



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL  
*CCDR-LVT – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo*

## **Parecer da Comissão de Avaliação**

**“Centro Comercial Jumbo - Sintra”**

***Grupo Auchan - Companhia Portuguesa de Hipermercados, S.A.***

**Processo de AIA nº 545/2007**

### **Comissão de Avaliação:**

CCDR-LVT (entidade que preside) - Dr.<sup>a</sup> Tânia Pontes;

CCDR-LVT (participação pública) - Dra. Helena Silva;

IGESPAR, I.P. - Dr.<sup>a</sup> Ana Margarida Martins.

Abril 2008

**Índice**

1. INTRODUÇÃO.....	2
2. PROCEDIMENTO DE AVALIAÇÃO .....	2
3. JUSTIFICAÇÃO E OBJECTIVOS DO PROJECTO.....	3
4. DESCRIÇÃO DO PROJECTO.....	4
5. APRECIACÃO ESPECÍFICA.....	5
5.1 Ordenamento do Território.....	5
5.2 Socio-Economia.....	9
5.3 Recursos Hídricos .....	13
Recursos Hídricos Superficiais.....	13
Recursos Hídricos Subterrâneos.....	15
Águas Residuais.....	16
5.4 Qualidade do Ar.....	17
5.5 Ambiente Sonoro.....	19
5.6 Paisagem.....	22
5.7 Flora, Habitats e Fauna.....	24
5.8 Património.....	26
6. RESÍDUOS.....	26
7. PARECERES EXTERNOS.....	28
8. CONSULTA PÚBLICA.....	31
9. CONCLUSÃO.....	33

Anexo I – Pareceres Externos

Anexo II – Estudos/Elementos a apresentar em Fase de RECAPE, Medidas de Minimização e Planos de Monitorização

## 1. INTRODUÇÃO

Dando cumprimento à legislação de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, com a redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, a Direcção Regional de Lisboa e Vale do Tejo – Ministério da Economia e Inovação na qualidade de entidade licenciadora, remeteu à Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR-LVT), em 03.10.2007, para procedimento de AIA, o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) relativo ao projecto “Centro Comercial Jumbo – Sintra”, em fase de Estudo Prévio, situado nas freguesias Algueirão – Mem Martins e São Pedro de Penaferrim, concelho de Sintra, no distrito de Lisboa, cujo proponente é Companhia Portuguesa de Hipermercados, S.A. empresa integrada no Grupo Auchan. O EIA foi elaborado pela SOPSEC – Sociedade de Prestação de Serviços de Engenharia Civil, S.A. e IMPACT – Consultores, Lda.

Para o efeito, foi nomeada a seguinte Comissão de Avaliação (CA):

- CCDR-LVT (entidade que preside) – Dr.ª Tânia Pontes da Silva, com a colaboração da Dr.ª Joana Bustorff;
- CCDR-LVT (consulta pública) – Dr.ª Helena Silva;
- Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico, I.P. (IGESPAR, I.P.) – Dr.ª Ana Martins.

Internamente, na CCDR-LVT, foram consultados os seguintes serviços: Divisão de Licenciamento Ambiental, Direcção de Serviços de Águas Interiores, Direcção de Serviços de Ordenamento do Território e a Divisão de Planeamento, Prospectiva e Avaliação.

De acordo com a alínea b), do n.º 10 do anexo II (Estabelecimento de comércio ou conjunto comercial com área superior a 1,50 hectares (ha)), do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, com a redacção que lhe é dada pelo Decreto-Lei n.º 197/2005 de 8 de Novembro, o projecto está sujeito a Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) uma vez que este projecto possui uma área de aproximadamente 2,1ha.

## 2. PROCEDIMENTO DE AVALIAÇÃO

O método de avaliação seguido pela CA contemplou o seguinte:

- Análise global do EIA e avaliação da sua conformidade com o disposto no artigo 12.º, do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, na sua actual redacção e da Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril. Na sequência da referida análise foram solicitados elementos adicionais ao proponente em 6 de Novembro de 2007;
- Os elementos adicionais foram entregues em 2 de Janeiro de 2008. Da análise dos elementos remetidos, verificou-se que foram tidos em conta os comentários e

solicitações efectuadas pela CA, pelo que, em 11 de Janeiro de 2008, foi emitida a Declaração de Conformidade;

- Foram consultadas as seguintes entidades externas: Estradas de Portugal, S.A., REN – Redes Energéticas Nacionais, S.A., Câmara Municipal de Sintra, Direcção Regional de Lisboa e Vale do Tejo do Ministério da Economia e Inovação, Direcção-Geral dos Recursos Florestais e EDP;
- Foi realizada uma visita ao local, no dia 21 de Janeiro de 2008, com a presença dos representantes da CA, da Companhia Portuguesa de Hipermercados, S.A. – Auchan, da DRLVT-MEI e da Câmara Municipal de Sintra;
- Promoção da consulta pública que decorreu durante 25 dias úteis, tendo o seu início no dia 28 de Janeiro de 2008 e o seu termo no dia 3 de Março de 2008;
- Realização de reuniões de trabalho, visando a análise técnica do EIA, a integração das diferentes análises sectoriais, específicas e dos resultados da consulta pública.

### **3. JUSTIFICAÇÃO E OBJECTIVOS DO PROJECTO**

Segundo o EIA, foram efectuados vários estudos pelo proponente, visando a identificação da melhor localização para a implantação de novos complexos comerciais, tendo como objectivo aumentar a sua presença no mercado consumidor.

