



MOPTC
Ministério das Obras Públicas,
Transportes e Comunicações

INIR Instituto de Infra-Estruturas
Rodoviárias IP

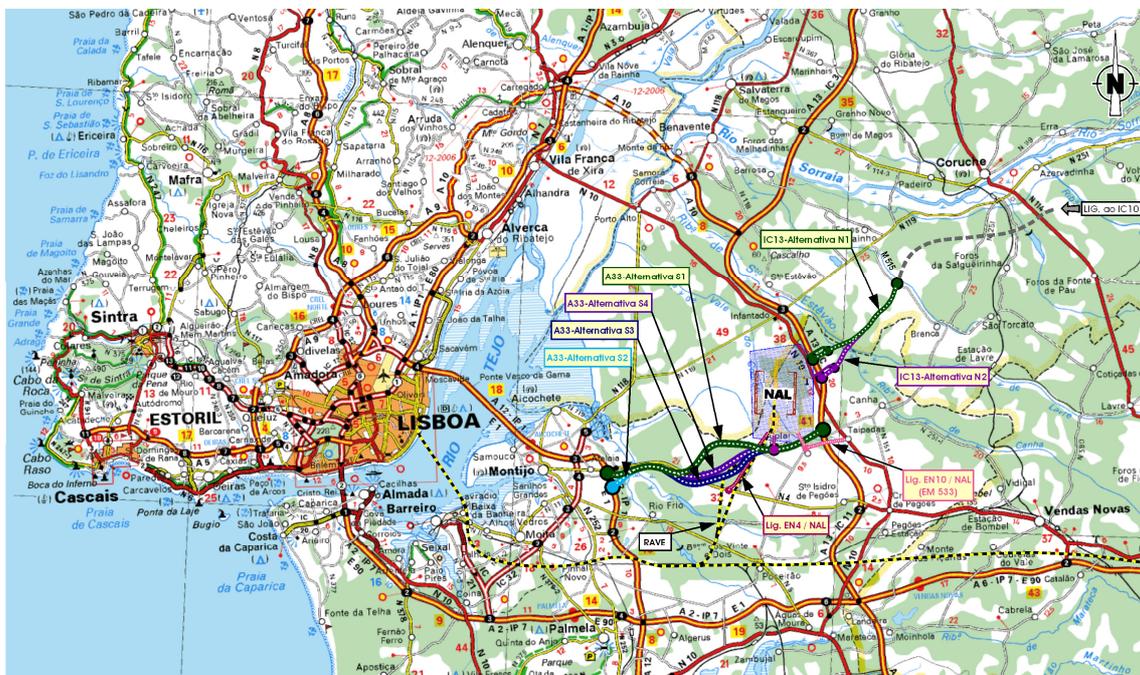
EP
Estradas de Portugal, S.A.

Brisa
Auto-estradas



ACESSOS RODOVIÁRIOS AO NOVO AEROPORTO DE LISBOA

ESTUDO PRÉVIO



Estudo de Impacte Ambiental Resumo Não Técnico

Junho 2009

O que é o Resumo Não Técnico?

O **Resumo Não Técnico (RNT)** é um documento que integra o Estudo de Impacte Ambiental (EIA), mas que é editado de forma autónoma, de forma a facilitar uma divulgação mais alargada, em particular durante a consulta pública. O RNT resume, em linguagem corrente, as principais informações constantes do EIA. Quem pretender aprofundar algum dos aspectos relativos ao estudo dos efeitos dos Acessos Rodoviários ao Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) poderá consultar o EIA que estará disponível, durante o período de consulta pública na Agência Portuguesa do Ambiente – APA e nas Câmaras Municipais de Alcochete, Benavente, Coruche, Montijo e Palmela.

O que é o Estudo de Impacte Ambiental? E o que é o procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental? E a Declaração de Impacte Ambiental?

Alguns tipos de projectos estão sujeitos ao procedimento de **Avaliação de Impacte Ambiental (AIA)**, antes do seu licenciamento, e que tem como objectivos avaliar os potenciais efeitos (impactes), positivos e negativos, identificar as medidas para evitar, reduzir ou compensar os efeitos negativos significativos e indicar as medidas de controlo (monitorização) a adoptar, antes de uma decisão ser tomada. A AIA também permite que as entidades e o público interessado se possam pronunciar, contribuindo para essa decisão sobre o projecto.

Assim, o promotor de um projecto sujeito a AIA deve preparar um documento, designado como **Estudo de Impacte Ambiental (EIA)**, contendo as informações sobre os potenciais efeitos do projecto e as medidas que se propõe adoptar para evitar, reduzir ou compensar os efeitos negativos significativos que tenham sido identificados no EIA.

O **regime legal da AIA** foi aprovado pelo Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio (alterado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, que o republica). Este diploma transpõe para o direito nacional a directiva europeia 85/337/CEE, usualmente designada como Directiva AIA.

O procedimento de AIA é da responsabilidade de uma entidade da Administração, designada como **Autoridade de AIA**. No presente caso, a Autoridade de AIA é a Agência Portuguesa do Ambiente (APA).

O projecto dos Acessos Rodoviários ao NAL inclui, entre outras, vias com características de **auto-estrada** e um **itinerário complementar**, pelo que se enquadra n.º 7 do Anexo I do Decreto-Lei n.º 69/2000, com a redacção actual.

