

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

Identificação	
Designação do Projeto	Via Longitudinal Norte (VLN)
Tipologia de Projeto	Anexo II, ponto 10, alínea e) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação
Localização Concelho (freguesias)	Concelho de Oeiras (União de Freguesias de Carnaxide e Queijas, Barcarena e Porto Salvo) Concelho de Cascais (freguesia de São Domingos de Rana)
Afetação de áreas sensíveis (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
Proponente	Município de Oeiras
Entidade licenciadora	Município de Oeiras
Autoridade de AIA	Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.

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

Data de emissão	31 de agosto de 2023
------------------------	----------------------

Breve descrição do projeto
<p>A Via Longitudinal Norte (VLN) é uma via pertencente à rede de estradas do município de Oeiras que terá também continuidade para os municípios de Amadora e de Cascais, servindo como uma longa avenida urbana integrando mobilidade suave.</p> <p>No concelho de Oeiras a VLN é constituída por um total de 11 sublanços rodoviários (troço 1 a troço 11), atravessando todo o concelho de Este a Oeste, desenvolvendo-se desde o limite com o concelho da Amadora até ao limite com o concelho de Cascais, de uma forma geral paralela à autoestrada A5. Os troços</p>

iniciais (troços 1 a 7) encontram-se atualmente em serviço, desde o nó com a CRIL (nó do Zambujal) até à rotunda da Estrada da Outurela (junto ao Cemitério de Carnaxide).

O projeto agora apresentado, e que se encontra em fase de estudo prévio, corresponde ao traçado para os restantes troços (troços 8 a 11) que completam a VLN até ao limite do concelho de Oeiras, na fronteira com o concelho de Cascais, numa extensão de cerca de 7,7 km.

O projeto irá contribuir para o descongestionamento da autoestrada A5, no trecho integrado no concelho de Oeiras, promovendo ainda a melhoria das ligações intermunicipais com Cascais, Lisboa e Amadora, bem como as acessibilidades à rede rodoviária local, as quais revelam também congestionamentos, nomeadamente, nos corredores de acesso a Carnaxide, *Tagus Park* e a outros polos de geração de tráfego relevantes no concelho e que apresentam acessibilidades com um fraco desempenho.

Como antecedentes menciona-se que o Troço 8 da VLN vem no seguimento do planeamento realizado pelo Departamento de Planeamento e Gestão Urbanística da Câmara Municipal de Oeiras e pretende servir o tráfego rodoviário de cariz intermunicipal/local que utiliza atualmente a A5 como itinerário preferencial. O estudo preliminar foi desenvolvido no Município de Oeiras, em 2018 (Solução Base e Alternativa), enquanto os Troços 9, 10 e 11 foram alvo de um Estudo Preliminar, realizado também pelo Município de Oeiras, entre 1996 e 1998.

Nenhum destes estudos foi objeto de avaliação ambiental e os traçados constam já, em termos indicativos, do Plano Diretor Municipal (PDM) de Oeiras.

O projeto da VLN está dividido de acordo com os seguintes troços:

- Troço 11 - (km 9+270 a km 11+000).
- Troço 10 - (km 11+000 a km 12+300).
- Troço 9 - (km 12+300 a km 13+550).
- Troço 8 - (km 13+550 a km 15+420).

e preveem-se as seguintes intervenções:

- Secção Corrente – VLN (Trecho 11 a Trecho 8)
 - Km 9+270 – Criação de rotunda com a Estrada de Talaíde (início da secção corrente);
 - Km 10+020 – Criação de rotunda com a Av. Lopo Soares de Albuquerque;
 - Km 10+760 – Criação de rotunda com a Estrada Leião;
 - Km 11+300 – Criação de rotunda com a EN249-3;
 - Km 11+920 – Criação de rotunda com a EM579-1;
 - Km 13+550 – Criação de rotunda com a Estrada Militar (que estabelecerá igualmente ligação com o futuro Nó de Ligação com a A9/CREL);
 - Km 13+700 – Limite de propriedade da ANACOM;
 - Km 15+420 – Criação de rotunda com o Eixo 1 (fim da secção corrente).
- Eixo 1 (pertencente ao Trecho 8 – direção sul)
 - Criação de rotunda com a Rua Cesário Verde;
 - Criação de rotunda com o Eixo 2;
 - Edificações contíguas.