A área de influência do projecto integra parte de um importante eixo residencial suburbano, estruturado em função da rede ferroviária e rodoviária que faz a ligação entre Lisboa e Sintra. Apesar desta dimensão, estes aglomerados continuam em forte crescimento, tendência que se deverá manter num futuro próximo, dadas as áreas urbanizáveis definidas na sua envolvente. Contudo, no contexto da Área Metropolitana de Lisboa, o sector terminal do eixo de Sintra está subequipado, se for tida em consideração a elevada concentração populacional aí existente, conforme é referido no EIA.

A instalação deste projecto, justificado pelo elevado potencial demográfico, segundo o EIA, reforça a oferta, permitindo a opção de compra das populações, aumenta a competitividade e o dinamismo no mercado, com naturais benefícios para os consumidores e potencia uma maior fixação no concelho do abastecimento da população residente, minimizando a sobrecarga na rede viária regional.

Assegura o estudo, que a pretensão irá assim aumentar a competitividade, reforçar a oferta e o dinamismo do mercado, trazendo ainda mais valias a nível nacional e ao nível da macro economia.

#### 4. DESCRIÇÃO DO PROJECTO

A área de implantação situa-se na zona de confluência das freguesias de Mem Martins e S. Pedro de Penaferrim, numa área adjacente ao IC 19, junto ao nó de Mem Martins, na Zona Industrial e EN 249, no concelho de Sintra.

O Centro Comercial Jumbo de Sintra irá instalar-se num terreno com 85.309,00 m<sup>2</sup> (estão excluídos os lotes habitacionais), com 25.542,00 m<sup>2</sup> de área bruta de construção acima do solo, sendo a área locável de 20.946,95 m<sup>2</sup>.

A pretensão prevê um hipermercado, uma galeria comercial com uma oferta de comércio e serviços diversificada (lojas âncoras e satélites) e ainda uma área de restauração.

O edifício será constituído por um só piso comercial, com entrada à cota +3, sendo que todo o parque de estacionamento será de nível com o terreno.

A pretensão será apoiada por um parque de estacionamento, com capacidade para 1440 lugares, sendo que 799 desses lugares situar-se-ão em parque coberto e 641 lugares no exterior. Em termos de pavimento o estacionamento exterior será em grelhas de arrelvamento e terão árvores entre os lugares, garantindo uma não impermeabilização destes espaços.

O acesso automóvel será pela EN 249, sendo criadas dentro do lote novas faixas de entradas e saídas independentes. Segundo o EIA, a actual rotunda de articulação entre a rede local e a EN 249 não apresenta condições para a recepção/escoamento da evolução previsível de tráfego, prevendo-se por isso o seu redesenho e o reperfilamento da EN249 em toda a lateral norte do empreendimento, permitindo a inserção dos acessos correspondentes. A circulação dos clientes prevê-se através de uma via colectora e de passagens desniveladas para os dois movimentos de viragem à esquerda, prevendo-se também a inserção de paragem BUS e para táxis na via colectora. O cais de descargas do hipermercado será reservado e ocultado relativamente às vias circundantes, possível devido à reentrância no edifício

Este projecto inclui espaços de lazer, que pretendem valorizar a linha de água, e que consistem na criação de uma ciclovia adjacente à linha de água e um passeio pedonal complementar, e a criação mais a norte, junto do estacionamento exterior, de uma “escola infantil de condução”.

O EIA considera como projectos complementares, a construção de uma nova rotunda e troço para a EN 249, projectos de ligação às infra-estruturas e redes municipais e a regularização e recuperação da Ribeira da Azenha.

Está previsto que a fase de construção dure 18 meses. A fase de exploração terá início 28 meses após aprovação do pedido de instalação, estimando-se um período de vida útil de 40 anos.

A implementação deste projecto no local encontra-se totalmente dependente da localização apresentada, não só porque os terrenos foram adquiridos para o efeito pelo promotor, como todo o projecto se desenvolveu especificamente acautelando a adaptação ao local e, à consequente valorização ambiental do mesmo, nomeadamente pela regularização e recuperação ambiental da Ribeira da Azenha. Deste modo, e de acordo com o EIA, a principal alternativa ao projecto será a “ alternativa zero” ou seja a não realização do projecto.

O local de implantação apresenta vegetação rasteira e pequenas árvores, sendo uma zona de baldio circundada por diferentes vias de comunicação de elevada intensidade de tráfego.

Na vizinhança imediata, verifica-se a existência de pavilhões destinados à actividade industrial e comercial, bem como a presença de restauração e de reduzidos núcleos habitacionais dispersos.

## **5. APRECIÇÃO ESPECÍFICA**

A CA analisou de forma específica os seguintes factores ambientais: Ordenamento do Território, Socio-económica, Recursos Hídricos, Qualidade do Ar, Ambiente Sonoro, Paisagem, Fauna e Flora, e Património.

### **5.1 ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO**

#### *Instrumentos de Gestão Territorial*

- Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa

Não obstante a natureza da pretensão, à qual não poderão ser atribuídas directamente obrigações de cumprimento de orientações estratégicas do Plano Regional de Ordenamento do Território, deverá sempre ter-se como princípio orientador as intenções previstas nesse Instrumento de Gestão Territorial para o local, porquanto sendo obrigação das CM atender a montante a essas valências e gerir a ocupação territorial do seu município norteando-se por essas determinações, transpor-se-á naturalmente alguma responsabilidade para as intervenções particulares que também pretendem ocupar o mesmo território. Assim, entende-se de aferir esta matéria em sede deste tipo de proposta, mesmo que cientes das fronteiras estabelecidas em matéria de cumprimento dessas exigências de ordem legal. Constata-se assim, que a zona encontra-se abrangida por Instrumento de Gestão Territorial de Âmbito Nacional ou Regional (aquele que define o quadro estratégico a desenvolver pelos Planos Municipais de Ordenamento do Território), isto é, pelo Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa – PROT-AML, (publicado em Diário da República

por Resolução de Conselho de Ministros n.º 68/2002, de 8 de Abril), recaindo na Unidade Territorial 3 – Espaço Metropolitano Poente – na sub - unidade Alcabideche/Ranholas/Barcarena;