O procedimento de AIA termina com a emissão pelo Ministro (ou pelo Secretário de Estado) do Ambiente de uma **Declaração de Impacte Ambiental (DIA)**, que pode ser favorável, favorável condicionada ou desfavorável. A DIA deve ter em conta a análise dos impactes do projecto realizada por uma comissão (a Comissão de Avaliação), nomeada para o efeito, bem como os resultados da consulta pública realizada. O projecto apenas pode ser licenciado após a emissão de uma DIA favorável ou favorável condicionada.

Em que consiste o projecto dos Acessos Rodoviários ao NAL? Quem é o proponente do projecto?

O projecto de Acessos Rodoviários ao NAL inclui a construção das seguintes novas vias (ver Figura 1):

- a) **A33 – Auto-estrada A12 (Montijo)/A13, entre a A12 e a A13**, integrada na concessão da BRISA desde 1972;
- b) **Ligação da EN 4 ao NAL**;
- c) **Itinerário Complementar n.º 13 – IC 13**, Sublanço A13 / Nó com a EM 515.

Para além destas vias, o projecto inclui ainda a **beneficiação da EM 533**, entre a EN 10 e a rotunda de acesso ao NAL.

A A33 também é classificada como IC 13 no âmbito do Plano Rodoviário Nacional.

O projecto localiza-se nos **concelhos** de Alcochete, Benavente, Coruche, Montijo e Palmela (ver Figura 2).

A auto-estrada de acesso ao NAL, agora com designação de A33, independentemente da sua localização, está integrada na concessão da BRISA desde 1972, sendo esta o proponente da referida auto-estrada. Relativamente à Ligação da EN 4 ao NAL, ao IC 13 e à beneficiação da EM 533, o proponente é a EP – Estradas de Portugal, S.A. O EIA integra, assim, o conjunto dos acessos rodoviários ao NAL, sejam as vias da responsabilidade da EP ou da BRISA.

A A33 é a única via com cobrança de portagem. Tem um perfil transversal de 2 x 3 vias entre a A12 e o NAL e 2 x 2 vias entre o NAL e a A13. As restantes vias, incluindo a EM 533, têm um perfil transversal de uma via em cada sentido (3,50 m) e bermas de 2,50 m.

As vias projectadas têm as seguintes **extensões** aproximadas:

- A33 – cerca de 21,8 km
- Ligação da EN 4 ao NAL – cerca de 6,5 km;
- IC 13 - Sublanço A13 / Nó com a EM 515 – cerca de 12,8 km.

O troço da EM 533 a beneficiar tem uma extensão de cerca de 3 km.

O projecto da A33 e do IC13 prevê a construção de diversos **viadutos**: na A33 destacam-se os viadutos sobre a vala da Amieira e, numa das soluções, sobre o vale do Passil e no IC13 o viaduto sobre o rio Almansor.

Todas as vias, com excepção da EM 533, serão **vedadas**. As vias interrompidas pelos novos traçados são restabelecidas através de passagens desniveladas (Passagens Superiores e Passagens Inferiores, Passagens Agrícolas) ou, ainda, aproveitando os viadutos previstos.

A transposição das principais **linhas de água** é efectuada em viaduto; as linhas de água mais pequenas são canalizadas para Passagens Hidráulicas adequadamente dimensionadas.

Prevê-se que os acessos rodoviários entrem em serviço no **ano 2017**, ano da entrada em funcionamento do NAL.

O **tráfego** foi estudado para este ano, para o ano horizonte de 2035 e para um ano intermédio (2022). Os tráfegos médios diários estimados para 2017 e para 2035 são os seguintes:

Via		2017	2035
A33	Nó com a A12 – Nó de Ligação ao NAL	34.937	58.755
	Nó de Ligação ao NAL – Nó com a A13	1706	3580
Ligação da EN 4 ao NAL		694	3435
IC 13	Nó com a A13 – Nó com a EN 10	1635	2450
	Nó com a EN 10 – Nó com a EM 515	2339	3435
Beneficiação da EM 533		2884	4015

Em que fase se encontra o projecto? Que alternativas foram consideradas? Como é que este projecto se articula com o projecto de Acesso Ferroviário ao NAL?

O projecto encontra-se em fase de **Estudo Prévio**, pelo que na fase de Projecto de Execução será necessário submeter a pós-avaliação o **Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE)**, que demonstre o cumprimento das medidas e condições fixadas na DIA.

Com excepção da beneficiação da EM 533, foram consideradas soluções **alternativas** em todas as vias que integram o Estudo Prévio dos Acessos Rodoviários ao NAL:

- A33, entre os km 0 e 4 (aproximadamente): S1 e S2;
- A33, entre os km 6 e 11 (aproximadamente): S1, S3 e S4;
- Ligação da EN4 ao NAL: L1 e L2;
- IC13, entre os km 0 e 6 (aproximadamente): N1 e N2.

O Estudo Prévio dos Acessos Ferroviários foi compatibilizado com o **Estudo Prévio do Acesso Ferroviário**, desenvolvido pela RAVE, S.A., actualmente (Junho de 2009) em processo de AIA.

As alternativas S3 e S4 dependem da solução escolhida para o **acesso ferroviário**:

- A alternativa S3 só está compatibilizada com a Solução 1 (Nascente) do acesso ferroviário e com a alternativa L1 da Ligação da EN4 ao NAL;

- A alternativa S4 só está compatibilizada com a Solução 2 (Poente) e com a alternativa L2 da Ligação da EN4 ao NAL.

