentam concentrações superiores aos limites impostos pela legislação em vigor.

Para além disso, conforme referido no RECAPE (ver capítulo 3.2.4 – Drenagem) devido às características urbanas da área de estudo a drenagem é efectuada através de “uma malha de sumidouros estrategicamente colocados, os quais, associados a uma rede de colectores, permite recolher as águas pluviais e conduzi-las para os terrenos adjacentes”.

Assim, e uma vez que as concentrações não ultrapassam os limites impostos pela legislação em vigor, e que as descargas são efectuadas primeiro em colectores e só depois encaminhados para terrenos adjacentes, as concentrações de poluentes irão sofrer diluição, o que irá traduzir-se em concentrações ainda menores do que aquelas que se tomaram como resultado da aplicação do modelo Driver & Tasker.

Deste modo, e de acordo com as metodologias aceites em estudos ambientais, apenas se propôs a realização de campanhas de monitorização com o objectivo de assegurar que a avaliação efectuada é efectivamente válida.

DIA33 - “Deverá apresentar-se o projecto de integração paisagística (PIP) o qual deve privilegiar a aplicação de espécies da flora climática e sempre que possível considerar o transplante de elementos arbóreos e arbustivos retirados da frentes de trabalho, dando preferência às espécies legalmente protegidas.”

Entende-se que os transplantes já deveriam vir identificados nesta fase projectual e consequentemente identificados no respectivo Mapa de Quantidades, não deixando essa questão para a Fase de Obra.

Foi interpretação da equipa de estudos ambientais que, medidas desta natureza, deverão ser aplicáveis tendo presente uma racional avaliação da sua eficácia, pelo que se considerou:

- Ser esta medida DIA33 aplicável aos projectos da ligação à Fonte da Telha a da ER377 pelo seu desenvolvimento em área protegida;
- Ser mais eficaz minimizar a afectação do que proceder a transplantes de complexidade muito assinalável e duvidosa eficácia.

A título de exemplo refira-se que o transplante de pinheiros (resinosas) é extremamente complexo já que obriga ao uso de maquinaria pesada que corta um grande torrão que minimiza a perturbação da simbiose das raízes, fungos que facilitam a absorção do azoto e o solo.

Acresce ainda o facto destes transplantes só poderem ser executados em árvores com um porte de 4/5 m, sendo que os pinheiros que se encontram na Mata dos Medos têm um desenvolvimento muito maior.

Esta complexidade associa-se naturalmente à taxa de sucesso – sobrevida dos exemplares transplantados.

Acresce que estando esta via inserida em unidades de coberto vegetal em continuidade, se admite que intervenções desta complexidade iriam ter reduzido benefício no contexto desta área protegida.

Assim, considerou-se ser mais aceitável do que se considerar o transplante de espécimens arbóreo-arbustivos, assegurar a sua menor afectação, estratégia esta que se considerou ser a mais adequada para cumprimento desta medida, a ser conseguida através da melhor definição de soluções de traçado.

Para tal, estabeleceu-se diálogo com o ICNB, entidade a quem compete gerir a área protegida em causa, com o objectivo de enquadrar esse entendimento, por um lado, e estabelecer uma estratégia para minimizar a afectação dos exemplares arbóreo-arbustivos mais relevantes na definição do traçado.

DIA50 - “Deverá apresentar-se um Estudo de Medidas de Minimização do Ruído, considerando que relativamente ao que se referiu no EIA:

- A atenuação conferida pelo BMB, indicada no EIA, é demasiado elevada devendo ser considerados valores da ordem dos 4 dB(A);*
- Devem ser instaladas barreiras de acrílico desde que a atenuação por elas conferida permita o cumprimento da legislação em vigor;*
- As medidas a propor em fase de RECAPE para os pontos P1 a P4 e P7 devem ter em conta os valores de Lden e Ln resultantes (soma dos valores da situação actual com os valores previstos).”*

Relativamente as Medidas de Minimização de Ruído, o EIA apontava claramente para a necessidade do se intervir na fonte, através da utilização de um pavimento tipo BMB, complementado com a implantação de barreiras acústicas. O estudo acústico efectuado nessa fase baseou-se numa velocidade média de circulação de 50 km/h, velocidade que, contrariamente ao afirmado no relatório, é igual para os troços em estudo. Não se percebe portanto porque e que agora foram considerados níveis de ruído para velocidades de 40km/h.

Além disso e de referir que a DIA não faz depender a utilização do BMB de novos estudos de tráfego nem de alterações da velocidade média de circulação prevista, pelo que as razões apresentadas não justificam esta inconformidade com as disposições deste documento.

É importante realçar que a velocidade de projecto previstas de 50 km/h, que por si só já justificava a utilização de pavimento em BMB, conforme previsto no EIA, deverá ainda ser ultrapassada pelos valores reais de velocidade, contribuindo para tal a supressão de algumas rotundas previstas.

Tendo sido já detectada a previsão de alguns pontos de inconformidade quanto ao cumprimento da legislação do ambiente sonoro, entende-se que há fortes razões para uma actuação no sentido de assegurar conforto acústico neste momento, e ano proceder-se primeiro a uma monitorização para só depois serem aplicadas outras soluções que salvaguardem a qualidade do ambiente acústico dos receptores sensíveis.

A abordagem perseguida envolveu:

- Identificação dos troços que, pelo valor dos elementos arbóreos e arbustivos existentes na envolvente, justificariam intervenções desta natureza;
- Realização de levantamento das árvores limítrofes à ER377-2, eventualmente afectadas pela estrada;
- Com base neste levantamento desenvolveram-se plantas com as árvores a abater e a preservar, em função de uma proposta de traçado visando a máxima salvaguarda dos exemplares arbóreo-arbustivos relevantes;
- Essa proposta de traçado da ER377-2, visando a máxima salvaguarda da vegetação relevante, foi apresentada, discutida e aprovada pelo ICNB, que propôs a consideração de murete para salvaguarda de elementos arbóreos limítrofes da plataforma e susceptíveis de serem afectados pelos aterros;

Face ao exposto, e devido à reduzida eficácia subjacente ao transplante de exemplares arbóreo-arbustivos de grande porte, optou-se por assegurar o cumprimento desta medida com outra que se admitiu potencialmente mais eficaz e que teve a haver com a salvaguarda dos exemplares mais relevantes.

DIA34 - "Devem ser observados na elaboração do PIP as medidas relativas a vertente da Ecologia previstas no EIA."

Apesar de ser referido que "(...) toda a vegetação arbustiva e arbórea existente nas áreas não atingidas por movimentos de terras será protegida. Se possível deverá proceder-se ao transplante de exemplares isolados de vegetação arbórea que se encontrem ao longo da via, nos terrenos sujeitos a intervenção considera-se essencial que o transplante, designadamente de espécies arbóreas, fosse identificado nesta fase de projecto de execução e consequentemente adicionado ao respectivo Mapa de Quantidades. Reitera-se que não houve disponibilização do referido Mapa de Quantidades.

Ver resposta anterior.

Em suma, dado o carácter urbano da via e considerando a impossibilidade de utilização de Barreiras acústicas, não é aceitável a não utilização de pavimento BMB referenciado no EIA e na DIA.

A não utilização de BMB prendeu-se com dúvidas respeitantes à sua eficácia em meio urbano e a baixa velocidade.

Por essa razão, e porque em circuito urbano as barreiras resultam igualmente ineficazes e/ou indutoras de sentimento de insegurança, admitiu-se que apenas seria viável a protecção de fachadas. Contudo, sendo esta uma medida que está intimamente relacionada, por um lado, com o ordenamento urbano, e por outro, com a classificação acústica a definir pela autarquia, entendeu-se que, sem estarem estabelecidos correctamente os níveis legais a assumir na área envolvente a esta via, que não se deveria avançar logo para a minimização com recurso a esta técnica, sob pena de as intervenções a efectuar primeiramente terem que vir a ser alteradas, causando incómodos desnecessários aos seus proprietários.

É assim que, de acordo com esta avaliação, se determinou que, independentemente da adopção de medidas, se acautelasse desde logo a realização da monitorização acústica desta via, de forma a melhor dimensionar as medidas a adoptar oportunamente.

Contudo, caso a entidade licenciadora, no parecer de verificação do RECAPE, assim o entenda, será adoptado um pavimento com características de redução acústicas.

DIA51 - "A estrutura dos Planos deve seguir o estipulado na Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril"

A não colocação de barreiras acústicas nas situações de excedência identificadas no estudo (Anexo 4 - Ambiente Sonoro) é uma questão que deverá ser aprofundada. Tal como já foi referido, considera-se que deve ser acautelado o conforto acústico de todos os receptores sensíveis na envolvente da via, pelo que todas as situações de incumprimento que venham a ocorrer deverão ser equacionadas e solucionadas atempadamente.

Ver resposta anterior.



ANEXOS

Área de Concessões

Gestão de Contrato 1

Ex.^{mo} Senhor
Eng.^o João Portela
Presidente da Comissão Executiva da
AEBT – AUTO-ESTRADAS DO BAIXO TEJO, SA
Quinta Torre da Aguilha - Edifício Brisa
[2785 - 599 SÃO DOMINGOS DE RANA]

Sua Referência:

Sua Comunicação de:

Nossa referência:

Antecedente:

Saida:

Data:

DC-5744

EP-ENT/2010/66427

EP-SAI/2010/61945

27AGO10

Assunto: SUBCONCESSÃO DO BAIXO TEJO

ER 377-2 – Costa da Caparica / Fonte da Telha, incluindo a Beneficiação da Av. do Mar e
Ligação à Fonte da Telha

PARECER DA CM ALMADA NO ÂMBITO DO RECAPE

- ER 377-2 – COSTA DA CAPARICA / FONTE DA TELHA E;

- BENEFICIAÇÃO DA AV. DO MAR E LIGAÇÃO À FONTE DA TELHA

Junto se envia o parecer emitido pela Câmara Municipal de Almada sobre a ER 377-2 Costa da Caparica /
Fonte da Telha e sobre a Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha, no âmbito do RECAPE para
preparação de resposta urgente a incluir no parecer do RECAPE.

Com os melhores cumprimentos,

A Gestora de Contrato



Ana Meira

Anexo: o referido

AM/DC

EP - Estradas de Portugal, S.A.
Capital Social: 200.000.000 Euros
NIF: 504598686

Sede: Praça da Portagem 2809-013 ALMADA- PORTUGAL
Telefone: +351-21 287 90 00 / Fax: +351-21 295 19 97
e-mail: ep@estradasdeportugal.pt • www.estradasdeportugal.pt



ANEXO 1

Parecer CM ALMADA

Monte B
Pau
To
D

Parecer Técnico ao RECAPE
da ER377-2 : Costa da Caparica / Fonte da Telha
Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha
(sobre a versão do RECAPE de Maio de 2010)

Âmbito

Decorre actualmente a fase de Pós-Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) do Projecto de Execução da via ER377-2, a qual, conforme estipulado no art. 27º do Dec. Lei n.º 197/2005, visa os seguintes objectivos:

- a) Avaliação da conformidade do projecto de execução com a DIA, nomeadamente o cumprimento dos termos e condições nela fixados;
- b) Determinação da eficácia das medidas previstas para evitar, minimizar ou compensar os impactos negativos e potenciar os efeitos positivos, bem como, se necessário, da adopção de novas medidas;
- c) Análise da eficácia do procedimento de AIA realizado.

Para o efeito, estabelece o n.º 1 do art. 28º que

"Sempre que o procedimento de AIA ocorra em fase de estudo prévio ou de anteprojecto, o proponente apresenta junto da entidade licenciadora ou competente para a autorização o correspondente projecto de execução, acompanhado de um relatório descritivo da conformidade do projecto de execução com a respectiva DIA."

Neste contexto, a análise do relatório de conformidade do projecto de execução com a Declaração de Impacte Ambiental emitida pelo Sr. Secretário de Estado em 26 de Janeiro de 2008, deve reflectir as conformidade ou desconformidades existentes entre ambos.

Foi assim solicitado pelas Estradas de Portugal à CMA uma apreciação do RECAPE referente ao Projecto de Execução da ER 377-2: Av. do Mar e Ligação à Trafaria. A análise realizada debruçou-se sobre a consonância das soluções do projecto quanto ao traçado, implantação, perfil, localização de nós, etc em relação à DIA, designadamente das funções ecológicas a salvaguardar.

Handwritten notes and signatures:
4/2010
@...
f
Admty
Q

Enquadramento

No âmbito do procedimento de Pós-Avaliação da via ER377-2, a empresa Estradas de Portugal, S.A. (EP) solicitou à Câmara Municipal de Almada (CMA), através do ofício com a refª EP-SAI/2010/44425 de 24 de Junho de 2010, a análise ao "RECAPE da ER3772-2: Costa da Caparica / Fonte da telha, incluindo Beneficiação Avenida do Mar e Ligação à Fonte da Telha - Beneficiação Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha", quanto à verificação da conformidade do Projecto de Execução com a DIA.

O Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE) da Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha, trata de um troço que se desenvolve numa extensão aproximada de 5,2 km nos concelhos de Almada e do Seixal. Este trecho representa um dos projectos rodoviários que compõem a Subconcessão Baixo Tejo e está previsto funcionar em articulação com o IC32 no nó de Belverde (Seixal).

O lanço referente à Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha, foi submetido a procedimento formal de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), em fase de Estudo Prévio, no âmbito dos Estudos Prévios do Programa Polis da Costa da Caparica, em simultâneo com a ER377-2 entre a Costa da Caparica e a Fonte da Telha.

Processualmente, o RECAPE foi enviado pela Estradas de Portugal a 24 de Junho de 2010, tendo sido o correspondente Projecto de Execução remetido a 31 de Maio de 2010, o que conduziu a que a apreciação técnica dos documentos fosse feita de forma quase simultânea.

Considera-se que esta sobreposição condicionou negativamente o processo, uma vez que o Projecto de Execução deve poder ser ajustado antes de analisado o RECAPE a sua consonância com a DIA, tendo em consideração que "o principal objectivo do RECAPE é verificar a conformidade ambiental do Projecto de Execução da Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha em análise, com os critérios estabelecidos na Declaração de Impacte Ambiental (DIA), apresentada no Anexo 1 do Volume III, e Parecer da Comissão de Avaliação do Estudo Prévio. As medidas e condicionantes constantes na DIA, a que o Projecto de Execução deve obedecer, encontram-se justificadas no âmbito do RECAPE, sobretudo através da concretização discriminada das medidas de minimização." (in Volume II – Relatório Base, ponto 1.4. Enquadramento Legal e Objectivos do RECAPE, pag. 11).

A análise da CMA debruçou-se sobre o conteúdo material dos 2 documentos compostos por:

▪ RECAPE:

Volume I – Sumário Executivo

Volume II – Relatório Base

Volume III – Anexos

Volume IV – Plano Geral de Acompanhamento Ambiental

Volume V – Plano Geral de Monitorização

Volume VI – Peças Desenhadas

▪ **Projecto de Execução, constituído por:**

PE 011 – Geometria do Traçado

PE 012 – Terraplanagens Gerais

PE.020. - Drenagem

PE 070. – Vedações (RECAPE)

PE 080 – Integração Paisagística

PE 171 – Identificação Serviços afectados

Sobre o Volume II – Relatório Base - RECAPE

O RECAPE deve abordar conformidades e desconformidades com a DIA emitida e não valorizar aspectos referentes à fase de projecto de execução. Contudo, em resultado de ter havido quase sobreposição no envio do processo de projecto de execução com o RECAPE, e dado que se verificam incongruências projectuais relevantes, designadamente porque há discrepâncias de perfil transversal entre o Concelho de Almada e do Seixal, é fundamental deixar claro que a corrente análise ao RECAPE aborda um projecto de execução que não está conforme os comentários antes enviados no parecer referente ao Projecto de Execução.

4.5. Análise de Conformidade com a DIA

Sublinha-se que uma análise pormenorizada dos diversos aspectos em presença, decoorente da avaliação das diferentes peças da especialidade, ser impossível por não conterem uma peça de conjunto que permita visualizar o projecto de forma integrada, bem como por exemplo, poder atender à localização da sinalização vertical, candeeiros e outros dispositivos que possam funcionar como obstáculo nos corredores pedonais..

Sobre cada uma das medidas contidas na DIA, analisa-se seguidamente ponto por ponto:

DIA 2 – “Ao cumprimento das condicionantes e medidas de minimização e compensação referidas em anexo”

O RECAPE refere que “O desenvolvimento do Projecto de Execução teve em consideração todas as condicionantes da DIA, bem como as medidas de minimização e compensação anexadas ao referido documento tais como:

– a eliminação da rotunda inicial da Ligação à Fonte da Telha, evitando a afectação adicional de cerca de 4.000 m2 de terreno, numa zona de grande sensibilidade ecológica, cumprindo o expresso na DIA;”

Alfente B
Jm
Oliveira
fo
Q

Ver Medida Dia 13

"- à ripagem do traçado para sul entre o km inicial da Ligação à Fonte da Telha e o km 0+200, cumprindo o expresse na DIA, reduzindo a área afectada de habitats importantes para a conservação da natureza;"

Ver Medida Dia 13

"- à inclusão de uma passagem de fauna para minimizar o efeito barreira nos movimentos dos animais localizada no troço inicial da Ligação à Fonte da Telha, cumprindo o expresse na DIA;"

Ver Medida Dia 15

"- ao desenvolvimento de um Projecto de Integração Paisagística para a promoção do enquadramento da via;"

Ver Medidas Dia 16, 21 e 33.

"- à aquisição de parcelas de terreno por forma a compensar os impactes directos da via sobre as dunas e habitats da Directiva n.º 92/43/CEE, do Conselho, de 21 de Maio localizadas nas Matas Nacionais;"

Ver Medida DIA 7

DIA 5 – "Inclusão no RECAPE, nos termos da Portaria n.º 330/2000, de 2 de Abril em vigor, dos seguintes aspectos:

"(...)

- Análise de todas as medidas de minimização propostas (no âmbito do traçado aprovado, e desde que não ponham em causa as medidas/condicionantes referidas nesta DIA) nos pareceres da DGRF, da Câmara Municipal do Seixal e da Câmara Municipal de Almada, e nos pareceres recebidos no âmbito da consulta pública, devendo o RECAPE mencionar a possibilidade das mesmas serem contempladas no Projecto de Execução, ou a sua impossibilidade e respectivas razões;"

É um facto comprovável de que várias das solicitações do Município de Almada na Fase de Projecto de Execução não foram tidas em conta, o que em parte resultou da opção processual de envio quase em simultâneo do Projecto de Execução com o RECAPE.

DIA 7 – "A ER 377-2 e a ligação à Fonte da Telha provocarão a destruição de mais de 6 hectares de dunas e habitats prioritários da Directiva, situados em Matas Nacionais (...) deverão ser compensados, através da cedência de terreno com características semelhantes e superfície não inferior, a ser afecto à defesa do património natural. Essa área deverá ser contígua à Mata Nacional dos Medos e situar-se dentro da Paisagem Protegida da Arriba Fóssil da Costa da Caparica.

Da análise da documentação infere-se que é cumprida esta intenção. Todavia, considera-se que a sua efectivação só é conseguida através da inscrição de verba em Estimativa Orçamental e Mapa de Quantidades, documentos que não constam do conjunto disponibilizado pela equipa projectista.

DIA 13 – “Na Solução B da Ligação à Fonte da Telha deverão ser adoptadas as seguintes alterações:

- *Eliminar a Rotunda inicial - Na parte inicial, até ao km 0+200, deslocar o eixo da via para Sul, de forma a reduzir a destruição de uma mancha de pinhal manso e zimbral, com bom desenvolvimento*

- *Na fase de projecto, em articulação com o ICNB, deverá ser prevista a ligação ao parque de merendas da Aroeira*

Confirma-se o cumprimento da Medida da DIA, sublinhando-se que estas alterações permitem a salvaguarda das áreas afectadas, minimizando as consequências da afectação nomeadamente de um habitat prioritário em Dunas com presença de *Pinus pinea* e *Pinus pinaster*.

Igualmente, a deslocação do eixo da via para Sul permite minimizar a afectação de uma mancha de pinhal manso e zimbral.

DIA 14 – “A via deverá adaptar-se ao relevo natural, reduzindo as movimentações de terras.”

Esta situação é cumprida, como resultado do traçado ser uma sobreposição ao existente na generalidade do percurso.

DIA 15 – “Deverão ser estudadas e previstas passagens para a fauna, cujo número e dimensões deverão ser definidos por especialista, na Mata Nacional das Dunas da Trafaria e Costa da Caparica e na Mata Nacional dos Medos.”

No que respeita à área geográfica do Município de Almada, o troço entre o início do traçado e o cruzamento FT1 corresponde efectivamente à área mais crítica em matéria de movimentos de fauna, pelo que a sua colocação se adequa. São por demais conhecidos os efeitos nefastos das rodovias na drástica diminuição de populações, pelo que urge a adopção de medidas consequentes com a protecção deste valor ambiental.

Contudo, apesar da proposta de colocação da Passagem de fauna ao km 0+025, com uma secção ortogonal de 2x3m, verifica-se pela análise do perfil transversal, que a sua inserção não está devidamente pormenorizada. Esta questão levanta-se do lado Norte, e pela análise da documentação, porque se fica sem perceber com detalhe a sua forma de inserção, pela aparente ausência de disponibilidade de talude de aterro. Do lado Sul, e igualmente perante os dados espelhados no perfil, parece que o aterro previsto se apresenta pouco desnivelado perante as exigências de altura da Box Couvert (2m de altura).

É seguro afirmar que a referida Passagem de Fauna não poderá em caso algum resultar numa estrutura em escavação, com a cota de soleira numa situação desfavorável do ponto de vista da drenagem, uma vez que a referida Passagem de fauna acumulará ainda funções de Passagem Hidráulica.

Em resumo, quer do lado Sul, mas sobretudo do lado Norte, parece transparecer a necessidade de acautelar com mais acuidade a forma de inserção da Passagem de Fauna, **perante as cotas altimétricas em presença**. Esta inserção em detalhe é tanto mais importante, pelo facto de poderem conflitar com factores-chave da atractividade das passagens, designadamente o Índice de Abertura ($IA = \text{altura} \times \text{largura} / \text{comprimento do atravessamento}$) adequado. Para a fauna existente, o IA deve ser no mínimo 0,05 e idealmente igual ou superior a 0,09).

Dado que a Passagem de Fauna ao km 0+025 acumulará ainda a função de Passagem Hidráulica, tal como a Passagem Hidráulica circular com diâmetro 1.5m no início do traçado pretende igualmente servir de Passagem de Fauna, deverão ser consideradas alterações de base que as tornem eficazes, através da incorporação dos seguintes requisitos:

- a zona de atravessamento **deve ser uma plataforma plana**, pelo que se pode fazer a cobertura do fundo com cimento,
- a zona de atravessamento **deve estar seca**, pelo que **deve construir-se uma plataforma lateral plana** que se mantém seca mesmo quando a passagem tem água,
- colocar **rampas de saída com pedras** de forma a evitar a erosão dos taludes, com inclinação entre 30°-45°,
- **camuflagem com vegetação** da entrada das passagens, sem a tapar.

O RECAPE associa ainda o cumprimento desta Medida ao "(...) capítulo 3.2.5 do presente relatório onde, (...) é apresentada a esquemática dos perfis da passagem para a fauna adoptada.". Ao serem apresentados exactamente como esquema, esses elementos **não esclarecem a exequibilidade** perante a situação em concreto.

Associada às passagens de fauna, está ainda a questão das **vedações e da sua implantação**, cuja peça desenhada da sua implantação não é perceptível (Ver Medida Dia 18), devendo acrescentar-se que, para além da passagem de fauna, é fundamental que o efeito de barreira deve ser efectuado de forma segura.

Por tudo isto, considera-se que de um modo geral **não há elementos que permitam avaliar se o projecto cumpre o definido na DIA**.

DIA 16 – "As plantações e sementeiras dos taludes deverão ser exclusivamente de espécies indígenas."

A espécie *Miscanthus sinensis* é exótica no nosso País, devendo obstar-se à sua utilização, de forma a cumprir a DIA.

Pela análise do documento PE080 – Integração Paisagística – 02, considera-se que as opções escolhidas de integração paisagística são adequadas do ponto de vista funcional, apostando em espécies autóctones, prados de sequeiro e revestimentos inertes, procurando "(...) a **manutenção da vegetação existente assegurando uma menor perturbação do solo e uma redução dos custos de manutenção**", bem como procurando que "a **selecção das plantas a utilizar deverá ser feita de forma a promover a diversidade específica e a utilização de espécies pioneiras e autóctones**".

capazes de responder rápida e eficazmente às condições edafo-climáticas do meio e que reduzam assim os custos de manutenção e de rega".

De igual modo se compreende que "(...) onde o acesso deverá ser condicionado, a capacidade de carga não será essencial, pelo que estas manchas poderão ser revestidas com prados de sequeiro com mistura de herbáceas pouco exigentes em água".

Correcta é igualmente a opção de "nas zonas com solos arenosos, os taludes de escavação deverão ser alvo de revestimento florestal específico, com base na plantação de um módulo herbáceo-arbustivo com vegetação xerófila."

Apesar de referido no Projecto de Integração Paisagística (pag. 30) que "não se prevê à partida, a necessidade de efectuar regas noutras alturas do ano embora as mesmas possam ser consideradas se a época de Primavera/Verão for excepcionalmente quente e o Outono e Inverno pouco chuvosos", alerta-se para o facto de terem sido escolhidas espécies, designadamente o *Juncus effusus* e o *Juncus maritimus*, a plantar nas rotundas, cuja dependência de água de rega, para além do período de manutenção delineado, é indispensável. Depreendendo-se que não está previsto sistema de rega nas rotundas, questiona-se da escolha destes exemplares.

DIA 18 – "Na Reserva Botânica da Mata Nacional dos Medos:

A via deverá ser vedada, com rede de malha progressiva, articulando-se com o sistema de cancelas, existente ou a implantar como consequência da construção da estrada.

O talude interior da variante à Mata dos Medos, entre o km 6+400 e 6+570, deverá ser substituído por muro de suporte de terras, de forma a preservar o mais possível essa área de excepcional qualidade da Mata.

Deverá proceder-se à colocação de dispositivos para a diminuição da velocidade de circulação."

As vedações deverão conter as indicações adequadas à salvaguarda da Fauna. A análise do documento PE070 não é elucidativa sobre a colocação da vedação, designadamente as interrupções. Igualmente se verifica a ausência da vedação nos Perfil longitudinais do km 0+000 ao km 0+675.

Acrescenta-se que, para além da passagem de fauna, o efeito de barreira deve ser concretizado de forma segura, pelo que devem ser implantadas, próximo das interrupções das vedações, soluções que impeçam ou dificultem o acesso dos animais a estas entradas e pontos de saída que sirvam de escapatória (ex.: portas basculantes, rampas de escape).

A importância e valor da herpetofauna existente justifica que, ao longo das vedações, devam ser colocadas barreiras que inviabilizem o atravessamento da via por estes grupos faunísticos e reduzam a mortalidade prevista para a fase de exploração (Anexo V- Componente Biológica). Esta solução é essencial, uma vez que pela análise das peças desenhadas, a malha das vedações prevista é superior à adequada ao impedimento da sua passagem, devendo as barreiras encaminhar os animais para a passagem de fauna.

DIA 21 – "O corte de espécies arbóreas deverá restringir-se ao mínimo possível."

Handwritten signatures and initials:
 P...
 B...
 C...
 F...
 A...
 Q...

A decisão de redução do corte de espécies foi alcançada através das diferentes acções de revisão projectual adoptadas, tais como:

- Eliminação da Rotunda inicial na Ligação à Fonte da Telha;
- Ripagem do eixo para Sul, entre os km 0+000 e 0+200 da Ligação à Fonte da Telha;
- Eliminação da rotunda ao km 0+600 da Ligação à Fonte da Telha;
- Eliminação da Rotunda ao km 0+500 da Av. do Mar;
- Diminuição do raio das rotundas AM.1 (km 0+950 do EP), AM.2 (km 1+600 do EP);
- Eliminação da Rotunda ao km 1+300 da Av. do Mar.

Está por justificar que a medida "Deslocação para Sudoeste da rotunda ER.10" configure melhorias ao nível da redução do corte de espécies arbóreas.

Apesar da redução do raio exterior da "Rotunda AM.1.", não se compreende porque é que, mantendo o mesmo grau de afectação de espécies arbóreas, não é efectuado um restabelecimento perpendicular com a Avenida Pedro Álvares Cabral, conforme referido nos comentários ao Projecto de Execução, mantendo-se o actual traçado diagonal.

DIA 23 – "Nas áreas classificadas a via não deverá ter iluminação, designadamente entre os km 3+050 e 7+740 e entre o km 13+650 até ao km 15+060 e na Ligação à Fonte da Telha entre o km 0+000 e a 2.ª rotunda. Nos trechos confinantes com áreas urbanas e parques de campismo, o projecto de iluminação deverá contemplar candeeiros com altura reduzida e luz incidente apenas para o pavimento da estrada."

Não há qualquer informação projectual que permita analisar a Iluminação, bem como comprovar o cumprimento da questão avançada pela DIA, que se reveste da maior importância no contexto de uma Área Protegida.

DIA 26 – "O projecto de execução deverá contemplar as estruturas adequadas de drenagem e recepção das águas de escorrência da via, com vista a evitar a contaminação das águas subterrâneas."