A referida Unidade Territorial, identifica-se como um espaço metropolitano que forma com Lisboa – Centro Metropolitano, um contínuo urbano suportado pelos dois grandes eixos de transportes rodo e ferroviários que ligam Lisboa a Cascais e a Sintra. A sub - unidade Alcabideche/Ranholas/ Barcarena, constitui-se como uma área intersticial, que apresenta uma matriz de ocupação do solo caracterizada pela profusão e simultaneidade de usos edificados num contexto insípiente ou nulo de estruturação territorial. Neste panorama de desorganização territorial, sobressaem contudo, algumas áreas de actividade económica que assumem o forte papel de servir de motor ao desenvolvimento, ressaltando-se ainda a importância dos eixos viários IC 15 e IC 19 (que será futuramente servido pelo IC 30), implementando uma importante ligação de Cascais a Sintra, numa área de grande sensibilidade paisagística como é o sopé oriental da Serra de Sintra;

No seu conjunto, esta unidade apresenta grandes deficiências em termos de ligações viárias internas e de articulação funcional, existindo no entanto, um potencial urbano e de consolidação e diversificação da base económica que pode ser desenvolvido, desde que devidamente orientado e organizado.

Denuncia ainda o citado plano regional, que este território regista graves conflitos com o sistema ecológico, designadamente devido ao estrangulamento de áreas de drenagem natural; à ocupação de áreas de amortecimento de cheias e à dificuldade do restabelecimento da continuidade dos sistemas, dentro dos limites estáveis.

Registe-se, que é ainda orientação territorial para este espaço metropolitano poente, a estabilização dos limites do edificado, com vista à salvaguarda das Áreas Vitais para o funcionamento dos sistemas ecológico e urbano, recaindo a pretensão, em termos de Reserva Ecológica Metropolitana totalmente em Áreas Vitais

A pretensão recai em termos de Esquema de Modelo Territorial, em Área Urbana a Estruturar e a Ordenar. Pretende-se que estas áreas salvaguardem os valores naturais e culturais criando remates urbanos coerentes e estáveis para as áreas de expansão e que integrem Áreas Estruturantes e Vitais da REM, promovendo a colmatação de carências a nível de equipamentos e infra-estruturas nas áreas urbanas, garantindo a qualificação do espaço público e a requalificação urbanística do território;

Verifica-se, relativamente à Rede Ecológica Metropolitana, que a pretensão insere-se integralmente em Área Vital e Ligações/Corredores Vitais. Estas áreas devem ser encaradas como vitais para a resolução de problemas de carências do sistema urbano já instalado,

podendo ainda representar o espaço de concretização de espaços públicos, zonas de lazer e recreio. As linhas de água devem ser mantidas e salvaguardadas como modo de prevenção das cheias e das inundações, contrariando assim a tendência reconhecida de nas áreas vitais ocorrerem frequentemente estrangulamentos, intrusões e interrupções no devido funcionamento do sistema ecológico preexistente;

Assim e tendo em atenção as orientações territoriais para o espaço metropolitano poente, as quais assentam, entre outras, na promoção das actividades económicas como motores de desenvolvimento e na preocupação em ordenar e estruturar o território da área intersticial, implementado uma rede viária estruturante e disciplinando os diversos usos e ocupações do solo, parece pois importante que se venham a contrariar estes constrangimentos, admitindo-se que a proposta em causa embora pretenda incrementar mais valias à região, bem como valorizar o sistema ecológico existente melhorando-o pela criação de áreas de lazer e recreio, vem prever a ocupação de uma área que sendo vital deveria ter sido assim entendida por se constituir como uma área de desafogo e de contenção do contínuo urbano. Entende-se pois que a pretensão nesta matéria e não obstante a natureza privada que detém, vem desvirtuar ou afastar-se das orientações estratégicas preconizadas para o local.

- Plano Director Municipal de Sintra

A zona da pretensão encontra-se também abrangida por Instrumento de Âmbito Municipal isto é, (por instrumento de gestão territorial que define a política municipal de gestão territorial de acordo com as directrizes decorrentes dos instrumentos de âmbito regional) por PDM eficaz, Plano Director Municipal de Sintra (publicado em Diário da República por Resolução de Conselho de Ministros n.º 116/99, de 4 de Outubro), recaindo integralmente em “Espaços Industriais”, ou seja, em espaços constituídos por áreas sujeitas e a sujeitar a actividades transformadoras, de armazenagem e serviços complementares da actividade económica. Aditem ainda estes espaços a existência de edifícios destinados a alojamento hoteleiro, de restauração ou destinados ao exercício do lazer e recreativo e formação profissional, de edifícios destinados ao exercício de actividades terciárias, estruturas de verde e lazer (conforme decorre do disposto nos n.º 1 e 3.1. do art.º 29.º do regulamento do PDM).

Entende-se pois neste âmbito, existir conformidade em termos de uso, ainda que devamos estar cientes de que essa possibilidade acarreta a obrigação de cumprimento de regras de edificabilidade dessas actividades no local, como sejam, “(...) é admissível a existência de edifícios, destinados ao exercício de actividades de terciário, com alturas máximas de fachada de 9m, estruturas de verde e de lazer afectando 40% da superfície bruta de ocupação, caso esta se constitua sob a forma de loteamento.” ( cf. decorre do disposto no ponto 3.1., do art.º 29.º do regulamento do PDM).