As alternativas L1 e L2 da Ligação da EN4 ao NAL são válidas no caso de serem adoptadas as Soluções 1 e 2 do Estudo Prévio da Ligação Ferroviária ao NAL, respectivamente.

Quais os antecedentes deste projecto?

Em 1999/2000 teve lugar o procedimento de AIA do **IC3 entre Alcochete e Porto Alto**, que viria a ser objecto de despacho desfavorável em 9 de Março de 2000, fundamentado nos impactes negativos significativos da travessia da Zona de Protecção Especial (ZPE) do Estuário do Tejo.

Posteriormente, a EP - Estradas de Portugal desenvolveu o **Estudo Prévio do IC13 – Lanço Alcochete/A13/Coruche**. O IC13 tem como objectivo estabelecer a ligação, de interesse regional, entre o Montijo e Portalegre, com passagem por Coruche, Mora, Ponte de Sôr, Alter do Chão e Crato. Este Estudo Prévio considerava duas soluções principais, Solução A e Solução B, contornando a primeira o CTA por norte e a segunda por sul. A Solução B constituiu o ponto de partida para a definição do traçado da A33, pela sua compatibilidade com a implantação geral adoptada para o NAL.

Quais as principais características da área de implantação do projecto?

O projecto localiza-se na Bacia Sedimentar do Tejo. As **formações geológicas** são depósitos de aluvião ou coluvião, areias e complexos de argilas e arenitos.

Na envolvente dos traçados em estudo, não foram identificadas quaisquer aproveitamentos de **recursos geológicos** (nomeadamente minas, pedreiras ou areeiros). Não foi também identificada qualquer ocorrência de **valores geológicos ou geomorfológicos** com interesse científico, cultural ou paisagístico.

O projecto localiza-se na área do maior **sistema aquífero** nacional, o sistema da Bacia do Tejo-Sado – Margem Esquerda. As formações aquíferas estão dispostas numa estrutura multi-camada muito variável onde predominam argilas, areias, arenitos e, a maior profundidade, calcários. A produtividade das formações aquíferas é alta. A vulnerabilidade à

poluição varia entre alta e média. Em zonas baixas, existem em geral níveis de água próximos da superfície do solo.

Existem na envolvente do traçado **furos de captação**, sobretudo para rega. Algumas destas captações destinam-se ainda a abastecimento público.

A A33 e a Ligação da EN 4 ao NAL localizam-se nas **bacias hidrográficas** de dois afluentes do rio Tejo: a Vala da Amieira e o rio Sorraia. A EM 533 e o IC13 localizam-se na bacia do rio Sorraia. As principais linhas de água atravessadas pelos traçados são a Vala da Amieira (A33), o rio Almansor (IC 13) e a ribeira do Trejoito (IC 13).

Os **solos** da área do projecto apresentam reduzida capacidade de uso agrícola. Na classificação numa escala de A (solos com maior capacidade de uso) a E, verifica-se que não são intersectados solos da classe A, limitando-se os solos da classe B às baixas do Almansor e do Trejoito.

Os corredores da A33 desenvolvem-se a sul da área do **Estuário do Tejo** classificada como Zona de Protecção Especial para as Aves (ZPE) e Sítio de Importância Comunitária (SIC). As ZPE e os SIC fazem parte de uma rede ecológica no espaço da União Europeia – a Rede Natura 2000. Um dos traçados alternativos da A33 (S1) atravessa marginalmente a ZPE e o SIC.

De entre os **habitats naturais** (áreas que se distinguem por características geográficas físicas e biológicas) cartografados nos corredores dos traçados em estudo, existem dois considerados como prioritários pela legislação: os salgueirais (com o código 91E0*), em solos encharcados, e os tojais-urzais (2150*), que ocorrem sobretudo como sob-coberto dos montados. Os montados de sobro (por vezes associados a pinheiro-manso, pinheiro-bravo e carvalho-cerquinho), os juncais e os charcos temporários constituem outros habitats com valor ecológico.

Na área de implantação dos traçados existem duas **espécies de plantas protegidas**: a *Armeria rouyana* (que só existe na bacia inferior do Tejo, na bacia do Sado e no Sudoeste costeiro) e o *Thymus capitellatus*, um tomilho que só existe no Centro e Sul de Portugal. Destas duas espécies, apenas a última foi observada nos trabalhos de campo.

Relativamente à **fauna**, ocorrem potencialmente na área as seguintes espécies de vertebrados terrestres:

- 21 espécies de mamíferos, entre as quais duas espécies protegidas: o rato de Cabrera e a lontra;
- 120 espécies de aves, das quais 22 são protegidas;
- 13 espécies de répteis, uma das quais protegida (o cágado-mediterrânico);
- 13 espécies de anfíbios.

A **qualidade do ar** é boa. Apenas se registaram valores mais elevados para o ozono.

Os níveis de **ruído** actualmente existentes na envolvente dos traçados em estudo apresentam-se em geral como pouco perturbados, com a excepção de algumas habitações que se localizam na proximidade de vias importantes, por ex. Passil e Rilvas, povoações próximas da EN 118 e da EN 4, respectivamente.

