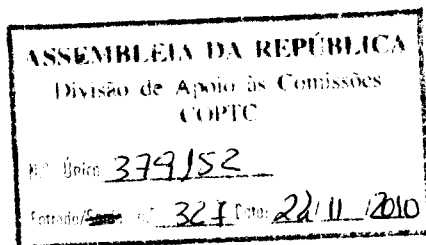




MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

23.NOV.2010 006433



Exmº Senhor
Presidente da Comissão de Obras Públicas,
Transportes e Comunicações

C/CONHECIMENTO

Exmº Senhor
Chefe do Gabinete de Sua Excelência o
Ministro dos Assuntos Parlamentares

Exmª Senhora
Chefe do Gabinete do Senhor Secretário de
Estado Adjunto, das Obras Públicas e das
Comunicações

Procº 88.25/2010

ASSUNTO: PETIÇÃO N.º 50/XI/1ª DA INICIATIVA DE JOAQUIM TOMÉ ANDRÉ “SOLICITAM QUE SEJAM EXPLICADAS AS DECISÕES RELATIVAS À VARIANTE À EN2 ENTRE SÃO BRÁS DE ALPORTEL E FARO E QUE SEJA EQUACIONADA UMA OUTRA ALTERNATIVA QUE PASSE PELA REQUALIFICAÇÃO DA ACTUAL EN2”

Em referência ao assunto mencionado em epígrafe e consultado o Gabinete de Sua Excelência o Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações, encarrega-me Sua Excelência o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações de informar o seguinte:

No seguimento do pedido de apreciação e informação relativo à Petição n.º 50/XI/1ª, da iniciativa de Joaquim Tomé André, “Solicitam que sejam explicadas as decisões relativas à variante à EN2 entre São Brás de Alportel e Faro e que seja equacionada uma outra alternativa que passe pela requalificação da actual EN2”, junto se envia a seguinte informação de modo a habilitar a resposta:

“O ex - Instituto de Estradas de Portugal (IEP) desenvolveu o Estudo Prévio da Ligação entre S. Brás de Alportel e Faro, que incluiu um Estudo de Impacte Ambiental (EIA) e foi concluído no final do ano 2000. O traçado objecto deste estudo dividia-se em dois trechos, o primeiro, entre S. Brás de Alportel e a Via do Infante de Sagres (VIS), e o segundo, entre a VIS e Faro.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Face a todas as condicionantes existentes, não só orográficas, mas também ambientais e territoriais, bem como aos objectivos do projecto, foram estudadas diferentes alternativas de traçado, com vista à viabilização das soluções que, técnica e ambientalmente viáveis, melhor sustentassem a subsequente tomada de decisão ambiental. Nesse sentido, foram apresentadas:

- no primeiro trecho, as Soluções A e B, comuns neste trecho e que apresentavam um traçado inteiramente novo, e a Solução C1, que tinha por filosofia o aproveitamento parcial da EN2, associado à construção de variantes na povoação de Machados e nos dois quilómetros a Norte da VIS, de modo a permitir a sua inserção no Nó de Faro da mesma. Considerava-se ainda a Alternativa A1 que tinha por objectivo a duplicação de rotundas e de estradas junto a S. Brás de Alportel;
- no segundo trecho, a Solução A, percorrendo a Campina de Faro a poente da EN2, a Solução B, desenvolvendo-se a nascente da EN2 e do rio Sêco, e a Solução C2, que se constituía como uma beneficiação e alargamento da actual EN2. Apresentava-se ainda a Alternativa A2 que se desenvolvia na secção final da Solução A, correspondendo a uma interligação desta com o trecho final da Solução B.

Em conformidade com a legislação que, à data, regulamentava os Procedimentos de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), designadamente o Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, o referido estudo foi então submetido a AIA. Este procedimento teve o seu início em 15 de Janeiro 2001, tendo-se realizado no âmbito do mesmo um processo de Consulta Pública que decorreu entre 16 de Abril e 12 de Junho do mesmo ano. No decurso desta Consulta foi inclusivamente efectuado, no dia 28 de Maio, um Balcão de Atendimento Personalizado para esclarecimento do público interessado nas instalações da ex - Direcção Regional do Ambiente e do Ordenamento do Território do Algarve.

No âmbito da Consulta Pública foram recepcionados diversos pareceres/exposições, destacando-se nomeadamente o parecer da Câmara Municipal de São Brás de Alportel, no qual se referia:

“A Câmara Municipal de S. Brás de Alportel, no âmbito da Consulta Pública, para avaliação do Impacte Ambiental da Ligação de S. Brás de Alportel/Nó de Faro da V.I.S/Nó da 3ª Circular da Faro (Estudo Prévio) (...) deliberou optar pelo traçado totalmente independente da Estrada Nacional 2 tendo em consideração que:



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

(...)

4. *O aproveitamento de alguns troços da E.N.2 afecta valores patrimoniais, quintais e relações de vizinhança, nomeadamente na zona norte do sitio dos Machados, que já tinham sido afectados pelo traçado da E.N.2 e na zona da fabrica de cerâmica, o que vai causar para as pessoas prejuízos irremediáveis e inexplicáveis.*
5. *Tendo o acesso de S. Brás de Alportel à V.I.S 6 Km, a solução pela E.N 2 apenas aproveita 1,8 Km da estrada existente, sendo que em termos ambientais é a plataforma que se aproxima mais das habitações existentes, tornando-se praticamente impossível criar uma faixa de veículos lentos, e aumenta significativamente o ruído que em termos ambientais, neste momento se pretende a todo o custo combater.*
6. *O aproveitamento de alguns troços da E.N.2 é o pior traçado em termos de segurança rodoviária e de sinistralidade.*

(...)"