Observa-se assim no caso em apreço, que a proposta deverá apresentar uma cêrcea máxima de 9 m, o que se vem a confirmar.



- Condicionantes

No âmbito da REN, verifica-se que a área do projecto é atravessada de Norte para Sueste por uma Linha de Água – Ribeira da Azenha, classificada como REN.

O estudo prévio prevê diversas acções interditas por este regime estabelecidas no n.º 1 do art.º 4 do DL. 93/90 de 19 de Março na sua actual redacção. Contudo a alínea a) do n.º 2 do artigo 4º do referido enquadramento legal, define como excepções ao regime da REN as acções insusceptíveis de prejudicar o equilíbrio ecológico nas áreas integradas na REN identificadas no anexo IV, e sujeitas aos requisitos do anexo V, do mesmo diploma legal, passíveis de ser autorizadas pela CCDR LVT, nomeadamente “Pequenas pontes, pontões e obras hidráulicas”.

Da análise efectuada no âmbito da REN conclui-se que:

- Relativamente às travessias propostas, deverá ser desenvolvida uma solução em fase de projecto que não interfira com o leito da linha de água;
- Relativamente à PH a mesma poderá ser passível de ser autorizado ao abrigo da alínea a) do n.º 2 do art. 4º do já mencionado diploma legal, caso se comprove em projecto de execução que a mesma não constitui ou contém elementos que funcionem como obstáculo à livre circulação das águas;
- Quanto ao alargamento do perfil transversal considera-se que a acção também poderá ser autorizada à luz da alínea a), do n.º 2, do art.º 4.º do citado diploma legal caso se comprove a sua relevância em termos de redução do risco de cheia e que não haver alterações significativas à topografia;
- Quanto às restantes intervenções propostas (alteração do perfil longitudinal, criação de um lago e correspondente cascata e descarregador e impermeabilização do leito da ribeira) entende-se não poderem as mesmas ser autorizadas, porquanto a sua justificação assenta basicamente num enquadramento paisagístico da unidade comercial, alterando a topografia do terreno e constituindo obstáculo à livre circulação das águas. A actual solução merece parecer desfavorável, contudo estando-se ainda em fase de estudo prévio considera-se que o projecto de execução poderá e deverá ser desenvolvido no sentido de superar tais impedimentos, de forma a dar cumprimento integral ao disposto no Regime da REN;
- Registe-se ainda que todo o perfil do traçado da linha de água deverá ser tratado de igual modo em toda a área de intervenção, incluído a área a jusante até à via, por forma a assegurar a continuidade do corredor e das condições hidráulicas e hidrológicas;

Verifica-se que a pretensão do ponto de vista das intervenções na linha de água é inviável face ao regime da REN, podendo apenas vir a ser exequível caso no projecto de execução se dada integral satisfação ao acima exposto, pelo que o projecto deverá ficar condicionando, em fase

de RECAPE, ao enquadramento no regime jurídico da REN das acções previstas para a linha de água.

A zona da pretensão não interfere com áreas de RAN.

Face ao exposto, verifica-se conformidade do projecto com os Instrumentos de Gestão Territorial em vigor para a área de intervenção da pretensão, no entanto, esta apresenta impedimentos em matéria de REN por força de algumas acções previstas (alteração do perfil longitudinal, criação de lago e correspondentes cascata e descarregador e impermeabilização do leito da ribeira) que não podem ser autorizadas, tendo por base motivos de enquadramento paisagístico da pretensão, que alteram a topografia do terreno e constituem obstáculo à livre circulação das águas.

Note-se, não obstante a natureza privada de que se reveste, que a proposta regista desvios quanto às orientações estratégicas do PROT-AML, designadamente por se inserir integralmente em Áreas Vitais da REM.

## **5.2 SOCIO-ECONOMIA**

A envolvente regista sobretudo áreas de ocupação urbana, destacando-se os lotes industriais e empresariais, verificando a concentração de pavilhões destinados a actividade industrial e comercial, a presença de unidades de comércio e restauração e, de forma dispersa, de reduzidos núcleos habitacionais. Na componente comercial destacam-se grandes superfícies e centros de negócios, tais como o Sintra Business Park, o Sintra Retail Park, Mem Martins Business Centre e outros. O comércio a retalho regista também uma presença de coexistência com as referidas grandes superfícies.

Numa envolvente mais afastada surgem áreas agrícolas, florestais ou agro-florestais, embora com registos de abandono. A Oeste da área de intervenção encontra-se a Serra de Sintra, valor paisagístico mais relevante da envolvente mais alargada.

A área onde se insere o projecto apresenta uma estrutura viária estabilizada, totalmente marcada pela presença do IC19 e da EN249 e da sua articulação com a rede local. O IC19 encontra-se em fase de alargamento para 2x3vias/faixa de rodagem e a EN 249 encontra-se, segundo o EIA, em “razoáveis condições de circulação”, observando um perfil 1+1 e uma velocidade de circulação de 50km/hora. O EIA refere uma situação actual de congestionamento para o IC19, usando um valor de velocidade média de 60km/hora. O nó da Abrunheira observa cerca de 6 mil veículos em hora de ponta da tarde, tráfego relativamente ao qual as obras do

IC19 aumentarão a respectiva capacidade de recepção/escoamento. É referido registarem-se movimentos logísticos pendulares de grande frequência, que causam um tráfego elevado e constante na EN249 após saída do IC19. A actual rotunda de articulação entre a rede local e a EN 249 não se encontra em condições para a recepção/escoamento da evolução previsível de tráfego, prevendo-se o seu redesenho e o reperfilamento da EN249 do lado norte do empreendimento, permitindo a inserção dos acessos correspondentes, assim como a circulação dos clientes através de uma via colectora e de passagens desniveladas para os dois movimentos de viragem à esquerda.