- Eixo 2 (pertencente ao Trecho 8 – direção norte)
 - Criação de rotunda com a EN117;
 - Reconfiguração da rotunda com a Av. Tomás Ribeiro para uma rotunda alongada;
 - Necessidade de demolição do edifício pré-fabricado de comercialização de veículos que se encontra no lado poente da rotunda existente para implantação de rotunda alongada com a Av. Tomás Ribeiro;
 - Edificações contíguas à Rua Jorge Brum do Canto.
- Nó com a CREL/A9
 - Criação de 3 ramos (A, B e C) para saída e entrada na autoestrada A9/CREL;
 - Necessidade de articulação com a Concessionária.

No caso da secção corrente da VLN foi considerado um perfil transversal tipo de 2x2 vias que pode variar entre os 22,50 metros e os 24,00 metros de plataforma total, sendo constituído pelas seguintes dimensões parciais:

- Faixa de rodagem com duas vias de circulação por sentido com 3,5 metros de largura cada. Uma das vias previstas em cada sentido será enquadrada como corredor prioritário de transporte coletivo (TCSP);
- Separador central que poderá variar entre os 1,0 e os 2,0 metros de largura, constituindo-se o mesmo como um passeio;
- Passeios de ambos os lados da faixa de rodagem com 2,5 metros de largura;
- Ciclovia bidirecional com 2,5 metros de largura a construir apenas num dos lados da plataforma (em zonas de baixa densidade de edificado existente/previsto);
- Ciclovia unidirecional com 1,5 metros de largura a materializar nos dois lados da plataforma (em zonas de alta densidade de edificado existente/previsto).

Importa realçar que este perfil transversal tipo de 2x2 vias também está previsto em parte do Eixo 1, sendo considerado na ligação entre rotundas que fará a passagem em ponte sobre o Rio Jamor (km 0+550/0+600 do Eixo 1), de modo a dar continuidade à secção da VLN.

Preveem-se as seguintes obras de arte:

- No Eixo 1 do Troço 8 está previsto o atravessamento do Rio Jamor através de uma ponte de 220 m de extensão (km 0+480-0+700) e no Eixo 2 do Troço 8 está previsto o atravessamento da Ribeira de Carnaxide através de um viaduto de 220 m de extensão (km 0+460-0+680).
- No Troço 9 está previsto o atravessamento da Ribeira de Barcarena através um viaduto de 640 m de extensão (km 12+760-13+400).
- No Troço 11, está previsto o atravessamento da Ribeira das Parreiras através de um viaduto de 100 m de extensão (km 9+460 - km 9+560).

Não são mencionadas as movimentações de terras previstas nem apresentado o projeto de drenagem, os quais só serão desenvolvidos em fase de projeto de execução. Também não é mencionada a área a ocupar pelo projeto, nem a área a impermeabilizar.

Para a fase de construção não é apresentada a estimativa do consumo de água, e a origem ainda não se encontra definida, sendo mencionado que a água utilizada terá maioritariamente origem em captações

subterrâneas licenciadas ou ser proveniente da rede, para uso no estaleiro central do empreiteiro. A água necessária ao funcionamento dos equipamentos em obra geralmente será proveniente de camiões cisterna cuja água poderá ter origem na rede pública de abastecimento ou em captações licenciadas.