Os processos de **ocupação do território** traduziram a articulação entre a proximidade a Lisboa e o desenvolvimento das acessibilidades. A Ponte 25 de Abril e a A2 – Auto-estrada do Sul constituíram o primeiro factor estruturante do povoamento; a Ponte Vasco da Gama, a A12 – Auto-estrada Setúbal/Montijo e o IC 32 completaram uma primeira rede de estruturação do povoamento que se concentra no arco ribeirinho (Almada, Seixal, Barreiro, Moita, Montijo), na faixa da A2 (Almada, Seixal, Coina, Palmela, Setúbal) e na faixa da A12 (Alcochete/Montijo, Pinhal Novo, Palmela, Setúbal). Embora a Auto-Estrada A13 (Almeirim/Marateca) também constitua um factor estruturante, a faixa nordeste da Península de Setúbal ficou fora deste processo, mantendo as suas características rurais e baixa densidade de povoamento, com características semelhantes ao território vizinho da Lezíria do Tejo.

O EIA inclui um levantamento da **ocupação humana** existente em cada um dos corredores dos traçados em estudo:

- Na A33 salienta-se a existência de troços com habitações dispersas e diversas explorações agrícolas e pecuárias (associadas a um crescente fraccionamento da propriedade); nos restantes troços predomina o montado ou a floresta de produção (sobretudo eucaliptal);
- A Ligação da EN 4 ao NAL é paralela ao Aceiro dos Caramelos, que constitui um arruamento que delimita por poente uma área de povoamento disperso (Foros das Passarinhas e Aldeia Nova da Aroeira);

- O território atravessado pelo IC 13 caracteriza-se pela ocupação florestal: montado, pinhal e eucaliptal; a ocupação agrícola ocorre na baixa do rio Almansor e na zona dos foros da Branca; o povoamento ocorre também na zona de Branca;
- A ocupação lateral à EM 533 é predominantemente constituída por montado de sobro a poente da A13; entre a A13 a EN 10 surge uma ocupação mais diversificada entre (estaleiro de empresa de construção, viveiro de relva, unidade industrial, montado, áreas agrícolas incultas).

O território onde se insere o projecto está abrangido por diversos **planos de ordenamento do território** em vigor: o Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROT-AML), que abrange os concelhos de Alcochete, Montijo e Palmela, e os Planos Directores Municipais (PDM) de todos os municípios. O PROT-AML não contemplava a localização do NAL na zona do Campo de Tiro de Alcochete e encontra-se actualmente em revisão; todos os PDM também se encontram em revisão.

Merecem referência dois **planos de pormenor (PP)** de uma área turística prevista no PDM de Palmela, a sul da EN 4: o PP da Área de Influência da barragem da Venda Velha e o PP da Herdade do Alto do Pina, ambos em elaboração. O primeiro é atravessado por duas das soluções alternativas da A33 (S3 e S4) e ambos se situam no limite do início da Ligação da EN 4 ao NAL.

O levantamento de **condicionantes** efectuado no EIA detectou, como mais relevantes, a ZPE e o SIC do Estuário do Tejo e os povoamentos de sobreiro. As áreas de Reserva Ecológica Nacional e de Reserva Agrícola Nacional são muito limitadas.

Os trabalhos de pesquisa bibliográfica e de prospecção no terreno detectaram cinco **sítios arqueológicos** na zona dos traçados em estudo, três deles no IC 13 e dois na A33, nenhum deles classificado e correspondendo a cronologias pré-históricas (três sítios), romana (um sítio) e indeterminada (um sítio). Não foram identificados elementos do património etnográfico.

Dos vários **conjuntos edificados**, três foram considerados como tendo valor arquitectónico: o conjunto de Rilvas, o Monte Laranjo e o Monte das Malhadinhas, nenhum deles classificado. Todos se situam na envolvente dos traçados em estudo da A33.

A análise da **paisagem** em que se inserem as vias em estudo, definiu diversas unidades de paisagem:

- a “Charneca da Bacia Terciária do Tejo”, caracterizada pelo seu relevo plano a ligeiramente ondulado e com ocupação predominantemente florestal;
- o “Vale da Ribeira de Santo Estêvão”, que integra as zonas planas dos afluentes (ribeiras de Canha e do Lavre), com características lineares e uma ocupação agrícola intensiva, compartimentada por importantes galerias ribeirinhas de salgueiros e freixos;
- a “Zona de Foros” (foros do Trapo, da Passarinha, do Carrapatal, Branca e Pegões), zonas planas com solos de textura arenosa e uma matriz agrícola de policultura – hortícolas, pomares, vinha – associada a um povoamento disperso;
- o “Vale da Vala da Amieira”, que integra as zonas planas envolventes das linhas de água afluentes, com destaque para a ribeira dos Vinte e Um, caracterizado pela geometria dos canteiros de arroz e dos respectivos canais, mas – contrariamente ao vale da ribeira de Santo Estêvão, sem galerias ribeirinhas que compartimentem a paisagem;
- as “Zonas de Horticultura Industrial”, entre a Vala da Amieira e a A12, zonas planas de solos de areias, com culturas hortícolas em grande escala e onde os “pivots” de rega marcam presença.

Quais os principais efeitos (impactes) do projecto dos Acessos Rodoviários ao NAL?

A construção de infra-estruturas rodoviárias com a dimensão das novas vias projectadas provoca naturalmente um conjunto de efeitos (impactes), seja devido à sua **presença física no território**, seja pelo **tráfego** que nelas vai circular.