No contexto da mobilidade observada é também referida uma forte componente de deslocação em transporte individual e uma residual importância do transporte colectivo.

A área de influência do projecto integra parte de um importante eixo residencial suburbano, estruturado em função da via ferroviária que liga Sintra a Lisboa, destacando-se os aglomerados populacionais Agualva/Cacém, Rio-de-Mouro/Rinchoa, Mercês/Tapada das Mercês e Algueirão/Mem Martins, que constituem uma mancha urbana de elevada densidade. O EIA refere que, apesar desta dimensão, estes aglomerados apresentam um forte crescimento, prevendo-se a verificação desta tendência dadas as áreas urbanizáveis definidas na sua envolvente.

Segundo o EIA, o projecto, justificado pelo elevado potencial demográfico registado, reforça a oferta, permitindo a opção de compra por parte das populações e aumentando a competitividade e o dinamismo no mercado, com benefícios para os consumidores, e potencia a fixação no concelho do abastecimento da população residente, minimizando a sobrecarga na rede viária regional.

A construção do empreendimento dará origem à necessidade de abertura de novos acessos, ao desvio de circulação de vias, dadas as necessidades de garantia de acesso e escoamento do tráfego, e à movimentação de maquinaria, aumentando o tráfego de veículos pesados.

A exploração do empreendimento originará, em 2018, um aumento de 14% do tráfego previsto sem empreendimento, associado aos veículos de mercadorias para cargas e descargas e veículos de trabalhadores e visitantes. O EIA refere que as novas infra-estruturas construídas assegurarão a capacidade de resposta aos fluxos esperados, melhorando até as condições de circulação.

Ainda segundo o EIA, o nível de serviço do IC19 com 3+3 vias/sentido não será alterado, dado o empreendimento não registar a capacidade de influência suficiente para a sua sobrecarga. As pontuais filas de espera à entrada dos parques de estacionamento serão, segundo o EIA, absorvidas pela capacidade das vias internas ao empreendimento e no que respeita aos

acessos para cargas e descargas o seu dimensionamento apresenta capacidade interna de retenção de veículos em espera.

A concepção e utilização propostas, designadamente na volumetria e tipologia de edifício, no contributo para a recuperação da linha de água existente (Ribeira da Azenha), na criação de um espaço público de lazer/área verde que acresce para usufruto das populações e na proposta inovadora da tipologia de espaço de estacionamento, apresentam-se como efeitos positivos na valorização do local e da área de influência.

O projecto cria 905 postos de trabalho directos, segundo a área média de exposição e venda.

Das medidas propostas no EIA foram aceites as seguintes:

- Acordar os desvios de tráfego com a Autarquia e com a EP.
- Acompanhamento das manobras dos veículos pesados por pessoal de obra designado para o efeito.
- Efectuar as operações de carga e descarga de produtos a granel em circuito fechado ou em locais preparados para o efeito, isto é, com existência de barreiras e localização a jusante dos ventos dominantes relativamente aos receptores próximos).

Face aos impactes identificados propõem-se ainda as seguintes medidas:

*Fase de construção*

- Proceder ao alargamento da rotunda que estabelece o acesso e articulação entre o IC19 e a EN249, introduzindo uma terceira faixa de rodagem, por forma a que a concentração de tráfego e as condições de circulação originadas pelo empreendimento possam não ter efeito de acentuação do congestionamento existente.
- Considerar o alargamento do troço que liga o IC19 à rotunda referida em situação de via “afecta” ao empreendimento, bem como o troço entre a rotunda e o início do alargamento da EN249 no limite norte do terreno afecto ao empreendimento.
- Considerar a zona das paragens BUS e dos táxis em espaço próprio, não retirando espaço de circulação nas novas faixas de rodagem a criar.

Estas três medidas deverão ser enquadradas e compatibilizadas com a condicionante relativa à Apresentação do Estudo de Tráfego aprovado pela Estradas de Portugal, S.A., tendo em conta os aspectos mencionados no parecer desta entidade.

- Medida n.º 7, 28, 30, 37, 38 do Documento “Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção”, elaborado pela APA.
- Considerar no caderno de encargos e/ou respectivo contrato a existência da função de acompanhamento das manobras dos veículos pesados e do responsável.

- Planeamento dos desvios de tráfego incluindo a determinação de locais para colocação de informação das alternativas de percursos considerando os locais que são limite da área de influência das operações afectas à construção e os locais onde se pode colocar a situação de opção de alternativas de percurso.
- Proceder à colocação da informação relativa aos percursos alternativos nos locais apurados no quadro dos resultados do planeamento dos desvios de tráfego a realizar.

#### *Fase de exploração*

- Considerar a zona das paragens BUS e dos táxis em espaço próprio, não retirando espaço de circulação nas novas faixas de rodagem a criar.

O EIA não apresenta plano de monitorização para o factor ambiental em análise, no entanto propõe-se:

- Monitorizar a situação relativa ao tráfego e circulação na área interna afecta ao empreendimento e na sua envolvente. Acompanhar e perceber com vista à prevenção e boa gestão dos efeitos gerados no domínio do tráfego e circulação.
- Monitorizar a situação relativa ao uso dos transportes públicos. Acompanhar e perceber o grau de resposta útil e satisfatória à população no caso dos transportes públicos.