Os efluentes líquidos produzidos em fase de obra correspondem sobretudo às águas residuais provenientes do estaleiro, nomeadamente, das instalações sociais, bem como águas de lavagem de natureza diversa e que os efluentes das instalações sociais serão encaminhados para o sistema municipal de tratamento de águas, ou em alternativa para fossas estanques que serão alvo de recolha periódica por operador licenciado. No entanto, não é indicada a estimativa de produção de águas residuais, nem apresentada a declaração da entidade gestora do sistema público de drenagem e tratamento das águas residuais relativa à capacidade para receber e tratar estas águas residuais. Também não são especificadas as características e local(ais) de instalação das fossas.

Para a fase de exploração, o consumo de água, pontual, estará associado a atividades de conservação e manutenção da autoestrada. A origem da água necessária a estas atividades poderá ter origem na rede pública de abastecimento ou em captações subterrâneas ou superficiais, devidamente licenciadas, sendo a informação apresentada inconclusiva, quer em relação à estimativa de consumo de água/ano, quer em relação à origem da mesma.

Os efluentes produzidos nesta fase provêm principalmente das águas pluviais e de escorrência da plataforma de via. Estas águas são recolhidas e encaminhadas pelo sistema de drenagem longitudinal da via e restituídas nas linhas de água. Dado que os sistemas de drenagem ainda não se encontram definidos, desconhece-se os pontos de descargas das águas pluviais potencialmente contaminadas provenientes da estrada.

A fase de construção tem uma duração de:

- 36 meses, no troço 8.
- 24 meses, no troço 9.
- 18 meses no troço 10.
- 18 meses, no troço 11.

Na documentação apresentada é referida a proposta para desenvolvimento futuro de um nó de ligação entre a VLN e a CREL/A9, que contribuirá para a melhor articulação desta via no contexto da rede viária existente e a potenciação dos seus objetivos.

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, ponto 10, alínea c) do referido diploma, a qual se reporta à “*Construção estradas (...)*”, estando definido como limiar para sujeição obrigatória a procedimento de AIA, no caso se não serem afetadas áreas sensíveis, 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 o mesmo 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 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), a Direção Geral do Património Cultural (DGPC), a Direção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa e Vale do Tejo (DRAP LVT), e a Autoridade Nacional de Comunicações (ANACOM).

Refira-se desde logo os impactes positivos do projeto ao nível socioeconómico, dado que irá contribuir para o descongestionamento da autoestrada A5, no trecho integrado no concelho de Oeiras, promovendo ainda a melhoria das ligações intermunicipais com Cascais, Lisboa e Amadora, bem como as acessibilidades à rede rodoviária local, as quais revelam também congestionamentos, nomeadamente, nos corredores de acesso a Carnaxide, *Tagus Park* e a outros polos de geração de tráfego relevantes do concelho que apresentam acessibilidades com um fraco desempenho.

O projeto localiza-se na Área Metropolitana de Lisboa, em território do concelho de Oeiras (União de Freguesias de Carnaxide e Queijas, Barcarena e Porto Salvo), correspondendo a um troço de uma nova via destinada ao tráfego intermunicipal, com desenvolvimento por norte da autoestrada e futura articulação com idêntica via a desenvolver no território dos concelhos de Cascais e da Amadora.

Importa referir que o projeto atravessa território da União de Freguesias de Carnaxide e Queijas, da freguesia de Barcarena e da freguesia de Porto Salvo do município de Oeiras, e da freguesia de São Domingos de Rana do município de Cascais.

Relativamente ao Plano Diretor Municipal (PDM) de Oeiras constata-se que o projeto corresponde a uma intervenção/ação prevista no artigo 72.º do respetivo regulamento, constituindo uso admitido nas classes/categorias de solo abrangidas, salvaguardadas as servidões e restrições aplicáveis e o parecer da Câmara Municipal de Oeiras e demais entidades competentes no âmbito do respetivo licenciamento.

Relativamente ao PDM de Cascais, o projeto constitui igualmente uso admitido nas classes/categorias de espaço abrangidas, salvaguardadas as servidões/restrições presentes e o parecer da Câmara Municipal de Cascais e demais entidades competentes no âmbito do respetivo licenciamento.