No estudo elaborado para os Recursos Hídricos no âmbito do RECAPE (Volume III dos Anexos) não se compreende que, após a aplicação de metodologia de quantificação de poluentes, seja referida a seguinte questão (pag. 23):

"Verifica-se que os pontos de descarga localizados aos km 0+030 e km 0+625 se localizam em áreas classificadas como REN "zonas de máxima infiltração", no entanto, importa salientar que nestes locais, como na quase totalidade da área de estudo, estamos em presença de areias, que apesar de terem uma elevada vulnerabilidade à poluição, por apresentarem elevada porosidade, logo elevadas taxas de infiltração, funcionam como um tampão aos poluentes, ficando estes retidos. Deve no entanto ter-se especial atenção às zonas hídricas sensíveis localizadas nas proximidades dos pontos de descarga de modo a possibilitar a identificação do impacte que estas águas de escorrência irão originar no meio hídrico envolvente."

Atendendo a esta situação, conclui-se que **deveriam ser identificadas e previstas nesta fase medidas para evitar a contaminação das águas subterrâneas neste local**, sendo consequente com as questões acima identificadas e dando cumprimento às disposições expressas na DIA.

DIA 33 – *"Deverá apresentar-se o projecto de integração paisagística (PIP) o qual deve privilegiar a aplicação de espécies da flora climática e sempre que possível considerar o transplante de elementos arbóreos e arbustivos retirados da frentes de trabalho, dando preferência às espécies legalmente protegidas."*

Entende-se que os transplantes já deveriam vir identificados nesta fase projectual e consequentemente identificados no respectivo Mapa de Quantidades, não deixando essa questão para a Fase de Obra.

DIA 34 – *"Devem ser observados na elaboração do PIP as medidas relativas à vertente da Ecologia previstas no EIA."*

Apesar de ser referido que *"(...) toda a vegetação arbustiva e arbórea existente nas áreas não atingidas por movimentos de terras será protegida. Se possível deverá proceder-se ao transplante de exemplares isolados de vegetação arbórea que se encontrem ao longo da via, nos terrenos sujeitos a intervenção"*, considera-se essencial que o transplante, designadamente de espécies arbóreas, fosse identificado nesta fase de projecto de execução e consequentemente adicionado ao respectivo Mapa de Quantidades. Reitera-se que não houve disponibilização do referido Mapa de Quantidades.

DIA 50 – *"Deverá apresentar-se um Estudo de Medidas de Minimização do Ruído, considerando que relativamente ao que se referiu no EIA:*

- A atenuação conferida pelo BMB, indicada no EIA, é demasiado elevada devendo ser considerados valores da ordem dos 4 dB(A);
- Devem ser instaladas barreiras de acrílico desde que a atenuação por elas conferida permita o cumprimento da legislação em vigor;
- As medidas a propor em fase de RECAPE para os pontos P1 a P4 e P7 devem ter em conta os valores de Lden e Ln resultantes (soma dos valores da situação actual com os valores previstos)."

Relativamente às Medidas de Minimização de Ruído, o EIA apontava claramente para a necessidade de se intervir na fonte, através da utilização de um pavimento tipo BMB, complementado com a implantação de barreiras acústicas. O estudo acústico efectuado nessa fase baseou-se numa velocidade média de circulação de 50km/h, velocidade que, contrariamente ao afirmado no relatório, é igual para os troços em estudo. Não se percebe portanto porque é que agora foram considerados níveis de ruído para velocidades de 40km/h.

Além disso é de referir que a DIA não faz depender a utilização do BMB de novos estudos de tráfego nem de alterações da velocidade média de circulação prevista, pelo que as razões apresentadas **não justificam esta inconformidade** com as disposições deste documento.

É importante realçar que a velocidade de projecto previstas de 50km/h, **que por si só já justificava a utilização de pavimento em BMB**, conforme previsto no EIA, deverá ainda ser ultrapassada pelos valores reais de velocidade, contribuindo para tal a supressão de algumas rotundas previstas.

Tendo sido já detectada a previsão de alguns pontos de inconformidade quanto ao cumprimento da legislação do ambiente sonoro, entende-se que há fortes razões para uma actuação no sentido de assegurar conforto acústico neste momento, e não proceder-se primeiro a uma monitorização para só depois serem aplicadas outras soluções que salvaguardem a qualidade do ambiente acústico dos receptores sensíveis.

Em suma, dado o carácter urbano da via e considerando a impossibilidade de utilização de barreiras acústicas, **não é aceitável a não utilização de pavimento BMB referenciado no EIA e na DIA.**

DIA 51 – “A estrutura dos Planos deve seguir o estipulado na Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril.”

A não colocação de barreiras acústicas nas situações de excedência identificadas no estudo (Anexo 4 - Ambiente Sonoro) é uma questão que deverá ser aprofundada. Tal como já foi referido, considera-se que deve ser acautelado o conforto acústico de todos os receptores sensíveis na envolvente da via, pelo que todas as situações de incumprimento que venham a ocorrer deverão ser equacionadas e solucionadas atempadamente.

Conclusões

A DIA aprovou a concretização desta via **condicionalmente ao cumprimento de um conjunto de medidas em diversas áreas**. É neste sentido que a evolução projectual do empreendimento deveria corresponder ao cumprimento **das diversas medidas constantes da DIA**, bem como ao aprofundamento e ajustamentos de várias questões sectoriais identificadas.

O facto de ter havido uma aprovação condicionada é, não o ponto final do processo de conformidade ambiental, mas sim o seu ponto de partida.

Deste modo, verifica-se que uma das mais-valias proporcionada pelo RECAPE, por poder resultar de uma avaliação de conformidade com a DIA de um projecto de execução devidamente considerado e ajustado após consulta dos diversos actores, não aconteceu, desde logo porque o conhecimento desse projecto de execução é apenas parcial e porque o seu envio ocorreu praticamente em simultâneo.

Transparece ao longo do RECAPE que o Projecto de Execução teria, em vários aspectos, o acordo do Município de Almada. Conforme descrito em parecer anterior ao referido Projecto de Execução, tal não se verificou, havendo por ter em conta boa parte das situações referenciadas por esta Autarquia. O projecto de execução em análise continua a espelhar discrepâncias na Avenida do Mar com perfis diferenciados entre Almada e Seixal, bem como não respeitando uma correcta inserção na malha urbana envolvente.



Handwritten signatures and initials in the top right corner.

Daqui resulta que, várias das preocupações já referidas em sede de análise ao projecto de execução, se mantêm inalteradas e, em vários casos, **desconformes com a própria DIA**.

Dos principais ajustamentos projectuais visando o cumprimento da DIA, destacam-se as alterações na eliminação da Rotunda inicial na Ligação à Fonte da Telha e a ripagem do eixo para Sul, entre os km 0+000 e 0+200 da Ligação à Fonte da Telha, a eliminação da rotunda ao km 0+600 da Ligação à Fonte da Telha, a eliminação da Rotunda ao km 0+500 da Av. do Mar ou a diminuição do raio das rotundas AM.1 e AM.2. Estas medidas visaram salvaguardar habitats relevantes bem como reduzir o abate de espécies arbóreas.

Dos incumprimentos, e dentro dos vários aspectos levantados, é de ressaltar:

- O projecto não apresenta todas as peças necessárias a uma interpretação integral da sua execução, sendo a escala de representação desadequada para que todas as questões pudessem ser convenientemente avaliadas, designadamente a ausência de iluminação na área protegida.
- As passagens de fauna apresentadas **não garantem eficácia**, quer pela análise da altimetria do projecto para a sua inserção, quer pelos requisitos em falta que lhes permitiria funcionalidade em sobreposição com as Passagens Hidráulicas previstas. Neste âmbito, as **Vedações** propostas estão pouco concretizadas no que respeita à sua implantação e motivam falhas na eficácia no que respeita à fauna.
- Os impactes sobre o Ambiente Sonoro apontados na DIA, designadamente a necessidade de utilização de **Betão Betuminoso Modificado de Borracha (BMB) no capítulo do EIA**, e na impossibilidade de satisfação dos locais sensíveis através de barreiras acústicas, não foram efectivamente cumpridos.
- O Projecto de Integração Paisagística não respeita na totalidade as indicações da DIA, **apresentando uma espécie desconforme**.
- A drenagem das águas pluviais **não parece cumprir os requisitos da DIA**, nomeadamente na sua adequação aos aquíferos e permeabilidade dos solos.

Almada, 22 de Julho de 2010



Handwritten signatures and initials in blue ink, including 'Pm', 'Quel.', 'fo', 'g', and 'Monty'.

ANEXO 2

Medida Compensatória

Certidão Permanente
Caderneta Predial com Titularidade do CONBATE, ACE
Pedido de desanexação apresentado à CM Almada
Certidão de destaque do prédio



c/ AR

Exmo. Senhor Presidente
do Instituto de Conservação da Natureza e
Biodiversidade (ICNB)
A/C: Exma. Senhora Dr.^a Carla Jané
Rua de Santa Marta, 55
1169-230-Lisboa

Ref: 1308 /2010

Seixal, 6 de Outubro de 2010

ASSUNTO: Subconcessão Baixo Tejo.

Estrada Regional ER 377-2 – Doação de prédio rústico para cumprimento de medida de compensação da DIA por afectação da Reserva Botânica da Mata dos Medos.

Exmos. Senhores,

A Subconcessão das vias rodoviárias do Baixo Tejo e a respectiva Empreitada de construção incidem sobre um conjunto de vias entre as quais se integra um troço com uma extensão aproximada de 9,1 Km, correspondente à Estrada Regional ER377-2 – Costa da Caparica/Fonte da Telha, cujo projecto foi sujeito a Avaliação de Impacte Ambiental na fase de Estudo Prévio, tendo sido emitida Declaração de Impacte Ambiental (DIA) favorável condicionada, por despacho do Secretário de Estado do Ambiente, de 26 de Janeiro de 2008;

Como é do conhecimento de V. Exas., esta DIA sujeitou o projecto ao cumprimento de um conjunto de medidas de minimização e de compensação, tendo considerado, em particular, que: *"A ER-377-2 e ligação à Fonte da Telha provocarão a destruição de mais de 6 hectares de dunas e habitats prioritários da Directiva, situados em Matas Nacionais (...) cujo impacte negativo não é minimizável. (...) Assim, os impactes negativos que serão provocados pela construção e funcionamento da ER 377-2 e ligação à Fonte da Telha, mesmo na conjugação de soluções menos desfavoráveis, na Reserva Botânica da Mata Nacional dos Medos e no sistema dunar na Mata das Dunas da Trafaria e Costa de Caparica, deverão ser compensados, através da cedência de terreno com características semelhantes e superfície não inferior, a ser afecto à defesa do património natural. Essa área deverá ser contígua à Mata Nacional dos Medos e situar-se dentro da Paisagem Protegida da Arriba Fóssil da Costa de Caparica. A aquisição da referida área deverá ser contemplada no Caderno de Encargos da Obra, de modo a ser incluída deste logo no orçamento base".*



A observância desta medida de compensação é aferida em sede de pós - avaliação ambiental, mediante a apresentação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE), que é sujeito a apreciação da EP, no qual se documentam os termos do cumprimento da DIA, que é condição para a aprovação do projecto de execução subjacente à Subconcessão, sendo que ficou o CONBATE, ACE, no âmbito do Contrato de Empreitada, encarregado de observar os condicionamentos impostos pelas autoridades competentes, elaborar o RECAPE nos termos da legislação ambiental aplicável e no geral praticar todos os actos necessários ao cumprimento das condições da DIA.

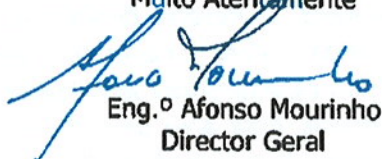
Para efeitos de cumprimento desta medida de compensação, identificou-se, e foi aceite pelo ICNB como susceptível de preencher os pressupostos exigidos pela DIA, duas parcelas de terreno, entre as quais a que corresponde ao prédio rústico da propriedade da FINANGEST com área de 4,424 Ha, descrito na 1ª Conservatória do Registo Predial de Almada, sob o nº 4873, da freguesia da Caparica, inscrito na matriz predial rústica sob o art.º 15, da secção AH, conforme certidão permanente do registo predial e caderneta predial urbana juntas como ANEXO I e ANEXO II.

Na sequência da aceitação por parte do ICNB do cumprimento da medida de minimização imposta na DIA, através da transferência para o seu património dos terrenos então identificados, onde se inclui o prédio descrito no parágrafo anterior, foram encetadas negociações com a respectiva proprietária que culminaram na celebração de escritura pública de aquisição, em 03.08.2010.

Está, deste modo, o CONBATE ACE em condições de proceder à transferência do prédio rústico em causa para a titularidade do ICNB dando execução em fase de RECAPE à mencionada medida de compensação da DIA, pelo que se requer a VEXA que aceite a doação e proceda, com urgência, a todas as diligências que se afigurarem necessárias à efectiva transmissão a título gratuito da parcela em causa para o domínio do ICNB, no âmbito das quais nos manteremos, naturalmente, ao V. inteiro dispor para o que considerarem conveniente.

Com os nossos melhores cumprimentos, subscrevemo-nos,

Muito Atentamente


Eng.º Afonso Mourinho
Director Geral

Anexo I: Certidão da Conservatória do Registo Predial
Anexo II: Caderneta Predial

registo predial
online

Certidão Permanente

Código de acesso: PP-0148-20102-150302-004873

DESCRIÇÃO EM LIVRO:

N.º 4896, Livro N.º: 13

DESCRIÇÕES - AVERBAMENTOS - ANOTAÇÕES

RÚSTICO

SITUADO EM: Caparica
Zimbral

ÁREA TOTAL: 44240 M2

VALOR TRIBUTÁVEL: 301,55 Euros

MATRIZ n.º: 15

SECÇÃO N.º: AH

COMPOSIÇÃO E CONFRONTAÇÕES:

Terreno destinado a pinhal. Norte:Cipriano & Pereira, Limitada; Sul:Matas Nacionais;
Nascente:Carvalho Serra; Limitada e Poente:Rui Cinatti Vaz Monteiro Gomes. Desanexado do
n.º486, fls.68v do B-4 da Extinta.

O(A) Ajudante

Elsa Rute Araújo Pinto Valente

INSCRIÇÕES - AVERBAMENTOS - ANOTAÇÕES

Conservatória do Registo Predial de Constância

AP. 3371 de 2010/08/03 16:24:54 UTC - Aquisição

Registado no Sistema em: 2010/08/03 16:24:54 UTC

CAUSA : Compra

SUJEITO(S) ACTIVO(S):

** CONBATE, A.C.E

NIPC 508837804

Sede: Lagoas Park, Edifício 2, Porto Salvo, Oeiras

SUJEITO(S) PASSIVO(S):

** FINANGESTE - EMPRESA FINANCEIRA DE GESTÃO E DESENVILVIMENTO, S.A.

NIPC 501366261

O(A) Ajudante, em substituição

Rosa Maria de Jesus Pereira Morais

REGISTOS PENDENTES

Não existem registos pendentes.

Certidão permanente disponibilizada em 26-10-2009 e válida até 26-10-2010

Atanky

 MINISTÉRIO DAS FINANÇAS DIRECÇÃO-GERAL DOS IMPOSTOS	CADERNETA PREDIAL RÚSTICA Modelo B SERVIÇO DE FINANÇAS - 3109 - ALMADA-3, C.CAPARICA
--	---

IDENTIFICAÇÃO DO PRÉDIO

DISTRITO: 15 - SETUBAL CONCELHO: 03 - ALMADA FREGUESIA: 02 - CAPARICA

SECÇÃO: AH ARTIGO MATRICIAL Nº: 15 ARV:

NOME/LOCALIZAÇÃO PRÉDIO

ZIMBAL

ELEMENTOS DO PRÉDIO

Ano de inscrição na matriz: 1976 Valor Patrimonial Inicial: €239,02

Valor Patrimonial Actual: €301,55 Determinado no ano: 1989

Área Total (ha): 4,424000

PARCELAS

Parcela: 1 Q.C.: FGS - FIGUEIRAS Classe: 2ª Percentagem: 0,00% NºArv.Disp: 10

Área: 0,000000 ha Rendimento Parcial: €0,00

Parcela: 1 Q.C.: PN - PINHAL Classe: N/Def Percentagem: 0,00%

Área: 4,424000 ha Rendimento Parcial: €11,62

TITULARES

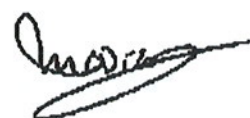
Identificação fiscal: 508837804 Nome: CONBATE A C E

Morada: LAGOAS PARK - EDIFÍCIO DOIS, PORTO SALVO, 2740-265 PORTO SALVO

Tipo de titular: Propriedade plena Parte: 1/1 Documento: ESCRITURA PÚBLICA Entidade: CART.NOT.
RAQUEL PALMA DOROTEA

Obtido via Internet em 2010-08-29

O Chefe de Finanças



(Maria da Conceição Gouveia Dias)

Rg 22492/c
Exma

g

Exma. Senhora:
Presidente da Câmara Municipal de
Almada

“Credimo – Sociedade de Investimentos Imobiliários, Lda.”, pessoa colectiva nº 503.133.523, com sede na Rua Florbela Espanca, Lote 5 – Marco Cabaço – Charneca da Caparica – Almada, *desejando destacar* do prédio sito em Terras da Costa, Costa da Caparica, Freguesia de Costa da Caparica, concelho de Almada, descrito na Conservatória do Registo Predial de Almada 2ª. sob o nº 00351/280886, e inscrito na respectiva matriz sob o artigo rústico Nº. 12 – Secção “C2”, com a área de 75.719,00 m2, *uma parcela de terreno, com a área de 16.000,00 m2*, vem requerer a V. Exa., que lhe seja concedido o pedido e emitida a respectiva certidão.

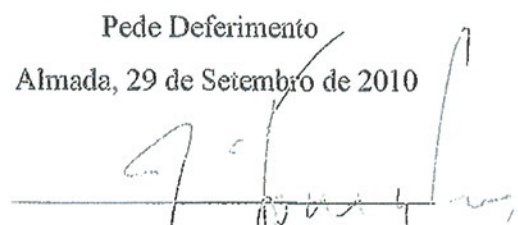
Confrontações:

Norte : Maria Gabriela Lima de Mello do Rego Pereira Rodrigues
Sul: João Alberto da Silva Laymé
Nascente : Matas Nacionais
Poente: Caminho público e Areias da praia

Motivo: Interesse público. Integração no domínio público.

Junta para o efeito:

- a) Certidão do Registo Predial.
- b) Certidão de Teor Matricial.
- c) Planta de localização com a parcela a destacar, com a área de 16.000,00 m2.

Pede Deferimento
Almada, 29 de Setembro de 2010

Dr. Morais Gonçalves

Requisição de Certidão

Nome: Cidade de - Sociedade de Habitação Transilva

☐ Advogado ☐ Notário ☐ Solicitador ☐ Outro: _____ Tel.: _____

E-mail: _____ @ _____ . _____ Residência: _____

_____ Cod. Postal: _____

N.º de Identificação: _____ CC ☐ BI ☐ Ced. Prof. ☐ Outro: _____

_____ Emitido em: ____/____/____ Por: _____

NIB (facultativo) _____

Requisição n.º 10205 Enclaves: 30 e

Data: 29 / 9 / 2020 ☐ Presencial ☐ Dinheiro ☐ MB ☐ Cheque ☐ Outro: _____

☐ Telecópia ☐ Correio ☐ Via Imediata Rubrica do funcionário: J. J. J.

Informação do(s) prédio(s): _____

N.º de Descrição: 351 - _____ freguesia Costa da Caparica Concelho: Almada

N.º de Descrição: _____ - _____ freguesia: _____ Concelho: _____

N.º de Descrição: _____ - _____ freguesia: _____ Concelho: _____

N.º de Descrição: _____ - _____ freguesia: _____ Concelho: _____

N.º de Descrição: _____ - _____ freguesia: _____ Concelho: _____

Pedido

☐ Teor da(s) descrição(ões) e de todas as inscrições em vigor.

☐ Teor da(s) descrição(ões) e de todas as inscrições.

☐ Teor de _____

Assinatura: J. J. J.

DESCRIÇÃO EM LIVRO:

N.º 25886, Livro N.º: 80

DESCRIÇÕES - AVERBAMENTOS - ANOTAÇÕES

RÚSTICO

SITUADO EM: Terras da Costa, Costa de Caparica

ÁREA TOTAL: 75719 M2

ÁREA DESCOBERTA: 75719 M2

MATRIZ n.º: 12

SECÇÃO N.º: C-2

COMPOSIÇÃO E CONFRONTAÇÕES:

Terreno de cultura arvense;

Norte - Maria Gabriela Lima de Mello do Rego Pereira Rodrigues;

Sul - João Alberto da Silva Laymé;

Nascentes - Matas Nacionais;

oente - caminho público e areias da praia.

O(A) Ajudante

Leonilde Maria Ferraz Aurélio Castro

INSCRIÇÕES - AVERBAMENTOS - ANOTAÇÕES

AP. 34 de 2001/09/19 - Aquisição

CAUSA : Compra

SUJEITO(S) ACTIVO(S):

** CREDIMO - SOCIEDADE DE INVESTIMENTOS IMOBILIÁRIOS, LDA

Sede: Rua Florbela Espanca, lote 5, Marco Cabaço

Localidade: Charneca de Caparica, Almada

SUJEITO(S) PASSIVO(S):

** NELSON ANDRÉ PINTO DUQUE NETO

Solteiro(a), Maior

Morada: Azinhaga da Carreta, Palhais

Localidade: Charneca de Caparica

Reprodução da inscrição G-7.

O(A) Ajudante

Leonilde Maria Ferraz Aurélio Castro

REGISTOS PENDENTES

Não existem registos pendentes.

Conservatória do Registo Predial de Amora

Pa B
Quel.
fr
Abntly *D*

Certifica, que a fotocópia apensa, passada de harmonia com o requerido na
requisição n.º 10205 reproduz a descrição n.º 351/19860828 a fls.
_____ do livro B-_____, da freguesia de Costa da Caparica
fracção _____ e os registos em vigor, apresentados no Livro Diário
até à data 22.09.2010.

Que é composta por 1 folhas devidamente numeradas e rubricadas, estando
conforme ao original.

AMORA, 29 de Setembro de 2010

A AJUDANTE / ESCRITURÁRIA SUPERIOR

João Silva

CONTA:

Art.º 2º, 2a)	€	30,00
.....	€	
Soma.....	€	30,00
.....	€	
.....	€	
TOTAL.....	€	30,00

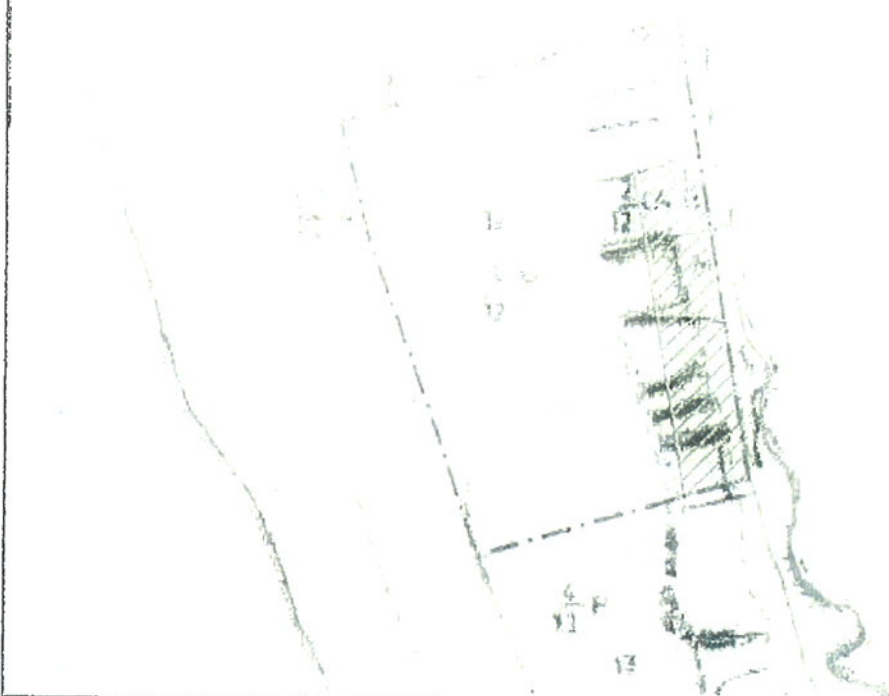
(São trinta euros)

..... Euros)

Registada sob n.º 10551 em 29/9 2010







Concelho – Almada
Freguesia – Costa da Caparica
Secção C2
Artigo 12

LEGENDA

ALUGUEL + GERAL Limite do artigo = 75.719 m²

 área a desanexar = 16.000 m²

	requerente	ANIBAL MORAIS GONÇALVES	
	local	FONTE DA TELHA ALMADA	
O topografo Antônio J. Rocha Nº 169/S da A.N.T. Islem. 966050907	desig.	LEVANTAMENTO TOPOGRÁFICO	Esc. 1:50
			SET.

Pa. Monty. Odey. B.
Z

Q



 MINISTÉRIO DAS FINANÇAS DIRECÇÃO-GERAL DOS IMPOSTOS	CERTIDÃO DE TEOR PRÉDIO RÚSTICO Modelo B SERVIÇO DE FINANÇAS: 3409 - ALMADA-3, C.CAPARICA
--	---

IDENTIFICAÇÃO DO PRÉDIO

DISTRITO: 15 - SETUBAL **CONCELHO:** 03 - ALMADA **FREGUESIA:** 03 - COSTA DA CAPARICA
SECÇÃO: C2 **ARTIGO MATRICIAL Nº:** 12 **ARV:**

NOME/LOCALIZAÇÃO PRÉDIO

Terras da Costa

ELEMENTOS DO PRÉDIO

Ano de inscrição na matriz: 1976 **Valor Patrimonial Inicial:** €399,14

Valor Patrimonial Actual: €502,92 **Determinado no ano:** 1989

Área Total (ha): 7,571900

PARCELAS

Parcela: 1 Q.C.: P - PASTAGEM ARTIFICIAL PERMANENTE Classe: Única Percentagem: 0,00%

Área: 0,143500 ha **Rendimento Parcial:** €0,04

Parcela: 1 Q.C.: PN - PINHAL Classe: Única Percentagem: 0,00%

Área: 0,428400 ha **Rendimento Parcial:** €1,13

Parcela: 2 Q.C.: CA - CULTURA ARVENSE Classe: 2ª Percentagem: 0,00%

Área: 2,075000 ha **Rendimento Parcial:** €12,87

Parcela: 3 Q.C.: P - PASTAGEM ARTIFICIAL PERMANENTE Classe: Única Percentagem: 0,00%

Área: 2,955000 ha **Rendimento Parcial:** €0,74

Parcela: 3 Q.C.: PN - PINHAL Classe: Única Percentagem: 0,00%

Área: 1,970000 ha **Rendimento Parcial:** €5,17

TITULARES

Identificação fiscal: 504553925 **Nome:** CREDIMO - SOCIEDADE DE MEDIAÇÃO IMOBILIÁRIA LDA

Morada: R FLORBELA ESPANCA LOTE 5, CHARNECA DA CAPARICA, 2825-000 CHARNECA DA CAPARICA

Tipo de titular: Propriedade plena **Parte:** 1/1 **Documento:** ESCRITURA PUBLICA **Entidade:** CONS REG
PRED

OBSERVAÇÕES

Processo de Cadastro 240-A. Resultou da divisão do prédio n.º 3.

 MINISTÉRIO DAS FINANÇAS DIRECÇÃO-GERAL DOS IMPOSTOS	CERTIDÃO DE TEOR PRÉDIO RÚSTICO Modelo B Serviço de Finanças: 3409 - ALMADA-3, C.CAPARICA
--	---

Impresso no Serviço de Finanças de ALMADA-3, C.CAPARICA em 2010-09-29

O Chefe de Finanças



(Maria da Conceição Gouveia Dias)



Município de Almada
Câmara Municipal
D.A.U.
Departamento
Administração Urbanística

Requerente : CREDIMO, LDA

Local : ART.12C2

Freguesia : Costa da Caparica

Handwritten signatures and initials:
B
Alentejo
F
Alentejo

PLANTA DE LOCALIZAÇÃO

Carta :

Escala : 1/2,000

Func. : peufrazio



2ª Conservatória do Registo Predial
de Almada

Freguesia Costa da Caparica

2084/20110330

DESCRIÇÕES - AVERBAMENTOS - ANOTAÇÕES

RÚSTICO

SITUADO EM: Terras da Costa

ÁREA TOTAL: 16000 M2

ao cuidado: Dra. Elisabete Fonseca

MATRIZ n.º: 12 NATUREZA: Rústica

SECÇÃO N.º: C-2 (PARTE)

COMPOSIÇÃO E CONFRONTAÇÕES:

Parcela de terreno destinada à aquisição por parte da entidade responsável pela execução das obras de construção do conjunto viário, nomeadamente a construção do troço correspondente à Estrada Regional ER 377, para cumprimento das medidas de compensação da DIA (Declaração de Impacto Ambiental).