Considerando como aspectos determinantes para a decisão de apreciação no âmbito deste descritor:

- Valorização sócio-económica, com o reforço da oferta, permitindo a opção de compra por parte das populações e aumentando a competitividade e o dinamismo no mercado, com benefícios para os consumidores, e com a potenciação da fixação no concelho do abastecimento da população residente, minimizando a sobrecarga na rede viária regional;
- Valorização territorial devido à concepção e proposta de utilização específicas, designadamente na volumetria e tipologia de edifício, no contributo para a recuperação da linha de água existente (Ribeira da Azenha), na criação de um espaço público de lazer/área verde e na proposta inovadora da tipologia de espaço de estacionamento;
- Valorização sócio-económica devido à criação de um nº significativo de postos de trabalho directos;
- Efeito de concentração e atracção de tráfego e circulação suscitado pela presença do empreendimento, que se constitui como um impacte negativo;

Propõe-se a viabilização do projecto desde que cumpridas as medidas de minimização e monitorização propostas no EIA e feitas acrescer neste parecer, essencialmente destinadas a minimizar os efeitos negativos, nomeadamente em matéria de tráfego e circulação.

### 5.3 RECURSOS HÍDRICOS

#### ➤ Recursos Hídricos Superficiais

A área de intervenção localiza-se na margem da Ribeira da Azenha que drena para a Ribeira da Estrebeira.

O projecto prevê, a regularização e recuperação de um troço da Ribeira da Azenha, pretendendo com esta solução criar condições para escoar a cheia centenária na zona sem a consideração de qualquer eventual amortecimento a montante e simultaneamente melhorar a qualidade da água.

A solução prevê de montante para jusante: a reabilitação da Passagem Hidráulica (PH) existente, sob a EN 249 e, de novo acesso à unidade comercial; atravessamentos sobre a linha de água por vias, por ciclovia e circuito pedonal; a regularização do troço inicial em superfície livre, a céu aberto, em pedra arrumada à mão; a criação de um lago, compreendido entre o desnível / cascata e o descarregador de soleira espessa a jusante. Este lago alimenta um circuito de recirculação / depuração de água e constitui, também elemento paisagístico de fruição lúdica, associado à organização das esplanadas e restauração do centro comercial; a criação de um canal mais inclinado e que possibilite a transição, com energia suficiente entre a largura do descarregador e a do canal tipo; a regularização do troço final, igualmente a céu aberto e em pedra arrumada à mão;

Analisado o EIA e respectivas peças desenhadas, verifica-se que é respeitado traçado da linha de água existente, não se pretendendo desviar nem canalizar a ribeira, mas sim valorizá-la e recuperá-la, tornando-a uma mais-valia.

É ainda mencionado que a qualidade da água na ribeira sofre, actualmente, com descargas poluentes a montante do troço em causa, quer domésticas, quer pluviais.

Em termos gerais, pretende-se uma solução naturalizada, excepto na zona de entrada, a norte, junto à Passagem Hidráulica sob a EN-249, em que teve de ser adoptado betão.

As obras preconizadas são:

- Reabilitação da Passagem Hidráulica existente;
- Regularização do troço inicial da linha de água, a céu aberto, em pedra arrumada à mão;
- Criação de um lago, com um circuito de recirculação/depuração de água;
- Um troço de canal mais inclinado, para jusante do descarregador;
- Regularização do troço final, igualmente a céu aberto e em pedra arrumada à mão;

A solução inclui uma estação de tratamento e elevação de caudais que, com um reservatório enterrado a executar, permitirá conduzir alguma água desde o lago até à zona de montante, para diluição das águas poluídas e redução de odores, e criando um efeito visual de movimento.

As intervenções em causa foram devidamente justificadas para vários períodos de retorno, incluindo T= 100 anos.

Conforme conclusões do estudo, a concepção dos arranjos para a linha de água e para as margens teve como alicerce principal o aproveitamento da regularização e correcção hidráulica, tendo em conta o período de retorno de 100 anos, mas também a criação de áreas verdes de enquadramento da faixa ribeirinha, com a necessidade de redução de carga poluente através da diluição e depuração por via do sistema de filtragem e recirculação.

Considera-se que a situação de referência relativa aos efluentes pluviais é aceitável, face ao facto de referir o terreno como não ocupado, e gerador de caudal médio correspondente a áreas verdes.

É ainda mencionado que as águas que cairão sobre as superfícies impermeabilizadas serão conduzidas, através do sistema pluvial a dimensionar, para a rede pública ou para a linha de água existente, o que se enquadra no Estudo de Linha de água, já anteriormente apresentado.

Na caracterização dos impactes relativos aos recursos hídricos superficiais, é identificado o eventual arrasto de matérias pelas águas de escorrência superficial, na fase de construção, podendo levar à alteração das características físicas das águas nas linhas de drenagem. Este impacte é classificado como negativo, embora pouco significativo, mas de duração permanente, classificação com a qual se concorda.

É ainda classificado como sendo provável, à escala local, e reversível após conclusão dos trabalhos, classificação com a qual se concorda.

Na fase de construção o EIA refere que, atendendo às condicionantes da obra, as águas pluviais poderão causar problemas operacionais à rede, tais como entupimentos. Este impacte é classificado como negativo, directo e cumulativo, provável, e reversível após conclusão dos trabalhos, sendo significativo, local e temporário, facto com o qual se concorda.

