

**Aplicabilidade do regime jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental  
Parecer da Autoridade de AIA**

<b>Identificação</b>	
<b>Designação do Projeto</b>	Via Longitudinal Sul – Troço Rotunda de Rana e Estrada da Rebelva
<b>Tipologia de Projeto</b>	Anexo II, ponto 10, alínea e) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação
<b>Localização</b> Concelho (freguesias)	Concelho de Cascais (freguesia de São Domingos de Rana)
<b>Afetação de áreas sensíveis</b> (alínea a) do artigo 2.º do DL 151-B/2013)	Não são afetadas áreas sensíveis definidas nos termos do disposto na alínea a) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação
<b>Proponente</b>	Câmara Municipal de Cascais
<b>Entidade licenciadora</b>	Câmara Municipal de Cascais
<b>Autoridade de AIA</b>	Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.

<b>Parecer</b>	Projeto suscetível de provocar impactes negativos significativos no ambiente, pelo que se entende que deve ser sujeito a procedimento de avaliação de impacte ambiental.
----------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<b>Data de emissão</b>	17 de julho de 2024
------------------------	---------------------

<b>Breve descrição do projeto</b>
<p>O projeto, apresentado em fase de estudo prévio, refere-se a um troço de uma via estruturante que ligará o extremo nascente ao extremo poente do concelho de Cascais.</p> <p>Esta via encontra-se prevista no Plano Diretor Municipal (PDM) de Cascais, com espaço canal reservado desde a primeira versão do PDM, de fevereiro de 1997. De acordo com aquele instrumento de planeamento, o município seria estruturado segundo uma quadrícula ortogonal, tendo como eixo horizontal de simetria a autoestrada A5 que atravessa o concelho no sentido nascente poente. A norte da A5 foi projetada a Via Longitudinal Norte, tendo a sua simétrica a sul, na qual o troço em apreciação se integra, sido designada de Via Longitudinal Sul (VLS).</p> <p>Foram considerados ainda dois eixos verticais, no sentido sul-norte, a Via Circular Nascente a S. João do Estoril e a Via Circular Nascente a S. Pedro do Estoril. Posteriormente foram adicionados outros eixos estruturantes, sem o carácter transversal ao município que estes quatro possuíam.</p>

O troço em apreciação, designado por troço T4, é essencial para assegurar a funcionalidade da VLS, com alguns troços já executados, nomeadamente o troço T5 (Estrada da Rebelva/Variante à EN 6-7).

De acordo com a documentação apresentada, o troço T4 constitui o penúltimo de um conjunto de cinco troços em que a via foi dividida, nomeadamente:

- Troço Nó do Estoril/Alapraia (T1).
- Troço Alapraia/Matarraque (T2).
- Troço Matarraque/Bairro Zambujeiro Quadrado (T3).
- Troço Bairro Zambujeiro Quadrado/Estrada da Rebelva (em avaliação, designado Troço Rotunda de Rana e Estrada da Rebelva). (T4).
- Troço Estrada da Rebelva/Variante à EN6-7 (T5).

De acordo com o proponente, os troços têm vindo a ser executados ao longo dos anos, consoante a disponibilidade financeira da autarquia e a disponibilização dos terrenos envolvidos.

O troço T4, na continuidade do Troço T5, irá continuar a promoção da distribuição e acessibilidade viária, transversal ao município, diminuindo os tempos de percurso e melhorando as condições de acesso. Ainda que localmente estes troços contribuam para a resolução de problemas viários concretos, no seu conjunto serão responsáveis por um objetivo maior, a nível global, não sendo por isso passíveis de supressão de troços ou descontinuidades, sob pena de nunca ser possível atingir os objetivos do PDM de Cascais, no que diz respeito à mobilidade e acessibilidade.

Tal como consta da figura seguinte relativa aos vários troços da VLS, apenas os Trechos T1A e T5 estão construídos, encontrando-se os restantes em fase de projeto: T1B em projeto de execução e T2 e T3 em fase de estudo prévio.



Figura 1: Troços da Via Longitudinal Sul

Uma vez que se encontra reservado um “espaço-canal” na carta de Ordenamento do PDM de Cascais para esta via, não foram apresentadas alternativas para a localização do troço em avaliação.