De entre os **impactes negativos** identificados no EIA, foram considerados como mais significativos os seguintes:

- as alterações ao relevo, devidas a escavações e aterros;
- a ocupação de áreas agrícolas e florestais, em particular de montado de sobro;
- a afectação de habitats naturais;

- a fragmentação de habitats e o efeito de barreira ecológica (tendo em conta as outras vias existentes e o acesso ferroviário previsto);
- efeito de barreira socioeconómico, em particular pelo seccionamento de explorações agrícolas e pecuárias;
- alteração das características funcionais e estéticas da paisagem.

Como **impactes positivos** destacam-se, na fase de construção, a criação de emprego e a dinamização de actividades económicas e, na fase de exploração, a concretização dos acessos rodoviários de passageiros e mercadorias ao NAL. A A33 e o IC 13 são fundamentais para a concretização da rede prevista no Plano Rodoviário Nacional, estruturando as ligações transversais na faixa nascente da Área Metropolitana de Lisboa e a sua articulação com a Lezíria do Tejo. A Ligação da EN 4 ao NAL e a beneficiação da EM 533 permitem a articulação com a rede local e melhoram localmente a rede viária.

Quais as principais medidas de minimização dos impactes negativos?

O projecto contempla um conjunto de medidas mitigadoras dos impactes negativos quer na **fase de construção** quer na **fase de exploração**.

Para além de medidas relativas a uma adequada **gestão ambiental da obra**, as principais **medidas de mitigação** dos impactes negativos propostas no EIA são as seguintes:

- adaptação do projecto de drenagem evitando a descarga em zonas sensíveis à poluição hídrica (na A33: baixas dos vales do Vinte e Um e da Vala da Amieira; IC 13: albufeira atravessada pelo viaduto ao km 1+250 da alternativa N1) ;
- adaptação de passagens hidráulicas para a fauna (A33: km 3+128 a km 14+000 da alternativa S1; km 0+000 a 9+500 da alternativa S3; km 0+000 a 9+000 da alternativa S4; IC 13: km 5+648 a 10+810);
- barreiras acústicas, para protecção de dez a seis locais habitados, consoante as alternativas, na envolvente da A33 e de um local habitado na envolvente da EM 533;
- plantação de sobreiros, compensando as áreas de povoamento de sobreiros afectadas;

- prospecções e sondagens arqueológicas (A33: no sítio 17, ao km 3+400 da alternativa S2; IC 13: nos sítios 2 e 3, aos km 3+600 da alternativa N2 e 3+500 da alternativa N1, respectivamente);
- integração paisagística das vias.

Quais as alternativas ambientalmente preferíveis?

A comparação ambiental de alternativas realizada no EIA conduziu à seguinte **combinação de alternativas com menores impactes ambientais negativos**:

- A33: S2 (entre os km 0 e 6) e S4 (entre os km 6 e 11);
- Ligação da EN 4 ao NAL: L2;
- IC 13: N2.

Esta combinação de alternativas é compatível com a Solução 2 (Poente) do acesso ferroviário ao NAL.

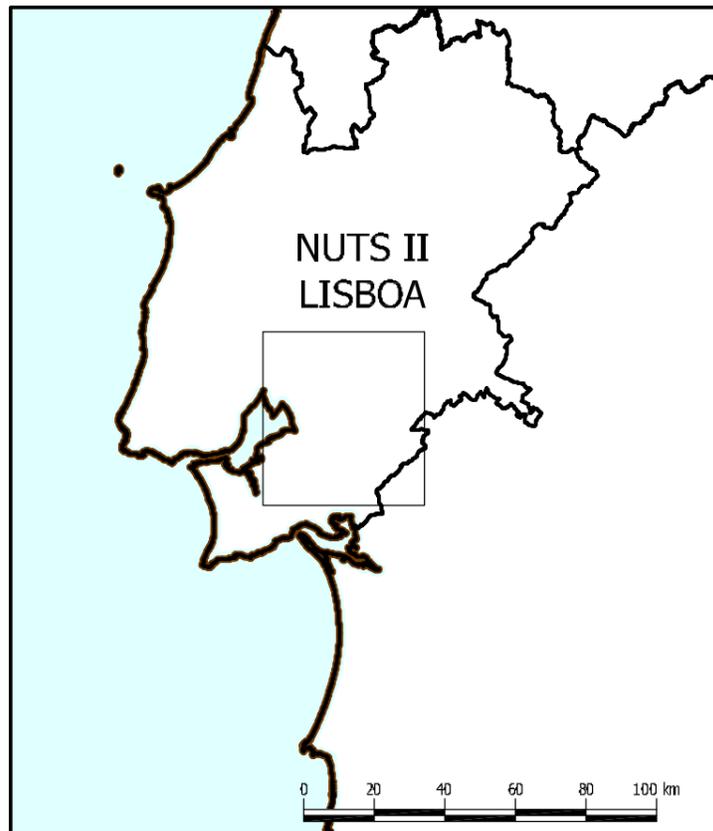
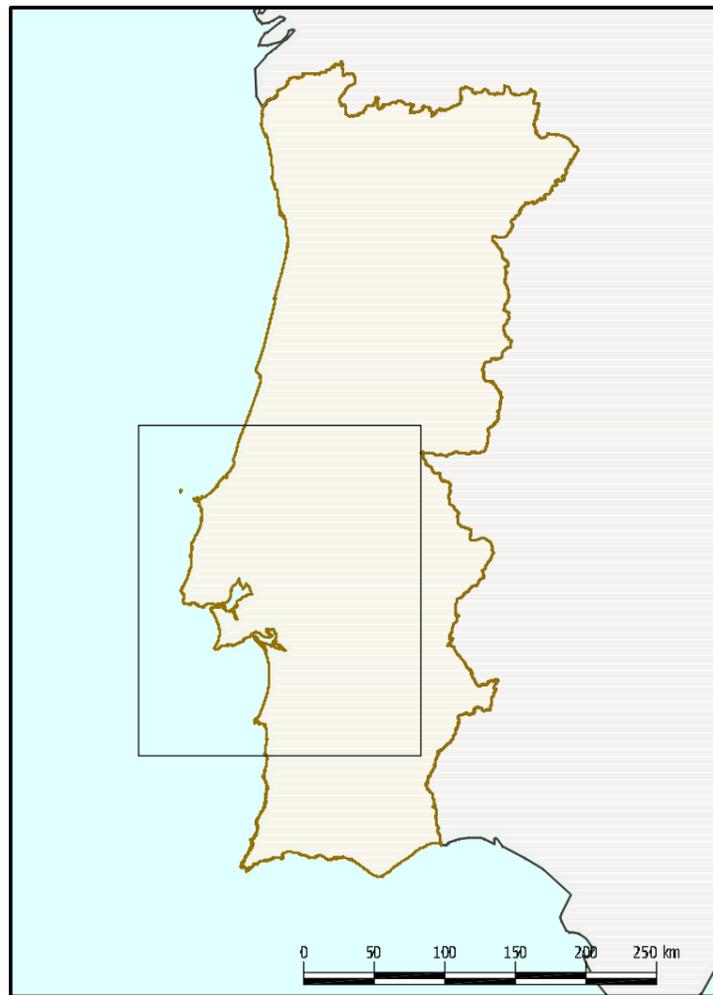
No caso de ser seleccionada a Solução 1 (Nascente) do acesso ferroviário, a combinação será a seguinte:

- A33: S2 (entre os km 0 e 6) e S1 (entre os km 6 e 11);
- Ligação da EN 4 ao NAL: L2;
- IC 13: N2.

Que programas de monitorização estão previstos?

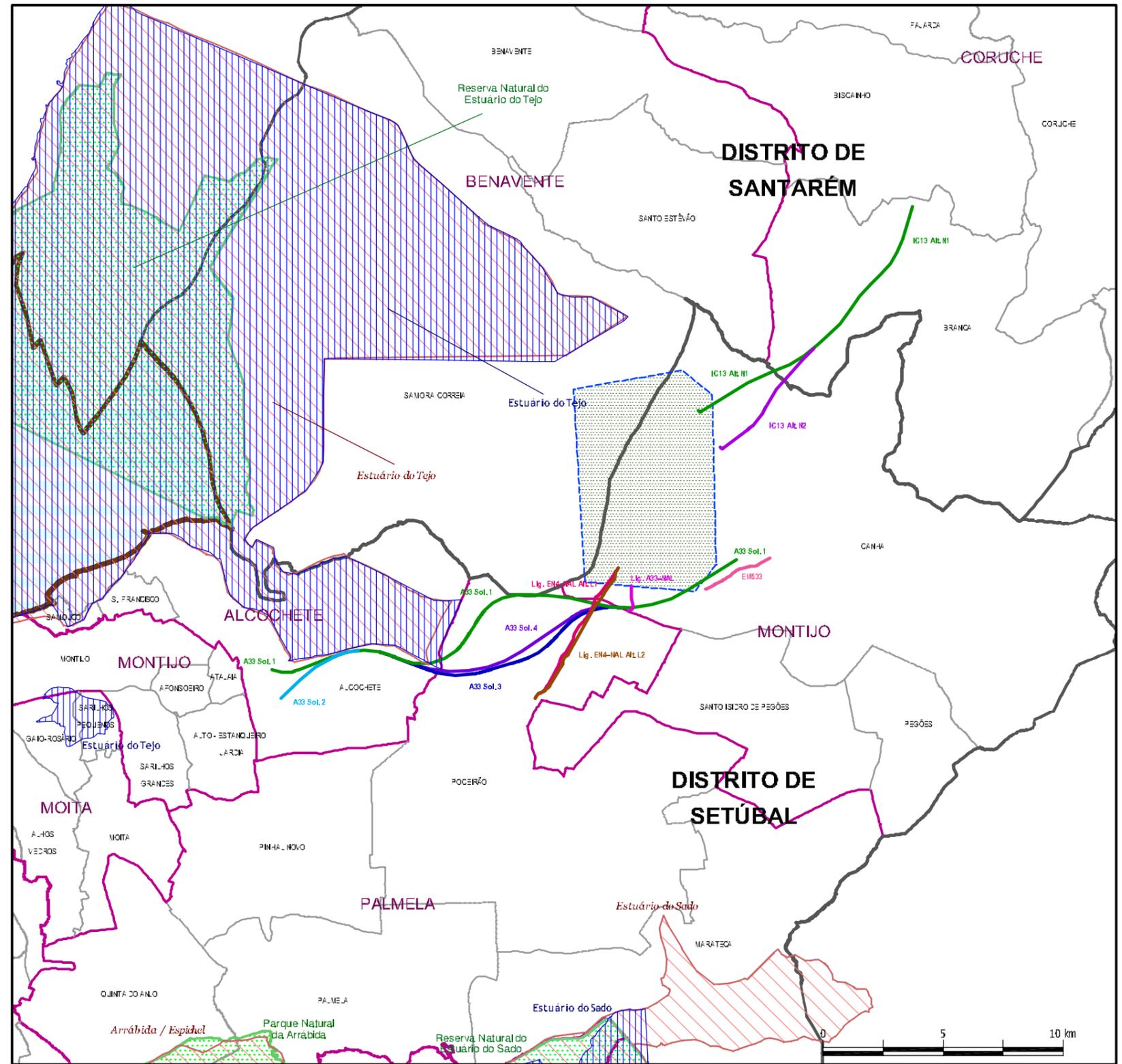
A **monitorização** é a actividade de recolha de dados ambientais relativos ao projecto, que permita a avaliação da sua conformidade com a legislação ou normas em vigor, bem como do desempenho ambiental da sua construção e exploração. A monitorização deve permitir a gestão dos impactes e a comunicação às partes interessadas.