Na fase de exploração, é mencionada a afectação da rede de águas pluviais, e mais uma vez o arraste de sólidos, e a eventual ocorrência de derrames acidentais de óleos ou outros produtos poluentes. Como nem todas as águas pluviais serão conduzidas à linha de água, e as contaminações com poluentes só ocorrem em eventual situação de acidente, o impacte é classificado como negativo, provável, irreversível, pouco significativo, local, directo e cumulativo, e permanente. Concorda-se com essa classificação.

Na caracterização dos impactes relativos ao ordenamento do território, pode ler-se a referência à linha de água classificada como REN, a qual se pretende valorizar e recuperar. Na fase de construção, o impacte é classificado como negativo, face ao facto de a linha de água ser REN, mas como positivo, no que respeita à descontaminação da linha de água e da sua envolvente. Concorda-se com esta classificação. É ainda classificado como tendo probabilidade certa, local, de ordem directa, permanente, muito significativo e irreversível. Concordamos também com a classificação.

Quanto às medidas de mitigação refere-se o seguinte:

- Quanto, à fauna e flora, é referido que *uma das medidas mitigadoras, na fase de construção consiste em “Acautelar a destruição da linha de água ocorrente na Zona de Intervenção, procedendo-se ao seu entubamento”. Esta deverá ser substituída por: “Acautelar a destruição da linha de água ocorrente na Zona de Intervenção, não se procedendo ao seu entubamento, e mantendo o equilíbrio ecológico das suas margens”*

Relativamente à qualidade das águas superficiais, não vemos inconveniente quanto à implementação do projecto, uma vez que, de acordo com o mesmo, as águas residuais geradas serão encaminhadas para a ETAR municipal.

#### ➤ **Recursos Hídricos Subterrâneos**

No que concerne aos recursos hídricos subterrâneos e relativamente a caracterização do ambiente afectado pelo projecto, concorda-se com a apresentada no EIA.

Os aspectos ambientais mais relevantes estão relacionados por um lado com alterações na infiltração e recarga naturais das águas subterrâneas devido à impermeabilização de uma parte significativa da área ocupada pelo projecto e por outro lado com a potencial contaminação dos recursos hídricos subterrâneos, relacionada com eventuais derrames no solo e/ou linha de água de óleos, lubrificantes e combustíveis provenientes da maquinaria e veículos afectos à obra (durante a fase de construção).

Concorda-se com as medidas propostas no EIA, no capítulo 6.3 (pág. 242), quer para a fase de construção, quer para a de exploração.

O plano de monitorização proposto no EIA revela-se algo confuso e incompleto, porquanto não menciona quais os parâmetros a monitorizar (refere que será de acordo com um programa a definir), nem quais os locais onde efectivamente se pretende efectuar a monitorização, quer para a fase de construção, quer para a de exploração.



Sem prejuízo do referido acima, atendendo aos reduzidos impactes ambientais identificados, associados a esta tipologia de projecto, e às medidas de minimização propostas, considera-se desnecessário implementar um plano de monitorização específico para este tema ambiental, salvo se no decorrer da construção ou exploração existir algum episódio de poluição que, pelas suas características, justifique monitorizar.

Considera-se que o Projecto proposto não é susceptível de gerar impactes ambientais relevantes e/ou significativos nos recursos hídricos subterrâneos. Em todo o caso, devem ser adoptadas as medidas de minimização preconizadas no Anexo II, conforme o referido acima.

➤ **Águas Residuais**

As redes de drenagem de águas residuais domésticas para recolha das águas provenientes das zonas de comércio do empreendimento conduzirão o efluente por escoamento gravítico até à rede pública existente.

Os efluentes produzidos a cotas inferiores aos arruamentos públicos serão elevados por bombagem para a rede exterior.

Informa-se que se considera que a Declaração dos Serviços Municipalizados de Águas e Saneamento de Sintra apenas especifica as obrigações da empresa no que se refere à componente do abastecimento de água. Pelo que, em fase de RECAPE, deverão ser apresentados os seguintes elementos:

- Identificação em planta do colector/emissário/sistema de drenagem público, no qual serão rejeitadas as águas residuais, incluindo a demonstração da respectiva capacidade para receber esses caudais, ao longo dos anos de vida útil do Projecto, ou, no caso contrário, a apresentação das alterações que será necessário introduzir e do responsável pelas mesmas, e os comprovativos das condições para tal rejeição impostas pela Entidade Gestora da rede;
- Identificação em planta da ETAR urbana que lhe está associada, e a demonstração da sua capacidade de receber esses caudais/cargas, ao longo dos anos de vida útil do Projecto, de modo que fique assegurado o cumprimento dos requisitos de descarga estabelecidos no Decreto-Lei nº 152/97 de 19 de Junho e Decreto-Lei nº 149/2004 de 22 de Junho, tal como definidos na respectiva Licença de Descarga;
- O projecto das redes de drenagem das águas residuais desde o exterior do edifício até à ligação ao colector público e identificação do respectivo responsável;
- O projecto das redes de drenagem pluvial até ao meio receptor e identificação do respectivo responsável;
- A identificação das actividades de serviços, produtoras de efluentes com características não domésticas, e o projecto das respectivas instalações de pré-tratamento;

- A estimativa das características de qualidade das águas residuais – parâmetros pH, CBO5, CQO, SST, óleos e gorduras, detergentes, e quaisquer outras substâncias específicas que resultem das actividades de serviços acima referidas - que serão lançadas no sistema público.