O projeto, com uma extensão de cerca de 587 metros, desenvolve-se entre a rotunda existente em Rana (Rua do Zambujal) e a Estrada da Rebelva, na zona da atual rotunda com a Avenida Conde de Riba d’Ave. Com início na referida rotunda a norte, a via transpõe a Ribeira das Marianas nas proximidades do km 0+200

e fará a ligação à Estrada da Rebelva permitindo a ligação entre a rotunda junto à igreja de São Domingos de Rana, nas proximidades do Nó de Carcavelos da A5 – Lisboa / Cascais e o centro de Carcavelos (Rua Dr. José Joaquim de Almeida).

A ribeira das Marianas será transposta através de uma ponte com cerca de 50 metros de extensão, estando previsto um viaduto paralelo à ribeira com um comprimento aproximado de 76 metros, antes da aproximação à rotunda existente na Estrada da Rebelva. Será dada continuidade para ponte à ciclovia existente na zona da rotunda da Rebelva e, tal como na Avenida Conde Riba d’Ave, a ciclovia foi prevista do lado norte da VLS.

O perfil transversal tipo terá uma largura total de 13,90 metros, sendo composto pelos seguintes elementos:

- Transição para o talude com 1,00 metro (lado Norte).
- Passeio com 2,0 metros de largura (lado Norte).
- Ciclovia bidirecional com 2,40 de largura (lado Norte).
- Faixa de Rodagem com 7,00 metros de largura (2 Vias de 3.50 metros).
- Berma com 0,50 metro de largura (lado Sul).

Está ainda prevista a demolição de:

- Duas casas, incluindo um *stand* de automóveis na Rua da Câmara.
- Muros marginais à ribeira das Marianas.

A requalificação da ribeira das Marianas, apresentada como projeto associado, contribuirá para a melhoria da sua qualidade ambiental. Para montante, a Câmara Municipal de Cascais está a promover um projeto de requalificação de âmbito mais alargado, a compatibilizar com a intervenção preconizada para o troço em apreço. O troço da ribeira a intervencionar tem uma extensão de 437 m, com início imediatamente a jusante da travessia sobre a ribeira, junto às ruas do Rio e das Roseiras, e estende-se até ao troço regularizado na Rebelva, incluindo os primeiros 54 m deste troço que evidenciam erosão do rasto desenvolvida e extensível a toda a largura do canal, colocando em risco a estabilidade dos taludes marginais em gabiões.

A solução para a linha de água foi definida para uma capacidade de vazão correspondente ao caudal de cheia com um período de retorno de 100 anos, assim como foi prevista a renaturalização da mesma com espécies ajustadas ao regime hidrológico, através da instalação de galeria ripícola ao longo das margens, constituída por uma diversidade de espécies arbóreas e arbustivas. Simultaneamente, a solução irá permitir a execução do projeto, com um traçado e soluções construtivas ajustadas ao espaço exigido pela ribeira. Esta intervenção inclui:

- Reperfilamento da secção de escoamento com adoção de uma secção trapezoidal a executar com recurso a gabiões-vivos para os taludes (onde serão cravadas estacas vivas de salgueiros) e colchão tipo Reno para o rasto.
- Regularização da inclinação do talvegue, com adoção de uma inclinação de 1,32%.

A fase de construção do projeto e do projeto associado inclui os seguintes trabalhos, agrupados por fases de realização:

- 1ª fase, correspondente aos trabalhos preparatórios de montagem do estaleiro, limpeza e decapagem do terreno interessado, criação dos acessos.

- 2ª Fase correspondente aos trabalhos de requalificação da ribeira e à movimentação de terras em linha do traçado.
- 3ª Fase correspondente à execução da travessia da ribeira e à execução do troço em viaduto.
- 4ª Fase correspondente à colocação da drenagem pluvial da plataforma e da rede de infraestruturas elétricas, execução do pavimento rodoviário, da ciclovia e dos passeios, modelação e regularização de superfícies.
- 5ª Fase correspondente aos arranjos paisagísticos, limpeza da área de intervenção e acabamentos.