Norte: Maria Gabriela Lima de Mello do Rego Pereira Rodrigues

Sul: João alberto da Silva Laymé

Nascente: Matas Nacionais

Poente: Credimo-Sociedade de Investimentos Imobiliários

O ARTIGO MATRICIAL ESTÁ PENDENTE DE RECTIFICAÇÃO

Desanexado do prédio descrito sob o n.º 351 da freguesia de Costa da Caparica

O(A) Adjunto(a) do Conservador(a), em substituição

Generosa Maria Cardoso da Silva Folga

INSCRIÇÕES - AVERBAMENTOS - ANOTAÇÕES

AP. 34 de 2001/09/19 - Aquisição

CAUSA : Compra

SUJEITO(S) ACTIVO(S):

** CREDIMO - SOCIEDADE DE INVESTIMENTOS IMOBILIÁRIOS, LDA

Sede: Rua Florbela Espanca, lote 5, Marco Cabaço

Localidade: Charneca de Caparica, Almada

SUJEITO(S) PASSIVO(S):

** NELSON ANDRÉ PINTO DUQUE NETO

Solteiro(a), Maior

Morada: Azinhaga da Carreta, Palhais

Localidade: Charneca de Caparica

Reprodução da inscrição G-7.

O(A) Adjunto(a) do Conservador(a), em substituição

Generosa Maria Cardoso da Silva Folga

Conservatória do Registo Predial de Amora

OFICIOSO

AP. 1759 de 2011/03/22 13:00:54 UTC - Ónus Real

Registado no Sistema em: 2011/03/30 13:00:54 UTC

PRAZO: 10 ANOS.

COM INÍCIO EM: 2011/02/15

2ª Conservatória do Registo Predial
de Almada

Freguesia Costa da Caparica

2084/20110330

INSCRIÇÕES - AVERBAMENTOS - ANOTAÇÕES

ÓNUS DE NÃO FRACCIONAMENTO

O(A) Adjunto(a) do Conservador(a), em substituição
Generosa Maria Cardoso da Silva Folga

REGISTOS PENDENTES

Não existem registos pendentes.

[Handwritten signatures and initials in blue ink]

ANEXO 5

RESPOSTA AO 2.º PARECER DA CÂMARA MUNICIPAL DO SEIXAL

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução
Procedimento de pós-avaliação
“Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha”

Conselho de Administração

Exmo. Senhor
Dr. Alfredo José Monteiro da Costa
Presidente da Câmara Municipal do
Seixal
Rua Fernando de Sousa, n.º 2
2840-515 SEIXAL

Sua Referência:
35903

Sua Comunicação de:
17SET10

Nossa referência:
GRI/453/2011

Antecedente:
EP-ENT/2011/29080

Saida:
40376

Data:

-3 MAI 2011 -

**Assunto: SUBCONCESSÃO DO BAIXO TEJO
BENEFICIAÇÃO DA AV. DO MAR**

1463

Exmo. Senhor,

Relativamente ao assunto em epígrafe, informa-se V. Exa. que analisados todos os antecedentes sobre este assunto, deverá ser salientado o seguinte:

- A Câmara Municipal do Seixal foi acompanhando a evolução da solução desenvolvida para a Av. do Mar, tendo-lhe sido enviado, para análise e emissão de parecer, o traçado em fase de "Geometria de traçado", o "Projecto de Execução" e o RECAPE.
- Em 23-07-2010, o Município do Seixal pronunciou-se favoravelmente sobre a solução preconizada para a intervenção relativa à "Beneficiação da Av do Mar", solicitando algumas rectificações.
- O 2º parecer emitido pela Câmara Municipal do Seixal (enviado a coberto do ofício acima referido) é posterior à conclusão do "Projecto de Execução", ao RECAPE e ao processo de Acompanhamento Público (que decorreu entre 6 e 21 de Julho de 2010).
- Na carta então enviada, a CM Seixal informou a EP que, em conjunto com a CM Almada, tinha o objectivo de configurar a Av. do Mar como uma via urbana com perfil transversal tipo adequado, com uma imagem condizente com a qualidade de vida da população residente e, simultaneamente, capaz de regular fluidez do tráfego rodoviário, segurança nos atravessamentos e utilização de modos suaves de transporte, tendo apresentado uma proposta alternativa ao projecto de execução da Beneficiação da Av. do Mar.
- Em 26-01-2011, em reunião com a EP, a Câmara Municipal de Almada não manifestou este novo entendimento, tendo reiterado que o perfil constante do Projecto de Execução inicialmente apresentado pela EP tinha o seu acordo.

[Handwritten signatures and initials in blue ink]

- f) A EP não discute a bondade da solução agora apresentada pela CM do Seixal, nem a adequação da mesma ao ambiente em que a via se insere.
- g) Finalmente, importa salientar que o Estudo Prévio sujeito a procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental e que já obteve Declaração de Impacte Ambiental favorável condicionada, assentava num perfil transversal tipo de 2x2 vias, com separador central e ainda a introdução de passeios e de pista de ciclistas.

Analizadas as implicações que uma alteração desta natureza teria na gestão do Contrato da Subconcessão do Baixo Tejo, constatou-se que:

- 1) O RECAPE que foi sujeito a acompanhamento público e cujo parecer final do ICNB foi emitido a 17-03-2011, já está em fase de conclusão, tendo o mesmo sido desenvolvido de acordo com a solução do Estudo Prévio, a qual foi sendo acompanhada e aprovada (em termos da filosofia seguida) pela CM Seixal e pela CM Almada, independentemente e sem prejuízo dos reparos efectuados e de algumas correcções solicitadas;
- 2) Em termos ambientais e face à diferença significativa da solução agora pretendida pela CM do Seixal relativamente à solução aprovada em sede de AIA, seria necessário proceder à reformulação do Projecto de Execução e à consequentemente elaboração de um novo RECAPE, bem como de um novo processo de verificação do RECAPE, com a necessária auscultação de várias entidades e abertura de um novo processo de Acompanhamento Público;
- 3) A Subconcessionária teria que proceder à elaboração de um novo Projecto de Execução e a EP à execução de um novo RECAPE, com as inerentes repercussões no cumprimento do Plano de Trabalhos contratualmente estabelecido, das quais decorreriam atrasos inevitáveis na execução da obra e a eventual apresentação de pedidos de reequilíbrio financeiro a suportar pela EP, o que não seria de todo aceitável no contexto económico-financeiro em que Portugal se encontra.

Assim e face ao exposto, lamenta-se não haver condições para aceitar a pretensão apresentada pela Câmara Municipal do Seixal.

Com os melhores cumprimentos,

O Conselho de Administração

[Handwritten signature of Rui Nelson Dias]
Rui Nelson Dias
Administrador

[Handwritten signature of Ana Tomaz]
Ana Tomaz
Administradora

(DC/GRI)

B
G...
R...
A...
Monty

ANEXO 6

RESPOSTA DA SUBCONCESSIONÁRIA AO PARECER DO ICNB

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução
Procedimento de pós-avaliação
"Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha"



B
Quem
fo
Anty
Hf

SUBCONCESSÃO DO **BAIXO TEJO**

ER377-2 – C. da CAPARICA / FTE. da TELHA
INCLUINDO Benef. AV. DO MAR e Lig. FONTE DA TELHA

Beneficiação da Av. do Mar e Lig. à Fonte da
Telha

PROJECTO DE EXECUÇÃO

RELATÓRIO DE CONFORMIDADE AMBIENTAL DO PROJECTO DE EXECUÇÃO

RESPOSTA AO PARECER DO
INSTITUTO DA CONSERVAÇÃO DA
NATUREZA E BIODIVERSIDADE

NOVEMBRO 2010

Projecto



SUBCONCESSÃO BAIXO TEJO

*ER377-2 COSTA DA CAPARICA / FONTE DA TELHA INCLUINDO
Benef. da AV. do MAR e Lig. À FONTE da TELHA*

BENEF. DA AV. DO MAR E LIG. À FONTE DA TELHA

PROJECTO DE EXECUÇÃO

RELATÓRIO DE CONFORMIDADE AMBIENTAL DO PROJECTO DE EXECUÇÃO

RESPOSTA AO PARECER DO INSTITUTO DA CONSERVAÇÃO DA NATUREZA E
BIODIVERSIDADE

1 - INTRODUÇÃO	1
2 - RESPOSTA AO PARECER DO ICNB.....	2
3 - NOTA DE CONCLUSÃO	11

ANEXOS

Anexo 1 - Parecer ICNB

Anexo 2 – Medida Compensatória - Documentos

SUBCONCESSÃO BAIXO TEJO

*ER377-2 COSTA DA CAPARICA / FONTE DA TELHA INCLUINDO
Benef. da AV. do MAR e Lig. À FONTE da TELHA*

BENEF. DA AV. DO MAR E LIG. À FONTE DA TELHA

PROJECTO DE EXECUÇÃO

RELATÓRIO DE CONFORMIDADE AMBIENTAL DO PROJECTO DE EXECUÇÃO

RESPOSTA AO PARECER DO INSTITUTO DA CONSERVAÇÃO DA NATUREZA E
BIODIVERSIDADE

1 - INTRODUÇÃO

O presente documento visa dar resposta ao Parecer emitido pelo Instituto da Conservação da Natureza e Biodiversidade – ICNB, no âmbito do Procedimento de Pós-avaliação Ambiental do Projecto de Execução da **Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha**, inserido na Subconcessão do Baixo Tejo.

O referido parecer Ref. nº 15130/2010 de 20/07/2010, recebido através do ofício EP Ref. EP-SA1/2010/54229 de 28-07-10 (**Anexo 1**) foi produzido no seguimento de solicitação efectuada pelas Estradas de Portugal, S.A. no âmbito do procedimento de pós avaliação do Projecto de Execução da Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha.

De referir que, o competente Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE) da via objecto do Parecer ora em causa, foi desenvolvido de acordo com a legislação em vigor.

Assim sendo, é objectivo deste documento prestar os necessários esclarecimentos às questões colocadas pelo ICNB no referido parecer, bem como proceder em conformidade no tocante a algumas medidas/recomendações adicionais nele constantes.

Refere-se todavia que, algumas situações identificadas por aquela entidade relativamente a soluções adoptadas no projecto serão devidamente esclarecidas ao longo do presente documento, dado que poderá estar em causa o cumprimento de requisitos rodoviários (normativos e legais) bem como de indicações específicas constantes da DIA tais como pedidos de ripagens de traçado, tipologia de vedações, etc.

Visando facilitar a análise dos esclarecimentos e informações ora prestados, procedeu-se à transcrição do parecer do ICNB, em azul itálico, apresentando-se em seguida o esclarecimento aplicável.

Relativamente às medidas e/ou recomendações emitidas ao longo deste Parecer que deverão integrar o Plano de Gestão Ambiental da Obra, as mesmas serão integradas no Volume IV - Plano de Acompanhamento Ambiental da Obra. Também as recomendações relacionadas com a monitorização ou a integração paisagística serão adequadamente integradas nos respectivos documentos (Volume V – Plano Geral de Monitorização ou PE8 - Projecto de Integração Paisagística). Estes documentos serão reeditados na sequência dos pareceres emitidos relativamente a este eixo viário.

2 - RESPOSTA AO PARECER DO ICNB

Em resposta ao pedido de V. Ex^a através da carta com a referência EP-SA1/2010/44439 de 24/06/2010, há a referir que o projecto cumpre a maior parte das condicionantes da DIA e as que posteriormente foram transmitidas pelo ICNB ao subconcessionário na fase de Geometria de Traçado. Contudo, apresenta falhas no cumprimento de algumas das medidas referidas, que importa esclarecer e corrigir.

A medida compensatória incluída na DIA será concretizada com a cedência ao ICNB de 2 parcelas de terreno, designadamente o artigo 15 da Secção AH e o artigo 19 da secção C2. Estas 2 parcelas correspondem às características indicadas na DIA, mas importa que estes dados sejam confirmados, atendendo a que em fase negocial foram apontadas diversas soluções, não se tendo ainda concretizado a aquisição de qualquer destas parcelas. Assim, deverão ser apresentados elementos concretos sobre a aquisição dos terrenos, designadamente contratos ou compromissos já assumidos, bem como a descrição e áreas exactas dos artigos matriciais.

No RECAPE expressa-se a informação disponível à data da elaboração do mesmo, relativamente ao estágio de desenvolvimento desta matéria.

Assim, com o objectivo de assegurar as evidências solicitadas, apresenta-se no Anexo 2 deste documento a informação actualmente disponível, sendo:

- Parcela 1 - Artigo 15 da Secção AH – Documentos comprovativos da aquisição da parcela com 4,4 hectares e carta remetida ao ICNB com proposta de doação,
- Parcela 2 - Artigo 12 da Secção C2 - Pedido de desanexação da parcela apresentado pelo proprietário na CM Almada para a venda de 1,6 hectares.

Os referidos artigos cumprem os requisitos definidos pela DIA (RECAPE ER377-2 Costa da Caparica/Fonte da Telha, Volume II, capítulo 4.5.3.1, pág. 241), nomeadamente:

- Apresentam uma área global de 6 hectares;
- São contíguos à Mata Nacional dos Medos e encontram-se incluídos na Paisagem Protegida da Arriba Fóssil da Costa da Caparica, conforme figura que se apresenta de seguida:



O projecto provocará impactes negativos na vegetação da Reserva Botânica da Mata Nacional dos Medos, que deverão ser minimizados, com a introdução das seguintes alterações:

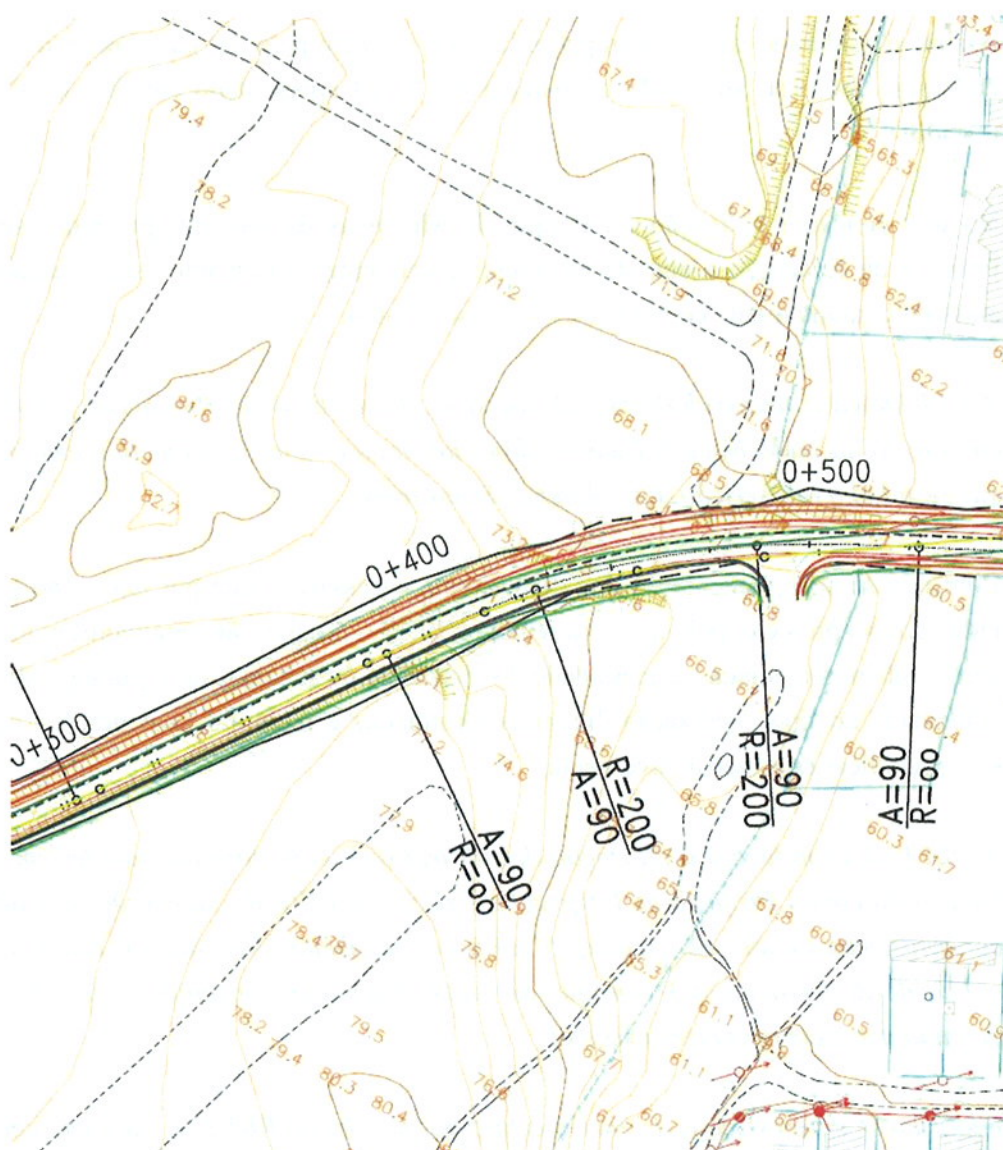
- A partir do Km 0+300, o traçado deveser rectificado, deslocando-o ligeiramente para Norte, para permitir a preservação de alguns exemplares de Juniperus turbinata e de Pinus pinea, conforme solicitado pelo ICNB no ofício nº 17889/2009 sobre a fase de Geometria de Traçado.*
- A ligação ao Parque de Merendas deverá ser ajustada com o ICNB.*

O parecer do ICNB refere algumas propostas de alteração ao projecto no sentido de minimizar impactes na vegetação natural da Reserva Botânica da Mata Nacional dos Medos.

No tocante ao primeiro aspecto, é de referir que o RECAPE indica que o projecto de execução já previu a alteração na directriz da Ligação à Fonte da Telha na zona indicada, por forma a reduzir a interferência com as manchas de vegetação classificada aí presentes. Esta alteração decorre do parecer do ICNB em fase de Geometria do Traçado.

O eixo da Ligação à Fonte da Telha neste sector foi desviado ligeiramente com recurso à deslocação do passeio e da ciclovia para o lado Norte, com o objectivo de não aumentar a interferência com os exemplares de Juniperus turbinata e de Pinus pinea existentes.

O mesmo pode se verificar na figura que se apresenta de seguida, na qual foi representado a verde o Estudo Prévio e a vermelho o Projecto de Execução.



É importante igualmente salientar que o texto da DIA refere “Na parte inicial, até ao km 0+200, deslocar o eixo da via para Sul, de forma a reduzir a destruição de uma mancha de pinhal manso e zimbral com bom desenvolvimento”, o que foi comprovadamente cumprido como se pode verificar da análise das Peças Desenhadas constantes no RECAPE.

Assim, considera-se que foi compatibilizado o projecto para dar cumprimento ao referido na DIA bem como ao solicitado no parecer do ICNB apresentado em fase de Geometria do traçado.

No que concerne à ligação ao Parque de Merendas da Aroeira, pretendeu-se manter no Projecto de Execução a entrada existente actualmente. No entanto esta situação poderá ser ajustada conjuntamente com o ICNB, em fase de obra.

A DIA indica a necessidade de colocação de dispositivos de diminuição da velocidade de circulação na Mata Nacional dos Medos, mas nada consta no projecto a este respeito, pelo que se solicita a descrição dos referidos dispositivos.

Confirma-se a implementação dos dispositivos necessários, que por lapso não se encontram indicados no projecto, pelo que será revisto o PE12 – Sinalização para inclusão dos mesmos. Será também reavaliada a necessidade de instalação de sistemas de segurança, dissuasores da velocidade do tipo sinalização dinâmica, destinados a melhorar as condições de circulação sem prejudicar com isso a envolvente.

A DIA impôs limitações à utilização de substratos de cobertura dos taludes em zona dunar. De acordo com o Projecto de Integração Paisagística (PE 8), não serão aplicados solos de cobertura nos taludes de escavação em áreas de dunas. No entanto, refere-se também a aplicação de terra vegetal, sem que as Matas Nacionais constituam excepção ou que seja definida a origem dessa terra vegetal.

Reafirma-se a necessidade de, na cobertura dos taludes da RBMNM, quer em aterro, quer em escavação, serem exclusivamente utilizadas areias de dunas com origem na própria Mata, para evitar problemas de disseminação de espécies infestantes.

Nos taludes de aterro na RBMNM, que não sejam feitos com o mesmo tipo de materiais, deverá ser salvaguardada a aplicação de uma cobertura de, pelo menos, 0,20 m de areias provenientes dessa Mata.

A utilização de materiais geossintéticos nos taludes (tipo alveolar ou tipo tapete) é uma possibilidade colocada pelo projecto. A sua eventual concretização deverá ficar dependente do acordo do ICNB, após análise conjunta com o dono da obra.

Para assegurar o cumprimento destas recomendações, as mesmas irão integrar o PAAO (Volume IV) e o PE8 (Projecto de Integração Paisagística), a serem reeditados em simultâneo com a conclusão deste processo.

O Projecto de Integração Paisagística inclui as condicionantes da DIA no que diz respeito ao revestimento vegetal dos taludes, com a utilização exclusiva de espécies autóctones. Este aspecto assume especial significado na Reserva Botânica da Mata Nacional dos Medos. Também nesse projecto é afirmado que nos taludes arenosos não é feita sementeira, apenas a plantação de um módulo herbáceo/arbustivo, o que cumpre com a DIA. Contudo, nas plantas do projecto existem locais na RBMNM onde se propõe a sementeira dos taludes, o que deverá ser corrigido.

O ICNB elenca algumas questões que já se encontram identificadas nos Volumes IV e V do RECAPE, nomeadamente no que concerne à cobertura dos taludes na área da RBMNM (Medida M16 do Volume IV – PAAO, onde se indica que, nas zonas dunares, não deverão ser alteradas as condições dos solos em presença), ou no Plano Geral de Monitorização onde se prevê a monitorização da recuperação paisagística da área directamente intervencionada incluindo a necessária intervenção sobre espécies exóticas infestantes.

Assim sendo, para reforçar o cumprimento desta recomendação, o PE8 (Projecto de Integração Paisagística), será reformulado em conformidade e reeditado em simultâneo com a conclusão deste processo.

A estrada constituirá uma descontinuidade da vegetação da RBMNM, à qual estarão associadas, em ambos os lados, faixas de gestão de combustível, de forma a reduzir o risco de propagação de incêndios florestais. Por outro lado, esta zona apresenta grande vulnerabilidade à praga do Nemátodo da Madeira do Pinheiro (NMP).

Estes aspectos deverão ser considerados no PIP, através de algumas alterações às plantações propostas nos taludes:

- *Apostar principalmente na plantação de *Juniperus turbinata*.*
- *Reforçar a plantação de *P. pinea* associada à ciclovia e passeio pedonal.*
- *Não proceder à plantação ou sementeira de *Pinus halepensis*, por não fazer parte da flora nativa.*
- *Reduzir o número de exemplares de *Pinus Pinaster* a plantar ou semear, devido à mortalidade provocada pela praga do NMP.*
- *No prolongamento dos aceiros florestais não proceder à plantação de árvores.*
- *As espécies arbóreas a utilizar nos taludes deverão ser exclusivamente *Pinus pinea*, *Pinus Pinaster*, *Quercus faginea*, *Quercus suber* e *Olea europaea*, var. *sylvestris*, atendendo a que não existem condições ecológicas que garantam a viabilidade das espécies *Alnus glutinosa*, *Fraxinus angustifolia*, *Populus alba*, *P nigra* e *Salix alba*.*

Para assegurar o cumprimento destas recomendações, o PE8 (Projecto de Integração Paisagística), será revisto em conformidade, sendo reeditado em simultâneo com a conclusão deste processo.

Se a obra decorrer em período seco, deverá estar prevista a rega dos exemplares arbóreos a manter, que fiquem imediatamente adjacentes aos taludes de escavação. Esta rega deverá ser efectuada em abundância e regularidade que se mostrem necessárias e tem como objectivo evitar a morte das árvores por efeito conjugado do corte de raízes e redução do grau de humidade do solo.

*Os trabalhos de movimentação de terras favorecem o desenvolvimento das espécies exóticas e infestantes. Este risco é agravado pela existência de uma vasta área infestada pelo género *Acacia*, na Mata das Dunas, também intervencionada e onde o banco de sementes existente no solo será mobilizado.*

Assim, é indispensável que, após a conclusão da obra, a área expropriada seja regularmente monitorizada para detecção de desenvolvimento de espécies infestantes lenhosas, as quais devem ser removidas antes de poderem produzir semente. Especial atenção deverá ser dada aos taludes da estrada localizados na Reserva Botânica da Mata Nacional dos Medos.

Na RBMNM, a monitorização e combate à infestação deverão ser estendidas a uma área suplementar da Mata, no lado exterior até ao seu limite e no lado interior a uma faixa com 10 metros de largura.

Para assegurar o cumprimento destas recomendações, as mesmas irão integrar o PAAO (Volume IV) e o PE8 (Projecto de Integração Paisagística), a serem reeditados em simultâneo com a conclusão deste processo.

Todas as Linhas aéreas de energia e telecomunicações que sejam afectadas pela construção da estrada, deverão ser restabelecidas por cabos subterrâneos.

A reposição de todas as linhas de energia será efectuada pelas respectivas entidades concessionárias, designadamente a EDP.

No entanto para assegurar o cumprimento desta recomendação a mesma irá integrar o PAAO (Volume IV), a ser reeditado em simultâneo com a conclusão deste processo.

Indo ao encontro da recomendação do ICNB, para as linhas de telecomunicações foram previstas tubagens enterradas, destinadas à reposição das mesmas.

A passagem para a fauna que se encontra proposta para o km 0+025 tem localização e dimensões adequadas, mas o PIP não prevê o seu adequado enquadramento vegetal.

Assim, de forma a potenciar a sua utilização pela fauna, conforme é referido no Relatório Base do RECAPE, todas as passagens para a fauna deverão objecto de tratamento vegetal no PIP.

Por lapso, esta passagem de fauna não teve o mesmo estudo de enquadramento vegetal que as passagens de fauna inseridas na ER377-2.

Para assegurar o cumprimento desta recomendação, o PE8 (Projecto de Integração Paisagística), será revisto em conformidade, sendo reeditado em simultâneo com a conclusão deste processo.

Na RBMNM os trabalhos de desmatção e decapagem só poderão ser feitos com o acompanhamento permanente de um representante do ICNB.

Toda a vegetação lenhosa a eliminar, árvores e arbustos com mais de 0,5 m de altura, deverão ser previamente marcados, só podendo ser abatidos após confirmação de representante do ICNB.

Para assegurar o cumprimento destas recomendações as mesmas irão integrar o PAAO (Volume IV) a ser reeditado em simultâneo com a conclusão deste processo.

O projecto de vedações propõe que estas sejam construídas em rede de malha progressiva, plastificada e com 2,00 metros de altura acima do solo, apoiada em postes metálicos implantados sobre fundações de betão.

Considera-se que os materiais e dimensões das vedações a colocar nos espaços rurais, deverão reflectir o ambiente paisagístico e harmonizar-se com outras vedações existentes. Assim, de uma forma geral, as vedações a implantar deverão ser de rede de malha progressiva metálica, não revestida, com o máximo de 1,40 m de altura, encimada por uma fiada de arame farpado e apoiada em postes de madeira tratada. Sempre que possível, os postes deverão ser simplesmente cravados no solo, sendo as fundações em betão aplicadas unicamente nos locais onde tal seja indispensável.

As vedações deverão ser articuladas com as cancelas existentes. Durante a fase da obra e após a sua conclusão, deverá manter-se a possibilidade de acesso ao interior da RBMNM através das cancelas, por viatura todo-o-terreno.

Será dado cumprimento ao solicitado através da reedição do PE7 – Vedações.

No que concerne à articulação das vedações com as cancelas existentes propõe-se que em fase de obra seja realizada a análise conjunta com o representante do ICNB.

Nos locais onde a via será confinante com espaços urbanos existentes ou previstos no âmbito do Programa Polis da Costa da Caparica, como sejam a própria cidade e os futuros parques de campismo do Pinhal do Inglês, bem como os trechos não abrangidos pela Área Protegida



Handwritten signatures and initials:
P_u
Alamy.
fr
D
Alamy

ANEXO 1

Parecer ICNB



ou Matas Nacionais, nada temos a opor ao tipo de vedação proposta no Projecto de Execução.

Nada a comentar.

3 - NOTA DE CONCLUSÃO

Em conformidade com o exposto, deverá o projecto ser alterado e submetido a novo parecer do ICNB.

Os elementos de projecto que serão reeditados de acordo com o indicado no presente documento, serão brevemente enviados ao ICNB na sua versão final.

FAX

DE / FROM: Ana Meira – Direcção de Concessões – Gestão de Contratos 1

Endereço: Praça da Portagem 2809 - 013 - Tel. 212 879 335/7 - Fax 212 879 932

N / ref.: DC- **5027** PROC.: EP-ENT/2010/67014 DATA/DATE: 28JUL10 SAÍDA: EP-SA/2010/54229

PARA / TO: Engº João Portela - Presidente da Comissão Executiva da AEBT – Auto-Estradas Baixo Tejo, SA

CC:

FAX Nº:

Nº DE PAGs. (incluindo esta): 5

S / ref.:

DATA / DATE :

Assunto: SUBCONCESSÃO DO BAIXO TEJO

ER 377-2 Costa da Caparica / Fonte da Telha e Beneficiação da Av do Mar

Av do Mar e Ligação à Fonte da Telha

Envio do parecer do ICNB

Junto se envia para conhecimento e devidos efeitos cópia do parecer emitido pelo ICNB sobre a intervenção na Av do Mar e Ligação à Fonte da Telha.

Com os melhores cumprimentos,

A Gestora de Contrato



Ana Meira

AM/DC



Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade, I.P.