Refira-se também que o projeto recai em área de Reserva Ecológica Nacional (REN) e de Reserva Agrícola Nacional (RAN).

Verifica-se a existência de troços da VNL a intercalar solos da RAN, nomeadamente, o nó da CREL, o Troço 9 e o Troço 10. Verifica-se que as áreas de RAN surgem de forma muito localizada e apenas numa zona a norte do Troço 10, sendo marginalmente interferidas pelo projeto, e ainda em duas zonas localizadas no Troço 9, cerca do quilómetro 13.

No que concerne ao regime jurídico da REN, no município de Oeiras a carta de REN está publicada pela Portaria n.º 8/2016, de 28 de janeiro e o projeto recai nas tipologias “Escarpas e outras áreas de elevada suscetibilidade geológica”, “Áreas com risco de erosão”, “Leitos dos cursos de água”, “Zonas ameaçadas pelas cheias”, “Zonas adjacentes”, “Cabeceiras de linhas de água” e “Áreas de infiltração máxima” que, de acordo com o Anexo IV do Decreto-Lei n.º 166/2008 de 22 de agosto, na sua atual redação, denominam-se,

respetivamente, “Áreas de instabilidade de vertentes”, “Áreas de elevado risco de erosão hídrica do solo”, “Cursos de água e respetivos leitos e margens”, “Zonas ameaçadas pelas cheias e pelo mar”, “Zonas Adjacentes” e “Áreas estratégicas de infiltração e de proteção e recarga de aquíferos”.

O projeto constitui uma ação interdita nos termos do artigo 20.º do regime jurídico da REN, mas passível de enquadramento no seu artigo 21.º, caso seja reconhecido como sendo de interesse público. Tal implicará uma avaliação dos efeitos sobre as funções desempenhadas pelas tipologias da REN, ponderadas com o benefício/interesse público associado à sua realização.

Refira-se, no entanto, que na documentação apresentada não é quantificada a área a ocupar (nem na totalidade, nem por tipologia da REN) e desconhece-se se todas as intervenções do projeto que irão afetar as áreas classificadas como REN são identificadas, pois o estudo submetido é omissivo em relação à necessidade de construção de novos acessos ou beneficiação de existentes. Da verificação/análise possível com os elementos de projeto disponíveis estima-se que a área de REN afetada será na ordem dos 7 ha, estando em causa áreas de risco e uma impermeabilização extensa com implicações ao nível dos recursos hídricos. Entende-se assim que o projeto terá impactes relevantes no que se refere às áreas de REN, contudo, a documentação apresentada não avalia os impactes decorrentes da ocupação de áreas de REN, tendo ficado por demonstrar que as funções da REN serão asseguradas com a implementação do projeto.

Da análise desenvolvida, destacam-se assim os impactes perspetivados ao nível dos recursos hídricos. A área de implantação do projeto localiza-se na Região Hidrográfica do Tejo e Ribeiras do Oeste (RH5A) e situa-se na bacia hidrográfica do Tejo. A área de estudo do projeto encontra-se inserida nas seguintes massas de água Rio Jamor (PT05TEJ1123), Ribeira dos Ossos (PT05TEJ1126) e Ribeira das Parreiras (PT05TEJ1130A).

De acordo com o Plano de Gestão de Região Hidrográfica – 3.º Ciclo, todas as massas de água acima identificadas têm como estado global a classificação de “Inferior a Bom”.

Tendo em conta o extrato da Carta Militar, constata-se que a área do projeto é atravessada por vários cursos de água, pertencentes à rede hídrica natural superficial da zona, sendo que as principais linhas de águas intercetadas pela VLN correspondem ao Rio Jamor, à Ribeira de Carnaxide, à Ribeira dos Ossos e à Ribeira das Parreiras. De referir que o Rio Jamor e a Ribeira das Parreiras têm zonas adjacentes associadas e que várias das linhas de água intercetadas pelo projeto são de tipologia REN, conforme já referido.

No entanto, a documentação apresentada não demonstra que o domínio hídrico é salvaguardado.