Na fase de construção, o abastecimento de água para consumo humano poderá ser realizado através da utilização de dispensadores de água engarrafada no estaleiro ou poderá ter origem na rede pública de distribuição de água, que será também a eventual origem da água para a rega da vegetação.

Relativamente à produção de águas residuais, a documentação apresentada refere que a entidade executante da empreitada deverá definir o modo como será efetuada a retenção das águas residuais produzidas no estaleiro da obra para posterior encaminhamento para a rede pública de drenagem de águas residuais. Através da rede pública de drenagem, aquelas águas residuais serão encaminhadas à ETAR da Guia.

Não foi apresentada a calendarização das fases do projeto (construção, exploração e desativação), nem os acessos à obra, uma vez que estes elementos não se encontram ainda definidos nesta fase de estudo prévio.

### Resumo do procedimento e fundamentação da decisão

Nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação, foi solicitada pronúncia da APA, ao abrigo do artigo 3.º do referido diploma, sobre a aplicabilidade do regime jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) ao projeto em apreço.

O projeto corresponde à tipologia prevista no anexo II, n.º 10, alínea e) do referido diploma, a qual se reporta a “*Construção de estradas (...)*” estando definido como limiar para sujeição obrigatória a procedimento de AIA uma extensão igual ou superior a 10 km.

Dado que o projeto não atinge o referido limiar, procedeu-se à sua análise com o objetivo de determinar se era suscetível de provocar impactes significativos no ambiente, à luz do disposto no artigo 1.º, n.º 3, alínea b), subalínea iii) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação.

Nesse sentido, procedeu esta Agência à apreciação prévia do projeto, nos termos do artigo 3.º do mesmo diploma, com base na documentação apresentada, consubstanciando o presente documento o parecer a emitir ao abrigo do n.º 4 do referido artigo.

Face ao tipo de intervenção prevista e às características da área atravessada, e para melhor suportar a sua pronúncia, esta Agência entendeu consultar, além dos seus serviços internos relevantes, a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR LVT) e a Direção Geral do Património Cultural (DGPC).

Da análise global da documentação apresentada, importa desde logo referir que, apesar do projeto se encontrar em fase de estudo prévio e corresponder a um troço de reduzidas dimensões, a avaliação efetuada na documentação é bastante generalista, desconsiderando vários impactes potenciais, o que se reflete na proposta de medidas de minimização sendo as mesmas remetidas, na maioria dos casos, para a fase de projeto de execução.

Da análise efetuada importa também destacar o enquadramento do projeto nos instrumentos de gestão territorial, nomeadamente no Plano Diretor Municipal (PDM) de Cascais, publicado a 29/06/2015 pelo Aviso n.º 7212-B/2015, sujeito a alteração por adaptação aos planos especiais (POPNSC, POOC-SS e POOC-CSJB) em 28/03/2017, com republicação pelo Aviso n.º 3234/2017, sujeito a correção material em 07/06/2017, pelo Aviso n.º 6459/2017, sujeito a alteração por adaptação para se compatibilizar com o POC-ACE em 16/08/2019, pelo Aviso n.º 13041/2019, sujeito a declaração de invalidade parcial da correção material em 27/11/2019, pelo Aviso n.º 19004/2019 alterado em 19/08/2020, pelo Aviso n.º 12064/2020 e alterado para adequação ao Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT) em 20/10/2023, pelo Aviso n.º 20120/2023.

A área de intervenção localiza-se na Unidade Operativa de Planeamento e Gestão (UOPG) 9, regulada pelo artigo 126.º do regulamento do PDM de Cascais. O projeto corresponde a uma intervenção/ação prevista nesta UOPG, constituindo uso admitido nas classes/categorias de solo abrangidas, salvaguardado pela Câmara Municipal a disciplina/requisitos específicos de uso e ocupação em função do tipo/caraterísticas das ações a implantar e as servidões e as restrições aplicáveis, nomeadamente:

- aeronáutica – Zona 6 do aeródromo municipal de Cascais;
- Domínio Público Hídrico (DPH);
- servidões rodoviárias nacional e municipal;
- servidão de infraestrutura de águas residuais.