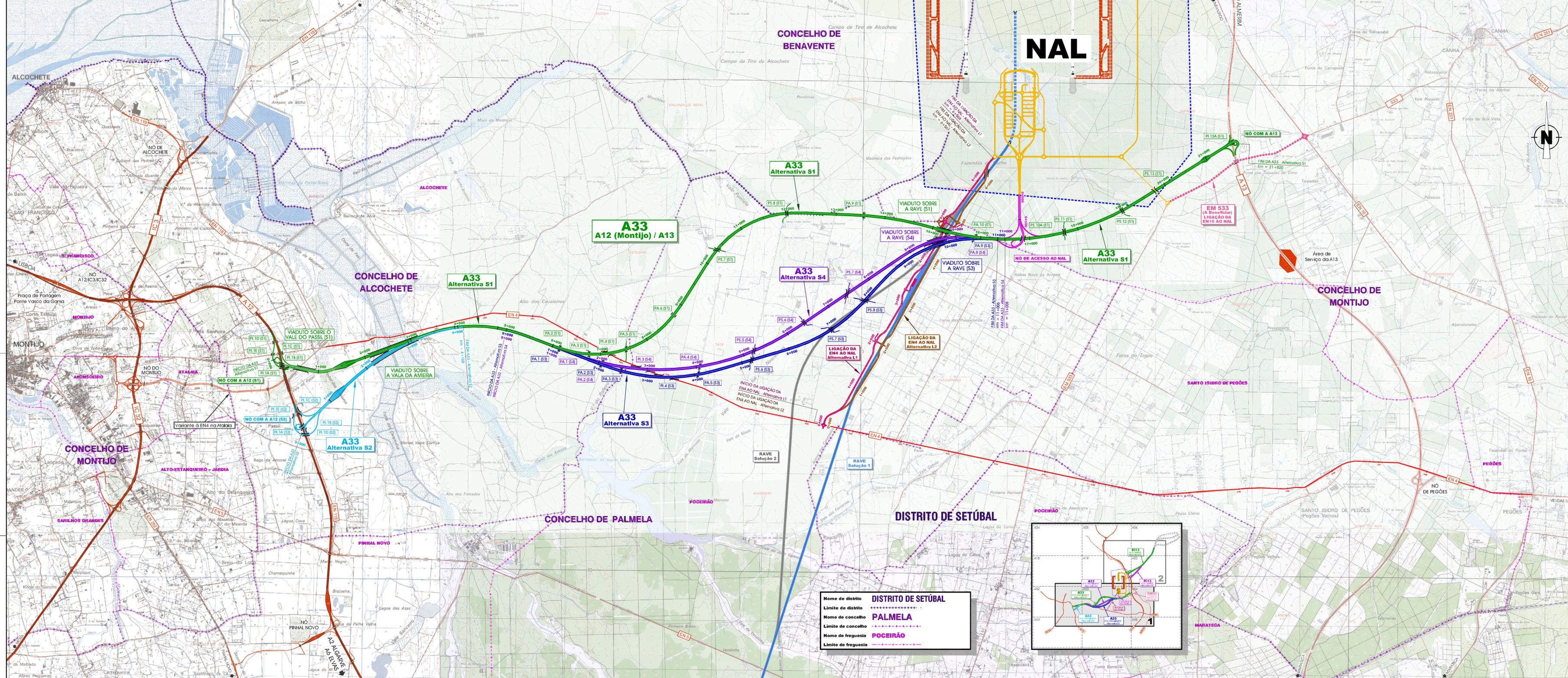
O EIA propõe programas de monitorização da **qualidade da água**, superficial e subterrânea, da **componente biológica** (flora, habitats, fauna), da **qualidade do ar** e do **ambiente sonoro**.