DEPARTAMENTO DE GESTÃO DAS ÁREAS CLASSIFICADAS LITORAL DE LISBOA E OESTE

Estrada Florestal C. Caparica
Praia da Rainha
2825-412 Costa de Caparica
Portugal

T. +351 212 918 270/-6
F. +351 212 918 279
uppalcc@icnb.pt
www.icnb.pt



PAISAGEM PROTEGIDA
DA ARRIBA FÓSSIL
DA COSTA DA CAPARICA

DATA S. COMUNICAÇÃO

24/06/2010

DATA

20/07/2010

S. REFERÊNCIA
EP-SAI/2010/44439

N. REFERÊNCIA

Ofº nº 15130/2010

REFERÊNCIA INTERNA

Infº nº 8811/2010

ASSUNTO RECAPE da Beneficiação da Avª do Mar e Ligação à Fonte da Telha

Pedido de parecer da Estradas de Portugal, SA

Exmª Srª

Arqª Ana Cristina Martins
Directora do Gabinete de Ambiente
Estradas de Portugal, S.A.
Praça da Portagem
2809-013 ALMADA

Em resposta ao pedido de V. Exª através da carta com a referência EP-SAI/2010/44439 de 24/06/2010, há a referir que o projecto cumpre a maior parte das condicionantes da DIA e as que posteriormente foram transmitidas pelo ICNB ao subconcessionário na fase de Geometria de Traçado. Contudo, apresenta falhas no cumprimento de algumas das medidas referidas, que importa esclarecer e corrigir.

A medida compensatória incluída na DIA será concretizada com a cedência ao ICNB de 2 parcelas de terreno, designadamente o artigo 15 da Secção AH e o artigo 19 da secção C2. Estas 2 parcelas correspondem às características indicadas na DIA, mas importa que estes dados sejam confirmados, atendendo a que em fase negocial foram apontadas diversas soluções, não se tendo ainda concretizado a aquisição de qualquer destas parcelas. Assim, deverão ser apresentados elementos concretos sobre a aquisição dos terrenos, designadamente contratos ou compromissos já assumidos, bem como a descrição e áreas exactas dos artigos matriciais.

O projecto provocará impactes negativos na vegetação da Reserva Botânica da Mata Nacional dos Medos, que deverão ser minimizados, com a introdução das seguintes alterações:

- A partir do Km 0+300, o traçado deverá ser rectificado, deslocando-o ligeiramente para Norte, para permitir a preservação de alguns exemplares de *Juniperus turbinata* e de *Pinus pinea*, conforme solicitado pelo ICNB no ofício nº 17889/2009 sobre a fase de Geometria de Traçado.
- A ligação ao Parque de Merendas deverá ser ajustada com o ICNB.



Handwritten signatures and initials in the top right corner, including "R", "C. Sousa", "Z", "Alentejo", and "D".

A DIA indica a necessidade de colocação de dispositivos de diminuição da velocidade de circulação na Mata Nacional dos Medos, mas nada consta no projecto a este respeito, pelo que se solicita a descrição dos referidos dispositivos.

A DIA impõe limitações à utilização de substratos de cobertura dos taludes em zona dunar. De acordo com o Projecto de Integração Paisagística (PE 8), não serão aplicados solos de cobertura nos taludes de escavação em áreas de dunas. No entanto, refere-se também a aplicação de terra vegetal, sem que as Matas Nacionais constituam excepção ou que seja definida a origem dessa terra vegetal.

Reafirma-se a necessidade de, na cobertura dos taludes da RBMNM, quer em aterro, quer em escavação, serem exclusivamente utilizadas exclusivamente areias de dunas com origem na própria Mata, para evitar problemas de disseminação de espécies infestantes.

Nos taludes de aterro na RBMNM, que não sejam feitos com o mesmo tipo de materiais, deverá ser salvaguardada a aplicação de uma cobertura de, pelo menos, 0,20 m de areias provenientes dessa Mata.

A utilização de materiais geossintéticos nos taludes (tipo alveolar ou tipo tapete) é uma possibilidade colocada pelo projecto. A sua eventual concretização deverá ficar dependente do acordo do ICNB, após análise conjunta com o dono da obra.

O Projecto de Integração Paisagística incluiu as condicionantes da DIA no que diz respeito ao revestimento vegetal dos taludes, com a utilização exclusiva de espécies autóctones. Este aspecto assume especial significado na Reserva Botânica da Mata Nacional dos Medos. Também nesse projecto é afirmado que nos taludes arenosos não é feita sementeira, apenas a plantação de um módulo herbáceo/arbustivo, o que cumpre com a DIA. Contudo, nas plantas do projecto existem locais na RBMNM onde se propõe a sementeira dos taludes, o que deverá ser corrigido.

A estrada constituirá uma descontinuidade da vegetação da RBMNM, à qual estarão associadas, em ambos os lados, faixas de gestão de combustível, de forma a reduzir o risco de propagação de incêndios florestais. Por outro lado, esta zona apresenta grande vulnerabilidade à praga do Nemátodo da Madeira do Pinheiro (NMP).

Estes aspectos deverão ser considerados no PIP, através de algumas alterações às plantações propostas nos taludes:

- Apostar principalmente na plantação de *Juniperus turbinata*.
- Reforçar a plantação de *P. pinea* associada à ciclovia e passeio pedonal.

Handwritten signature or initials at the bottom right.



- Não proceder à plantação ou sementeira de *Pinus halepensis*, por não fazer parte da flora nativa
- Reduzir o número de exemplares de *Pinus Pinaster* a plantar ou semear, devido à mortalidade provocada pela praga do NMP.
- No prolongamento dos aceiros florestais não proceder à plantação de árvores.
- As espécies arbóreas a utilizar nos taludes deverão ser exclusivamente *Pinus pinea*, *Pinus Pinaster*, *Quercus faginea*, *Quercus suber* e *Olea europaea*, var. *syvestris*, atendendo a que não existem condições ecológicas que garantam a viabilidade das espécies *Alnus glutinosa*, *Fraxinus angustifolia*, *Populus alba*, *P. nigra* e *Salix alba*.

Se a obra decorrer em período seco, deverá estar prevista a rega dos exemplares arbóreos a manter, que fiquem imediatamente adjacentes aos taludes de escavação. Esta rega deverá ser efectuada em abundância e regularidade que se mostrem necessárias e tem como objectivo evitar a morte das árvores por efeito conjugado do corte de raízes e redução do grau de humidade do solo.

Os trabalhos de movimentação de terras favorecem o desenvolvimento das espécies exóticas e infestantes. Este risco é agravado pela existência de uma vasta área infestada pelo género *Acacia*, na Mata das Dunas, também intervencionada e onde o banco de sementes existente no solo será mobilizado.

Assim, é indispensável que, após a conclusão da obra, a área expropriada seja regularmente monitorizada para detecção de desenvolvimento de espécies infestantes lenhosas, as quais devem ser removidas antes de poderem produzir semente. Especial atenção deverá ser dada aos taludes da estrada localizados na Reserva Botânica da Mata Nacional dos Medos.

Na RBMNM, a monitorização e combate à infestação deverão ser estendidas a uma área suplementar da Mata, no lado exterior até ao seu limite e no lado interior a uma faixa com 10 metros de largura.

Todas as linhas aéreas de energia e telecomunicações que sejam afectadas pela construção da estrada, deverão ser restabelecidas por cabos subterrâneos.

A passagem para a fauna que se encontra proposta para o km 0+025 tem localização e dimensões adequadas, mas o PIP não prevê o seu adequado enquadramento vegetal.

Assim, de forma a potenciar a sua utilização pela fauna, conforme é referido no Relatório Base do RECAPE, todas as passagens para a fauna deverão objecto de tratamento vegetal no PIP.



DEPARTAMENTO DE GESTÃO DAS ÁREAS CLASSIFICADAS | LITORAL DE LISBOA E OESTE
PAISAGEM PROTEGIDA
DA ARRÍBIA FÓSSIL
DA COSTA DA CAPARICA

Na RBMNM os trabalhos de desmatção e decapagem só poderão ser feitos com o acompanhamento permanente de um representante do ICNB.

Toda a vegetação lenhosa a eliminar, árvores e arbustos com mais de 0,5 m de altura, deverão ser previamente marcados, só podendo ser abatidos após confirmação de representante do ICNB.

O projecto de vedações propõe que estas sejam construídas em rede de malha progressiva, plastificada e com 2,00 metros de altura acima do solo, apoiada em postes metálicos implantados sobre fundações de betão.

Considera-se que os materiais e dimensões das vedações a colocar nos espaços rurais, deverão reflectir o ambiente paisagístico e harmonizar-se com outras vedações existentes. Assim, de uma forma geral, as vedações a implantar deverão ser de rede de malha progressiva metálica, não revestida, com o máximo de 1,40 m de altura, encimada por uma fiada de arame farpado e apoiada em postes de madeira tratada. Sempre que possível, os postes deverão ser simplesmente cravados no solo, sendo as fundações em betão aplicadas unicamente nos locais onde tal seja indispensável.

As vedações deverão ser articuladas com as cancelas existentes. Durante a fase da obra e após a sua conclusão, deverá manter-se a possibilidade de acesso ao interior da RBMNM através das cancelas, por viatura todo-o-terreno.

Nos locais onde a via será confinante com espaços urbanos existentes ou previstos no âmbito do Programa Polis da Costa da Caparica, como sejam a própria cidade e os futuros parques de campismo do Pinhal do Inglês, bem como os trechos não abrangidos pela Área Protegida ou Matas Nacionais, nada temos a opor ao tipo de vedação proposta no Projecto de Execução.

Em conformidade com o exposto, deverá o projecto ser alterado e submetido a novo parecer do ICNB.

Com os melhores cumprimentos

A Directora do Departamento de Gestão de Áreas
Classificadas do Litoral de Lisboa e Oeste

Sofia Castel-Branco da Silveira
Sofia Castel-Branco da Silveira

ANEXO 2

Medida Compensatória

Certidão Permanente

Caderneta Predial com Titularidade do CONBATE, ACE

Pedido de desanexação apresentado à CM Almada



B
Oliveira
Fr
Alfonso

c/ AR

Exmo. Senhor Presidente
do Instituto de Conservação da Natureza e
Biodiversidade (ICNB)
A/C: Exma. Senhora Dr.^a Carla Jané
Rua de Santa Marta, 55
1169-230-Lisboa

Ref: 1308/2010

Seixal, 6 de Outubro de 2010

ASSUNTO: Subconcessão Baixo Tejo.

Estrada Regional ER 377-2 – Doação de prédio rústico para cumprimento de medida de compensação da DIA por afectação da Reserva Botânica da Mata dos Medos.

Exmos. Senhores,

A Subconcessão das vias rodoviárias do Baixo Tejo e a respectiva Empreitada de construção incidem sobre um conjunto de vias entre as quais se integra um troço com uma extensão aproximada de 9,1 Km, correspondente à Estrada Regional ER377-2 – Costa da Caparica/Fonte da Telha, cujo projecto foi sujeito a Avaliação de Impacte Ambiental na fase de Estudo Prévio, tendo sido emitida Declaração de Impacte Ambiental (DIA) favorável condicionada, por despacho do Secretário de Estado do Ambiente, de 26 de Janeiro de 2008;

Como é do conhecimento de V. Exas., esta DIA sujeitou o projecto ao cumprimento de um conjunto de medidas de minimização e de compensação, tendo considerado, em particular, que: *"A ER-377-2 e ligação à Fonte da Telha provocarão a destruição de mais de 6 hectares de dunas e habitats prioritários da Directiva, situados em Matas Nacionais (...) cujo impacte negativo não é minimizável. (...) Assim, os impactes negativos que serão provocados pela construção e funcionamento da ER 377-2 e ligação à Fonte da Telha, mesmo na conjugação de soluções menos desfavoráveis, na Reserva Botânica da Mata Nacional dos Medos e no sistema dunar na Mata das Dunas da Trafaria e Costa de Caparica, deverão ser compensados, através da cedência de terreno com características semelhantes e superfície não inferior, a ser afecto à defesa do património natural. Essa área deverá ser contígua à Mata Nacional dos Medos e situar-se dentro da Paisagem Protegida da Arriba Fóssil da Costa de Caparica. A aquisição da referida área deverá ser contemplada no Caderno de Encargos da Obra, de modo a ser incluída deste logo no orçamento base".*



A observância desta medida de compensação é aferida em sede de pós - avaliação ambiental, mediante a apresentação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE), que é sujeito a apreciação da EP, no qual se documentam os termos do cumprimento da DIA, que é condição para a aprovação do projecto de execução subjacente à Subconcessão, sendo que ficou o CONBATE, ACE, no âmbito do Contrato de Empreitada, encarregado de observar os condicionamentos impostos pelas autoridades competentes, elaborar o RECAPE nos termos da legislação ambiental aplicável e no geral praticar todos os actos necessários ao cumprimento das condições da DIA.

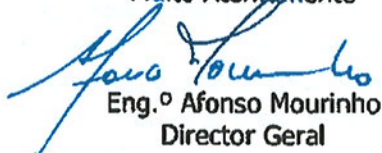
Para efeitos de cumprimento desta medida de compensação, identificou-se, e foi aceite pelo ICNB como susceptível de preencher os pressupostos exigidos pela DIA, duas parcelas de terreno, entre as quais a que corresponde ao prédio rústico da propriedade da FINANGEST com área de 4,424 Ha, descrito na 1ª Conservatória do Registo Predial de Almada, sob o nº 4873, da freguesia da Caparica, inscrito na matriz predial rústica sob o art.º 15, da secção AH, conforme certidão permanente do registo predial e caderneta predial urbana juntas como ANEXO I e ANEXO II.

Na sequência da aceitação por parte do ICNB do cumprimento da medida de minimização imposta na DIA, através da transferência para o seu património dos terrenos então identificados, onde se inclui o prédio descrito no parágrafo anterior, foram encetadas negociações com a respectiva proprietária que culminaram na celebração de escritura pública de aquisição, em 03.08.2010.

Está, deste modo, o CONBATE ACE em condições de proceder à transferência do prédio rústico em causa para a titularidade do ICNB dando execução em fase de RECAPE à mencionada medida de compensação da DIA, pelo que se requer a VEXA que aceite a doação e proceda, com urgência, a todas as diligências que se afigurarem necessárias à efectiva transmissão a título gratuito da parcela em causa para o domínio do ICNB, no âmbito das quais nos manteremos, naturalmente, ao V. inteiro dispor para o que considerarem conveniente.

Com os nossos melhores cumprimentos, subscrevemo-nos,

Muito Atentamente


Eng.º Afonso Mourinho
Director Geral

Anexo I: Certidão da Conservatória do Registo Predial
Anexo II: Caderneta Predial

1.ª Conservatória do Registo Predial
de Almada


Freguesia Caparica

4873/20020920

Certidão permanente disponibilizada em 26-10-2009 e válida até 26-10-2010


Arinty

registo predial
online

Certidão Permanente

Código de acesso: PP-0148-20102-150302-004873

DESCRIÇÃO EM LIVRO:

N.º 4896, Livro N.º: 13

DESCRIÇÕES - AVERBAMENTOS - ANOTAÇÕES

RÚSTICO

SITUADO EM: Caparica
Zimbral

ÁREA TOTAL: 44240 M2

VALOR TRIBUTÁVEL: 301,55 Euros

MATRIZ n.º: 15

SECÇÃO N.º: AH

COMPOSIÇÃO E CONFRONTAÇÕES:

Terreno destinado a pinhal. Norte:Cipriano & Pereira, Limitada; Sul:Matas Nacionais;
Nascente:Carvalho Serra; Limitada e Poente:Rui Cinatti Vaz Monteiro Gomes. Desanexado do
n.º486, fls.68v do B-4 da Extinta.

O(A) Ajudante

Elsa Rute Araújo Pinto Valente

INSCRIÇÕES - AVERBAMENTOS - ANOTAÇÕES

Conservatória do Registo Predial de Constância

AP. 3371 de 2010/08/03 16:24:54 UTC - Aquisição

Registado no Sistema em: 2010/08/03 16:24:54 UTC

CAUSA : Compra

SUJEITO(S) ACTIVO(S):

** CONBATE, A.C.E

NIPC 508837804

Sede: Lagoas Park, Edifício 2, Porto Salvo, Oeiras

SUJEITO(S) PASSIVO(S):

** FINANGESTE - EMPRESA FINANCEIRA DE GESTÃO E DESENVILVIMENTO, S.A.

NIPC 501366261

O(A) Ajudante, em substituição

Rosa Maria de Jesus Pereira Morais

REGISTOS PENDENTES

Não existem registos pendentes.

 MINISTÉRIO DAS FINANÇAS DIRECÇÃO-GERAL DOS IMPOSTOS	CADERNETA PREDIAL RÚSTICA Modelo B SERVIÇO DE FINANÇAS - 3109 - ALMADA-3. C.CAPARICA
--	---

IDENTIFICAÇÃO DO PRÉDIO

DISTRITO: 15 - SETUBAL **CONCELHO:** 03 - ALMADA **FREGUESIA:** 02 - CAPARICA

SECÇÃO: AH **ARTIGO MATRICIAL Nº:** 15 **ARV:**

NOME/LOCALIZAÇÃO PRÉDIO

ZIMBAL

ELEMENTOS DO PRÉDIO

Ano de inscrição na matriz: 1976 **Valor Patrimonial Inicial:** €239,02

Valor Patrimonial Actual: €301,55 **Determinado no ano:** 1989

Área Total (ha): 4,424000

PARCELAS

Parcela: 1 Q.C.: FGS - FIGUEIRAS **Classe:** 2ª **Percentagem:** 0,00% **NºArv.Disp:** 10

Área: 0,000000 ha **Rendimento Parcial:** €0,00

Parcela: 1 Q.C.: PN - PINHAL **Classe:** N/Def **Percentagem:** 0,00%

Área: 4,424000 ha **Rendimento Parcial:** €11,62

TITULARES

Identificação fiscal: 508837804 **Nome:** CONBATE A C E

Morada: LAGOAS PARK - EDIFÍCIO DOIS, PORTO SALVO, 2740-265 PORTO SALVO

Tipo de titular: Propriedade plena **Parte:** 1/1 **Documento:** ESCRITURA PUBLICA **Entidade:** CART.NOT.
RAQUEL PALMA DOROTEA

Obtido via Internet em 2010-09-29

O Chefe de Finanças



(Maria da Conceição Gouveia Dias)

Handwritten signatures and stamps in the top right corner, including a stamp that reads "Credim".

Sociedade de Investimen
Imobiliários, L

Exma. Senhora:

Presidente da Câmara Municipal de
Almada

"Credimo – Sociedade de Investimentos Imobiliários, Lda.", pessoa colectiva nº 503.133.523, com sede na Rua Florbela Espanca, Lote 5 – Marco Cabaço – Charneca da Caparica – Almada, *desejando destacar* do prédio sito em Terras da Costa, Costa da Caparica, Freguesia de Costa da Caparica, concelho de Almada, descrito na Conservatória do Registo Predial de Almada 2ª. sob o nº 00351/280886, e inscrito na respectiva matriz sob o artigo rústico Nº. 12 – Secção "C2", com a área de 75.719,00 m2, *uma parcela de terreno, com a área de 16.000,00 m2*, vem requerer a V. Exa., que lhe seja concedido o pedido e emitida a respectiva certidão.

Confrontações:

Norte : Maria Gabriela Lima de Mello do Rego Pereira Rodrigues
Sul: João Alberto da Silva Laymé
Nascente : Matas Nacionais
Poente: Caminho público e Areias da praia

Motivo: Interesse público. Integração no domínio público.

Junta para o efeito:

- a) Certidão do Registo Predial.
- b) Certidão de Teor Matricial.
- c) Planta de localização com a parcela a destacar, com a área de 16.000,00 m2.

Pede Deferimento
Almada, 29 de Setembro de 2010

Dr. Morais Gonçalves

Almada

B
Almada
to
Almada

Requisição de Certidão

Nome: Carla de Sousa - Gostoso do Trabalho Social Un.

☐ Advogado ☐ Notário ☐ Solicitador ☐ Outro: _____ Tel.: _____

E-mail: _____ @ _____ Residência: _____

Cod. Postal: _____

N.º de Identificação: _____ CC ☐ BI ☐ Cad. Prof. ☐ Outro: _____

Emitido em: ____/____/____ Por: _____

NIB (facultativo) _____

Requisição n.º 10205 Emolumentos: 30 €

Data: 29 / 9 / 2020 ☐ Presencial ☐ Dinheiro ☐ MB ☐ Cheque ☐ Outro: _____

☐ Telecópia ☐ Correio ☐ Via Imediata Rubrica do funcionário: [assinatura]

Indicação do(s) prédio(s): _____

N.º de Descrição: 351 - freguesia Costa da Capela Concelho: Almada

N.º de Descrição: _____ - freguesia: _____ Concelho: _____

N.º de Descrição: _____ - freguesia: _____ Concelho: _____

N.º de Descrição: _____ - freguesia: _____ Concelho: _____

N.º de Descrição: _____ - freguesia: _____ Concelho: _____

Pedido

☐ Teor da(s) descrição(ões) e de todas as inscrições em vigor.

☐ Teor da(s) descrição(ões) e de todas as inscrições.

☐ Teor de _____

Assinatura: _____

[assinatura]

DESCRIÇÃO EM LIVRO:

N.º 25886, Livro N.º: 80

DESCRIÇÕES - AVERBAMENTOS - ANOTAÇÕES

RÚSTICO

SITUADO EM: Terras da Costa, Costa de Caparica

ÁREA TOTAL: 75719 M2

ÁREA DESCOBERTA: 75719 M2

MATRIZ n.º: 12

SECÇÃO N.º: C-2

COMPOSIÇÃO E CONFRONTAÇÕES:

Terreno de cultura arvense;

Norte - Maria Gabriela Lima de Mello do Rego Pereira Rodrigues;

Sul - João Alberto da Silva Laymé;

Nascente - Matas Nacionais;

Poente - caminho público e areias da praia.

O(A) Ajudante

Leonilde Maria Ferraz Aurélio Castro

INSCRIÇÕES - AVERBAMENTOS - ANOTAÇÕES

AP. 34 de 2001/09/19 - Aquisição

CAUSA : Compra

SUJEITO(S) ACTIVO(S):

** CREDIMO - SOCIEDADE DE INVESTIMENTOS IMOBILIÁRIOS, LDA

Sede: Rua Florbela Espanca, lote 5, Marco Cabaço

Localidade: Charneca de Caparica, Almada

SUJEITO(S) PASSIVO(S):

** NELSON ANDRÉ PINTO DUQUE NETO

Solteiro(a), Maior

Morada: Azinhaga da Carreta, Palhais

Localidade: Charneca de Caparica

Reprodução da inscrição G-7.

O(A) Ajudante

Leonilde Maria Ferraz Aurélio Castro

REGISTOS PENDENTES

Não existem registos pendentes.

Carreg. B
to

Pa

Anty

Certifica, que a fotocópia apensa, passada de harmonia com o requerido na
requisição n.º 10205 reproduza descrição n.º 351/19860828 a fls.
_____ do livro B-_____, da freguesia de Costa da Caparica
fracção _____ e os registos em vigor, apresentados no Livro Diário
até à data 22.09.2010.

Que é composta por 1 folhas devidamente numeradas e rubricadas, estando
conforme ao original.

AMORA, 29 de Setembro de 20 10

A AJUDANTE / ESCRITURÁRIA SUPERIOR

João Silva

CONTA:

Art.º 2º, 2a)	€	30,00
.	€	
Soma.	€	30,00
.	€	
.	€	
TOTAL.	€	30,00

(São trinta euros)

Euros)

Registada sob n.º 10551 em 29.9 / 20 10


 M. P. 
 Antony



Concelho — Almada
 Freguesia — Costa da Caparic
 Secção C2
 Artigo 12

LEGENDA

Limites do artigo — 75.719 m²
 área a desanexar — 16.000 m²

	requerente	ANIBAL MORAIS GONÇALVES	
	local	FONTE DA TELHA ALMADA	
O topógrafo António J. Rocha N.º 109/S da A.N.T. Isen. 98050907	dest.	LEVANTAMENTO TOPOGRÁFICO	Esc. 1:50
			SET.

Handwritten notes in blue ink: "Pm", "County", "B", "to", and a signature.



IDENTIFICAÇÃO DO PRÉDIO

DISTRITO: 15 - SETUBAL CONCELHO: 03 - ALMADA FREGUESIA: 03 - COSTA DA CAPARICA

SECÇÃO: C2 ARTIGO MATRICIAL Nº: 12 ARV:

NOME/LOCALIZAÇÃO PRÉDIO

Terras da Costa

ELEMENTOS DO PRÉDIO

Ano de inscrição na matriz: 1976 Valor Patrimonial Inicial: €399,14

Valor Patrimonial Actual: €502,92 Determinado no ano: 1989

Área Total (ha): 7,571900

PARCELAS

Parcela: 1 Q.C.: P - PASTAGEM ARTIFICIAL PERMANENTE Classe: Única Percentagem: 0,00%

Área: 0,143500 ha Rendimento Parcial: €0,04

Parcela: 1 Q.C.: PN - PINHAL Classe: Única Percentagem: 0,00%

Área: 0,428400 ha Rendimento Parcial: €1,13

Parcela: 2 Q.C.: CA - CULTURA ARVENSE Classe: 2ª Percentagem: 0,00%

Área: 2,075000 ha Rendimento Parcial: €12,87

Parcela: 3 Q.C.: P - PASTAGEM ARTIFICIAL PERMANENTE Classe: Única Percentagem: 0,00%

Área: 2,955000 ha Rendimento Parcial: €0,74

Parcela: 3 Q.C.: PN - PINHAL Classe: Única Percentagem: 0,00%

Área: 1,970000 ha Rendimento Parcial: €5,17

TITULARES

Identificação fiscal: 504553925 Nome: CREDIMO - SOCIEDADE DE MEDIAÇÃO IMOBILIÁRIA LDA

Morada: R FLORBELA ESPANCA LOTE 5, CHARNECA DA CAPARICA, 2825-000 CHARNECA DA CAPARICA

Tipo de titular: Propriedade plena Parte: 1/1 Documento: ESCRITURA PUBLICA Entidade: CONS REG
PRED

OBSERVAÇÕES

Processo de Cadastro 240-A. Resultou da divisão do prédio n.º 3.

Handwritten: 150303

 MINISTÉRIO DAS FINANÇAS DIRECÇÃO-GERAL DOS IMPOSTOS	CERTIDÃO DE TEOR PRÉDIO RÚSTICO Modelo B Serviço de Finanças: 3409 - Almada-3, C. Caparica
--	---

Handwritten: Conceição, Abente, for, 12

Impresso no Serviço de Finanças de ALMADA-3, C. CAPARICA em 2010-09-29

O Chefe de Finanças



(Maria da Conceição Gouveia Dias)



Município de Almada
Câmara Municipal
D.A.U.
Departamento
Administração Urbanística

Requerente : CREDIMO, LDA

Local : ART. 12C2

Freguesia : Costa da Caparica

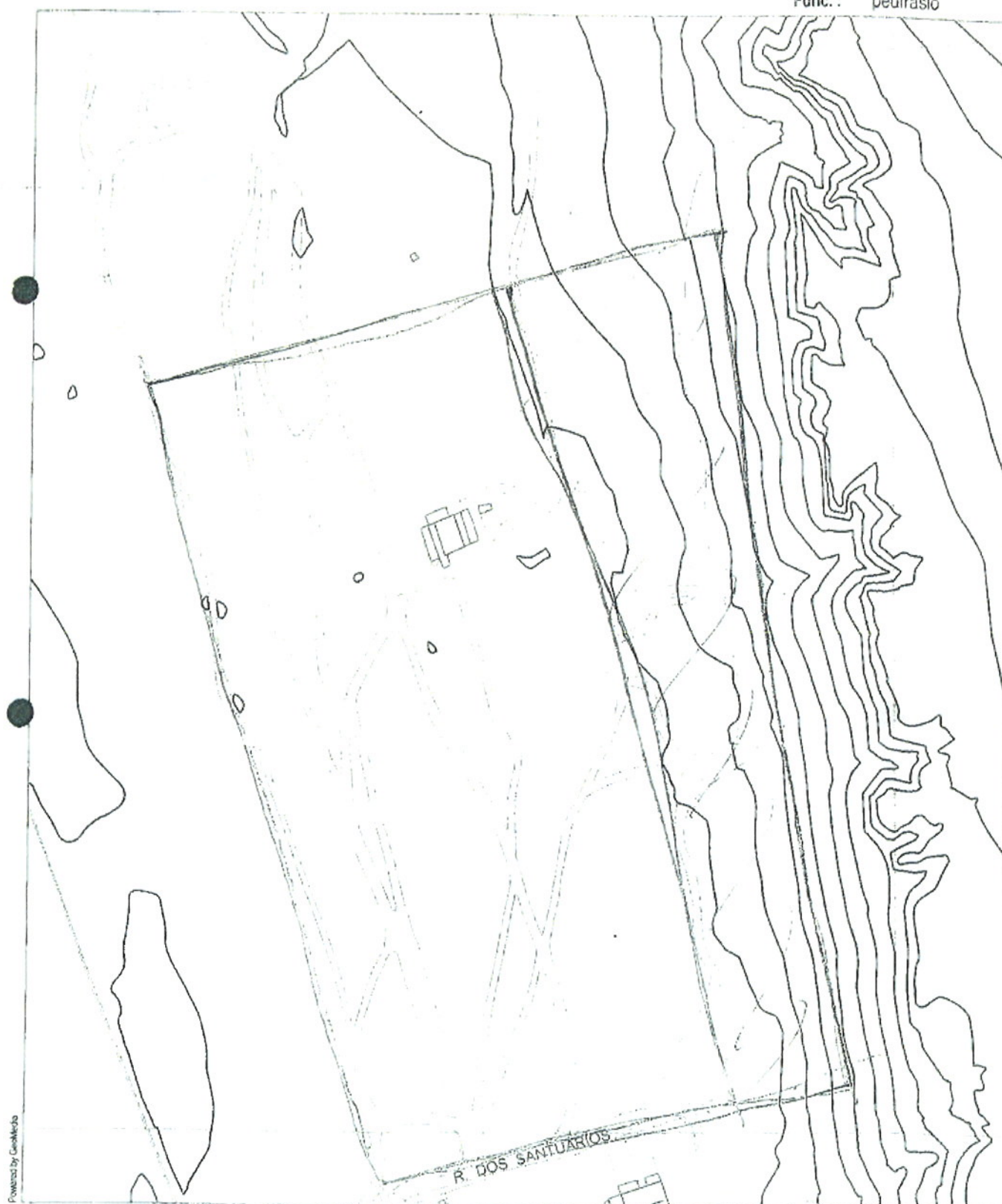
g *B*
Alberty *Carreg.*
fr
12m

PLANTA DE LOCALIZAÇÃO

Carta :

Escala : 1/2,000

Func. : peufrasio



Powered by GeoMedia

Data : 2010/10/06

ANEXO 7

APROVAÇÃO DO RELATÓRIO PATRIMONIAL

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução
Procedimento de pós-avaliação
"Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha"

Handwritten signatures and initials in the top right corner.