Refira-se ainda que as implicações do projeto com outros instrumentos de gestão territorial, como por exemplo o Programa Regional de Ordenamento Florestal de Lisboa e Vale do Tejo (PROFLVT), devem ser aferidas pela Câmara Municipal de Cascais e pelas entidades competentes.

Esta intervenção está identificada/marcada como via proposta de Nível 2 na Planta de Ordenamento – Mobilidade e Acessibilidade - Regime Jurídico da Reserva Ecológica Nacional (REN) do município de Cascais.

Segundo a carta da REN de Cascais, publicada pelo Aviso n.º 9163/2015, de 19 de agosto, o projeto interfere com REN, no que respeita às tipologias Zonas ameaçadas por cheias (ZAC) e Cursos de água e respetivos leitos e margens (CALM) conforme implantação da área do projeto sobre extrato da carta REN do PDM de Cascais (figura seguinte).



Figura 2 – Implantação do projeto sobre extrato da carta REN do PDM de Cascais

(Fonte: Extrato Figura 11 do Pedido de Apreciação Prévia e Decisão de Sujeição a AIA, outubro 2023)

No entanto, não se encontram definidas todas as intervenções do projeto que irão afetar as áreas classificadas como REN, nomeadamente a drenagem longitudinal da via.

Na documentação apresentada não é quantificada a área a ocupar por tipologia da REN, sendo referido apenas que ocorre a *“afetação de uma área com 3 381,84 m<sup>2</sup> pertencente à REN, com a qual não tem enquadramento”*, sendo que *“esta situação justificou o pedido de reconhecimento de interesse público apresentado em março do corrente ano à CCDR LVT”*.

Na documentação apresentada também não são avaliados os impactes decorrentes da ocupação de áreas da REN, tendo ficado por demonstrar que as funções da REN serão asseguradas com a implementação do projeto.

De referir ainda que o projeto não possui enquadramento nos usos e ações compatíveis com os objetivos de proteção ecológica e ambiental e de prevenção e redução de riscos naturais de áreas sujeitas ao regime jurídico da REN. No entanto, há a considerar o n.º 1 do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 166/2008 de 22 de agosto, na sua redação atual, que estabelece que nas áreas da REN podem ser realizadas as ações de relevante interesse público que sejam reconhecidas como tal por despacho do membro do Governo responsável pelas áreas do ambiente e do ordenamento do território e do membro do Governo competente em razão da matéria, desde que não se possam realizar de forma adequada em áreas não integradas na REN.

Analisada a carta militar n.º 430, verifica-se que o projeto atravessa uma linha de água de tipologia REN, a ribeira das Marianas, com sentido de escoamento de norte para sul, com descarga no rio Tejo (praia de Carcavelos).

Na documentação apresentada é ainda referido que a ribeira das Marianas associa áreas marginais com risco de inundação em situação de cheias devido ao galgamento das margens, resultado de diversos constrangimentos hidráulicos ao escoamento em particular atravessamentos com secções reduzidas e secções transversais sem capacidade para acomodar os caudais de cheia.

Refira-se que a área de implantação do projeto se situa na bacia hidrográfica do Tejo e Oeste, na bacia da massa de água superficial CWB-I-4 (PTCOST11A), cujo Estado global está classificado de “Bom” no Plano de Gestão da Região Hidrográfica (PGRH) 2º Ciclo de Planeamento (2016-2021), tendo-se mantido a classificação (“Bom e superior”) no 3º Ciclo de Planeamento (2022-2027).

Relativamente à avaliação de impactes, na fase de construção os trabalhos de desmatção e movimentação de terras para a implantação do projeto em análise, bem como para instalação do estaleiro (e eventual criação de novos acessos) são suscetíveis de afetar localmente a drenagem natural do terreno, potenciar o risco de erosão hídrica e o conseqüente aumento do transporte de sólidos na drenagem do terreno, especialmente em situação de ocorrência de chuva.

O projeto de requalificação da ribeira das Marianas contempla a regularização da linha de água por forma a conter o caudal centenário na sua nova seção de vazão e a execução da via, devendo ser:

- Analisada a possibilidade de redução da execução dos aterros para implementação da via, nomeadamente junto ao km 0+150 e no troço localizado na margem esquerda da ribeira das Marianas.
- Assegurado que a execução da via apenas será efetuada após conclusão da obra de regularização/requalificação do troço de linha de água que garantirá que o troço em questão não terá extravasamento das secções de vazão propostas para comportar o caudal centenário.

