

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

<b>Identificação</b>	
<b>Designação do Projeto</b>	Novo Ramo de Saída da A1 (Sul/Norte) e a Via de Ligação da EM504 à EN10
<b>Tipologia de Projeto</b>	Anexo II, n.º 10, alínea e) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação
<b>Localização</b> (freguesia e concelho)	União das Freguesias de Santa Iria da Azoia, São João da Talha e Bobadela Concelho de Loures
<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
<b>Proponente</b>	Câmara Municipal de Loures
<b>Entidade licenciadora</b>	Câmara Municipal de Loures
<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>	31 de outubro de 2024
------------------------	-----------------------

<b>Breve descrição do projeto</b>
<p>O projeto “Novo Ramo de Saída da A1 (Sul/Norte) e a Via de Ligação da EM504 à EN10” é constituído por um novo ramo de saída da A1, a localizar no sublanço compreendido entre os nós de Sacavém e Santa Iria da Azóia (já construídos), que ligará diretamente à rede secundária municipal (EM 504), a qual será requalificada. O projeto inclui ainda a construção de duas novas interseções giratórias e de um trecho viário completamente novo.</p> <p>O projeto, estabelecendo uma ligação entre a A1 e a EN10, pretende efetivar uma ligação sem constrangimentos à rede principal (EN10), diminuindo a acumulação de veículos na A1, no ramo de saída (Sul/Norte) do Nó de Santa Iria da Azoia.</p> <p>Para o efeito, foi desenvolvida uma solução para o ramo de saída da autoestrada, que estabelecerá ligação direta de entrada “na mão” com a Rua D. Afonso Henriques/EM504, a qual passará a apresentar três vias de circulação.</p>

De modo a garantir uma ligação viária direta entre a atual Rua D. Afonso Henriques/EM504 e a Rua Jorge Alexandre Batalha Ferreira/EN10, foi projetado um novo eixo viário (Eixo 2), que será confinado a norte e a sul por duas novas rotundas.

O projeto inclui também o Eixo 4, que estabelecerá a ligação entre a Rua Horácio Costa Moreira e a Praceta Aliança Operária, a fim de garantir o acesso viário aos edifícios que se encontram a sul do hipermercado, dado que o novo ramo de saída da A1 irá inviabilizar o atual acesso à referida praceta.

O projeto inclui ainda a ligação 2.5 (envolvendo a ocupação de parte de um parque infantil) incluída na reconfiguração do acesso à Praceta Ary dos Santos, a qual passará a ser acedida a partir da Rua António Ferreira devido à realocização da atual rotunda da Bobadela.

O traçado em planta do ramo de saída tem uma extensão aproximada de 460 m, e a extensão total do projeto (incluindo ramo de ligação e rotundas) é de 2 295 m.

A velocidade base do projeto é de 50 km/h, dado o carácter urbano da mesma. A solução geométrica para o Ramo de saída da A1 foi desenvolvida para uma velocidade base de 40 km/h. Salienta-se que, entre o km 0+160 e o km 0+350 do Eixo 1 e em todo o Eixo 3 foi considerada uma velocidade base de 30 km/h, resultante dos estudos de ruído.

Em termos de tráfego está previsto que em 2025 circulem no novo ramo de saída da A1 em média/dia cerca de 14 435 veículos (TMDA).

No que respeita ao sistema de drenagem urbano, prevê-se, de uma forma geral, uma rede integralmente nova, sendo que, pontualmente, procurou-se o aproveitamento da rede existente.

Nos Eixos 1 e 2 foram previstas redes pluviais integralmente novas. De modo a minimizar os efeitos dos caudais de ponta a jusante, o projeto prevê a execução de duas bacias de retenção enterradas, associadas a cada uma das redes pluviais implantadas nos referidos eixos.

O projeto intersecta o Aqueduto Alviela e o Aqueduto Tejo, estando prevista a construção de uma estrutura de proteção do Aqueduto do Tejo.

A implementação do projeto irá causar interferências na rede de abastecimento de água existente, pelo que o projeto prevê a realocização de alguns troços da rede de abastecimento existente.

### 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, em fase de projeto de execução.

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, consubstanciando o presente documento o parecer a emitir ao abrigo do n.º 5 do referido artigo

Da análise efetuada, e que teve por base a documentação submetida pelo proponente, destaca-se que:

- O projeto desenvolve-se numa área densamente urbanizada, apresentando a envolvente do traçado uma ocupação urbana relativamente consolidada, composta por recetores sensíveis, correspondentes a habitações multifamiliares (cerca de 70 % das áreas intercetadas são áreas sociais).
- Em termos de ocupação da área de estudo existe um predomínio do tecido edificado contínuo e descontínuo (cerca de 33%). No interior do tecido edificado existem espaços dedicados a jardins e parques infantis de usufruto comum pela população residente.
- São identificados na proximidade do projeto diversos equipamentos que acolhem grupos de risco, incluindo edifícios que funcionam como creches, infantários, escolas, centros de saúde e clínicas na área da saúde.
- Cerca de 60 % das intervenções previstas não se localizam dentro dos limites do espaço canal reservado no Plano Diretor Municipal (PDM) de Loures.
- O volume de tráfego estimado para esta via supera o valor anual de 3 milhões de veículos, pelo que a mesma será considerada como Grande Infraestrutura de Transporte (GIT) no âmbito do Regime de Avaliação e Gestão do Ruído Ambiente, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 146/2006, de 31 de julho.