Exmas. Senhoras
Dra. Raquel Policarpo e
Dra. Inês Castanheira
ArchBiz – Arqueologia Empresarial
Centro Cívico de Carnaxide
Av. de Portugal, Lote 6 – Piso 2
Caixa Postal 13 e 14
2790-129 CARNAXIDE - OEIRAS

Sua referência	Sua comunicação	Nossa referência	Data
C0066_09	2009-12-07	2005/1(300)	

Assunto: Relatório de Conformidade Ambiental do projecto de execução RECAPE da Subconcessão do Baixo Tejo – Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha.

No âmbito das competências e atribuições deste Instituto, e tendo em atenção a legislação em vigor, Decreto-Lei nº. 270/99, de 15 de Julho, com as alterações que lhe foram introduzidas pelo Decreto-Lei nº. 287/2000, de 10 de Novembro, comunico a Vossas Exas. que por despacho do Sr. Subdirector do IGESPAR, I.P., de 2009-12-14, foi aprovado o Relatório mencionado em epígrafe, bem como as medidas de minimização nele contidas.

Com os melhores cumprimentos.

O Chefe de Divisão de
Arqueologia Preventiva e de Acompanhamento

(João Muralha)

JC-JPCR-PL/-;

B
Quel.
F
S
P
Aronki

ANEXO 8

RESULTADOS DO ACOMPANHAMENTO PÚBLICO

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução
Procedimento de pós-avaliação
“Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha”

EP-ESTRADAS DE PORTUGAL, S.A.
SRC 69014
Entrada N.º
3 AGO. 2010
Ao GAMB
Para
(Despacho JPCS via eba)

Exmo Senhor

Presidente das Estradas de Portugal S.A.

Praça da Portagem
2809-013 ALMADA

SI/ referência

Data

N/ referência

Data

1077/2010/GAIA

Assunto: **ER 377-2 - Costa da Caparica/Fonte da Telha, incluindo a Beneficiação da Avenida do Mar e Ligação Fonte da Telha - PPA 363 e PPA 364.**

Dando cumprimento ao disposto no artigo 31.º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, procedeu-se à abertura de um período de Acompanhamento Público, integrado na fase de Pós - Avaliação do Projecto "ER 377-2 - Costa da Caparica/Fonte da Telha, incluindo a Beneficiação da Avenida do Mar e Ligação Fonte da Telha" - PPA 363 e PPA 364.

O período de Acompanhamento Público destes Projectos decorreu durante **12 dias úteis, de 06 a 21 de Julho de 2010**, tendo sido recepcionado na Agência Portuguesa do Ambiente (APA) sobre estes Processos, até à presente data, a documentação que se discrimina constante no Anexo II do presente documento:

- Câmara Municipal de Almada.
- Câmara Municipal do Seixal.
- Programa Polis - Costa da Caparica.
- Grupo Municipal do CDS-PP na Assembleia Municipal de Almada.
- FAPAS - Fundo para a Protecção dos Animais Selvagens.
- 32 Pareces tipo subscritos individualmente.
- 8 Exposições remetidas por cidadãos.
- 1 Parecer enviado pela Associação "Uma Charneca para as Pessoas".

Os RECAPE estiveram disponíveis para consulta nos seguintes locais:

- Agência Portuguesa do Ambiente.
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo.
- Câmara Municipal de Almada.
- Câmara Municipal do Seixal.

Os Sumários Executivos estiveram disponíveis para consulta nas Juntas de Freguesia:

- Concelho de Almada: Costa da Caparica e Charneca da Caparica.
- Concelho do Seixal: Corroios e Amora.

Esteve, ainda, disponível no site da APA (www.apambiente.pt) e no site das Estradas de Portugal, S.A. (www.estradasdeportugal.pt).

Na fase de pós-avaliação, incluindo o Acompanhamento Público, a publicitação foi feita por meio de:

- Afixação de Anúncio na CCDR- Lisboa e Vale do Tejo, Câmaras Municipais e Juntas de Freguesia acima referidas.
- Envio de Nota de Imprensa para os Órgãos de Comunicação Social referenciados em anexo.
- Envio de ofício circular às entidades indicadas em anexo.

Solicitamos, ainda, que após a elaboração do parecer das Estradas de Portugal, S.A. sobre a conformidade do Projecto de Execução, com a Declaração de Impacte Ambiental (DIA), o mesmo seja remetido à APA, de forma a estar disponível para consulta dos interessados, no arquivo histórico de AIA. Este parecer é de divulgação obrigatória, conforme estabelece o art.º 23.º do Decreto-Lei referido anteriormente.

Com os melhores cumprimentos.

P' O Director-Geral

Mário Grácio

Anabela Trindade

Subdirectora-Geral

Anexos: Anexo I: Lista de entidades.

Lista de órgãos de comunicação social.

Anexo II: Pareceres Recebidos.

CS

. Lista de Órgãos de Comunicação Social

NOME	MORADA	LOCALIDADE
Redacção do Correio da Manhã	Av. ^a João Crisóstomo, 72	1069-043 LISBOA
Redacção da Rádio Renascença	Rua Ivens, 14	1200-227 LISBOA
Redacção RDP Antena 1	Av. ^a Marechal Gomes da Costa, 37	1800-255 LISBOA
Redacção da T.S.F. Rádio Jornal	A/c Sr. José Milheiro Rua 3 da Matinha – Edifício Altejo – Piso 3 – Sala 301	1900 LISBOA
Redacção da Rádio Comercial	Rua Sampaio Pina, 24 / 6	1070-249 LISBOA
Redacção do Jornal "O Expresso"	Edifício S.Francisco de Sales Rua Calvet de Magalhães, 242	2770-022 PAÇO DE ARCOS
Redacção do Jornal Semanário Sol	Rua de São Nicolau, 120 – 5.º	1100-550 LISBOA
Redacção do Jornal Público	Rua Viriato, 13	1069-315 LISBOA
Redacção do Diário de Notícias	Av. ^a da Liberdade, 266	1200 LISBOA
Redacção da Agência Lusa	Rua Dr. João Couto Lote C – Apartado 4292	1507 LISBOA CODEX
Redacção da RTP	Av. ^a Marechal Gomes da Costa, 37	1849-030 LISBOA
Redacção da SIC	Estrada da Outurela, 119 Carnaxide	2795 LINDA-A-VELHA
Redacção da TVI	Rua Mário Castelhana, 40 Queluz de Baixo	2745 QUELUZ
Redacção do Jornal de Ocasão	R Capitão Leitão 66 – L -	2800-133 ALMADA
Redacção da Rádio 351	Instituto Piaget Campus Académico de Almada Quinta da Arreinel de Cima	2800-305 ALMADA
Redacção do Jornal de Almada	Av. D. João I, 9-1.º Esq.	2800-111 ALMADA
Redacção do Jornal Almada Press	Avenida D. Nuno A. Pereira 40-A, 1º-D	2800-175 ALMADA

Anexo I

. Lista de Entidades

NOME	MORADA	LOCALIDADE
Director-Geral da Autoridade Florestal Nacional	Av. João Crisóstomo n.º 26-28	1069-040 LISBOA
Coordenador do Programa Polis - Sociedade para o Desenvolvimento regional Polis na Costa da Caparica SA	Rua Catarina Eufémia, 29 – 1.º	2825-315 COSTA DA CAPARICA
Direcção Regional de Agricultura do Ribatejo e Oeste	Tapada da Ajuda, 1	1300-596 LISBOA
Laboratório Nacional de Energia e Geologia - LNEG	Estrada da Portela Zambujal - Alfragide Apartado 7586	2720-866 AMADORA
GEOTA - Grupo de Estudos DE Ordenamento do Território	Travessa do Moinho de Vento, n.º 17, CV Dt.ª	1200-727 LISBOA
Bloco de Esquerda de Almada	Travessa D. Sancho I, 1- A	2800-046 ALMADA
Fernando N. Bernardes Silva	Rua de Monserrate, 48	2820-153 CHARNECA DA CAPARICA
Associação Residentes na Charneca da Caparica A/c Sr. Luís António Nabais	Urbanização Quinta do Balofo – Rua Circular, Lote 64 – Poço Novo	2820-649 CHARNECA DA CAPARICA
Manuel Domingos	Rua Fernão Seco, Lote 43	2820-291 CHARNECA DA CAPARICA
António Henrique Damásio Pedro	Rua Marginal, n.º 26	2820-648 CHARNECA DA CAPARICA
José F. Villaret	"Casa Branca" – Lote 84 – Rua Cabeço Verde – Vale de Cavala	2820-159 CHARNECA DA CAPARICA
Susana Maria Pinto Noronha	Rua Pedro Reine, n.º 15	2820-354 CHARNECA DA CAPARICA
António Gonçalves Rapazote	Rua Santa Marta, Lote 37 – Vale Cavala	2820-668 CHARNECA DA CAPARICA
Francisco Pereira Vaz Vitorino	Rua das Hortenses, Lote 38 – Pinhal dos Medos - Aroeira	2820-076 CHARNECA DA CAPARICA
Francisco Morais e Morais	Rua Cidade de Aveiro n.º 20	2820-062 CHARNECA DA CAPARICA
Ana Maria Pinto Soares	Rua dos Crisântemos (Rua das Dálías), n.º 40	2820 CHARNECA DA CAPARICA
Jaime Alves Cotrim	Rua Fernão Seco, n.º 47 e 45	2820 CHARNECA DA CAPARICA
João Carlos Matos Soares	Rua Palmira Bastos, 719 – Vale Cavala	2820 CHARNECA DA CAPARICA
Manuel Mendes Lopes	Rua D. João V, n.º 50 - Aroeira	2820-179 CHARNECA DA CAPARICA
Vítor Manuel R. Pais do Amaral	Rua D. João V, n.º 46 - Aroeira	2820-179 CHARNECA DA CAPARICA
António Viriato da Cruz	Rua Carlos Mayer, 6 – 1.º Esq.º	1700-102 LISBOA

B
C
To
Alonby
D

Anexo II

Pareceres Recebidos

E-017323/2010
23 JUL. 2010
H. Fan
fo
Abonty



MUNICÍPIO DE ALMADA • CÂMARA MUNICIPAL
Departamento de Estratégia e Gestão Ambiental Sustentável
Casa Municipal do Ambiente
Rua Bernardo Francisco da Costa, 42 2800-029 Almada, Portugal
Tel: + 351 21 272 2510 Fax: + 351 21 272 25 19

APA - Agência Portuguesa do Ambiente		
☐ DG	☐ SDGLP	☐ SDGIM
☐ SDGAT		
ASSESSORIA		
☐ DPEA	☐ DFEMR	☐ GERA
☐ DACAR	☐ DPCA	☐ GTIC
☐ DALA	☐ LRA	☐ GDAI
☐ DOGR	☐ DGRHFP	☒ GAIA
☐ OUTROS		

Exmo. Senhor
Director Geral da Agência
Portuguesa do Ambiente
Eng. Mário Grácio
Rua da Murgueira, Bairro do
Zambujal
2720-392 AMADORA

Ofício N.º DEGAS/28/23-7-2010

Assunto: Análise Técnica da Câmara Municipal de Almada

Dois RECAPE - Relatórios de Conformidade Ambiental dos Projectos de Execução da ER 377-2: "Costa da Caparica / Fonte da Telha" e "Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha"

Exmo. Senhor Director-Geral, Eng.º. Mário Grácio,

Foi solicitado à Câmara Municipal de Almada parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental (RECAPE) do Projecto de Execução referente à Ligação Costa da Caparica - Fonte da Telha (Ref. EP-SAI/2010/44541 de 24/06/2010) e sobre o Relatório de Conformidade Ambiental (RECAPE) do Projecto de Execução da Beneficiação da Avenida do Mar e Ligação à Fonte da Telha (Ref. EP-SAI/2010/44425 de 24/06/2010), relativos à via ER 377-2.

Remete-se assim para Vosso conhecimento e devido encaminhamento, a apreciação técnica destes dois RECAPE pela Câmara Municipal de Almada, solicitando que a mesma seja considerada no âmbito da fase de Pós-Avaliação deste projecto, designadamente da análise da conformidade dos mesmos RECAPE com a DIA pela Comissão de Avaliação, prevista nos N.ºs. 3 e 4 do artigo 28º do Decreto-Lei N.º. 197/2005 de 8 de Novembro.

Disponível para prestar os esclarecimentos que considerarem oportunos, subscrevo-me com consideração.

Almada, 23 de Julho de 2010

Atentamente,

A Directora do Departamento de
Estratégia e Gestão Ambiental Sustentável

Catarina Freitas, Eng.º

ABus
C. Sobrinho
CR
26/7/10
Papel reciclado
Câmara Municipal de Almada
Plano Municipal do Ambiente

Parecer Técnico ao RECAPE
da ER377-2 : Costa da Caparica / Fonte da Telha
Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha

(sobre a versão do RECAPE de Maio de 2010)

Âmbito

Decorre actualmente a fase de Pós-Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) do Projecto de Execução da via ER377-2, a qual, conforme estipulado no art. 27º do Dec. Lei n.º 197/2005, visa os seguintes objectivos:

- a) Avaliação da conformidade do projecto de execução com a DIA, nomeadamente o cumprimento dos termos e condições nela fixados;
- b) Determinação da eficácia das medidas previstas para evitar, minimizar ou compensar os impactes negativos e potenciar os efeitos positivos, bem como, se necessário, da adopção de novas medidas;
- c) Análise da eficácia do procedimento de AIA realizado.

Para o efeito, estabelece o n.1 do art. 28º que

"Sempre que o procedimento de AIA ocorra em fase de estudo prévio ou de anteprojecto, o proponente apresenta junto da entidade licenciadora ou competente para a autorização o correspondente projecto de execução, acompanhado de um relatório descritivo da conformidade do projecto de execução com a respectiva DIA."

Neste contexto, a análise do relatório de conformidade do projecto de execução com a Declaração de Impacte Ambiental emitida pelo Sr. Secretário de Estado em 26 de Janeiro de 2008, deve reflectir as conformidade ou desconformidades existentes entre ambos.

Foi assim solicitado pelas Estradas de Portugal à CMA uma apreciação do **RECAPE referente ao Projecto de Execução da ER 377-2: Av. do Mar e Ligação à Trafaria**. A análise realizada debruçou-se sobre a consonância das soluções do projecto quanto ao traçado, implantação, perfil, localização de nós, etc em relação à **DIA**, designadamente das funções ecológicas a salvaguardar.



[Handwritten signatures and initials]

Enquadramento

No âmbito do procedimento de Pós-Avaliação da via ER377-2, a empresa Estradas de Portugal, S.A. (EP) solicitou à Câmara Municipal de Almada (CMA), através do ofício com a refª EP-SAI/2010/44425 de 24 de Junho de 2010, a análise ao "RECAPE da ER3772-2: Costa da Caparica / Fonte da telha, incluindo Beneficiação Avenida do Mar e Ligação à Fonte da Telha - Beneficiação Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha", quanto à verificação da conformidade do Projecto de Execução com a DIA.

O Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE) da Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha, trata de um troço que se desenvolve numa extensão aproximada de 5,2 km nos concelhos de Almada e do Seixal. Este trecho representa um dos projectos rodoviários que compõem a Subconcessão Baixo Tejo e está previsto funcionar em articulação com o IC32 no nó de Belverde (Seixal).

O lanço referente à Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha, foi submetido a procedimento formal de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), em fase de Estudo Prévio, no âmbito dos Estudos Prévios do Programa Polis da Costa da Caparica, em simultâneo com a ER377-2 entre a Costa da Caparica e a Fonte da Telha.

Processualmente, o **RECAPE foi enviado pela Estradas de Portugal a 24 de Junho de 2010**, tendo sido o correspondente **Projecto de Execução remetido a 31 de Maio de 2010**, o que conduziu a que a **apreciação técnica dos documentos fosse feita de forma quase simultânea**.

Considera-se que **esta sobreposição condicionou negativamente o processo, uma vez que o Projecto de Execução deve poder ser ajustado antes de analisado o RECAPE a sua consonância com a DIA**, tendo em consideração que "o principal objectivo do RECAPE é verificar a conformidade ambiental do Projecto de Execução da Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha em análise, com os critérios estabelecidos na Declaração de Impacte Ambiental (DIA), apresentada no Anexo 1 do Volume III, e Parecer da Comissão de Avaliação do Estudo Prévio. As medidas e condicionantes constantes na DIA, a que o Projecto de Execução deve obedecer, encontram-se justificadas no âmbito do RECAPE, sobretudo através da concretização discriminada das medidas de minimização." (in Volume II – Relatório Base, ponto 1.4. Enquadramento Legal e Objectivos do RECAPE, pag. 11).

A análise da CMA debruçou-se sobre o conteúdo material dos 2 documentos compostos por:

▪ **RECAPE:**

Volume I – Sumário Executivo

Volume II – Relatório Base

Volume III – Anexos

Volume IV – Plano Geral de Acompanhamento Ambiental

Volume V – Plano Geral de Monitorização

Volume VI – Peças Desenhadas

[Handwritten signature]



- Projecto de Execução, constituído por:
 - PE 011 – Geometria do Traçado
 - PE 012 – Terraplanagens Gerais
 - PE.020. - Drenagem
 - PE 070. – Vedações (RECAPE)
 - PE 080 – Integração Paisagística
 - PE 171 – Identificação Serviços afectados

12/21

B
Oleg
fo
Aronty
S

Sobre o Volume II – Relatório Base - RECAPE

O RECAPE deve abordar conformidades e desconformidades com a DIA emitida e não valorizar aspectos referentes à fase de projecto de execução. Contudo, em resultado de ter havido quase sobreposição no envio do processo de projecto de execução com o RECAPE, e dado que se verificam incongruências projectuais relevantes, designadamente porque há discrepâncias de perfil transversal entre o Concelho de Almada e do Seixal, é fundamental deixar claro que a corrente análise ao RECAPE aborda um projecto de execução que não está conforme os comentários antes enviados no parecer referente ao Projecto de Execução.

4.5. Análise de Conformidade com a DIA

Sublinha-se que uma análise pormenorizada dos diversos aspectos em presença, decoerente da avaliação das diferentes peças da especialidade, ser impossível por não conterem uma peça de conjunto que permita visualizar o projecto de forma integrada, bem como por exemplo, poder atender à localização da sinalização vertical, candeeiros e outros dispositivos que possam funcionar como obstáculo nos corredores pedonais.

Sobre cada uma das medidas contidas na DIA, analisa-se seguidamente ponto por ponto:

DIA 2 – “Ao cumprimento das condicionantes e medidas de minimização e compensação referidas em anexo”

O RECAPE refere que “O desenvolvimento do Projecto de Execução teve em consideração todas as condicionantes da DIA, bem como as medidas de minimização e compensação anexadas ao referido documento tais como:

“- a eliminação da rotunda inicial da Ligação à Fonte da Telha, evitando a afectação adicional de cerca de 4.000 m² de terreno, numa zona de grande sensibilidade ecológica, cumprindo o expresso na DIA;”

cf.

Ver Medida Dia 13

"- à ripagem do traçado para sul entre o km inicial da Ligação à Fonte da Telha e o km 0+200, cumprindo o expresse na DIA, reduzindo a área afectada de habitats importantes para a conservação da natureza;"

Ver Medida Dia 13

"- à inclusão de uma passagem de fauna para minimizar o efeito barreira nos movimentos dos animais localizada no troço inicial da Ligação à Fonte da Telha, cumprindo o expresse na DIA;"

Ver Medida Dia 15

"- ao desenvolvimento de um Projecto de Integração Paisagística para a promoção do enquadramento da via;"

Ver Medidas Dia 16, 21 e 33.

"- à aquisição de parcelas de terreno por forma a compensar os impactes directos da via sobre as dunas e habitats da Directiva n.º 92/43/CEE, do Conselho, de 21 de Maio localizadas nas Matas Nacionais;"

Ver Medida DIA 7

DIA 5 – “Inclusão no RECAPE, nos termos da Portaria n.º 330/2000, de 2 de Abril em vigor, dos seguintes aspectos:

"(...)

- Análise de todas as medidas de minimização propostas (no âmbito do traçado aprovado, e desde que não ponham em causa as medidas/condicionantes referidas nesta DIA) nos pareceres da DGRF, da Câmara Municipal do Seixal e da Câmara Municipal de Almada, e nos pareceres recebidos no âmbito da consulta pública, devendo o RECAPE mencionar a possibilidade das mesmas serem contempladas no Projecto de Execução, ou a sua impossibilidade e respectivas razões;"

É um facto comprovável de que várias das solicitações do Município de Almada na Fase de Projecto de Execução não foram tidas em conta, o que em parte resultante da opção processual de envio quase em simultâneo do Projecto de Execução com o RECAPE.

DIA 7 – “A ER 377-2 e a ligação à Fonte da Telha provocarão a destruição de mais de 6 hectares de dunas e habitats prioritários da Directiva, situados em Matas Nacionais (...) deverão ser compensados, através da cedência de terreno com características semelhantes e superfície não inferior, a ser afecto à defesa do património natural. Essa área deverá ser contígua à Mata Nacional dos Medos e situar-se dentro da Paisagem Protegida da Arriba Fóssil da Costa da Caparica.

Da análise da documentação infere-se que é cumprida esta intenção. Todavia, considera-se que a sua efectivação só é conseguida através da inscrição de verba em Estimativa Orçamental e Mapa de Quantidades, documentos que não constam do conjunto disponibilizado pela equipa projectista.

Handwritten notes:
B
@des.
To
Abntcy
D

DIA 13 – “Na Solução B da Ligação à Fonte da Telha deverão ser adoptadas as seguintes alterações:

- Eliminar a Rotunda inicial - Na parte inicial, até ao km 0+200, deslocar o eixo da via para Sul, de forma a reduzir a destruição de uma mancha de pinhal manso e zimbral, com bom desenvolvimento
- Na fase de projecto, em articulação com o ICNB, deverá ser prevista a ligação ao parque de merendas da Aroeira

Confirma-se o cumprimento da Medida da DIA, sublinhando-se que estas alterações permitem a salvaguarda das áreas afectadas, minimizando as consequências da afectação nomeadamente de um habitat prioritário em Dunas com presença de *Pinus pinea* e *Pinus pinaster*.

Igualmente, a deslocação do eixo da via para Sul permite minimizar a afectação de uma mancha de pinhal manso e zimbral.

DIA 14 – “A via deverá adaptar-se ao relevo natural, reduzindo as movimentações de terras.”

Esta situação é cumprida, como resultado do traçado ser uma sobreposição ao existente na generalidade do percurso.

DIA 15 – “Deverão ser estudadas e previstas passagens para a fauna, cujo número e dimensões deverão ser definidos por especialista, na Mata Nacional das Dunas da Trafaria e Costa da Caparica e na Mata Nacional dos Medos.”

No que respeita à área geográfica do Município de Almada, o troço entre o início do traçado e o cruzamento FT1 corresponde efectivamente à área mais crítica em matéria de movimentos de fauna, pelo que a sua colocação se adequa. São por demais conhecidos os efeitos nefastos das rodovias na drástica diminuição de populações, pelo que urge a adopção de medidas consequentes com a protecção deste valor ambiental.

Contudo, **apesar da proposta de colocação da Passagem de fauna ao km 0+025**, com uma secção ortogonal de 2x3m, verifica-se pela análise do perfil transversal, que a sua inserção não está devidamente pormenorizada. Esta questão levanta-se do lado Norte, e pela análise da documentação, **porque se fica sem perceber com detalhe a sua forma de inserção, pela aparente ausência de disponibilidade de talude de aterro**. Do lado Sul, e igualmente perante os dados espelhados no perfil, parece que **o aterro previsto se apresenta pouco desnivelado** perante as exigências de altura da Box Coulvert (2m de altura).

É seguro afirmar que a referida Passagem de Fauna não poderá em caso algum resultar numa estrutura em escavação, com a cota de soleira numa situação desfavorável do ponto de vista da drenagem, uma vez que a referida Passagem de fauna acumulará ainda funções de Passagem Hidráulica.

Handwritten signature



Handwritten signatures and initials: Jm, B, D, P, A. Ponty

Em resumo, quer do lado Sul, mas sobretudo do lado Norte, parece transparecer a necessidade de acautelar com mais acuidade a forma de inserção da Passagem de Fauna, **perante as cotas altimétricas em presença**. Esta inserção em detalhe é tanto mais importante, pelo facto de poderem conflitar com factores-chave da atractividade das passagens, designadamente o Índice de Abertura ($IA = \text{altura} \times \text{largura} / \text{comprimento do atravessamento}$) adequado. Para a fauna existente, o IA deve ser no mínimo 0,05 e idealmente igual ou superior a 0,09).

Dado que a Passagem de Fauna ao km 0+025 acumulará ainda a função de Passagem Hidráulica, tal como a Passagem Hidráulica circular com diâmetro 1.5m no início do traçado pretende igualmente servir de Passagem de Fauna, deverão ser consideradas alterações de base que as tornem eficazes, através da incorporação dos seguintes requisitos:

- a zona de atravessamento **deve ser uma plataforma plana**, pelo que se pode fazer a cobertura do fundo com cimento,
- a zona de atravessamento **deve estar seca**, pelo que deve **construir-se uma plataforma lateral plana que se mantém seca** mesmo quando a passagem tem água,
- colocar **rampas de saída com pedras** de forma a evitar a erosão dos taludes, com inclinação entre 30°-45°,
- **camuflagem com vegetação** da entrada das passagens, sem a tapar.

O RECAPE associa ainda o cumprimento desta Medida ao "(...) capítulo 3.2.5 do presente relatório onde, (...) é apresentada a esquemática dos perfis da passagem para a fauna adoptada.". Ao serem apresentados exactamente como esquema, esses elementos **não esclarecem a exequibilidade** perante a situação em concreto.

Associada às passagens de fauna, está ainda a questão das **vedações e da sua implantação**, cuja peça desenhada da sua implantação não é perceptível (Ver Medida Dia 18), devendo acrescentar-se que, para além da passagem de fauna, é fundamental que o efeito de barreira deve ser efectuado de forma segura.

Por tudo isto, considera-se que de um modo geral **não há elementos que permitam avaliar se o projecto cumpre o definido na DIA**.

DIA 16 – "As plantações e sementeiras dos taludes deverão ser exclusivamente de espécies indígenas."

A espécie *Miscanthus sinensis* é **exótica no nosso País**, devendo obstar-se à sua utilização, de forma a cumprir a DIA.

Pela análise do documento PE080 – Integração Paisagística – 02, considera-se que as opções escolhidas de integração paisagística são adequadas do ponto de vista funcional, apostando em espécies autóctones, prados de sequeiro e revestimentos inertes, procurando "(...) a *manutenção da vegetação existente assegurando uma menor perturbação do solo e uma redução dos custos de manutenção*", bem como procurando que "a *selecção das plantas a utilizar deverá ser feita de forma a promover a diversidade específica e a utilização de espécies pioneiras e autóctones*".

Handwritten signature



capazes de responder rápida e eficazmente às condições edafo-climáticas do meio e que reduzam assim os custos de manutenção e de rega”.

De igual modo se compreende que “(...) onde o acesso deverá ser condicionado, a capacidade de carga não será essencial, pelo que estas manchas poderão ser revestidas com prados de sequeiro com mistura de herbáceas pouco exigentes em água.”

Correcta é igualmente a opção de “nas zonas com solos arenosos, os taludes de escavação deverão ser alvo de revestimento florestal específico, com base na plantação de um módulo herbáceo-arbustivo com vegetação xerófila.”

Apesar de referido no Projecto de Integração Paisagística (pag. 30) que “não se prevê à partida, a necessidade de efectuar regas noutras alturas do ano embora as mesmas possam ser consideradas se a época de Primavera/Verão for excepcionalmente quente e o Outono e Inverno pouco chuvosos”, alerta-se para o facto de terem sido escolhidas espécies, designadamente o *Juncus effusus* e o *Juncus maritimus*, a plantar nas rotundas, **cuja dependência de água de rega, para além do período de manutenção delineado, é indispensável.** Depreendendo-se que não está previsto sistema de rega nas rotundas, questiona-se da escolha destes exemplares.