- Garantido que na solução proposta para as secções de vazão não haverá recurso à aplicação de colchão tipo Reno, conforme é proposto no projeto para o rasto, devendo o mesmo ficar em terreno natural/afloramento rochoso existente no local.
- Previsto o tratamento paisagístico das margens que integre o novo troço da ribeira das Marianas.

O aumento progressivo da área impermeabilizada durante a fase de construção traduz-se no aumento do escoamento superficial das águas pluviais em detrimento da sua infiltração. É de referir que não foram apresentados valores indicativos da área a ocupar pelo projeto, nem da área a impermeabilizar.

Uma vez que a área de implantação do projeto interfere com “Zonas ameaçadas por cheias”, a localização do estaleiro da obra, das áreas de depósitos e dos parqueamentos deve estar prevista no interior da área do projeto e em área não sujeita a este condicionamento. Caso não haja possibilidade, não obstante os estaleiros serem temporários, deverão ser tidas em conta as condições de inundabilidade da área na adoção de medidas de minimização do risco da obra, para pessoas e bens, na referida zona inundável.

No que diz respeito ao abastecimento de água para consumo humano, não foi apresentada estimativa do consumo médio diário de água, quer para o consumo humano, quer para a utilização em obra.

A eventual origem da água para a rega da vegetação será a rede pública de distribuição de água, também não tendo sido apresentada estimativa das necessidades médias anuais de água para a rega das plantas que serão plantadas em ambas as margens da ribeira nesta fase e pelo menos durante os primeiros 2 anos de instalação.

Relativamente à produção de águas residuais domésticas, considera-se que os impactes resultantes serão negativos, mas pouco significativos, desde que as águas residuais provenientes das instalações sanitárias sejam encaminhadas para os sistemas municipais de tratamento de águas ou para fossas estanques, devidamente dimensionadas e com recolha periódica adequada por operador licenciado.

Refira-se igualmente que não foi apresentada a estimativa do valor médio diário correspondente à produção de águas residuais domésticas. No caso de ligação à rede pública de drenagem, deve ser apresentada declaração da entidade gestora do sistema público de drenagem das águas residuais urbanas do concelho de Cascais em como tem capacidade para receber e transportar as águas residuais produzidas na fase de construção do projeto.

Apesar de ter sido identificada a ocorrência de impactes resultantes da exposição do solo à erosão, de eventuais derrames com hidrocarbonetos, da poluição por resíduos de construção e resíduos equiparados a domésticos e da poluição causada por efluentes contaminados produzidos em obra e ainda que, aquando da ocorrência de precipitação prolongada durante a execução da obra, o risco de contaminação dos recursos hídricos seja incrementado, a documentação apresentada não contemplou medidas de minimização destes impactes.

Importa salientar, relativamente ao risco de contaminação por escorrências devido a derrames acidentais de substâncias perigosas (hidrocarbonetos, p. ex.), que a execução da obra deverá contemplar as necessárias medidas de prevenção, designadamente a existência de zonas de deposição temporária de resíduos e materiais contaminados, devidamente assinaladas, impermeabilizadas e vedadas, a construção de caixas de retenção de derrames acidentais e a otimização do acesso dos veículos pesados à obra. Esta eventual ocorrência constitui um impacte negativo, dependendo a sua significância da quantidade e natureza das substâncias envolvidas no derrame, do local.

Na fase de exploração, decorrente da implementação do projeto, a área impermeabilizada atinge a sua maior expressão, com o conseqüente aumento do escoamento superficial das águas pluviais em detrimento da sua infiltração, potenciando o aumento da velocidade de escoamento e a erosão hídrica do solo.

A solução de drenagem longitudinal e transversal da via que visa garantir o escoamento das águas pluviais da plataforma e taludes não foi apresentada, pelo que não foi analisado o dimensionamento hidráulico dos órgãos que integram o sistema de drenagem da via, assim como as condições de escoamento de eventuais passagens hidráulicas da área a intervencionar e pontos de descarga.