Conforme anteriormente referido, o projeto prevê a intervenção em vários troços de águas, estando prevista a execução de uma ponte e de três viadutos. O documento apresentado refere que as linhas de água de menor dimensão serão atravessadas por passagens hidráulicas que serão dimensionadas para um período de retorno de 100 anos, a definir em fase de projeto de execução.

De acordo com o estudo submetido pelo proponente, o Plano Municipal de Adaptação às Alterações Climáticas de Oeiras classifica algumas das linhas de água atravessadas pelo traçado da VLN com perigosidade de inundações elevadas. O estudo menciona que o atravessamento em viaduto ou com passagens hidráulicas adequadas permitirá salvaguardar a plataforma e a segurança rodoviária.

Refira-se que, na fase de construção, os trabalhos de desmatamento e movimentação de terras para a implantação do projeto, bem como para instalação do estaleiro e eventual criação de novos acessos, são suscetíveis de afetar localmente a drenagem natural do terreno e de potenciar o risco de erosão hídrica e o

consequente aumento do transporte de sólidos na drenagem do terreno, especialmente em situação de ocorrência de chuva.

Assim, e dado que os trabalhos associados à implantação da nova via rodoviária implicam o atravessamento de várias linhas de água, resultando em alterações das características geomorfológicas locais, a via poderá funcionar como uma barreira ao escoamento natural das águas superficiais, traduzindo-se numa alteração sensível das condições hidrológicas locais.

A documentação submetida não incluiu nenhum estudo hidrológico ou hidráulico, nem o plano de drenagem a implementar, sendo referido que tal será desenvolvido em *fase de projeto de execução, identificando-se as intervenções necessárias em função das bacias de drenagem existentes e os pontos de descarga adequados*. Fica assim por demonstrar que é garantida a continuidade dos cursos de água intersetados e mantido o padrão de drenagem natural nos terrenos. Fica também por assegurar que não ocorre agravamento das condições de escoamento existentes, no que respeita ao encaminhamento das águas para jusante, tendo presente a capacidade de vazão da rede natural a jusante.

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.

Atendendo ao exposto, considera-se que os impactes ao nível dos recursos hídricos poderão ser negativos e significativos.

No que respeita à instalação do estaleiro, e apesar de ainda não ser apresentada a localização do mesmo, esta infraestrutura provocará, ainda que temporariamente, a compactação dos terrenos, reduzindo a infiltração e fazendo aumentar o escoamento superficial. Este impacte, embora negativo, perspetiva-se pouco significativo e reversível, desde que a área a impermeabilizar seja pequena e ocorra o seu posterior desmantelamento e restituição das condições iniciais ou recuperação das áreas afetadas.

No que diz respeito à produção de águas residuais domésticas, considera-se que os impactes resultantes serão negativos 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 (conforme previsto).

Quanto às águas de lavagem das betoneiras, e de acordo com a documentação apresentada, as mesmas irão ser devidamente acondicionadas e encaminhadas para operador licenciado, pelo que o impacte negativo será pouco significativo.

No transporte e manuseamento de óleos e combustíveis entre o estaleiro e a obra, bem como na circulação de maquinaria e veículos, poderão ocorrer derrames acidentais, suscetíveis de escorrência até aos cursos de água. Estes derrames devem ser imediatamente contidos uma vez que a sua ocorrência constitui um impacte negativo, dependendo a sua significância da quantidade e natureza das substâncias envolvidas no derrame e das características do local. No entanto, se adotadas as medidas de minimização propostas no estudo apresentado, o impacte deverá ser negativo pouco significativo.

Na fase de exploração, considera-se que o projeto irá alterar a normal escorrência e infiltração de águas à superfície, devido à impermeabilização dos solos e porque pode constituir-se como uma barreira ao escoamento natural da zona atravessada, potenciando a ocorrência de um escoamento superficial mais concentrado e o aumento da velocidade de escoamento e da erosão hídrica do solo.