DIA 18 – “Na Reserva Botânica da Mata Nacional dos Medos:

A via deverá ser vedada, com rede de malha progressiva, articulando-se com o sistema de cancelas, existente ou a implantar como consequência da construção da estrada.

O talude interior da variante à Mata dos Medos, entre o km 6+400 e 6+570, deverá ser substituído por muro de suporte de terras, de forma a preservar o mais possível essa área de excepcional qualidade da Mata.

Deverá proceder-se à colocação de dispositivos para a diminuição da velocidade de circulação.”

As vedações deverão conter as indicações adequadas à salvaguarda da Fauna. A análise do documento PE070 não é elucidativa sobre a colocação da vedação, designadamente as interrupções. Igualmente se verifica a ausência da vedação nos Perfil longitudinais do km 0+000 ao km 0+675.

Acrescenta-se que, para além da passagem de fauna, o efeito de barreira deve ser concretizado de forma segura, pelo que devem ser implantadas, próximo das interrupções das vedações, soluções que impeçam ou dificultem o acesso dos animais a estas entradas e pontos de saída que sirvam de escapatória (ex.: portas basculantes, rampas de escape).

A importância e valor da herpetofauna existente justifica que, ao longo das vedações, devam ser colocadas barreiras que inviabilizam o atravessamento da via por estes grupos faunísticos e reduzam a mortalidade prevista para a fase de exploração (Anexo V- Componente Biológica). Esta solução é essencial, uma vez que pela análise das peças desenhadas, a malha das vedações prevista é superior à adequada ao impedimento da sua passagem, devendo as barreiras encaminhar os animais para a passagem de fauna.

DIA 21 – “O corte de espécies arbóreas deverá restringir-se ao mínimo possível.”

A decisão de redução do corte de espécies foi alcançada através das diferentes acções de revisão projectual adoptadas, tais como:

- Eliminação da Rotunda inicial na Ligação à Fonte da Telha;
- Ripagem do eixo para Sul, entre os km 0+000 e 0+200 da Ligação à Fonte da Telha;
- Eliminação da rotunda ao km 0+600 da Ligação à Fonte da Telha;
- Eliminação da Rotunda ao km 0+500 da Av. do Mar;
- Diminuição do raio das rotundas AM.1 (km 0+950 do EP), AM.2 (km 1+600 do EP);
- Eliminação da Rotunda ao km 1+300 da Av. do Mar.

Está por justificar que a medida “**Deslocação para Sudoeste da rotunda ER.10**” configure melhorias ao nível da redução do corte de espécies arbóreas.

Apesar da redução do raio exterior da “**Rotunda AM.1.**”, não se compreende porque é que, **mantendo o mesmo grau de afectação de espécies arbóreas**, não é efectuado um restabelecimento perpendicular com a Avenida Pedro Alvares Cabral, conforme referido nos comentários ao Projecto de Execução, mantendo-se o actual traçado diagonal.

DIA 23 – “*Nas áreas classificadas a via não deverá ter iluminação, designadamente entre os km 3+050 e 7+740 e entre o km 13+650 até ao km 15+060 e na Ligação à Fonte da Telha entre o km 0+000 e a 2.ª rotunda. Nos trechos confinantes com áreas urbanas e parques de campismo, o projecto de iluminação deverá contemplar candeeiros com altura reduzida e luz incidente apenas para o pavimento da estrada.*”

Não há qualquer informação projectual que permita analisar a iluminação, bem como comprovar o cumprimento da questão avançada pela DIA, que se reveste da maior importância no contexto de uma Área Protegida.

DIA 26 – “*O projecto de execução deverá contemplar as estruturas adequadas de drenagem e recepção das águas de escorrência da via, com vista a evitar a contaminação das águas subterrâneas.*”

No estudo elaborado para os Recursos Hídricos no âmbito do RECAPE (Volume III dos Anexos) não se compreende que, após a aplicação de metodologia de quantificação de poluentes, seja referida a seguinte questão (pag. 23):

“*Verifica-se que os pontos de descarga localizados aos km 0+030 e km 0+625 se localizam em áreas classificadas como REN “zonas de máxima infiltração”, no entanto, importa salientar que nestes locais, como na quase totalidade da área de estudo, estamos em presença de areias, que apesar de terem uma elevada vulnerabilidade à poluição, por apresentarem elevada porosidade, logo elevadas taxas de infiltração, funcionam como um tampão aos poluentes, ficando estes retidos. Deve no entanto ter-se especial atenção às zonas hídricas sensíveis localizadas nas proximidades dos pontos de descarga de modo a possibilitar a identificação do impacte que estas águas de escorrência irão originar no meio hídrico envolvente.*”

Atendendo a esta situação, conclui-se que **deveriam ser identificadas e previstas nesta fase medidas para evitar a contaminação das águas subterrâneas neste local**, sendo consequente com as questões acima identificadas e dando cumprimento às disposições expressas na DIA.

DIA 33 – “Deverá apresentar-se o projecto de integração paisagística (PIP) o qual deve privilegiar a aplicação de espécies da flora climática e sempre que possível considerar o transplante de elementos arbóreos e arbustivos retirados da frentes de trabalho, dando preferência às espécies legalmente protegidas.”

Entende-se que os transplantes já deveriam vir identificados nesta fase projectual e consequentemente identificados no respectivo Mapa de Quantidades, não deixando essa questão para a Fase de Obra.

DIA 34 – “Devem ser observados na elaboração do PIP as medidas relativas à vertente da Ecologia previstas no EIA.”

Apesar de ser referido que “(...) toda a vegetação arbustiva e arbórea existente nas áreas não atingidas por movimentos de terras será protegida. Se possível deverá proceder-se ao transplante de exemplares isolados de vegetação arbórea que se encontrem ao longo da via, nos terrenos sujeitos a intervenção”, considera-se essencial que o transplante, designadamente de espécies arbóreas, fosse identificado nesta fase de projecto de execução e consequentemente adicionado ao respectivo Mapa de Quantidades. Reitera-se que não houve disponibilização do referido Mapa de Quantidades.

DIA 50 – “Deverá apresentar-se um Estudo de Medidas de Minimização do Ruído, considerando que relativamente ao que se referiu no EIA:

- A atenuação conferida pelo BMB, indicada no EIA, é demasiado elevada devendo ser considerados valores da ordem dos 4 dB(A);
- Devem ser instaladas barreiras de acrílico desde que a atenuação por elas conferida permita o cumprimento da legislação em vigor;
- As medidas a propor em fase de RECAPE para os pontos P1 a P4 e P7 devem ter em conta os valores de Lden e Ln resultantes (soma dos valores da situação actual com os valores previstos).”

Relativamente às Medidas de Minimização de Ruído, o EIA apontava claramente para a necessidade de se intervir na fonte, através da utilização de um pavimento tipo BMB, complementado com a implantação de barreiras acústicas. **O estudo acústico efectuado nessa fase baseou-se numa velocidade média de circulação de 50km/h, velocidade que, contrariamente ao afirmado no relatório, é igual para os troços em estudo.** Não se percebe portanto porque é que agora foram considerados níveis de ruído para velocidades de 40km/h.

Além disso é de referir que a DIA não faz depender a utilização do BMB de novos estudos de tráfego nem de alterações da velocidade média de circulação prevista, pelo que as razões apresentadas **não justificam esta inconformidade** com as disposições deste documento.

Daqui resulta que, várias das preocupações já referidas em sede de análise ao projecto de execução, se mantêm inalteradas e, em vários casos, **desconformes com a própria DIA**.

Dos principais ajustamentos projectuais visando o cumprimento da DIA, destacam-se as alterações na eliminação da Rotunda inicial na Ligação à Fonte da Telha e a ripagem do eixo para Sul, entre os km 0+000 e 0+200 da Ligação à Fonte da Telha, a eliminação da rotunda ao km 0+600 da Ligação à Fonte da Telha, a eliminação da Rotunda ao km 0+500 da Av. do Mar ou a diminuição do raio das rotundas AM.1 e AM.2. Estas medidas visaram salvaguardar habitats relevantes bem como reduzir o abate de espécies arbóreas.

Dos **incumprimentos, e dentro dos vários aspectos levantados**, é de ressaltar:

- O projecto não apresenta todas as peças necessárias a uma interpretação integral da sua execução, sendo a escala de representação desadequada para que todas as questões pudessem ser convenientemente avaliadas, designadamente a ausência de iluminação na área protegida.
- As passagens de **fauna** apresentadas **não garantem eficácia**, quer pela análise da altimetria do projecto para a sua inserção, quer pelos requisitos em falta que lhes permitiria funcionalidade em sobreposição com as Passagens Hidráulicas previstas. Neste âmbito, as **Vedações** propostas estão pouco concretizadas no que respeita à sua implantação e motivam falhas na eficácia no que respeita à fauna.
- Os impactes sobre o Ambiente Sonoro apontados na DIA, designadamente a necessidade de utilização de **Betão Betuminoso Modificado de Borracha (BMB) no capítulo do EIA**, e na impossibilidade de satisfação dos locais sensíveis através de barreiras acústicas, não foram efectivamente cumpridos.
- O Projecto de Integração Paisagística não respeita na totalidade as indicações da DIA, **apresentando uma espécie desconforme**.
- A drenagem das águas pluviais **não parece cumprir os requisitos da DIA**, nomeadamente na sua adequação aos aquíferos e permeabilidade dos solos.

Almada, 22 de Julho de 2010



É importante realçar que a velocidade de projecto previstas de 50km/h, **que por si só já justificava a utilização de pavimento em BMB**, conforme previsto no EIA, deverá ainda ser ultrapassada pelos valores reais de velocidade, contribuindo para tal a supressão de algumas rotundas previstas.

Tendo sido já detectada a previsão de alguns pontos de inconformidade quanto ao cumprimento da legislação do ambiente sonoro, entende-se que há fortes razões para uma actuação no sentido de assegurar conforto acústico neste momento, e não proceder-se primeiro a uma monitorização para só depois serem aplicadas outras soluções que salvaguardem a qualidade do ambiente acústico dos receptores sensíveis.

Em suma, dado o carácter urbano da via e considerando a impossibilidade de utilização de barreiras acústicas, **não é aceitável a não utilização de pavimento BMB referenciado no EIA e na DIA.**

DIA 51 – “A estrutura dos Planos deve seguir o estipulado na Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril.”

A não colocação de barreiras acústicas nas situações de excedência identificadas no estudo (Anexo 4 - Ambiente Sonoro) é uma questão que deverá ser aprofundada. Tal como já foi referido, considera-se que deve ser acautelado o conforto acústico de todos os receptores sensíveis na envolvente da via, pelo que todas as situações de incumprimento que venham a ocorrer deverão ser equacionadas e solucionadas atempadamente.

Conclusões

A **DIA aprovou a concretização desta via condicionalmente ao cumprimento de um conjunto de medidas em diversas áreas.** É neste sentido que a evolução projectual do empreendimento deveria corresponder ao cumprimento **das diversas medidas constantes da DIA**, bem como ao aprofundamento e ajustamentos de várias questões sectoriais identificadas.

O facto de ter havido uma aprovação condicionada é, não o ponto final do processo de conformidade ambiental, mas sim o seu ponto de partida.

Deste modo, verifica-se que uma das mais-valias proporcionada pelo RECAPE, por poder resultar de uma avaliação de conformidade com a DIA de um projecto de execução devidamente considerado e ajustado após consulta dos diversos actores, não aconteceu, desde logo porque o conhecimento desse projecto de execução é apenas parcial e porque o seu envio ocorreu praticamente em simultâneo.

Transparece ao longo do RECAPE que o Projecto de Execução teria, em vários aspectos, o acordo do Município de Almada. Conforme descrito em parecer anterior ao referido Projecto de Execução, tal não se verificou, havendo por ter em conta boa parte das situações referenciadas por esta Autarquia. O projecto de execução em análise continua a espelhar discrepâncias na Avenida do Mar com perfis diferenciados entre Almada e Seixal, bem como não respeitando uma correcta inserção na malha urbana envolvente.

Parecer Técnico ao RECAPE
da ER377-2 : Costa da Caparica / Fonte da Telha

(sobre a versão do RECAPE de Maio de 2010)

Âmbito

Decorre actualmente a fase de Pós-Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) do Projecto de Execução da via ER377-2, a qual, conforme estipulado no art. 27º do Dec. Lei n.º 197/2005, visa os seguintes objectivos:

- a) Avaliação da conformidade do projecto de execução com a DIA, nomeadamente o cumprimento dos termos e condições nela fixados;
- b) Determinação da eficácia das medidas previstas para evitar, minimizar ou compensar os impactos negativos e potenciar os efeitos positivos, bem como, se necessário, a adopção de novas medidas;
- c) Análise da eficácia do procedimento de AIA realizado.

Para o efeito, estabelece o n.1 do art. 28º que

“Sempre que o procedimento de AIA ocorra em fase de estudo prévio ou de anteprojecto, o proponente apresenta junto da entidade licenciadora ou competente para a autorização o correspondente projecto de execução, acompanhado de um relatório descritivo da conformidade do projecto de execução com a respectiva DIA.”

Neste contexto, a análise do relatório de conformidade do projecto de execução com a Declaração de Impacte Ambiental emitida pelo Sr. Secretário de Estado em 26 de Janeiro de 2008, deve reflectir as conformidade ou desconformidades existentes entre ambos.

Foi assim solicitado pelas Estradas de Portugal à CMA uma apreciação do RECAPE referente ao Projecto de Execução da ER377-2: Costa da Caparica/Fonte da Telha. A análise realizada debruçou-se sobre a consonância das soluções do projecto quanto ao traçado, implantação, perfil, localização de nós, etc. em relação à DIA, designadamente das funções ecológicas a salvaguardar.



B
Que
Fo
Abonty

Enquadramento

No âmbito do procedimento de Pós-Avaliação da via ER377-2, a empresa Estradas de Portugal, S.A. (EP) solicitou à Câmara Municipal de Almada (CMA), através do ofício com a refª EP-SAI/2010/44541 de 24 de Junho de 2010, a **análise ao RECAPE da ER3772-2: Costa da Caparica / Fonte da telha**, incluindo Beneficiação Avenida do Mar e Ligação à Fonte da Telha- Costa da Caparica/Fonte da Telha, quanto à verificação da conformidade do Projecto de Execução com a DIA.

Processualmente o RECAPE foi enviado pela Estradas de Portugal a 24 de Junho de 2010, tendo o correspondente Projecto de Execução, sido enviado a 21 de Junho de 2010, o que conduziu a que a apreciação técnica dos documentos feita de forma quase simultânea.

Considera-se que esta sobreposição condicionou negativamente o processo, uma vez que o Projecto de Execução deve poder ser ajustado antes de analisada no RECAPE a sua consonância com a DIA, tendo em consideração que *"o principal objectivo do RECAPE é verificar a conformidade ambiental do Projecto de Execução da ER377-2 entre a Costa da Caparica e a Fonte da Telha, em análise com os critérios estabelecidos na Declaração de Impacte Ambiental (DIA). As medidas e condicionantes constantes na DIA, a que o Projecto de Execução deve obedecer, encontram-se justificadas no âmbito do RECAPE, sobretudo através da concretização discriminada das medidas de minimização."* (in Volume II – Relatório Base, ponto 1.4. Enquadramento Legal e Objectivos do RECAPE, págs. 12,13),

A análise da CMA debruçou-se sobre o conteúdo material dos 2 documentos compostos por:

- RECAPE:
 - Volume I – Sumário Executivo
 - Volume II – Relatório Base
 - Volume III – Anexos
 - Volume IV – Plano Geral de Acompanhamento Ambiental
 - Volume V – Plano Geral de Monitorização
 - Volume VI – Peças Desenhadas
- Projecto de Execução, constituído por:
 - PE 1.1 – Geometria do Traçado
 - PE 1.2 – Terraplanagens Gerais
 - PE.2. - Drenagem
 - PE 7. – Vedações
 - PE 8 – Integração Paisagística
 - PE 17 – Serviços afectados

Cf

[Handwritten signatures and initials]

Sobre o Volume II – Relatório Base - RECAPE

O ponto “4.5. Análise da Conformidade do Projecto com a DIA”, refere que a maioria das acções mencionadas foram efectivamente contempladas. Contudo, da análise aturada do RECAPE constata-se efectivamente que algumas **não o foram, o que configura desconformidades com a DIA.**

Esta identificação será seguidamente realizada, através da análise caso a caso de cada uma das medidas da DIA.

4.5.2. Análise de Conformidade com a DIA

DIA 1 – “Estudo de uma solução que minimize os impactes sobre o uso agrícola dos solos, entre o início do traçado e o km 3+000”

Deverá salientar-se que a medida plasmada na DIA foi “Estudo de uma solução que minimize os impactes sobre o uso agrícola dos solos, entre o início do traçado e o km 3+000 **a qual deverá ter o prévio acordo da DRARO**” e não a citada pelo RECAPE, em que **a necessidade desta concertação não foi devidamente transcrita para o RECAPE.**

Conclui-se pela análise da documentação constante no Volume III – anexos, bem como pelo conhecimento das considerações técnicas referidas nas págs. 232 a 235, que uma vez que na fase de Consulta Pública esta entidade deu parecer desfavorável ao Estudo Prévio, que serviu de base ao projecto de Execução objecto deste RECAPE **a não obtenção do acordo é um facto objectivo, que contraria assim a DIA.**

Verifica-se que, em resultado de uma reunião, posterior à emissão da DIA, entre a equipa projectista e a DRAP-LVT em 25 de Fevereiro de 2008, *“a solução apontada como mais favorável resultaria da conjugação da rectificação da altimetria do traçado, com a sua ripagem até ao limite de uma via prevista no âmbito do Projecto Costa Polis, via essa que se desenvolve a poente da ER377-2 neste troço inicial.”*

Assim, e apesar de vários ajustamentos pontuais referidos, e considerando objectivamente melhorias focalizadas na alteração do nó actualmente transformado em rotunda na entrada da Costa da Caparica bem como a consequente redução de aterro nessa zona, a situação mantém-se na generalidade inalterada.

DIA 2 – “Ao cumprimento das condicionantes e medidas de minimização e compensação referidas em anexo”

Refere a equipa que *“O desenvolvimento do Projecto de Execução teve em consideração todas as condicionantes da DIA, bem como as medidas de minimização e compensação anexadas ao referido documento tais como:*

[Handwritten signature]

- o desenvolvimento de uma solução de projecto para o troço inicial entre o km 0+000 e o km 3+000 de modo a minimizar os impactes sobre as áreas agrícolas das Terras da Costa;"

Conforme comentado na medida "DIA 1", é claro que as medidas de minimização neste trecho não foram conforme as considerações da DIA, nos termos já referidos.

- "- à compatibilização do traçado com os alinhamentos de pinheiros mansos nas bermas da actual via;"

Ver Medida DIA 8.

- "- à inclusão de passagens de fauna para minimizar o efeito barreira nos movimentos dos animais;"

Ver Medida DIA 15

- "- ao desenvolvimento de um Projecto de Integração Paisagística para a promoção do enquadramento da via;"

O Projecto de Integração Paisagística não cumpre a conformidade da listagem de espécies autóctones, bem como recorre ao uso de relvados em rotundas cuja utilização exige gastos de água e fertilizantes desnecessários e cujo coberto destoa do meio natural envolvente, designadamente por se tratar de uma Área Protegida.

- "- à aquisição de parcelas de terreno por forma a compensar os impactes directos da via sobre as dunas e habitats da Directiva n.º 92/43/CEE, do Conselho, de 21 de Maio localizadas nas Matas Nacionais;(..."

Ver Medida DIA 7.

DIA 5 – "Inclusão no RECAPE, nos termos da Portaria n.º 330/2000, de 2 de Abril em vigor, dos seguintes aspectos:

"(...) Análise de todas as medidas de minimização propostas (no âmbito do traçado aprovado, e desde que não ponham em causa as medidas/condicionantes referidas nesta DIA) nos pareceres da DGRF, da Câmara Municipal do Seixal e da Câmara Municipal de Almada, e nos pareceres recebidos no âmbito da consulta pública, devendo o RECAPE mencionar a possibilidade das mesmas serem contempladas no Projecto de Execução, ou a sua impossibilidade e respectivas razões;"

Refere o projectista que "Já no que concerne à autarquia de Almada, é de salientar que esta acompanhou todo o processo de AIA, tendo sido consideradas no projecto, todas as acções de planeamento e desenvolvimento urbanístico previstas para o concelho (aferidas através de diversos contactos); pelo que todas as medidas de minimização propostas pela Câmara, que não apresentavam desconformidade com a DIA e viáveis do ponto de vista técnico e de segurança rodoviária, foram tidas em atenção na globalidade do PE."

Ora, as medidas apresentadas pelo Município de Almada na Fase de Projecto de Execução, todas consideradas tecnicamente viáveis e que resultam da análise condicente com a fase



pa
S
B
C
fo
Monty

projectual, não foram tidas em conta em virtude da **metodologia processual de envio quase em simultâneo do Projecto de Execução com o RECAPE.**

Uma delas prende-se exactamente com a "Componente Biológica" que não contempla suficientes passagens de fauna em Área Protegida, designadamente próximo ao km 3+000.

4.5.3. Análise de Conformidade com o Anexo à DIA

4.5.3.1. Medidas de Compensação

DIA 7 – "A ER 377-2 e a ligação à Fonte da Telha provocarão a destruição de mais de 6 hectares de dunas e habitats prioritários da Directiva, situados em Matas Nacionais (...) deverão ser compensados, através da cedência de terreno com características semelhantes e superfície não inferior, a ser afecto à defesa do património natural. Essa área deverá ser contígua à Mata Nacional dos Medos e situar-se dentro da Paisagem Protegida da Arriba Fóssil da Costa da Caparica".

Cumprida a intenção pela análise da documentação. Considera-se que a sua efectivação só é conseguida através da inscrição de verba em Estimativa Orçamental e consequente Mapa de Quantidades, documentos que não constam do conjunto disponibilizado pela equipa projectista.

DIA 8 – "As faixas de rodagem para veículos motorizados devem ser implantadas dentro do corredor definido pelos alinhamentos de pinheiros mansos."

Pela análise do definido na DIA 8 e no Volume IV – Plano de Gestão Ambiental (pag.12) no que respeita aos critérios e medidas de minimização a aplicar para a Fase de Construção, no sentido de salvaguardar os Pinheiros, considera-se satisfatória a intenção de apenas abater os exemplares que se encontram em plena via.

Refere-se no Anexo V pág. 50 que "Nesse sentido, e considerando as condições do substrato na área de implantação do projecto, torna-se relevante a protecção dos exemplares que se localizam nas zonas de talude preconizadas, com a adopção de soluções de construção de garantam a permanência dos referidos exemplares."

Contudo, há manifesta **falta de informação quanto à pormenorização construtiva a adoptar na manutenção da cota altimétrica na base dos troncos dos restantes exemplares que, para além dos tópicos referidos na pág. 51, deveria passar também pela construção de muretes de contenção do aterro proposto em redor do tronco.** Esta ausência de informação poderá comprometer em obra a adopção dos procedimentos adequados na salvaguarda dos exemplares.

DIA 9 – "A ciclovia e o passeio pedonal único deverão ser localizados no lado poente da via. Os materiais a utilizar deverão evitar ou reduzir a necessidade de fundações ou adição de materiais estranhos, susceptíveis de alterar a constituição das areias dunares."

CF



172
Análise
Técnica

A implantação da ciclovia está correcta em todo o traçado.

Contudo, a ausência de Projecto de Sinalização impede a percepção da continuidade do percurso nos cruzamentos. **Deverão ser mantidas as continuidades das ciclovias nos arruamentos locais, ao longo do traçado da ER377-2**, em termos de cotas de pavimento, mas com um material adequado ao pisoteio automóvel

O percurso ciclável deverá ainda **manter livre uma secção de 2.50m**, facto que **não acontece** quando se propõe uma vedação a separar a ciclovia da via automóvel. Esta situação constitui um **grande perigo** para o ciclista e deverá ser alterada para o exterior do passeio, sendo colocados dissuasores no mesmo local e garantido um afastamento aos mesmos desde o espaço ciclável útil.

A partir da rotunda 6, não é possível deixar de haver, **passeio no lado das moradias**, mantendo a ciclovia do lado actual (Mata dos Medos), uma vez que toda uma área urbana deixaria de estar acessível por via pedonal, facto obviamente inaceitável

DIA 12 – “Na Alternativa B2 da variante à Mata dos Medos, deverão ser efectuadas as seguintes alterações:

- No sector compreendido entre os km 7+100 e 7+600, na Reserva Botânica, a via deverá ser deslocada para o limite da Mata (...) por forma a reduzir a destruição de habitats prioritários da Directiva Habitats (...)
- Reformulação da rotunda 9, para que reduza a ocupação da área actualmente destinada a parque de merendas, mas garanta uma ligação local à Estrada Florestal com uma cancela.
- Introdução de uma ligação de serviço e emergência no início da Mata dos Medos, com uma cancela.”

A optimização da salvaguarda da Mata dos Medos deverá ser consequente através da **colocação de um murete no talude inferior Poente**.

No lado contrário à Mata, deverá ser previsto um passeio pedonal que sirva as habitações, anteriormente servidas pela via agora concessionada entre cancelas.

DIA 14 – “A via deverá adaptar-se ao relevo natural, reduzindo as movimentações de terras.”

Esta situação **não está suficientemente optimizada** na ligação entre o IC20 e o traçado proposto, podendo ser estudadas formas de minimização dos aterros propostos, através da deslocação do encontro previsto mais para Poente, a cotas inferiores.

DIA 15 – “Deverão ser estudadas e previstas passagens para a fauna, cujo número e dimensões deverão ser definidos por especialista, na Mata Nacional das Dunas da Trafaria e Costa da Caparica e na Mata Nacional dos Medos.”

São por demais conhecidos os efeitos nefastos das rodovias na drástica diminuição de populações.

CF



O troço entre a Rotunda ER2 e 0 km 5+800 é de grande sensibilidade, dado que é uma área preservada de edificações e com existência de variada fauna representativa.

Por essa razão, considera-se que **as passagens de fauna previstas no Projecto de Execução de Julho de 2010 são insuficientes para os objectivos pretendidos** e não contemplam soluções para todos os grupos faunísticos alvo.

As passagens de fauna são particularmente relevante nas áreas onde a via esteja ladeada de áreas rurais ou naturais, na Reserva Botânica da Mata dos Medos e na Mata das dunas da Trafaria e Costa da Caparica, onde o efeito barreira ser minimizado com conexões mais frequentes.

Ao contrário do estudo da componente biológica apresentado no RECAPE, afirmando que a zona dos Acaciais apresenta reduzido potencial faunístico, verifica-se que de acordo com os **Estudos de Caracterização do Plano de Ordenamento da Paisagem Protegida da Costa da Caparica**, este biótopo é descrito como de **“Importância média para a conservação de fauna”**, **contendo ainda uma boa diversidade de herpetofauna**, incluindo espécies como o Sapo-de-unha-negra, a Lagartixa-do-mato e outras com estatuto de conservação como o Discoglossus (estatuto de Quase Ameaçado no Livro Vermelho Vertebrados de Portugal), o Tritão-de-ventre-laranja (estatuto de Quase Ameaçado no Livro Vermelho IUCN), o Tritão-marmorado (ANEXO IV da Directiva Habitats - espécies animais e vegetais de interesse comunitário que exigem uma protecção rigorosa) e a Lagartixa-do-mato-ibérica (Quase Ameaçado na Lista Vermelha Vertebrados de Portugal). Da mesma forma **os biótopos agrícolas apresentam “Elevada importância de conservação”** e grande biodiversidade, devendo por isso ser prestada especial atenção às passagens de fauna e barreiras de segurança no trecho2.

Tendo em consideração que a Passagem da Ribeira da Foz do Rego e a Passagem de Fauna 4.1 distam de cerca de 1,8 km, deve **ser considerada a introdução de, pelo menos mais uma passagem de fauna entre elas**. Entende-se que uma ligeira aferição no perfil longitudinal entre a Rotunda 3 e a Rotunda 4 poderia permitir a colocação de uma passagem de fauna, reduzindo assim o intervalo entre passagens, numa área sensível como é a Área Protegida. Dentro do intervalo considerado, sugere-se, após o estudo dos perfis transversais e o desenvolvimento longitudinal da rasante, **a materialização desta passagem ao km 3+800**, dado que a rasante, tendendo para um ponto intermédio inferior, permite uma correcção do perfil no sentido de implementar o volume necessário às estruturas propostas.

Tendo em consideração os grupos faunísticos identificados para este trecho, a referida passagem deve:

- ser preferencialmente rectangular, com 1,2-2m de largura e mínimo de 0,8m de altura, para o atravessamento de carnívoros de pequeno porte,
- ter um Índice de Abertura ($IA = \text{altura} \times \text{largura} / \text{comprimento do atravessamento}$) adequado. Para a fauna existente, o IA deve ser no mínimo 0,05 e idealmente igual ou superior a 0,09,
- a saída deve ser vista da entrada, a iluminação poderá potenciar o uso destas estruturas. A entrada de luz pode ser conseguida com uma abertura no eixo central da via.

De acordo com o anexo V – Componente biológica, de que o efeito barreira é, de facto, um dos principais efeitos da construção da via. Considera-se no entanto que este impacte pode ser



B
@ueeg
fo
Abonty
Q

reduzido pela presença de passagens hidráulicas, e que a Minimização deste impacto só pode ser considerada se as passagens hidráulicas forem adequadas à passagem de fauna, incorporando as especificações indicadas na análise ao ponto 3.2.6.1 deste documento.

