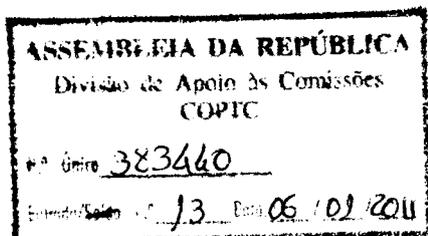




PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS
Gabinete do Ministro dos Assuntos Parlamentares

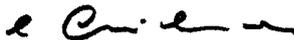
Ofº 122/MAP - 6 Janeiro de 2011



Exmo. Senhor
Presidente da Comissão de
Obras Públicas, Transportes e
Comunicações
Deputado José de Matos Correia

Assunto: Petição n.º 7/XI/1.ª da iniciativa de Paulo Jorge dos Santos Lameiro - "Contestam o projecto do traçado do IC36 previsto para o lugar de Pousos, Leiria, propondo uma alternativa de passagem em túnel".

Encarrega-me o Ministro dos Assuntos Parlamentares de junto enviar, cópia do ofício n.º 75 de 5 de Janeiro de 2011, do Gabinete do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, respeitante ao assunto em epígrafe.

Com os melhores cumprimentos, 

O Chefe de Gabinete

Luís Guimarães de Carvalho



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

GABINETE DO MINISTRO DOS ASSUNTOS PARLAMENTARES	
Entrada N.º	62
Processo N.º	6 / 01 / 2011

05.JAN.2011 000075

Exmo. Senhor
Dr. Luís Guimarães de Carvalho
Chefe do Gabinete de Sua Excelência o Ministro
dos Assuntos Parlamentares

Exma. Senhora
Chefe do Gabinete de Sua Excelência o
Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas
e das Comunicações

Procº 88.26/2010

Assunto: *PETIÇÃO N.º 7/XI/1.ª DA INICIATIVA DE PAULO JORGE DOS SANTOS LAMEIRO – CONTESTAM O PROJECTO DO TRAÇADO DO IC36 PREVISTO PARA O LUGAR DE POUSOS, LEIRIA, PROPONDO UMA ALTERNATIVA DE PASSAGEM EM TÚNEL*

Na sequência do ofício n.º 66 da Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações, de 2010.05.31, encarrega-me Sua Excelência o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, depois de consultado o Gabinete de Sua Excelência o Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações, de informar o seguinte:

O Secretário de Estado do Ambiente emitiu em 25.02.2008 Declaração de Impacte Ambiental (DIA) do IC36 – Leiria Sul (IC2)/Leiria Nascente, favorável condicionada, entre outras, ao estudo de soluções alternativas para o atravessamento em Pousos (incluindo a alternativa de atravessamento em túnel) que ponderem os impactes sobre os vários factores ambientais relevantes, bem como as preocupações das populações manifestadas no âmbito da Consulta Pública.

A AELO – Autoestradas do Litoral Oeste, subconcessionária responsável pela concepção, construção financiamento e exploração do lança IC36 — Leiria Sul (IC2)/Leiria Nascente, desenvolveu “o Estudo de Soluções Alternativas para o Atravessamento em Pousos” que inclui justamente a alternativa de atravessamento em túnel, tendo concluído que a mesma se afigura tecnicamente inviável uma vez que “viola o preceituado no Decreto-Lei n.º. 75/2006, de 27 de Março, onde são previstas as condições mínimas para a implantação de túneis, tendo em vista a segurança da infra-estrutura e dos utentes da via. Reduz os níveis de segurança, através da criação de um Ponto Negro”.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Uma das principais dificuldades prende-se com a existência de um nó parcialmente construído, incluindo a obra de arte associada, que não é compatível com a introdução de um túnel em condições que garantam a segurança.

Face ao exposto, é proposta uma solução sem túnel, a qual foi apreciada em sede de verificação da RECAPE, e que garante as acessibilidades e mobilidade entendidas como adequadas, bem como a ponderação dos vários factores ambientais.

Não obstante, para minimizar o impacto que a obra terá na população da Freguesia de Pousos, a Concessionária considerou a construção de um restabelecimento adicional, que repõe no mesmo local o acesso ao cemitério, garantindo assim umas condições de permeabilidade no território da Freguesia de Pousos pouco habituais em situações semelhantes, nomeadamente a existência de 3 restabelecimentos numa extensão de cerca de 400 metros, com características técnicas superiores às existentes actualmente.

Em 16 de Julho de 2009, o Gabinete do Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações promoveu uma sessão de esclarecimento na Freguesia de Pousos, em que os técnicos da EP e da subconcessionária AELO expuseram os problemas da solução túnel junto da população e as razões da sua inviabilidade.

No seguimento dessa sessão de esclarecimento, a EP conjuntamente com a AELO assumiu o compromisso, a pedido da Câmara Municipal de Leiria, de analisar uma solução em trincheira na zona do Restabelecimento n.º 5.

A subconcessionária estimou, para uma solução em trincheira com cerca de 80 m, um sobrecusto de 2 a 2,5 M€, e para uma solução com 200 m um custo adicional superior a 10 M€.