Na Memória Descritiva e Justificativa do projeto, consta que aquela solução será definida na fase de projeto de execução.

Considera-se, ainda, que o projeto deveria incluir um sistema para retenção e laminagem dos caudais pluviais que incidem sobre as novas áreas a impermeabilizar, bem como, um sistema para mitigação da dispersão de hidrocarbonetos no solo e na água.

Salienta-se ainda que, atendendo a que a área de implantação do projeto é abrangida pela delimitação e classificação de “Zonas ameaçadas por cheias” no âmbito da REN, não ficou demonstrado que, com a implementação do projeto, não haverá agravamento dos riscos existentes para pessoas e bens, na envolvente da área do projeto, a montante e a jusante, assim como a salvaguarda do risco na área do projeto. O eventual impacto não foi identificado, nem caracterizado, não tendo sido, conseqüentemente, sido apresentadas medidas de minimização para o efeito.

Em relação à afetação da qualidade da água superficial, os potenciais impactes encontram-se relacionados com as águas pluviais potencialmente contaminadas resultantes da estrada, com as operações de manutenção da via e com as eventuais situações de acidentes rodoviários que podem originar derrames acidentais de hidrocarbonetos, óleos e produtos afins e provocar situações de contaminação passíveis de atingir os recursos hídricos.

A ocorrência das situações acima mencionadas induz impactes negativos nos recursos hídricos, dependendo a sua significância do tempo de correção das mesmas.

Em suma, tendo em consideração a análise acima exposta e as lacunas de informação considera-se que os impactes induzidos pelo projeto nos recursos hídricos superficiais serão negativos, podendo ser significativos.

No que diz respeito aos recursos hídricos subterrâneos, a área em estudo localiza-se na massa de água subterrânea Orla Ocidental Indiferenciado da Bacia do Tejo (PTO01RH5\_C2). Da consulta no SNIAmb ao PGRH (3º Ciclo) verifica-se que a massa de água sofreu uma degradação do estado quantitativo, encontrando-se o Estado Global classificado como Medíocre.

Segundo a documentação apresentada, em termos hidrogeológicos, a área em análise é representada por um conjunto de aquíferos do tipo fraturado e/ou carsificado, com extensão e espessura variáveis, constituído pela formação “Calcários e Margas do Belasiano” - C2AC”. Estes calcários cretácicos foram afetados por falhas e a intrusão de numerosos filões, sendo que a sua carsificação deverá ser mediana. Esta formação possui uma permeabilidade média e uma produtividade variável, entre 1 e 25 l/s, embora a maior parte das captações possua produtividades entre 1 e 4 l/s.

A documentação apresentada não refere se o nível freático será intersetado durante a fase de construção, nem menciona a profundidade das escavações a realizar na implementação do projeto.

Tratando-se de um território urbano abastecido pela rede pública de abastecimento, estes aquíferos não são explorados. De referir que na área do projeto não se encontram inventariadas captações de água

subterrânea para abastecimento público, nem a área geográfica em apreço interfere com algum perímetro de proteção associado a captações de água subterrânea para abastecimento público.

A avaliação de impactes para os recursos hídricos subterrâneos, realizada no documento apresentado, refere apenas que o aumento da área impermeabilizada resulta no agravamento das condições de infiltração e consequente aumento do escoamento superficial.

Considera-se que os principais impactes sobre os recursos hídricos subterrâneos se prendem essencialmente com a eventual interseção do nível freático pelas escavações, a ocorrência de derrames de hidrocarbonetos e de outros poluentes na fase de construção e de exploração.

Quanto à impermeabilização do solo/compactação dos terrenos, que promove a diminuição da permeabilidade e do grau de infiltração, com consequente diminuição da recarga dos aquíferos que se prolongará para a fase de exploração, considera-se este impacte como negativo, mas pouco significativo, devido à reduzida área a impermeabilizar e face ao carácter linear da impermeabilização.

Assim, considera-se que o projeto poderá causar impactes negativos na quantidade e na qualidade das águas subterrâneas, caso se verifique a interseção do nível freático e a ocorrência de derrames de hidrocarbonetos e de outros poluentes na fase de construção e de exploração. Contudo, dada a tipologia de projeto, prevê-se que estes impactes possam ser minimizáveis, mediante a adoção de medidas adequadas, as quais não foram, contudo, apresentadas.