É essencial que a promoção da redução do efeito barreira seja efectuada de forma segura, e nunca baseada nos intervalos das vedações nas "áreas de acesso a áreas particulares e às praias", como apresentado no Anexo V- Componente Biológica. Estes locais são especialmente perigosos para a fauna, pois constituem pontos de entrada dos animais para a área de circulação da via, onde podem ficar encurralados.

Em conclusão, a importância e valor da herpetofauna existente justifica que, ao longo das vedações, devam ser colocadas barreiras que inviabilizam o atravessamento da via por estes grupos faunísticos e reduzam a mortalidade prevista para a fase de exploração (Anexo V- Componente Biológica). Esta solução é essencial, uma vez que a malha das vedações prevista é superior à adequada ao impedimento da sua passagem, devendo as barreiras encaminhar os animais para as passagens de fauna.

DIA 16 – "As plantações e sementeiras dos taludes deverão ser exclusivamente de espécies indígenas."

De acordo com a caracterização fitoclimatológica da Flora de Portugal de João do Amaral Franco, a Giesta-brava (*Cytisus scoparius*) e a Erva-carneira (*Festuca arundinaceae*), embora Mediterrânicas, **não tem distribuição nesta região biogeográfica**, devendo ser retiradas da composição das misturas das sementeiras.

A espécie *Miscanthus sinensis* é **exótica no nosso País**, devendo obstar-se à sua utilização.

Seria importante que a integração paisagística pudesse contribuir, na sua criação de espaços verdes de enquadramento, para a redução dos consunos de água nos espaços verdes e, portanto, para a sua sustentabilidade ambiental.

Assim, nas rotundas, espaços por vocação destinados à contemplação e sem funcionalidade de pisoteio, verifica-se uma excessiva utilização de relvado, **cujo coberto não cumpre o indicado nesta medida da DIA** e cuja manutenção é muito exigente em meios – água, fertilizantes, poda, tratamentos fitossanitários, entre outros. Esta situação é particularmente relevante dado que o contexto é de Área Protegida.

De modo global, verifica-se **incumprimento do explicitado na DIA** neste ponto.

DIA 18 – "Na Reserva Botânica da Mata Nacional dos Medos:

A via deverá ser vedada, com rede de malha progressiva, articulando-se com o sistema de cancelas, existente ou a implantar como consequência da construção da estrada.

O talude interior da variante à Mata dos Medos, entre o km 6+400 e 6+570, deverá ser substituído por muro de suporte de terras, de forma a preservar o mais possível essa área de excepcional qualidade da Mata.

Deverá proceder-se à colocação de dispositivos para a diminuição da velocidade de circulação."

Handwritten signature

A DIA é explícita relativamente à construção do Muro de Suporte de terras no talude interior à Mata dos Medos, numa extensão de 170 m, considerando que esta solução irá salvaguardar esta zona de excepcional qualidade ambiental. Neste contexto, **considera-se que as razões apresentadas não justificam o incumprimento desta medida**, dado o impacte significativo das saias do talude na envolvente.

DIA 19 – *“Deverá ser apresentado um plano detalhado das obras.”*

O plano apresentado **não prevê** a colocação de barreiras acústicas ou a concretização de outras medidas na programação temporal das actividades de obras previstas.

DIA 21 – *“O corte de espécies arbóreas deverá restringir-se ao mínimo possível.”*

Para cumprir a DIA neste ponto, será necessário garantir-se a implementação do muro de suporte no talude interior da variante à Mata dos Medos, entre o km 6+400 e 6+570.

Da mesma forma, é fundamental **explicitar-se em pormenor** quais as formas previstas para efectivar a protecção arbórea dos Pinheiros-Mansos, nas situações em que o aterro proposto, desde que adoptadas estruturas de contenção (muretes), permitiriam manter inalterada a cota na base das árvores (Ver DIA 8).

DIA 23 – *“Nas áreas classificadas a via não deverá ter iluminação, designadamente entre os km 3+050 e 7+740 e entre o km 13+650 até ao km 15+060 e na Ligação à Fonte da Telha entre o km 0+000 e a 2.ª rotunda. Nos trechos confinantes com áreas urbanas e parques de campismo, o projecto de iluminação deverá contemplar candeeiros com altura reduzida e luz incidente apenas para o pavimento da estrada.”*

Não há qualquer informação projectual que permita analisar o Projecto de Iluminação bem como comprovar o cumprimento da questão avançada pela DIA, que se reveste da maior importância no contexto de uma Área Protegida.

DIA 26 – *“O projecto de execução deverá contemplar as estruturas adequadas de drenagem e recepção das águas de escorrência da via, com vista a evitar a contaminação das águas subterrâneas.”*

No estudo elaborado para os Recursos Hídricos no âmbito do RECAPE, foram identificados 4 pontos de descarga com concentrações de cobre superiores aos valores legislados.

No que respeita ao ponto de descarga situado ao km 0+325, numa zona de máxima infiltração de REN, considera-se essencial que **a retenção deste poluente nas areias que ali ocorrem seja evitada**, dada a sua concentração ser na zona superficial do aquífero, evitando a migração em profundidade mas provocando a sua acumulação no solo.

Além disso, este ponto do documento não refere o ponto de descarga situado ao km 6+025, identificado no estudo apresentado no anexo 3 do Volume III, e que fica situado próximo de um furo que consta do inventário dos pontos de água **e que poderá vir a ser afectado**.



B
C
for
Anty
Q

Assim sendo, discorda-se da afirmação efectuada na pag 260 do documento, que refere que nenhum destes pontos de descarga se localiza perto de pontos de água existentes na envolvente da via.

Atendendo a esta situação, conclui-se que **deverão ser tomadas medidas para evitar a contaminação das águas subterrâneas neste local**, dando cumprimento às disposições expressas na DIA.

DIA 33 – *“Deverá apresentar-se o projecto de integração paisagística (PIP) o qual deve privilegiar a aplicação de espécies da flora climácica e sempre que possível considerar o transplante de elementos arbóreos e arbustivos retirados da frentes de trabalho, dando preferência às espécies legalmente protegidas.”*

Referido no comentário à medida DIA 16.

DIA 34 – *“Devem ser observados na elaboração do PIP as medidas relativas à vertente da Ecologia previstas no EIA.”*

Referido no comentário à medida DIA 16.

DIA 42 – *“Deverá demonstrar-se que todos os caminhos e acessos a parcelas agrícolas interferidos serão repostos.”*

Nas Terras da Costa **verifica-se que algumas serventias não foram repostas**. Importa esclarecer de que forma se vão resolver as situações de vias actuais que vão ser interrompidas com a passagem da ER377-2, tornando-se impasses.

Será necessário existir um outro acesso pedonal entre o PAER1 e PPER1, junto à P.H.0.2.

DIA 43 – *“Deverá demonstrar-se que a solução de traçado desenvolvida em projecto de execução salvaguarda ao máximo a integridade dos espaços agrícolas, situando-se nas extremas das parcelas, e deverá proceder-se à optimização da acessibilidade às propriedades e parcelas agrícolas em função do conhecimento dos seus limites, o que poderá implicar a necessidade de eventuais novos restabelecimentos.”*

As questões relativas à optimização dos espaços agrícolas remetem ao definido na medida DIA 1 e à necessidade de acordo prévio com a DRARO.

Não se confirma, pela análise dos documentos, a justificação do RECAPE de que *“Todos os caminhos de acessos às propriedades encontram-se contemplados no presente PE através de restabelecimentos, serventias rurais e, nas situações em que o traçado se devolve a uma cota próxima da cota do terreno os acessos aos caminhos rurais são garantidos através de entradas de nível (Desenho ER-E-23-06-02 A 05).”*

DIA 44 – *“Deverão ser devidamente quantificadas as parcelas e explorações agrícolas afectadas ou inviabilizadas pelo projecto de execução e deverá ser avaliada a situação dos proprietários e*

C



rendeiros afectados e apresentados os mecanismos compensatórios e de acompanhamento social previstos para estas situações, bem como para a perda de habitação e outras afectações relevantes.”

Neste ponto, o RECAPE apresenta os Planos de Pormenor do Programa Polis em elaboração para aquele território de Alameda como uma das razões que sustentam a afectação de parcelas agrícolas, particularmente na zona do PP4 - Plano de Pormenor da Frente Urbana e Rural Nascente, afirmando que o próprio Plano de Pormenor prevê a concretização da via, bem como a conversão das parcelas sobranes entre a via e a zona urbana.

Importa esclarecer que o citado PP4 se encontra em fase de elaboração e que o traçado da via aí previsto resultou do Estudo Prévio da ER377-2 elaborado pelas Estradas de Portugal e objecto de DIA.

Todavia a existência de conflitos entre a preservação do solo rural, e a concretização da via, poderão ver neste projecto de Plano uma oportunidade para a harmonização de estratégias e a procura de soluções que não inviabilizem este valioso conjunto de projectos.

Parece ter sido neste contexto que, segundo o REACPE, as Estradas de Portugal S.A. em 4 de Junho de 2010 se terão pronunciado no sentido de se compatibilizar o actual projecto em curso da ER377-2, sugerindo alterações ao PP4, o que importa avaliar.

DIA 50 – “Deverá apresentar-se um Estudo de Medidas de Minimização do Ruído, considerando que relativamente ao que se referiu no EIA:

- A atenuação conferida pelo BMB, indicada no EIA, é demasiado elevada devendo ser considerados valores da ordem dos 4 dB(A);
- Devem ser instaladas barreiras de acrílico desde que a atenuação por elas conferida permita o cumprimento da legislação em vigor;
- As medidas a propor em fase de RECAPE para os pontos P1 a P4 e P7 devem ter em conta os valores de Lden e Ln resultantes (soma dos valores da situação actual com os valores previstos).”

O EIA apontava claramente para a necessidade de se intervir na fonte de emissão de ruído, através da utilização de um pavimento tipo BMB, complementado com a implantação de barreiras acústicas. **O estudo acústico efectuado nesse momento baseou-se numa velocidade média de circulação de 50 km/h, velocidades que, contrariamente ao afirmado no relatório, são iguais e até inferiores às previstas em sede de projecto de execução.**

Além disso é de referir que a DIA não faz depender a utilização do BMB de novos estudos de tráfego nem de alterações da velocidade média de circulação prevista, pelo que as razões apresentadas **não justificam esta inconformidade** com as disposições deste documento.

Por outro lado, deveria ser assegurado o conforto acústico nas situações de incumprimento, pelo que se discorda da proposta de ser efectuada primeiro a monitorização e só depois serem aplicadas outras soluções que salvaguardem os receptores sensíveis, como é o caso da implantação de barreiras acústicas.



É ainda de referir que a análise da conformidade do projecto de execução com a DIA é omissa relativamente à alínea 3, devendo especificar quais as medidas associadas aos pontos indicados.

DIA 51 – “A estrutura dos Planos deve seguir o estipulado na Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril.”

A não colocação de barreiras acústicas nas situações de excedência identificadas no estudo (Anexo 4 - Ambiente Sonoro) é uma questão que deverá ser aprofundada. Tal como já foi referido, considera-se que deve ser acautelado o **conforto acústico de todos os receptores sensíveis na envolvente da via**, pelo que todas as situações de incumprimento que venham a ocorrer deverão ser equacionadas e solucionadas atempadamente.

Chama-se particular atenção por exemplo, para a situação 10 do estudo acústico, considerada como muito significativa e com magnitude elevada, e para qual as medidas de minimização propostas **não são aceitáveis**. Neste caso, considerou-se não ser viável a instalação de barreiras acústicas, sendo proposta como alternativa, a realização de monitorização até à estabilização das condições de circulação e, só posteriormente, dever-se considerar a possibilidade de aumentar os muros actualmente existentes. **Discorda-se desta medida**, devendo esta situação ser **solucionada ao mesmo tempo** que as outras situações de incumprimento.

Conclusões

A DIA aprovou condicionalmente o Estudo Prévio desta via ao cumprimento de um conjunto de medidas em diversas áreas. Neste sentido, a evolução projectual da infra-estrutura deve assegurar o cumprimento das diversas medidas previstas, bem como aprofundar e ajustar várias das questões sectoriais identificadas. O facto de ter havido aprovação do EIA condicionada é, não o ponto final do processo de conformidade ambiental, mas sim o seu ponto de partida.

Ora, a metodologia adoptada nesta fase de Pós-Avaliação que deveria culminar com a elaboração de um RECAPE que confirmasse as disposições da DIA suportada num projecto de execução devidamente considerado e ajustado após consulta dos diversos actores não aconteceu, desde logo porque o conhecimento do projecto de execução é apenas parcial e porque o seu envio ocorreu praticamente em simultâneo.

Transparece ao longo do RECAPE que o Projecto de Execução teria, em vários aspectos, o acordo do Município de Almada. Conforme descrito em parecer anterior ao Projecto de Execução, tal não se verificou. Daqui resulta que várias das preocupações já referidas pelo parecer ao projecto de execução se mantêm inalteradas e, em vários casos, desconformes com a própria DIA.

Apesar de várias desconformidades, existem variadas medidas que respondem às exigências da DIA, designadamente a não iluminação nos troços mais sensíveis, a colocação de cancelas nas entradas da antiga via na Mata dos Medos ou a salvaguarda de um corredor ciclável a Ponte.

Contudo, dos incumprimentos e dentro dos vários aspectos levantados é de ressaltar que:

- O projecto não apresenta todas as peças necessárias a uma interpretação integral da sua execução, sendo a escala de representação desadequada para que todas as questões pudessem ser convenientemente avaliadas.
- O troço inicial entre o km 0+000 e o km 3+000 constitui um dos pontos mais sensíveis, aos quais estão associadas diversas medidas da DIA, não tendo sido possível cumprir alguns dos pressupostos fundamentais para a concretização da via, designadamente o **prévio acordo com a DRARO na definição da melhor solução possível, tendo em vista a redução dos impactes sobre as Terras da Costa** e sobre a qualidade e importância dos seus solos.
- Tratando-se de uma Área Protegida, e pese embora o traçado na Mata dos Medos bordejar a referida área e a generalidade deste se localizar sobre uma estrutura pré-existente, verifica-se que diversas medidas de minimização referidas na DIA **não foram completa ou parcialmente cumpridas, designadamente o que respeita à incorporação de Passagens de Fauna que respondam em número, localização e requisitos técnicos às exigências de uma Área Protegida,**
- Por outro lado nem sempre se adequaram as vedações às movimentações das espécies existentes, e ainda a **não incorporação do muro de suporte que evite impactes desnecessários no atravessamento da Mata dos Medos.**
- Os impactes sobre o Ambiente Sonoro apontados na DIA, designadamente a aplicação de medidas de acalmia de tráfego, **bem como a necessidade de utilização de Betão Betuminoso Modificado de Borracha (BMB)** na pavimentação ou a satisfação integral dos locais sujeitos a barreiras acústicas (em vez da alteração proposta para Betão Betuminoso (BB)), **não foram efectivamente cumprida.**
- O Projecto de Integração Paisagista **não respeita totalmente as indicações da DIA, no que respeita à sua adequação às espécies autóctones,** optando inclusive pelo uso de relvados nas rotundas, que para além do mais são dissonantes com uma correcta integração em Área Protegida.
- A drenagem das águas pluviais não parece cumprir os requisitos da DIA, nomeadamente na sua adequação à salvaguarda dos aquíferos e permeabilidade dos solos

Por fim e tendo em conta a necessidade e oportunidade de implantação desta infra-estrutura pelas mais valias que trará em termos de ambiente urbano, será necessário que as **entidades competentes procurem concertar uma solução técnica de conjunto** que permita **harmonizar os valores agrícolas, com a concretização da via e a materialização do Plano PP4,** constituindo este uma oportunidade para se alcançarem as necessárias soluções técnicas integradas.

Almada, 20 de Julho de 2010

Cristina Sobrinho

De: Cristina Russo
Enviado: quarta-feira, 28 de Julho de 2010 8:23
Para: Cristina Sobrinho
Assunto: FW:
Anexos: Parecer_ER377-2 - Av_Mar_2_.pdf

Handwritten signatures and initials:
B
@deus
fo
S
Antky

Cristina Russo

Gabinete de Avaliação de Impacte Ambiental
cristina.russo@apambiente.pt
Tel: (351) 21 472 83 88/85 59 | fax: (351) 21 471 14 84
Rua da Murgueira, 9/9A - Zambujal Ap. 7585 | 2611-865 Amadora-Portugal



De: Geral APA
Enviada: terça-feira, 27 de Julho de 2010 11:23
Para: Cristina Russo
Assunto: FW:

Exma . Senhora Arqt^a . Cristina Russo

Por se Tratar de Assunto hum não Âmbito da competência " Desse Serviço , reencaminha -se uma Mensagem se segue que , Recebida Nesta Agência , solicitando -se uma resposta de Preparação da respectiva .

Com OS Melhores cumprimentos .
Pela Agência Portuguesa do Ambiente
Lígia Varandas

De : Jorge Didelet - C.M. Seixal [jorge.didelet \[@ \] cm- seixal.pt](mailto:jorge.didelet[@]cm-seixal.pt)
Enviado: Segunda-Feira , 26 de Julho de 2010 16:31
Para: geral@apambiente.pt .
Cc: Joaquim Tavares - C.M. Seixal
Assunto: FW:

Junto enviamos Parecer da Câmara Municipal do Seixal, o recape Sobre do Projecto de EXECUÇÃO da ER 377-2 Costa da Caparica - Fonte da Telha, Incluindo uma beneficiação da Av. Prof. Do Mar e um LigAção à Fonte da Telha

Com OS Melhores cumprimentos ,

O DIRETOR DO DEPARTAMENTO DE SERVIÇOS URBANOS E AMBIENTE ,
Por delegação de assinatura , no Âmbito do Despacho de delegação de Competências
n ° 757-PCM/2009 , proferido em 2009/06/11

(Jorge Eduardo Moura Bico Didelet)

Jr *D* *Fr*
Monty *Quey*

B
Quay
F
Q
Abonty

**PARECER SOBRE RECAPE DO PROJECTO DE EXECUÇÃO DA ER 377-2
COSTA DA CAPARICA – FONTE DA TELHA, INCLUINDO A BENEFICIAÇÃO
DA AV. DO MAR E A LIGAÇÃO À FONTE DA TELHA**

O presente documento constitui o Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE) da Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha, numa extensão aproximada de 5,2 km nos concelhos de Almada e do Seixal. Este trecho representa um dos projectos rodoviários que compõem a Subconcessão Baixo Tejo.

O lanço referente à Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha, inserido na Subconcessão Baixo Tejo, foi submetido a procedimento formal de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), em fase de Estudo Prévio, no âmbito dos Estudos Prévios do Programa Polis da Costa da Caparica, em simultâneo com a ER377-2 entre a Costa da Caparica e a Fonte da Telha.

De acordo com o Regime Legal de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), aprovado pelo Decreto-Lei n.º69/2000, de 3 de Maio com a última redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º197/2005, de 8 de Novembro "Sempre que o procedimento de AIA ocorra em fase de Estudo Prévio ou de Anteprojecto, o proponente apresenta junto da entidade licenciadora ou competente para a autorização, o correspondente Projecto de Execução, acompanhado de um relatório descritivo da conformidade do Projecto de Execução com a respectiva DIA."

O principal objectivo do RECAPE consiste em verificar a conformidade ambiental do Projecto de Execução da Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha, com os critérios estabelecidos na Declaração de Impacte Ambiental (DIA) no âmbito do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental da ER377-2 Costa da Caparica/Nova Vaga/IC32.

A análise efectuada pelos serviços da Câmara Municipal do Seixal, incidiu sobre os descritores directamente relacionados com as suas competências, pelo que o presente parecer apresenta as considerações retiradas para cada um desses descritores, bem como sobre os resíduos e sobre a avaliação do traçado proposto.

1. Análise dos Descritores

No que se refere ao **Descritor Ambiente Sonoro**, da análise realizada retiraram-se as seguintes considerações:

Relativamente à implementação de medidas de minimização o RECAPE não seguiu a recomendação da DIA, a qual referia a necessidade de introduzir no pavimento o **Betuminoso Modificado de Borracha (BMB)**. A justificação prende-se com o facto de estar perante valores de ruído estimados e velocidades de circulação muito baixas (inferiores a 40 km/h), no entanto, são conhecidas outras opiniões técnicas contrárias, nomeadamente, segundo o Manual Técnico para Elaboração de PLANOS MUNICIPAIS DE REDUÇÃO DE RUÍDO (APA, 2008) a utilização do BMB é possível em vias novas e em situações de reabilitação, tanto para estradas de elevada velocidade como em vias de menor velocidade de circulação. Neste documento é ainda referido que o custo da introdução do BMB é semelhante ao uso do betume convencional uma vez que devido às suas elevadas propriedades de resistência à fadiga e à fissuração, não se torna necessária uma camada tão espessa, além de determinados trabalhos prévio não serem necessários, refere, por último, que vários estudos concluíram igualmente que os custos com a sua conservação são menores quando comparados com soluções tradicionais.

A não adopção desta medida de minimização, reportando para os estudos de monitorização a decisão de implementação da mesma, é considerada como uma acção redutora, reportando para medidas curativas e não preventivas. A introdução do BMB apresenta outros benefícios ambientais, nomeadamente, a reciclagem de 4.000 pneus por km de estrada de 12m de largura e espessura de 4 cm.

Importa por último referir que a **Av. do Mar e Av. de Belverde** apresentam um histórico de reclamações sobre incómodo sonoro, verificados ao nível dos valores de ruído quer no Mapa de Ruído do Município do Seixal, quer na avaliação da situação de referência do RECAPE, o que, segundo os princípios gerais da legislação em vigor, justifica claramente a aplicação da medida de minimização no projecto de execução e não após exploração e apenas em caso de reclamação ou verificação de não conformidade.

Relativamente ao **Descritor Planeamento e Gestão do Território** as principais diferenças entre o Estudo Prévio e o Projecto de Execução são - Diminuição do raio das rotundas e alterações ao eixo, permitindo minimizar as interferências com a ocupação marginal, reduzindo a área de afectação directa da via e das suas infra-estruturas, numa zona de ocupação sensível (habitações) e compromissos urbanísticos, sendo que as afectações ao território se encontram contempladas (expropriações / mecanismo compensatório) no presente documento, indo ao encontro da Medida de Minimização apontada na DIA .

2. Resíduos

Devem ser referidos quais os resíduos gerados na fase de construção e na fase de exploração, fazendo referencia à sua classificação segundo a Lista Europeia de Resíduos (LER) de acordo com a Portaria n.º 209/2004, de 3 de Março e identificação da sua perigosidade e respectivos destinos finais.

Existe a necessidade de garantir que todos os resíduos sejam caracterizados, quantificados, transportados e encaminhados para um destino final adequado, por entidades licenciadas para o efeito e com a respectiva Guia de Acompanhamento de Resíduos - Modelo A.

3. Análise do Projecto de Execução

O **Projecto de Execução da Beneficiação da Avenida do Mar** apresenta uma extensão total de 3,978 km, iniciando-se no **Concelho do Seixal na rotunda AM.2 e terminando na rotunda existente de Belverde**. Ao longo do seu traçado existirão 2 rotundas (AM.3 e AM.4) localizadas aproximadamente aos 2+254/2+294 e 2+906/2+946.

Descrição do Projecto: o troço do projecto no Concelho do Seixal (da rotunda AM.2 até à rotunda de Belverde) - a Av. do Mar existente apresenta já uma plataforma que contempla um perfil de 2x2, com separador central com 1.50/1.60 m de largura e duas faixas de rodagem com 6.80/6.90 m cada. O perfil transversal tipo manterá o separador central, criando duas faixas de rodagem com duas vias circulação por sentido. Estas vias terão 2.75 m cada (largura igual às vias de circulação do troço entre a Rotunda ER.10 e a rotunda AM.2), sendo proposta uma redução na largura do separador central, passando a apresentar uma largura de 1,00 m.

Para este troço, prevê-se igualmente a instalação de ciclovias (1,50 m de largura) e de passeios (1,50 m de largura mínima, estando condicionada ao espaço disponível entre muros) de ambos os lados da via.

Traçado:

- I. A Rotunda AM.2 insere-se no cruzamento da Avenida do Mar com a Avenida Pinhal da Aroeira, sobrepondo-se a pinheiros e a um terreno murado de uma habitação particular.
- II. Após a Rotunda AM.2, o traçado prossegue novamente sobre a plataforma da actual Avenida do Mar pelo colégio "Imaginário". A Rotunda AM.3 será implantada no cruzamento da Rua Pateira de Fermentelos com a Avenida do Mar, a sudeste do colégio Imaginário, sobrepondo-se ao terreno murado do mesmo.
- III. Até à Rotunda AM.4 o traçado passa apenas por vivendas do aglomerado da Verdizela, continuando sobre a plataforma da actual Avenida do Mar.

Handwritten signatures and initials in the top right corner, including "pu", "R", "Chal", "fr", and "Monte".

A Rotunda AM.4 insere-se no entroncamento da Avenida do Mar com a Avenida Pinhal do Caldas, sobrepondo-se apenas o pinhal, actualmente.

IV. Por último, o traçado em estudo prossegue, até ao seu final, sobre a actual Avenida do Mar. Em resumo, o traçado em estudo desenvolve-se quase na sua totalidade sobre a actual plataforma da Avenida do Mar.

Relativamente à afectação do território, verifica-se a sobreposição do projecto a dois terrenos particulares murados.

- Colégio "Imaginário" ao qual a Rotunda AM.3 se sobrepõe afectando cerca de 72 m² em 662 m², área de recreio (informação constante no presente documento em análise);
- Sobreposição da Rotunda AM.2 a terreno murado de uma habitação particular, que se traduz num impacte negativo significativo para os proprietários do mesmo tendo em conta a redução do terreno adjacente à habitação.

Apesar de não estar referido no documento em análise (mas representado na Peça Desenhada relativa à Planta Parcelar (AMFT-E-23-06-52) com a indicação das áreas a expropriar), existe igualmente afectação de:

- parcelas na área designada "Quintinhas da Verdizela", área com parcelamento ilegal em parcelas de 5000m², com Plano de Reconversão aprovado pela Câmara Municipal, que define parâmetros de ocupação para as parcelas (implantação da rotunda AM.4).
- lote no loteamento licenciado – Processo nº23 A 80 (Alvará nº15/91 com Aditamento 3/06) (implantação da rotunda AM.3).

Passeio:

A memória descritiva da geometria do traçado descreve que o perfil transversal tipo inclui de ambos os lados da via uma pista ciclável unidireccional e um passeio, mas salienta que "a largura descrita para os passeios será variável, função do espaço disponível até aos muros adjacentes".

De salientar que a largura do passeio poderá ser variável, mas, de acordo com o ponto 1.2.1 do anexo "Normas técnicas para melhoria da acessibilidade das pessoas com mobilidade condicionada" ao Decreto-Lei nº 163/2006 de 8 de Agosto, a largura do passeio não poderá ser inferior a 1,5m.

Se para algum troço não for possível garantir a largura mínima de passeio, deverá ser interrompida a pista ciclável, devendo a respectiva solução de pavimento e sinalização ser prevista em projecto de execução.

Também o desenho tem uma nota que refere que a largura do passeio (de 1.5m) está condicionada ao espaço disponível entre muros.

Esta informação torna-se clara analisando o traçado em planta.

Numa extensão de cerca de 440m, entre as rotundas AM3 e AM4, onde largura disponível é insuficiente para garantir a dimensão mínima de passeio (passeio do lado Norte, no sentido Fogueteiro – Fonte da Telha é o passeio do lado direito). Neste troço o desenho mostra a pista ciclável com uma largura constante de 1,5m e o passeio diminui consoante a largura disponível até ao muro do lote. No ponto que parece o mais desfavorável o passeio não chega a ter a largura de 50cm.

A dimensão do separador central no local das passagens de peões deve ser de 1,2m no mínimo, de acordo com o ponto 1.6.3 do anexo "Normas técnicas para melhoria da acessibilidade das pessoas com mobilidade condicionada" ao Decreto-Lei nº 163/2006 de 8 de Agosto. No entanto esta medida é insuficiente para atravessar com uma bicicleta, em cujo caso a dimensão do separador deve ser superior a 2,5m.

Pista Ciclável:

Em nenhuma das soluções de rotunda apresentadas – AM.2, AM.3 e AM.4 - se percebe como é que é garantida a continuidade dos percursos pedonais e cicláveis, pois não estão indicadas quaisquer travessias para ciclistas ou para peões.

O mesmo sucede para o cruzamento e para os dois entroncamentos existentes entre a rotunda AM.4 e a rotunda de Belverde e para os quais não é apresentada qualquer solução, viária ou outra.

Dada a solução viária proposta que prevê um volume de tráfego superior a 6000u/ dia, propomos que a pista ciclável tenha um local de atravessamento próprio.

Sugere-se que o projecto de execução integre as seguintes alterações consideradas do ponto de vista da circulação em bicicleta: seria conveniente que a saída (automóvel) das rotundas fosse feita em via única; será necessário que o separador central, no local das travessias, seja superior a 2,5m de largura; será necessário definir a prioridade a dar às travessias e aconselha-se que sejam favorecidos os mais vulneráveis – os peões e as bicicletas – isto é, quando a via cruza a pista ciclável os automóveis devem perder a prioridade; o pavimento da pista ciclável deve ser continuado no troço em que este cruza a via automóvel; será necessário prever sinalização horizontal e vertical adequada às bicicletas, que deverá estar de acordo com o Plano Ciclável do Município do Seixal e que deverá constar deste projecto de execução.