Atendendo a que o projeto a implementar atravessa linhas de água com perigosidade de inundações elevadas, de acordo com o Plano Municipal de Adaptação às Alterações Climáticas de Oeiras, e que a área do projeto é abrangida pela delimitação e classificação de “Zonas ameaçadas por cheias” no âmbito da REN, e tendo em consideração que o estudo apresentado não inclui o sistema de drenagem a implementar e é omissivo em relação à avaliação da necessidade de execução de obras para correção dos regimes torrenciais, considera-se que não está demonstrado que é assegurada a regular drenagem dos terrenos e condições de escoamento na rede hídrica, pelo que a implementação do projeto pode produzir o agravamento das condições de escoamento existentes, podendo originar a criação de novas áreas de inundações e aumentar o risco de cheias. Estes impactos consideram-se negativos e significativos.

Em relação à afetação da qualidade da água superficial, os potenciais impactos 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 poderão 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 impactos negativos nos recursos hídricos, dependendo da sua significância do tempo de correção das mesmas.

Refira-se também que os novos taludes criados pela implementação do projeto ficarão sujeitos à ação dos agentes externos, sendo de esperar um aumento na carga sólida dos cursos de água que drenam os taludes. Tal poderá, em situações de forte pluviosidade implicar o assoreamento das linhas de água e as possíveis inundações daí decorrentes. O estudo apresentado refere que os taludes serão alvo de recuperação no âmbito do Projeto de Integração Paisagística. No entanto, este projeto não é apresentado, desconhecendo-se se se encontra previsto o revestimento vegetal dos taludes para evitar este fenómeno.

Na fase de desativação, atendendo à tipologia de atividades desenvolvidas, considera-se que os impactos associados serão semelhantes aos indicados para a fase de construção. Face aos principais impactos identificados anteriormente, importa destacar, nesta fase, os impactos negativos ao nível da qualidade da água e assoreamento de linhas de água, particularmente associados à remoção de equipamentos e demolições.

Em suma, e tendo em consideração a análise acima exposta, as lacunas de informação e a maturidade do projeto, considera-se que os impactos induzidos nos recursos hídricos superficiais poderão ser negativos e significativos.

Relativamente aos recursos hídricos subterrâneos, importa referir que o projeto se insere na unidade hidrogeológica da Orla Mesocenozóica Ocidental, no sistema aquífero da Orla Ocidental Indiferenciada da Bacia do Tejo (O01RH5 – Orla Ocidental Indiferenciada da Bacia do Tejo), cujo estado químico é considerado de bom.

Na documentação é referido que este sistema se caracteriza “pela presença de formações carbonatadas e detríticas e areníticas do Jurássico superior ao Paleogénico, que conferem diferentes características ao aquífero, que pode ser do tipo fissurado, poroso e cársico. Na área em análise, no Complexo Vulcânico de Lisboa, os basaltos, quando fraturados, podem constituir aquíferos, fazendo-se a circulação através dos sistemas de fraturas. Nas brechas e nos tufos mais grosseiros, que apresentam no conjunto granulometria grosseira e porosidade elevada a média, podem formar-se aquíferos de permeabilidade por porosidade. Estas formações podem facilitar as infiltrações em profundidade e assim ocorrerem níveis de água escalonados a diferentes cotas.”

Na documentação não é referido se o nível freático será intersectado durante a fase de construção, nem é indicada a profundidade das escavações a realizar para implementação do projeto.

Na zona envolvente ao projeto existem várias captações para rega e abastecimento de água privados, mas não se prevê a sua afetação direta. 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 nenhum perímetro de proteção associado a captações de água subterrânea para abastecimento público.

Considera-se que os principais impactes sobre os recursos hídricos subterrâneos prendem-se essencialmente com a eventual interseção do nível freático pelas escavações e com a afetação de zonas sensíveis do ponto de vista hidrogeológico, dado que o projeto ocupará áreas da REN – “Áreas estratégicas de infiltração e de proteção e recarga de aquíferos”. Este impacte prolongar-se-á para a fase de exploração.