Há ainda a salientar que, conforme consta do contrato de subconcessão celebrado com a AELO, a importância na garantia da “segurança rodoviária” numa particular relevância, uma vez que é exigido i) que os estudos e projectos relativos às vias deverão satisfazer as normas legais e regulamentares em vigor; ii) que deverão incluir mecanismos de penalização da remuneração da subconcessão consoante os índices de sinistralidade e as condições de segurança da via; e iii) que



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

deverão transferir para a subconcessionária a responsabilidade em responder, nos termos da lei geral, por quaisquer prejuízos causados no exercício das actividades que constituem o objecto da Subconcessão, pela culpa e pelo risco, não sendo assumido pelo Concedente qualquer tipo de responsabilidade neste âmbito.

De forma a prestar todos os esclarecimentos tidos por necessários, a 7 de Janeiro de 2010, em reunião com o Executivo da Câmara Municipal de Leiria e a Junta de Freguesia de Pousos e a EP, houve, mais uma vez, oportunidade de realçar que a solução túnel é tecnicamente inviável, por violar as condições mínimas para a implantação de túneis, tendo em vista a segurança da infraestrutura e dos utentes da via, e que esta solução não traz, ao contrário do defendido por aqueles órgãos autárquicos, maior permeabilidade à zona atravessada, uma vez que as acessibilidades são idênticas àquelas que são preconizadas na solução a céu aberto. Esta situação resulta da necessária vedação da área sobre o túnel por se tratar de uma zona de protecção.

Ainda assim, apresentaram uma nova solução, que consiste em executar um nó de ligação da “Ligação à A1” à EN113 e demolir o Nó de Pousos existente e que se prevê venha a estabelecer todos os movimentos no âmbito do IC36.

Consideram assim que esta solução eliminaria todas as condicionantes técnicas que impediam a implementação do “Túnel de Pousos”.

Deste modo, e conforme compromisso assumido, a EP promoveu o estudo da solução pretendida, tal como consta na Nota Técnica com o título “Estudo de Viabilidade do Nó de Ligação à A1”.

Do referido documento tiram-se um conjunto de impactes decorrentes da implantação desta solução, tal como também evidencia a subconcessionária AELO no estudo realizado:

- O nó de ligação da “Ligação à A1” à EN113 extravasa o âmbito da concessão Litoral Oeste, não prevendo por isso o referido contrato a concepção / construção / financiamento / manutenção e exploração da nova ligação, pelo que qualquer alteração resultará no necessário equilíbrio financeiro da subconcessão;



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

- O nó em causa, de ora em diante designado por “Nó de Ligação à A1”, interfere com a “Ligação à A1” integrada na Concessão Brisa, resultando em impactes naquela concessão não quantificáveis pela EP por extravasar o âmbito do contrato desta empresa com o Estado;
- Sem embargo do referido nos pontos anteriores, destaca-se o facto da solução do “Nó de Ligação à A1” em detrimento do “Nó de Pousos” carecer de novo procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), uma vez que este cenário não se encontrava previsto no Projecto Base “IC36-Leiria Sul / Leiria Nascente” submetido a AIA e que mereceu a Declaração de Impacte Ambiental de 25 FEV 08;
- Para além das consequências de morosidade inerentes a novo procedimento de AIA e que certamente resultam em impactes nos prazos contratuais de entrada em serviço do lanço IC36, não se vislumbra ser claro que daí resulte em parecer favorável à nova solução, apontando-se de seguida algumas razões:
- O Nó de Pousos encontra-se parcialmente em serviço e estabelece actualmente a ligação de e para EN113/Circular Oriente de Leiria. Extrapola-se desta situação que o “Nó de Pousos” previsto completar no âmbito do IC36 não cria, ao contrário do “Nó de Ligação à A1”, novos impactes ambientais, sociais e económicos, ou pelo menos na sua totalidade;
- A eliminação do Nó de Pousos prejudica o acesso actualmente existente à malha urbana contígua à EN115 e o acesso previsto ser criado com a construção integral do referido nó, resultando em impactes sociais e económicos negativos. Além disso implicaria a demolição da obra de arte existente e dos ramos do nó, bem como a inutilização da área expropriada e actualmente ocupada pelos mesmos.

Pelo exposto, resulta que a execução do Túnel pretendido não resulta em mais valias para o interesse público, pelas razões que sumariamente se transcrevem:

- O Nó de Pousos encontra-se parcialmente em serviço;
- O traçado do IC36 utiliza o espaço canal em que sempre esteve prevista a passagem da via;
- O traçado do IC36 situa-se no limite sul da zona urbana de Pousos;
- O projecto considera a reposição dos caminhos intersectados, repondo com melhorias as características técnicas a rede viária existente;



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

- Estão previstas medidas de minimização de impactes a nível social (ao nível do ruído e permeabilidade do território);
- A construção do túnel diminui os níveis de segurança rodoviária e não cria maiores acessibilidades;
- A construção do Túnel obriga ao rebaixamento do perfil longitudinal do IC36 (uma vez que o terreno natural não permite o recobrimento adequado), obrigando à destruição da obra de arte que actualmente restabelece a EN113 e que completa o Nó de Pousos;
- A situação referida anteriormente prejudica a circulação do tráfego na EN113 durante a fase de construção de uma nova obra de arte;
- O túnel a ser executado seria a céu aberto o que, durante a respectiva fase de construção, teria impactes praticamente idênticos ao da solução sem túnel;
- O sobrecusto estimado apenas para a execução de um túnel, com cerca de 80 metros é de 2 a 2.5 M€ e para uma solução com 200 m estima-se um custo adicional superior a 10M€.»

Com os melhores cumprimentos,

A CHEFE DO GABINETE,

Ana Sofia Silveira