O ruído foi estimado ao longo do traçado da via, sendo obtidos resultados que, em certas zonas na proximidade quase imediata da futura via onde se encontram recetores sensíveis (maioritariamente habitações), superam os valores limite estabelecidos pelo Regulamento Geral do Ruído.

Face ao exposto, perspetivam-se impactes negativos significativos ao nível do ambiente sonoro. Apesar de terem sido propostas pelo proponente medidas para minimizar esses impactes e garantir a conformidade legal da exposição a ruído nesses pontos críticos, verifica-se ainda assim a excedência de 1 dB no recetor sensível R3. As medidas propostas incluem barreiras acústicas, passadeiras sobrelevadas, redução da velocidade máxima de circulação para 30 km/h e ligeiro afastamento do eixo da via, na Rua Dom Afonso Henrique, aos recetores mais próximos.

No que se refere à qualidade do ar, o estudo apresentado considera que os impactes na fase de construção são pouco significativos, dado que serão temporários, reversíveis e residuais face às emissões geradas pela atual circulação de tráfego.

Para a fase de exploração o estudo não procede a uma adequada avaliação de impactes nas habitações localizadas na envolvente próxima do projeto, dado que, apesar de se prever um acréscimo das emissões de poluentes associado ao incremento de tráfego, o estudo refere apenas que ocorrerá um *“aumento muito ligeiro relativamente à situação atual”* das concentrações dos referidos poluentes, não apresentando estimativas nem relevando que, de acordo com os dados disponíveis da Estação da Rede de Qualidade do Ar de “Olivais”, o valor limite diário para proteção da saúde humana de PM10 foi excedido sete vezes em 2022 (último ano com valores registados).

Também de salientar que o projeto vai afetar parte da Quinta dos Remédios, incluída na lista das Quintas com Valores com interesse paisagístico, implicando nomeadamente a afetação de 117 oliveiras antigas

Ao nível da paisagem a construção de uma nova via induz necessariamente a ocorrência de impactes visuais negativos na paisagem, os quais podem ser significativos dada a presença de observadores permanentes.

Refira-se ainda que, sendo o balanço de terras deficitário, os aterros de maior altura serão realizados com materiais de empréstimo (43 877 m<sup>2</sup>) provenientes de explorações existentes na zona envolvente. A

implementação do projeto irá causar interferências na rede de abastecimento de água existente, pelo que está prevista a realocação de alguns troços da mesma.

Nos taludes de escavação podem ocorrer exurgências de água devido à existência de níveis de água suspensos, prevendo-se a eventual implementação de soluções do tipo máscaras ou esporões drenantes.

Importa ainda referir que foi dado conhecimento a esta Agência de uma petição coletiva, subscrita por 935 cidadãos, e que teve como objetivo que a Assembleia Municipal deliberasse no sentido de recomendar à Câmara Municipal de Loures a auscultação da população e a consideração de soluções alternativas de projeto com menores impactes.

Em resultado desta petição, a Assembleia Municipal recomendou à Câmara Municipal a realização de uma reunião de esclarecimento e a auscultação pública da população.

Neste âmbito, a Câmara Municipal remeteu resposta escrita aos cidadãos, a 06 de agosto de 2024, procurando prestar esclarecimentos face às preocupações expressas.

A 01 de outubro de 2024, foi também apresentado junto desta Agência, por alguns cidadãos interessados, um documento intitulado “Exposição crítica à Agência Portuguesa do Ambiente sobre o novo ramo de saída da A1 (sul/norte) e Via de Ligação da EM 504 à EN10”. Nessa exposição, são identificados aspetos críticos dos estudos desenvolvidos, relacionados nomeadamente com o volume de tráfego estimado, com os impactes ambientais previstos e com a eficácia das medidas de minimização propostas.

Estas exposições expressam um conjunto de preocupações dos cidadãos afetados, as quais merecem ser devidamente ponderadas e refletidas no desenvolvimento do projeto. Estas preocupações evidenciam, a par com os impactes já acima identificados, a relevância de ser desenvolvido um procedimento de AIA que permita uma adequada análise de alternativas, bem como uma avaliação integrada dos impactes do projeto e uma ponderação detalhada da viabilidade e eficácia das medidas de minimização. Os estudos a desenvolver devem integrar os aspetos críticos identificados nas exposições já apresentadas e equacionar e discutir alternativas, nomeadamente as identificadas nas referidas exposições.

Face ao exposto, e dadas as características do projeto e do local onde se desenvolve, considera-se que o mesmo é suscetível de provocar impactes negativos significativos no ambiente. Assim, entende-se ser aplicável ao projeto o disposto no artigo 1.º, n.º 3, alínea b), subalínea iii) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, na sua atual redação, devendo o mesmo ser sujeito a procedimento de AIA.