Assim, considera-se que o projeto poderá causar impactes negativos na quantidade e na qualidade, em especial nas áreas de REN, impactes esses contudo que podem vir a ser minimizáveis mediante a adoção de medidas adequadas.

Refiram-se ainda os impactes ao nível da qualidade do ar. A documentação apresentada refere que a qualidade do ar na área do projeto é considerada adequada, verificando-se o cumprimento dos valores limite legais para os principais poluentes atmosféricos gerados pelo tráfego rodoviário (partículas em suspensão PM₁₀ e NO₂). Assim, apesar dos impactes negativos esperados ao nível da qualidade do ar, não é expectável que durante a fase de exploração os níveis de poluentes junto aos principais recetores venha a atingir valores que ponham em risco o cumprimento dos referidos valores limite. Ao longo do tempo é expectável que o acréscimo de tráfego gerado a nível local venha a ser compensado com a redução das emissões associada à renovação da frota automóvel. Espera-se, deste modo, que os impactes negativos ao nível da qualidade do ar sejam significativos.

Quanto aos impactes gerados durante a fase de construção, os mesmos serão também negativos, mas podem ser minimizados com a aplicação de medidas e boas práticas a adotar em obra. Estas medidas devem ser particularmente cuidadas junto aos recetores sensíveis mais próximos do local de obra e estaleiros.

Já no que concerne o ambiente sonoro, fator relevante face à proximidade a recetores sensíveis, a documentação submetida não contempla dados que permitam aferir da significância dos impactes.

De salientar que a avaliação de impactes apresentada para os fatores uso do solo e paisagem também se considera bastante generalista, não permitindo aferir a significância dos impactes, nem demonstrar a inexistência de impactes significativos.

Refira-se ainda os potenciais impacte do projeto ao nível do património cultural. O projeto insere-se em área de proteção de sítios com classificação municipal. Com a sobreposição do projeto na Carta de Património do PDM de Oeiras, verifica-se que este intercepa as áreas de proteção de 6 sítios arqueológicos abrangidos pelas disposições do artigo 12.º do Regulamento do PDM.

De acordo com a documentação apresentada, nomeadamente Relatório Preliminar constante do anexo 5, os trabalhos arqueológicos desenvolvidos na área de estudo basearam-se apenas na pesquisa documental e bibliográfica. No decorrer do processo de levantamento da informação, foram inventariadas 42 ocorrências patrimoniais na área de enquadramento do projeto. Deste conjunto, o documento salienta, numa breve análise da informação disponível, o seguinte:

- Na área de enquadramento histórico, existem 2 servidões administrativas com classificação oficial:

- n.º 37 – Igreja de São Romão, classificada como Monumento de Interesse Público (Portaria n.º 740-BQ/2012, DR, 2.ª série, n.º 248 (suplemento), de 24-12-2012); e
- n.º 38 – Aqueduto de Carnaxide, classificada como Monumento de Interesse Público (Portaria n.º 119/2013, DR, 2.ª série, n.º 48, de 8-03-2013),

ambas sem impactes patrimoniais negativos (diretos e indiretos).

- Há 6 ocorrências patrimoniais com potenciais impactes negativos diretos:
 - n.º 2/CNS 15366 (Casal do Serigato 1), Paleolítico inferior e médio / Idade do Bronze / Moderno;
 - n.º 4/CNS 15367 (Casal do Serigato 3), Calcolítico / Idade do Bronze;
 - n.º 8/CNS 11218 (Barotas – Leceia), Neolítico / Calcolítico / Idade do Bronze;
 - n.º 21 (Queijas 2), Paleolítico inferior / Paleolítico médio / Neolítico?
 - n.º 26/CNS 11246 (Carnaxide 3), Neolítico / Calcolítico;
 - n.º 27/CNS 11246 (Povoado de Carnaxide), Neolítico final / Calcolítico inicial e pleno / Medieval Cristão.