Tendo presente a análise atrás efetuada, bem como as lacunas de informação identificadas, considera-se que o projeto pode originar impactes negativos, em especial nos recursos hídricos superficiais, cuja significância dependerá das medidas de minimização aplicáveis.

Acresce ainda referir que, da análise efetuada ao “Projeto de “Requalificação da Ribeira das Marianas – São Domingos de Rana – Cascais” (março 2023), se verifica que este carece ainda de reformulação no que respeita às soluções construtivas propostas.

Importa também considerar os impactes ao nível da qualidade do ar. Os principais poluentes atmosféricos gerados pelo tráfego rodoviário (partículas em suspensão PM<sub>10</sub> e NO<sub>2</sub>) na envolvente do projeto estão atualmente em cumprimento dos valores limite legais, de acordo com os resultados da estação urbana de fundo da Quinta do Marques. Apesar dos impactes negativos esperados a este nível, não é expectável que durante a fase de exploração os níveis dos poluentes junto aos principais recetores venham a atingir valores que ponham em risco o cumprimento dos valores limite definidos na legislação. Espera-se, deste modo, que os impactes sejam negativos, mas pouco significativos.

Quanto aos impactes gerados durante a fase de construção é de referir que os mesmos são negativos, mas temporários. Considera-se, no entanto, que dada a proximidade da obra a algumas habitações, é necessário minimizar estes impactes, nomeadamente relativos à emissão de partículas, com a aplicação de medidas gerais de obra que devem ser particularmente cuidadas junto aos recetores sensíveis mais próximos do local de obra e estaleiros.

Em termos do património cultural, e de acordo com a documentação, este projeto não se insere em Zonas de proteção dos bens imóveis classificados ou em vias de classificação, definidas nos termos da Lei n.º 107/01, de 8 de setembro.

Também de acordo com a carta de Condicionantes – Património cultural do PDM de Cascais, não se identifica, na área de execução do projeto e na sua envolvente, património classificado ou em vias de classificação.

A documentação apresentada apenas remete para a Carta de Condicionantes do PDM de Cascais, não tendo sido desenvolvida qualquer pesquisa documental e bibliográfica ou trabalho de campo.

A documentação também não identifica impactes, quer para a fase de construção, quer para a fase de exploração.

Não tendo identificado referências a quaisquer ocorrências patrimoniais na área de estudo, a documentação não prevê medidas de minimização de impactes sobre o património. Em todo o caso, as boas práticas em obra determinam que, quer a entidade executante, como a fiscalização, procedam à inspeção visual das áreas de escavação e que, em caso de observação de algum elemento que sugira a presença de património, essa informação seja transmitida à Câmara Municipal de Cascais que determinará o procedimento a seguir.

Refira-se que a documentação não apresenta a informação necessária e suficiente para aferir dos eventuais impactes significativos do projeto. O facto de não serem conhecidas ocorrências patrimoniais na área do projeto, e de não estar abrangido por zonas de proteção dos bens imóveis classificados ou em vias de classificação, não implica que não possam ocorrer impactes ou que não seja necessária a adoção de medidas de minimização.

A implementação de um projeto desta tipologia implica, na fase de construção, um conjunto de ações passíveis de provocar impactes negativos, definitivos e irreversíveis sobre eventuais vestígios arqueológicos. É indeterminado o impacto sobre ocorrências inéditas, ocultas no subsolo, decorrentes da movimentação de terras e escavação no solo e no subsolo em particular na fase de construção.

Para além dos impactes físicos diretos sobre eventuais elementos patrimoniais que possam vir a ser identificados, devem ainda ser considerados os impactes visuais, nomeadamente os relativos ao património imóvel classificado ou em vias de classificação.

Verifica-se assim que a informação disponibilizada pelo proponente apresenta lacunas relevantes no que ao património diz respeito.