Com base no Relatório da Comissão de Avaliação que acompanhou o procedimento de AIA e no Relatório da respectiva Consulta Pública, foi então emitida em 5 de Setembro de 2001, por Sua Excelência o Secretário de Estado do Ambiente, uma Declaração de Impacte Ambiental (DIA), com Parecer Favorável à Solução C1, entre S. Brás de Alportel e a VIS e à Solução A/A2 entre a VIS e Faro. A DIA, decisão ambiental sobre a viabilidade do projecto, tem carácter vinculativo, pelo que a solução escolhida em sede de AIA é aquela a ser desenvolvida na fase seguinte de projecto.

No entanto, no decurso do desenvolvimento do traçado em Fase de Projecto de Execução, verificou-se que, no troço a Norte da VIS o aproveitamento parcial da actual EN2, preconizado na Solução C1, implicava a expropriação de numerosos logradouros, face à proximidade das habitações contíguas à estrada existente. Por outro lado, o aproveitamento da estrada actual, de traçado sinuoso, inviabilizava a execução de uma via rápida especializada para tráfego motorizado (incluindo a inserção de vias de lentos), prejudicando pois os níveis de serviço e as condições de segurança oferecidas aos utentes.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

De realçar ainda que, uma das medidas de minimização e motorização constantes da referida DIA, e a serem implementadas na Fase de Exploração, define que deverá ser vedada a nova via. Este facto implicava, na opção de aproveitamento da estrada actual, a abolição dos cruzamentos de nível e do acesso directo à via, o que resultaria na necessidade de execução de caminhos paralelos que garantissem as acessibilidades locais. Acresce que a construção dos restabelecimentos e dos caminhos paralelos far-se-ia em terrenos actualmente ocupados com os logradouros das habitações contíguas à actual EN2.

Este conjunto de situações conduziria, na prática, a uma ocupação, em termos de área, superior à esperada na Fase de Estudo Prévio, e com impactes negativos significativos sobre os habitantes e as acessibilidades locais.

Assim, estudaram-se várias alternativas de traçado, dentro do corredor de 400 metros, centrado no eixo da solução que obteve parecer favorável em sede de AIA (Solução C1), correspondente à zona *non aedificandi* de protecção à estrada a construir, constituída, nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 13/94, de 15 de Janeiro, com a publicação em Diário da República da aprovação do respectivo Estudo Prévio (Declaração do Instituto das Estradas de Portugal n.º 11/2002, de 21 de Dezembro de 2001, publicada na 2.ª Série do Diário da República, n.º 9, de 11 de Janeiro de 2002)), e tendo por base os seguintes novos pressupostos:

- Manter a circulação ao longo de todo o trecho da actual EN2, para garantir os acessos a todas as edificações e parcelas de terreno que dela dependem, bem como as circulações pedonais dentro da localidade de Machados;
- Prever a inclusão de um ou mais nós desnivelados, para garantir os acessos (motorizados) das populações locais à nova estrada, e nos dois sentidos;
- Eliminar ou reduzir, tanto quanto possível, a afectação das construções existentes, dos seus logradouros e quintais;
- Garantir características geométricas compatíveis com a velocidade base mínima de 80 km/h.

Mais se informa, que Projecto de Execução desta variante, assim como o Relatório de Conformidade Ambiental (RECAPE) desse mesmo projecto, encontram-se a ser



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

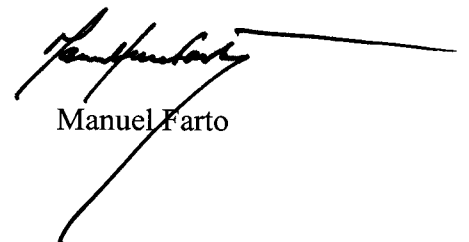
desenvolvidos pela Subconcessionária Rotas do Algarve Litoral, dado a concepção, construção e conservação por um período de 30 anos desta nova via integrar o objecto da Concessão Algarve Litoral, lançada, com base na Resolução de Conselho de Ministros n.º 56/2008 de 12 de Março, e tendo como objectivo principal a requalificação da EN125, e a concepção/construção/conservação de outras vias da rede rodoviária nacional fundamentais para a melhoria da acessibilidade e mobilidade da região do Algarve.

Desta forma, nos termos do Despacho proferido pelo Senhor Secretário de Estado do Ambiente em 9 de Dezembro de 2008, a EP - Estradas de Portugal, SA, procederá, na sua qualidade de entidade licenciadora, à verificação da conformidade do projecto de execução com a DIA.

Por último, de referir que, no âmbito do processo de verificação atrás referido, será promovido a breve prazo pela Autoridade de Avaliação de Impacte Ambiental, ou seja, pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA), uma fase de Acompanhamento Público do Projecto, ao abrigo do art.º 24.º e do art.º 31.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, para efeitos de publicitação do projecto e recolha de exposições referentes ao projecto apresentadas por qualquer entidade pública ou privada, sendo esta fase oportunamente divulgada pela APA.”

Com os melhores cumprimentos

O CHEFE DO GABINETE



Manuel Farto