Conforme refere a documentação apresentada, tratam-se de potenciais sítios arqueológicos definidos em PDM e sobre os quais o respetivo Regulamento refere em específico, no seu artigo 12.º, que nesses locais quaisquer operações urbanísticas ou trabalhos que determinem intervenção no solo ou subsolo devem ser objeto de trabalhos arqueológicos de caráter prévio, realizados por arqueólogo ou equipa de arqueologia, devidamente autorizados pela entidade competente e que os trabalhos arqueológicos devem ser precedidos de um plano de trabalhos que contemple a avaliação de impactes ao nível do solo, subsolo, cota positiva ou em meio submerso, e que descreva e fundamente as ações e as medidas a adotar para assegurar a identificação, preservação e/ou registo de valores arqueológicos cuja existência seja conhecida ou considerada provável.

A documentação refere também que para quatro servidões administrativas cruzadas pelo traçado da via, designadamente:

- n.º 15 (Quinta da Muxavela),
- n.º 22 (Moinho de Queijas 2),
- n.º 30 (Quinta do Morval); e
- n.º 35 (núcleo antigo de Carnaxide):

não se perspetivam impactes patrimoniais negativos (diretos e indiretos).

Quanto às seis ocorrências patrimoniais com potenciais impactes negativos diretos - n.º 2/CNS 15366 (Casal do Serigato 1), n.º 4/CNS 15367 (Casal do Serigato 3), n.º 8/CNS 11218 (Barotas – Leceia), n.º 21 (Queijas 2), n.º 26/CNS 11246 (Carnaxide 3) e n.º 27/CNS 11246 (Povoado de Carnaxide) o documento apresentado pelo proponente preconiza que será necessário realizar todos os esforços para alterar o projeto e, dessa forma, evitar a afetação destes potenciais sítios arqueológicos.

Considera ainda que, caso não seja possível, será necessário fazer sondagens arqueológicas de diagnóstico, para confirmar a existência de contextos conservados, e escavar integralmente todos os vestígios de ocupação com impactes negativos diretos.

Refira-se que apesar da área de incidência do projeto não impactar diretamente sobre qualquer área sensível nos termos da definição constante do regime jurídico de AIA, não tendo sido identificados bens

imóveis classificados ou em vias de classificação, conforme acima exposto, o projeto afeta outros valores patrimoniais que terão que ser salvaguardados.

Assim, considera-se que este projeto poderá ter impactes significativos sobre os valores patrimoniais identificados nesta fase, como também sobre eventuais elementos patrimoniais arqueológicos que venham a ser identificados, nomeadamente no decurso da prospeção da área de incidência do projeto.

Conclusão

Tendo em conta o acima exposto, considera-se que, face aos elementos disponibilizados pelo proponente nesta fase, o projeto é suscetível de provocar impactes negativos significativos, em particular ao nível dos recursos hídricos superficiais e do património cultural.

De salientar que a avaliação de impactes apresentada para os fatores ambiente sonoro, uso do solo e paisagem não permite aferir a significância dos impactes do projeto, ficando desta forma por demonstrar a inexistência de impactes significativos neste âmbito.

Acresce o facto de o projeto corresponder a um trecho de uma via intermunicipal, havendo outros trechos já construídos e outros cujo ponto de situação do seu desenvolvimento se desconhece. Esta concretização do projeto de forma faseada e dividida em trechos impossibilita uma verdadeira compreensão dos impactes do projeto, sendo possível que os mesmos acabem por ser subestimados.

Por último, de forma a minimizar os impactes acima indicados, considera-se relevante o estudo e apresentação de alternativas ao traçado da via, além da alternativa já considerada para uma pequena extensão do final do Troço 8. Considera-se ainda que o projeto deve 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.

Face à análise desenvolvida, dadas as características do projeto e do local onde se desenvolve, considera-se que o mesmo pode ser 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, pelo que deve o mesmo ser sujeito a procedimento de AIA.