Refira-se que, relativamente à envolvente arqueológica, consultado o Sistema de Informação Endovélico e SIG associado, este regista um sítio arqueológico Cascais – Rua António Louro, nº 617 (CNS 42074), tendo sido identificadas 46 estruturas negativas: duas, de funcionalidade indeterminada, associadas ao período final da Idade do bronze e outras 44 estruturas negativas, de época medieval, provavelmente associadas ao período de transição entre a ocupação islâmica e a ocupação cristã.

### Conclusão

Face ao exposto, tendo em consideração a análise desenvolvida e dadas as características do projeto e do local onde se desenvolve, considera-se que o projeto pode ser suscetível de provocar impactes negativos significativos no ambiente, pelo que se entende que deve ser sujeito a procedimento de AIA, ao abrigo do disposto no artigo 1.º, n.º 3, alínea b), subalínea iii) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, na sua atual redação. Refira-se o facto de a avaliação de impactes desenvolvida na documentação apresentada ser bastante generalista, o que se reflete na quase inexistência de medidas de minimização, sendo a sua definição remetida, na maioria dos fatores, para a fase de projeto de execução.

Acresce ainda que o troço em causa é parte integrante de um projeto global de construção da designada Via Longitudinal Sul que, no concelho de Cascais, inclui dois troços já construídos e três troços ainda por executar, um em fase de projeto de execução e dois em fase de estudo prévio.

A submissão e análise do projeto de forma faseada e dividida em troços impossibilita uma verdadeira compreensão dos impactes do mesmo no território, sendo possível que estes acabem por ser subestimados.

Assim, considera-se de todo interesse que a submissão do projeto a procedimento de AIA abranja não só o troço objeto da presente pronúncia, mas também os restantes troços da VLS que se encontram ainda por executar, designadamente, os troços T1B, T2 e T3.

Julga-se ainda que, no contexto da elaboração do projeto de execução desta via e do projeto associado de Requalificação da ribeira das Marianas, devem ser consideradas medidas de minimização adequadas, nomeadamente as que a seguir se enumeram:

1. Para o projeto Via Longitudinal Sul – Troço Rotunda de Rana e Estrada da Rebelva:
  - 1.1. Analisar a possibilidade de redução da execução dos aterros para implementação da via, nomeadamente junto ao km 0+150 e no troço localizado na margem esquerda da ribeira das Marianas.
  - 1.2. Assegurar que a execução da via apenas será efetuada após conclusão da obra de regularização/requalificação do troço de linha de água que garantirá que o troço em questão não terá extravasamento das secções de vazão propostas para comportar o caudal centenário.
  - 1.3. Incluir um sistema para retenção e laminagem dos caudais pluviais que incidem sobre as novas áreas a impermeabilizar, bem como, um sistema para mitigação da dispersão de hidrocarbonetos no solo e na água.
  - 1.4. Evitar a afetação das ocorrências patrimoniais eventualmente identificadas nos trabalhos arqueológicos a realizar, ou demonstrar-se junto da tutela do património arqueológico a inevitabilidade da respetiva afetação.
  - 1.5. Selecionar para a localização do estaleiro da obra, depósitos e parqueamentos, uma vez que a área de implantação do projeto interfere com "Zonas ameaçadas por cheias", áreas não sujeitas a este condicionamento. Caso não haja possibilidade, não obstante os estaleiros serem temporários, ter em conta as condições de inundabilidade da área na adoção de medidas de minimização que eliminem a situação do risco da obra, para pessoas e bens, na referida zona inundável.
  - 1.6. Efetuar a prospeção arqueológica sistemática no corredor selecionado, numa largura de 200 m, bem como da zona de implantação dos estaleiros, parque de máquinas e acessos, bem como apresentar avaliação de impactes, e proposta de medidas de minimização complementares. Os resultados obtidos no decurso desta prospeção poderão determinar a adoção de medidas de minimização complementares (registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras). Deverá compatibilizar-se a localização dos elementos do projeto com os vestígios patrimoniais que possam ser detetados, de modo a garantir a sua preservação.
2. Para o Projeto de Requalificação da ribeira das Marianas:
  - 2.1. Não recorrer à aplicação de colchão tipo Reno, conforme proposto para o rasto, devendo o mesmo ficar em terreno natural/afloramento rochoso existente no local.
  - 2.2. Prever um tratamento paisagístico das margens da ribeira das Marianas no novo troço a requalificar.