As decisões relativas aos percursos pedonais e cicláveis devem favorecer os modos suaves, não só como medida coerente de promoção do seu uso, mas também enquanto medida de segurança, pois trata-se de dar prioridade aos mais vulneráveis.

Pavimentos:

São propostas três estruturas de pavimento (para a rodovia, pista ciclável e passeio) com as quais concordamos. Apenas entendemos de reforçar o nosso pedido para utilização de lajetas de betão de cor amarela para revestimento dos passeios em substituição da calçada de vidro. As ciclovias deverão ser de cor vermelha.

Perfil longitudinal:

De acordo com o referido na Memória Descritiva existe um troço de cerca de 1500m de extensão onde foi adoptada uma inclinação inferior à mínima recomendada, mantendo provavelmente o existente. Recomenda-se pois que este troço seja objecto de estudo de drenagem específico de modo a garantir a correcta drenagem da via e consequentemente boas condições de segurança rodoviária, contribuindo assim também para a longevidade desta infra-estrutura.

Perfis transversais:

De acordo com a Memória Descritiva e o perfil longitudinal, os movimentos de terras, considerados para a Av. do Mar, serão essencialmente os correspondentes à abertura de caixa para execução dos pavimentos, uma vez que é mantido o traçado da via existente bem como também são mantidos os limites das propriedades, à excepção das zonas de implantação das novas rotundas. Pelo acima exposto julga-se que podemos concluir existirem lapsos na indicação do terreno em certos perfis transversais, pois os perfis do terreno e da via deveriam ser muito semelhantes. Ora verifica-se que de acordo com o apresentado em certos perfis transversais existiriam consideráveis movimentos de terras para adequar o existente à beneficiação de via proposta, o que não corresponde à realidade.

Iluminação Pública:

Nesta fase ainda não é apresentada nenhuma solução, pelo que julgamos que esta deverá ser apresentada e sugerir que, no âmbito do estudo da iluminação pública, se equacione a iluminação das zonas de travessia de peões e bicicletas, contribuindo assim para o aumento da segurança rodoviária.

Integração Paisagística:

O projecto de Integração Paisagística apresentado, conforme indicação da DIA, emitida no âmbito do processo de AIA a que foi sujeito o Estudo Prévio, revela algumas lacunas que deverão ser colmatadas, a fim de garantir a correcta execução dos trabalhos propostos.

Assim considera-se que as peças escritas e desenhadas que constituem o projecto não constituem um todo coerente e completo, nomeadamente:

*Peças escritas – sugere-se a apresentação de Caderno de Encargos, Medições e Orçamento do projecto;

*Peças desenhadas – deverá ser apresentado projecto de rega para as rotundas; pormenores construtivos, dando indicação de espessuras de materiais e modo de execução dos revestimentos, delimitação entre os diferentes inertes, etc ; projecto de iluminação, uma vez que são propostos dispositivos de iluminação de encastre do solo, sem previsão das necessárias ligações;

Aconselha-se a que, em todos os taludes com inclinações iguais ou superiores a 1:1,5, sejam previstas formas de estabilização de solos complementares (nomeadamente mantas orgânicas). A relação do terreno entre via de circulação e moradias unifamiliares existentes deverá ser acautelada.

Nas rotundas propostas aconselha-se a execução de uma faixa de protecção, imediatamente a seguir ao lancil, constituída exclusivamente por inertes, sobre tela antiraízes, com a largura mínima de 1,00m.

Os desenhos referentes às rotundas devem indicar a localização das travessias para luz e água, devido às espécies vegetais escolhidas – que terão necessidade de sistema de rega automática – e aos projectores previstos.

O projecto da via entre a rotunda ER 10 e a rotunda AM 2, aponta para um perfil transversal tipo constituído por um separador central 'arrelvado', com 1,00m de largura. Apesar do Projecto de Integração Paisagística não apresentar quaisquer elementos relativos a este troço, alerta-se para o facto de se tratar duma opção de revestimento pouco aconselhável, devido aos constrangimentos de acesso, falta de segurança nas operações de manutenção e por último por não se tratar de uma solução sustentável (quer em termos de recursos quer de enquadramento na paisagem envolvente). Sugere-se que seja pavimentado, dada a reduzida dimensão.

O projecto para as rotundas é idêntico em todas (as do concelho do Seixal), contrariando a intenção referida em memória descritiva de que funcionem como pontos de referência.

Só há uma ligeira rotação em planta, o desenho é o mesmo. O que varia são as modelações, mas como são muito simples, não se vão perceber diferenças.

A memória descritiva refere a plantação de cortinas arbóreas de protecção das habitações e de enquadramento da via, no entanto não estão representadas em nenhum desenho.

Desenho Urbano:

De referir que a proposta apresentada resultará em passeios e pista ciclável muito expostos e sem qualquer ensombramento ou característica que favoreça o seu conforto ao longo de um percurso de cerca de 2350m (todo o percurso em território do Seixal) e resultará também numa via de grande capacidade a atravessar uma zona de moradias unifamiliares, com sérias implicações na qualidade de vida e do ambiente neste local.

Serviços Afectados:

Nos elementos enviados apenas consta a identificação/levantamento dos serviços afectados, pelo que nesta fase pouco há a dizer. Mais se informa que continua a aguardar o envio do Projecto de Execução referente à Reposição dos Serviços Afectados.

Consta da listagem de projecto a Parte 17.2 – Reposição de Serviços Afectados, sendo que a mesma é referenciada no 1º parágrafo da pág. 15 de PE 17.1 da forma - "Em PE 17 – Serviços Afectados - Parte 17.2 - Reposição de Serviços Afectados, é apresentada a reposição das infra-estruturas dos SMAS Almada, CM Seixal e SIMARSUL, assim como as infra-estruturas necessárias ao restabelecimento das linhas de telecomunicações da PT Comunicações e da Cabovisão." - Não constando no entanto dos elementos entregues no CD.

O projecto da reposição de serviços afectados, que seria elaborado de acordo com indicações sugeridas, na reunião de 23/04/2010 acima referida, terá especial relevância devendo ser visto em conjunto com o projecto de drenagem da via agora entregue.

Rede de água:

- I. No ponto 17.1 encontram-se identificados os vários serviços afectados que resultam de uma compilação das várias informações das entidades envolvidas;
- II. Tendo em consideração a reunião do passado dia 23/04/2010 entre a equipa projectista e o Departamento de Saneamento, Infraestruturas e Transportes da Câmara Municipal do Seixal, e a anomalia mencionada no ponto 2 sobre os elementos fornecidos, não poderá ser emitido qualquer tipo de parecer, sobre esta matéria, à presente data.

Rede de Saneamento:

As peças apresentadas, no que diz respeito a redes de drenagem apenas contêm:

- I. Em PE 2, o projecto de Drenagem da via;
- II. Em PE 17.1 encontram-se compilados/identificados os serviços afectados das diversas entidades (C.M.Seixal, SMAS Almada, Simarsul, PT Telecom, EDP-AOPS, Cabovisão, etc.).

Ligação ao IC32

O Plano Rodoviário Nacional classificou o Lanço do IC20 entre a Costa da Caparica e o IC32 como ER377-2.

O projecto da ER377-2 tinha como objectivo garantir em conjunto com a Av. do Mar, a ligação entre a via rápida da Costa da Caparica (IC20) e a Circular Regional Interna da Península de Setúbal (IC32-CRIPS). Assim, a beneficiação da Av. do Mar e a Ligação à Fonte da Telha são fundamentais para a consolidação da CRIPS no seu todo e para a melhoria da articulação desta região com o arco metropolitano de Lisboa e com a restante rede.

No âmbito do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental do Estudo Prévio da ER 377-2 Costa da Caparica/Nova Vaga IC32, foi emitida DIA desfavorável para o troço final – da Rotunda de Belverde até à ligação do IC32. Assim, o Projecto de Execução desenvolvido a que diz respeito o presente RECAPE contempla apenas a Beneficiação da Av. do Mar e Ligação à Fonte da Telha **ficando assim pendente o fecho do anel - ligação entre a ER377-2 e o IC32.**

É de referir igualmente que uma das principais condicionantes identificadas no EIA foi a existência do sítio da Rede Natura 2000 – Sítio Fernão Ferro / Lagoa Albufeira, criada pela Resolução de Conselho de Ministros nº 76/2000 de 5 de Julho, **tendo o traçado do IC32 - Nó de Belverde sido reformulado por forma a não se sobrepor com a condicionante.**

Não obstante os vários pareceres emitidos pela Câmara Municipal do Seixal (CMS), já posteriormente à emissão da DIA, no âmbito dos projectos de execução do IC32-CRIPS e da ER 377-2, há que **reforçar todo o interesse da CMS em que a ER 377-2 ligue directamente ao IC32-CRIPS através do Nó de Belverde (cuja configuração permite esta ligação), como aliás, se encontra previsto no Plano Rodoviário Nacional.**

Ao ter-se eliminado o último troço da ER 377-2, conforme constava do respectivo Estudo Prévio, não foi avaliado o impacto ambiental e social resultante de a ligação ao IC32-CRIPS se passar a fazer através da rede local de uma zona residencial de moradias (Belverde) com acessos directos para os arruamentos que a atravessam.

Nestes termos, não pode a CMS deixar de manifestar a sua **total discordância relativamente à eliminação do último troço da ER 377-2 que permitiria a ligação ao Nó de Belverde do IC32-CRIPS e evitaria, por um lado, a descarga do tráfego proveniente de um Itinerário Complementar numa via local que atravessa uma zona residencial; por outro, o enorme volume de tráfego proveniente da zona balnear da Caparica.**

O DIRECTOR DO DEPARTAMENTO DE AMBIENTE E SERVIÇOS URBANOS,

(Jorge Eduardo Bico Moura Didelet)

Cristina Sobrinho

De: Cristina Russo
Enviado: segunda-feira, 19 de Julho de 2010 18:05
Para: Cristina Sobrinho
Assunto: FW: Acompanhamento Público "ER 377-2 - Costa da Caparica/Fonte da Telha,incluindo a Beneficiação da Avenida do Mar e Ligação à Fonte da Telha comentrios ER 377-2.doc; COMENTÁRIOS LIGAÇÃO FONTE DA TELHA.doc
Anexos:

Cristina Russo
Gabinete de Avaliação de Impacte Ambiental
cristina.russo@apambiente.pt
Tel: (351) 21 472 83 88/85 59 | fax: (351) 21 471 14 84
Rua da Murgueira, 9/9A - Zambujal Ap. 7585 | 2611-865 Amadora-Portugal

-----Mensagem original-----

De: Geral APA
Enviada: segunda-feira, 19 de Julho de 2010 14:31
Para: Cristina Russo; Augusto Serrano
Assunto: FW: Acompanhamento Público "ER 377-2 - Costa da Caparica/Fonte da Telha,incluindo a Beneficiação da Avenida do Mar e Ligação à Fonte da Telha

Exmo(a). Senhor(a) Arq^a Cristina Russo

Por se tratar de um assunto no âmbito da competência desse Serviço, reencaminha-se a mensagem que se segue, recebida nesta Agência, solicitando-se a preparação da respectiva resposta.

Com os melhores cumprimentos.
Pela Agência Portuguesa do Ambiente
Lígia Varandas

-----Mensagem original-----

De: fbernardes-silva@sapo.pt [mailto:fbernardes-silva@sapo.pt]
Enviada: domingo, 18 de Julho de 2010 19:51
Para: Geral APA
Assunto: Acompanhamento Público "ER 377-2 - Costa da Caparica/Fonte da Telha,incluindo a Beneficiação da Avenida do Mar e Ligação à Fonte da Telha

À at. da Chefe de Divisão, dr.a Cristina Russo Queira encontrar em anexo os meus comentários sobre o assunto em epígrafe.
Informo adicionalmente que envio cópias do presente a "meia dúzia" de entidades e amigos que presumo interessados no assunto.
Subscrevo-me com a expressão dos meus melhores cumprimentos.
Bernardes-silva

F.N. Bernardes-Silva
Eng. Mec (IST)
(Membro O.E. nº 13337)
48, R. de Monserrate
2820-153 Charneca de Caparica

À
Agência Portuguesa do Ambiente
Rua da Murgueira, 9/9A – Zambujal
Apartado 7585
2611-865 AMADORA

V/ ref: APA 2010-07-01 / S-008856/2010

Ass: Acompanhamento Público – “ER 377-2 – Costa da Caparica/Fonte da Telha, incluindo a Beneficiação da Avenida do Mar e Ligação à Fonte da Telha – PA363”.

COMENTÁRIOS

1 – Nada tenho a comentar quanto ao traçado definido, seja no que se refere à respectiva geometria, seja no que concerne às medidas de segurança rodoviária previstas.

2 – Os meus comentários adiante, consciente embora que estou de ultrapassarem o âmbito do Acompanhamento Público ora em causa, justifico-os por me estar dirigindo à AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE, a quem, “por definição”, compete a análise das questões ambientais com toda a abrangência, isto é, sem descurar a análise duma qualquer questão particularizada da respectiva influência a jusante da sua implementação.

3 – Indo direito ao que me preocupa: a designada “ligação à Fonte da Telha” (desde o km 0,000 até à Rotunda ER.10) longe de resolver, como será pretendido, a questão do acesso a esta povoação torná-la-á ainda mais complicada do que presentemente o é, muito em especial quando os Parques de Campismo forem deslocados para o Pinhal do Inglês.

Na verdade, o VERDADEIRO acesso à Fonte da Telha resume-se a um troço de estrada de 2 vias ligando ao “largo” fronteiro às instalações da Guarda Fiscal um arruamento (ou pseudo-arruamento) que percorre de norte a sul a zona “urbanizada” da povoação; é pelo dito troço que tem de circular “tudo” que é veículo e que entra ou sai da Fonte da Telha, desde tractores a motorizadas, passando pelos automóveis ligeiros, pelas viaturas de carga e pelos autocarros de serviço público ou privado.

Torna-se claro a quem conhece a situação que o VERDADEIRO ACESSO à Fonte da Telha só terá solução quando for implementada a proibição de circulação de viaturas ligeiras de não residentes no referido troço de estrada, a que se terá de adicionar uma solução de transporte colectivo não poluente para serviço do atrás mencionado pseudo-arruamento.

É, no mínimo, óbvio que não compete à Agência Portuguesa do Ambiente agilizar e ou implementar a solução acima descrita; mas não menos óbvio se me afigura que é de sua obrigação alertar quem de direito para o que acima se descreve!

... E (minha sugestão final) propor que a construção da acima mencionada “ligação à Fonte da Telha” não seja implementada sem que se encontre previamente resolvida a questão do VERDADEIRO ACESSO a esta povoação. Em alternativa, e caso por razões contratuais e ou económicas tal não implementação seja inviável, conseguir que, mesmo construída, a “ligação” em causa não seja utilizada antes de estar resolvida a dita questão.



B
Alves
Yan
for
Arbely



AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE
 Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território

EP-ESTRADAS DE PORTUGAL, S.A.
 SRC

Entrada N.º _____

4 AGO 2010

Ao _____
 Para _____

Para: To: Exm.º Senhor
 Presidente das Estradas de Portugal,
 S.A.

Ass n.º 21 287 99 24

De: From: Director-Geral da Agência
 Portuguesa do Ambiente
 Eng.º Mário Grácio

N.º de páginas / Total de páginas 2

Mostrar referências / One reference 439/2010/GAIA

Anexo: Subject: Acompanhamento Público: ER
 377-2 - Costa da
 Caparica/Fonte da Telha,
 incluindo a Beneficiação da
 Avenida do Mar e Ligação
 Fonte da Telha - PPA: 363 e
 PPA: 364.

Enviamos a V. Ex.ª no âmbito do Acompanhamento Público acima referenciado, os
 documentos remetidos pela Direcção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa e Vale do
 Tejo.

Com os melhores cumprimentos.

O Director-Geral

Mário Grácio

Mário Grácio
 Director-Geral
 Subdirector-Geral

Anexo: O chado:
 CC:
 C.D.

MINISTÉRIO DA
Agricultura e Pescas
Direcção Regional de Agricultura e Pescas
Rural e das Pescas

A.P.A. Agência Portuguesa do Ambiente		
☐ DRAP	☐ DSDR	☐ DSDR
AS RESERVA:		
☐ DPEA	☐ DPEM	☐ DGER
☐ DPCA	☐ DPCA	☐ DPCA
☐ DPCA	☐ DPCA	☐ DPCA
☐ DPCA	☐ DPCA	☐ DPCA
☐ DPCA	☐ DPCA	☐ DPCA

Exm^a Senhor
Director da Agência Portuguesa do Ambiente
Rua da Murgueira, nº 9/9A
2610-124 AMADORA

DRAP LVT
Direcção Regional de Agricultura e Pescas
Rural e das Pescas

27 JUL 2010

Sua referência

Sua comunicação

Nossa referência

Data
22-07-2010

OF/774/2010/DSVAAS/DRAPLVT - Acompanhamento Público

ASSUNTO: ER 377-2 - Costa da Caparica/Fonte da Telha - PA 364 - Acompanhamento Público

Em resposta ao solicitado no vosso ofício nº APA 5-008855/2010, de 2010-07-01, sobre o assunto em epígrafe, informamos V. Exa. que esta Direcção Regional de Agricultura reitera o parecer desfavorável ao presente projecto, transmitido pelo ofício nº 015445, de 2007-10-02, em virtude da considerarmos que os primeiros 4 km do traçado desenvolvem-se em solos da RAN, numa área de horticultura de grande importância, que trará impactos negativos extremamente graves, não minimizáveis e irreversíveis em termos agrícolas.

Com os melhores cumprimentos

O Director Regional
Nuno Ruas
Nuno Ruas

Atenciosamente
27/7/10

Pr
Que
Fonty
S

Handwritten notes:
B
Quel.
for
ABoty

Ministério da
Agricultura,
do Desenvolvimento
Rural e das Pescas

APA - Agência Portuguesa do Ambiente		
☐ DG	☐ DSD	☐ DSDM
ASSESSORIA		
☐ DFEA	☐ DFEVR	☐ DGERA
☐ DQACAR	☐ DQCA	☐ DQIC
☐ DQALA	☐ DQRA	☐ DQDAI
☐ DQOBS	☐ DQGRHP	☐ DQRIA
☐ OUTROS		

Handwritten: 01-446/2010
27 JUL 2010

DRAP LVT
Direcção Regional
de Agricultura e Pescas
do Alentejo e Vale do Tejo

Exmº Senhor
Director da Agência Portuguesa do Ambiente
Rua da Murgueira, nº 9/9A
2610-124 AMADORA

Sua referência	Sua remissão	Nossa referência	DATA
		OF/775/2010/DSVAAS/DRAPLVT	22-07-2010

ER 377-2 - Costa da Caparica/Fonte da Telha, incluindo a beneficiação da
Avenida do Mar e Ligação à Fonte da Telha - PA 383
Assunto: Acompanhamento Público

Em resposta ao solicitado no vosso ofício nº APA/S-00885A/2010, de 2010-07-01, sobre o assunto em epígrafe, informamos V. Exa. que esta Direcção Regional de Agricultura reitera o parecer desfavorável ao presente projecto, transmitido pelo n.º ofício nº 015445, de 2007-10-02, em virtude da considerarmos que os primeiros 4 km de traçado desenvolvem-se em solos da RAN, numa área de horticultura de grande importância, que trará impactos negativos extremamente gravosos, não minimizáveis e irreversíveis em termos agrícolas.

Cum os melhores cumprimentos,

O Director Regional
Handwritten signature
Nuno Russo

Handwritten:
Atas
C. Sobrinho
12
29/5/10
njs

Handwritten star symbol



Ministério da
Agricultura,
do Desenvolvimento
Rural e das Pêças



Autoridade
Florestal
Nacional

PH 2010-08-09 14:45 E-018472/2010

APA - Agência Portuguesa do Ambiente			
☐ DG	☐ SDGLP	☐ SDGIM	☐ SDGAT
ASSESSORIA			
☐ DPEA	☐ DFEMR	☐ GERA	
☐ DACAR	☐ DPCA	☐ GTIC	
☐ DALA	☐ LRA	☐ GDAI	
☐ DOGR	☐ DGRHFP	☒ GAIA	
☐ OUTROS			

Ex.mo Senhor
Director-Geral da Agência Portuguesa do
Ambiente
Rua da Murgueira, 9/9 A - Zambujal
Apartado 7585 Alfragide
2721-865 AMADORA

S/ referência
Of. Circ. 408 e
410/10/GAIA

S/ data
01.07.2010

N/ referência
DUGF - 339

N/ data
2010-08-09

Assunto: Acompanhamento Público do Projecto - "ER377-2 Costa da Caparica/ Fonte da Telha, incluindo Beneficiação Avenida do Mar e Ligação à Fonte da Telha"

- ER377-2 - Costa da Caparica/Fonte da Telha Beneficiação Avenida do Mar e Ligação à Fonte da Telha

Na sequência dos vossos ofícios em referência, junto remetemos cópia do parecer da AFN enviado à Estradas de Portugal, S.A. sobre o assunto.

Com os melhores cumprimentos,

O Director Nacional,

(João Pinho)

Dr. Cristiano Sobrinho
10/08/2010

Anexo: parecer
AA

AUTORIDADE FLORESTAL NACIONAL

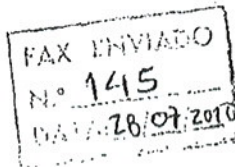
SEDE
Av. João Crisóstomo, 26-28 1069-040 LISBOA Portugal
☎ +351.21 312 4800 ☎ +351.21 312 4980
info@afn.min-agricultura.pt
www.afn.min-agricultura.pt

Direcção da Unidade de Gestão Florestal
Av. João Crisóstomo, 26-28 1069-040 LISBOA Portugal
☎ +351.21 312 4949 ☎ +351.21 312 4991

NIPC
600083586



Ministério da
Agricultura,
do Desenvolvimento
Rural e das Pescas



Autoridade
Florestal
Nacional

001
B
for
Anty

FAX

DATA:

(Date) 28. 07 - 2010

PARA:	Ex.mo Senhor	Fax n.º	21 295 19 97
(To)	Presidente da EP, S.A.		
DE:	Autoridade Florestal Nacional	Fax n.º	21 312 49 91
(From)	Direcção de Unidade de Gestão Florestal		
Nº DE PÁGINAS:	1	MENSAGEM Nº.	
(Num of pages)		(Message n.º)	
ASSUNTO:	Acompanhamento Público do Projecto – "ER377-2 Costa da Caparica/ Fonte da Telha, incluindo Beneficiação-Avenida do Mar e Ligação à Fonte da Telha		
(Subject)	• ER377-2 – Costa da Caparica/Fonte da Telha • Beneficiação Avenida do Mar e Ligação à Fonte da Telha		

Após análise dos Sumários Executivos dos Relatórios de Conformidade Ambiental relativos aos projectos acima mencionados, os quais nos foram enviados através do vossos officios EP-SAI/2019/44416 e EP-SAI/2019/44536 de 28.06.2010, e tendo em consideração o nosso parecer emitido na fase de Estudo Prévio, cuja cópia anexamos, em que salientávamos a importância da Reserva Botânica da Mata Nacional dos Medos e apontávamos para soluções que não a atravessassem, estranhámos assim a solução adoptada em DIA, que vai sectionar a referida Mata Nacional - ainda que na estrema - na zona onde ocorre um processo de classificação de interesse público de alguns exemplares bicentenários de pinheiros-mansos ao abrigo do Decreto-Lei n.º 28468, de 15/02/1938.

A Mata Nacional dos Medos é uma mata histórica, mandada semear por D. João V (1705-1750), com o objectivo de defender os terrenos interiores da progressiva invasão dos medos ou dunas, apesar de sua gestão estar a cargo do Instituto do Conservação da Natureza e Biodiversidade, a mata está submetida a Regime Florestal Total por força dos Decretos de 1901 e 1903.

A Autoridade Florestal Nacional reitera assim a sua posição de escolha de soluções que não afectem de todo a Mata Nacional dos Medos, devendo por conseguinte ser reavaliada a solução adoptada (Alternativa B2) de modo a que não abranja a mata, incluído a faixa de protecção contra incêndios florestais.

Quanto à beneficiação da Av. Do Mar e ligação à Fonte da Telha, nada temos a opor. Recordamos contudo que deve ser respeitada toda a legislação florestal aplicável à situação e exposta no parecer.

Com os melhores cumprimentos,

O Director Nacional

(João Pinho)

AUTORIDADE FLORESTAL NACIONAL

Av. João Crisóstomo, 26-28, 1089-040 LISBOA, Portugal

☎ +351.21 312 4900 ☎ +351.21 312 4987

info@afn.min-agricultura.pt | www.afn.min-agricultura.pt

NIPC
600077853



Ministério da
Agricultura,
do Desenvolvimento
Rural e das Pescas



DGRF

Direcção-Geral dos Recursos Florestais

Maio, com as alterações introduzidas pela Decreto-Lei nº 155/2004, de 30 de Junho - medidas de protecção aos povoamentos de sobreiro e de azinheira - que determinam que:

- o corte ou arranque de exemplares de Sobreiros e de Azinheiras está sujeito a autorização da Direcção-Geral dos Recursos Florestais;
- a Direcção-Geral dos Recursos Florestais só pode autorizar os cortes ou arranques em povoamentos de Sobreiro e de Azinheira para empreendimentos de imprescindível utilidade pública, assim declarados a nível ministerial, sem alternativa válida de localização;
- nos termos do artigo 8º do Decreto-Lei nº 169/2001, pode ainda ser exigida pelo Senhor Ministro da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas a constituição de novas áreas de povoamentos nunca inferiores às afectadas pelo corte ou arranque de sobreiros e de azinheiras, multiplicadas por um factor de 1,25;
- nos termos do artigo 16º, do Decreto-Lei nº 169/2001, são proibidas sob coberto dos povoamentos de sobreiro e de azinheira mobilizações profundas do solo, que afectem o sistema radicular das árvores, ou aquelas que destruam a regeneração natural destas espécies, bem como intervenções que desloquem ou removam a camada superficial do solo.

5.2. - Deverá ser cumprido com o determinado na alínea a), nº 1, do artigo 15º, do Decreto-Lei nº 124/2006, de 28 de Junho - medidas e acções a desenvolver no âmbito do Sistema Nacional de Defesa da Floresta contra Incêndios: Ou seja, ao longo das vias de comunicação, é obrigatória a gestão do combustível (através da criação e manutenção da descontinuidade horizontal e vertical da carga combustível através da modificação ou da remoção parcial ou total da biomassa vegetal, por corte ou remoção) numa faixa lateral de terreno confinante, numa largura não inferior a 10 metros.

5.3. Decreto-Lei nº 444/71 - reserva botânica da Mata dos Medos: embora a sua gestão esteja integralmente a cargo do ICNB, a DGRF tem laços históricos com a gestão e conservação da Mata, e com a criação da reserva botânica, pelo que a DGRF defende igualmente uma das alternativas de traçado que não acesse a Mata Nacional dos Medos, mantendo a sua integridade física.

5.4. Pinheiros-mansos seculares: embora não protegidos legalmente, existem dispersos pela área envolvente da Mata dos Medos, e na Aroeira, exemplares com idade da ordem dos 150 anos, a proteger, pelo que deverão ser previamente identificados e cartografados.

5.5. Fauna cinegética e protegida: quando da elaboração dos projectos específicos, se possível face às características das vias, deverão ser previstas nas vedações passagens para a fauna terrestre;

5.6. História e tradição florestal: existem na zona as seguintes construções e infra-estruturas ligadas à presença secular dos serviços florestais:

DIRECÇÃO-GERAL DOS RECURSOS FLORESTAIS

SEDE
Av. João Crisóstomo, 26-28, 1069-040 LISBOA, Portugal
☎ +351.21 312 4800 ☎ +351.21 312 4930
info@dgrf.min-agricultura.pt
www.dgrf.min-agricultura.pt

DIRECÇÃO DE SERVIÇOS DE GESTÃO DO PATRIMÓNIO
FLORESTAL
Avenida João Crisóstomo, 28, 1069-040 Lisboa
☎ +351.213 124 540 ☎ +351. 213 12 4 983
info@dgrf.min-agricultura.pt

NIPC
606077653



Ministério da
Agricultura,
do Desenvolvimento
Rural e das Pescas



DGRF

Direcção-Geral dos Recursos Florestais

- obra de correcção torrencial do Ribeirão da Foz do Rego, na travessia da arriba fósil, a preservar e valorizar;
- casa de guarda da Mata das Dunas da Costa de Caparica, que será demolida pela localização de uma das três unidades hoteleiras previstas;
- casa de guarda da Mata Nacional dos Medos, mais antiga que a anterior, na saída da Mata para Marisol, na proximidade da nova via.

Com os melhores cumprimentos;

O Director-Geral

Dr. JOÃO MONTEIRO
Subdirector-Geral

DIRECÇÃO-GERAL DOS RECURSOS FLORESTAIS

SEDE
Av. João Crisóstomo, 26-28, 1069-040 LISBOA, Portugal
☎ +351.21 312 4800 ☎ +351.21 312 4980
info@dgrf.min-agricultura.pt
www.dgrf.min-agricultura.pt

DIRECÇÃO DE SERVIÇOS DE GESTÃO DO PATRIMÓNIO
FLORESTAL
Avenida João Crisóstomo, 28, 1069-040 Lisboa
☎ +351.213 124 949 ☎ +351.213 12 4 989
info@dgrf.min-agricultura.pt

NIPC
800077853