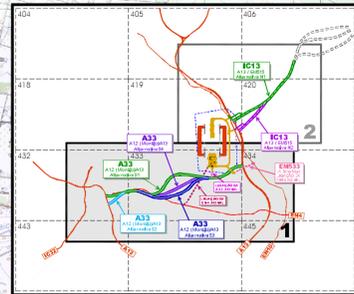
- Localização do projecto
- Localização do NAL
- Limite de distrito
- Nome de distrito
- Limite de concelhos
- Nome de concelhos
- Limite de freguesias
- Nome de freguesias
- Fonte: CADP
- Áreas protegidas
- Sítios de importância comunitária
- Zonas de protecção especial
- Fonte: IENB

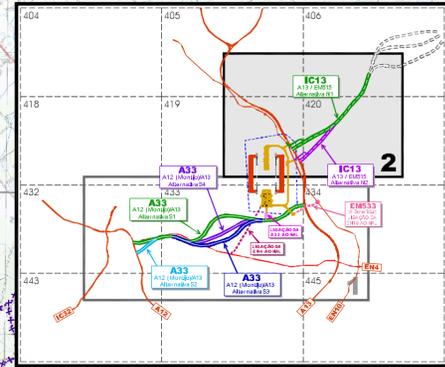
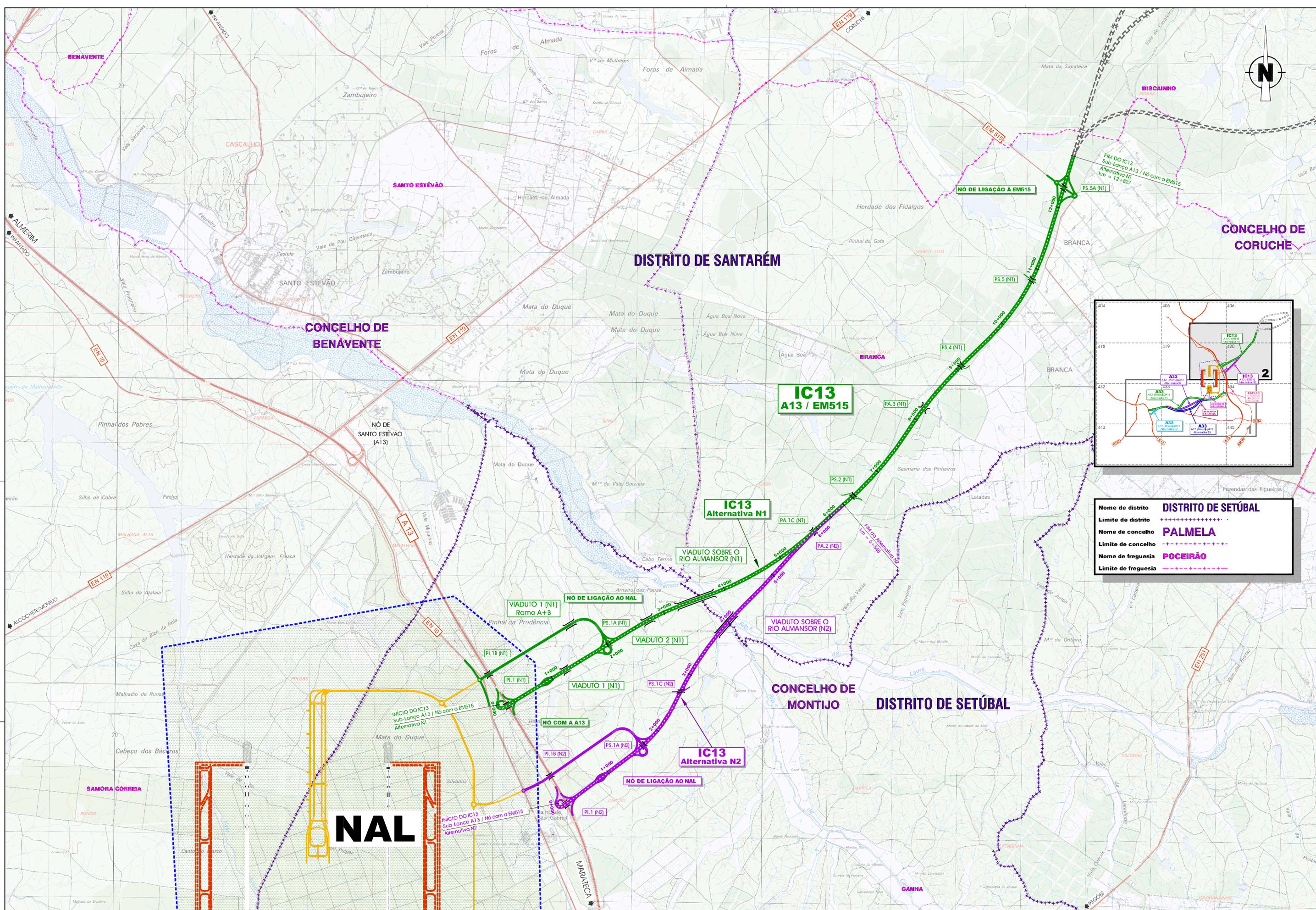
Delimitação da NUTS II considerando o DL 48/89, de 15 de Fevereiro, com a redacção dada pelo DL 317/99, de 11 de Agosto.





Nome de distrito	DISTRITO DE SETÚBAL
Limite de distrito	-----
Nome de concelho	PALMELA
Limite de concelho	-----
Nome de freguesia	POCEIRÃO
Limite de freguesia	-----





Nome de distrito	DISTRITO DE SETÚBAL
Limite de distrito	+++++
Nome de concelho	PALMELA
Limite de concelho	-----
Nome de freguesia	POCEIRÃO
Limite de freguesia	-----

NAL