#### **5.4 QUALIDADE DO AR**

Para caracterizar o ambiente afectado foram utilizados os dados da Estação de Medição da Qualidade do Ar (EMQA) de Mem Martins, uma estação urbana de fundo, pertencente à Rede de Medição da Qualidade do Ar de Lisboa e Vale do Tejo. Esta estação encontra-se a cerca de 600 m (segundo o EIA) do local de implantação do projecto. Os dados usados reportam-se ao ano de 2005. Pese embora se considerar que os dados da estação traduzem a qualidade do ar média da zona do projecto, há que ressaltar a proximidade daquela zona a uma via de grande tráfego, o IC19.

Foram identificados vários receptores sensíveis, em particular algumas habitações, que se encontram junto ao limite Este do projecto.

O domínio do estudo realizado abrangeu ainda partes de povoações a Norte e a Sudoeste. Estes receptores encontram-se, segundo o aditamento do EIA, a distâncias superiores a 300m.

Na fase de construção prevê-se a emissão de poluentes atmosféricos nas zonas envolventes à obra, nomeadamente de partículas em suspensão, associadas às acções de limpeza e desmatção do terreno, escavação/terraplanagens, do funcionamento de máquinas e circulação de veículos afectos à obra. Estes impactes não foram estimados, dada a inexistência, à data de realização do EIA, de dados que permitissem uma avaliação mais detalhada.

Na fase de exploração são expectáveis emissões de poluentes para a atmosfera decorrentes do tráfego rodoviário gerado pelo funcionamento do conjunto comercial.

A avaliação dos impactes foi realizada por recurso a modelação numérica, a uma escala local, através do modelo AERMOD, para os poluentes monóxido de carbono, dióxido de azoto e partículas em suspensão (PM10). Tendo sido simulados dois cenários distintos, para os anos de arranque e horizonte de projecto. Os anos de arranque e de horizonte foram definidos com base nos dados obtidos no estudo de tráfego. A concentração de fundo foi definida com os resultados das medições da EMQA de Mem Martins. O modelo estimou as emissões decorrentes do acréscimo de tráfego associado ao funcionamento do conjunto comercial.

De acordo com as simulações das concentrações máximas horárias, diárias e anuais realizadas para os vários poluentes, todos os parâmetros se enquadram dentro dos valores

legislados. Contudo, o factor de segurança associado à estimativa é de dois, ou seja os valores estimados podem ser metade ou o dobro dos valores estimados. No caso das partículas PM10, por aplicação desse factor de segurança, os valores poderão ser superiores aos valores limite. Acresce que, como dados de entrada do modelo foram considerados os dados da EMQA de Mem Martins, a qual dista algumas centenas de metros e existe na proximidade da área do projecto uma via de grande tráfego. Face à incerteza associada à estimativa, considera-se que os resultados estimados pelo modelo devem ser entendidos como indicativos. Salienta-se, no entanto que, se compararmos os valores estimados com os dados da EMQA o acréscimo de poluentes decorrente da implantação do projecto não é muito significativo.

Segundo o EIA as emissões decorrentes do tráfego rodoviário e instalações industriais existentes estão contempladas nas concentrações de fundo que serviram de dados de entrada para o modelo.

O EIA apresenta um conjunto de medidas para minimizar as emissões de poluentes para a atmosfera. Estas medidas não estão muito tipificadas, no entanto concorda-se com as seguintes:

*Fase de construção*

- As operações de carga e descarga de produtos a granel deverão ser efectuadas em circuito fechado ou, não sendo tecnicamente possível, em locais devidamente preparados para o efeito no que diz respeito a medidas de contenção (existência de barreiras e localização a jusante dos ventos dominantes, relativamente aos receptores mais próximos).

*Fase de exploração*

- Gestão de tráfego no interior do perímetro do Conjunto Comercial que promova níveis de emissão mínimos, nomeadamente engarrafamentos.
- Localização das saídas de exaustão dos parques de estacionamento cobertos em pontos distantes dos receptores sensíveis e afastados entre si.

Propõe-se ainda as seguintes:

*Fase de Construção*

- Medida n.º 3, 9, 20, 27, 28, 29, 30, 33, 37, 38 do Documento “Medidas de Minimização gerais da Fase de Construção”, elaborado pela APA.

*Fase de Exploração*

- Deverá ser dada preferência à utilização de gás natural como combustível caso sejam instaladas caldeiras.
- Implementar um sistema de incentivo/promoção de utilização de transporte público.

Tendo em consideração a natureza, dimensão do projecto e os seus impactes na qualidade do ar da zona envolvente não se justifica a monitorização desta componente ambiental. No

entanto, uma vez que existem receptores sensíveis junto ao limite da área de implantação do projecto, essa situação deverá ser revista caso haja reclamações.

De acordo com a informação disponível no EIA, relativa ao factor ambiental qualidade do ar, a implementação do projecto não provocará impactes negativos significativos ao nível da qualidade do ar. Pese embora o facto dos efeitos na qualidade do ar serem difíceis de quantificar.

Chama-se ainda à atenção que durante a fase de construção poderá vir a verificar-se uma maior afectação dos receptores sensíveis existentes junto da área do projecto.

## **5.5 AMBIENTE SONORO**

A Este do futuro empreendimento regista-se a presença de receptores sensíveis (habitações). Para a caracterização do ambiente sonoro da área envolvente foi definida uma malha de pontos (pontos de monitorização de R1 a R8).

As fontes sonoras existentes no local são o tráfego rodoviário e a laboração de indústria, no entanto, a fonte predominante é o IC19, o qual é caracterizado por uma circulação intensa de tráfego.

O Regulamento Geral do Ruído (RGR) determina que as Câmaras Municipais deverão integrar as questões de ruído nos instrumentos de planeamento municipal. Para tal, deverão proceder à elaboração de mapas de ruído e à classificação, delimitação e disciplina das zonas sensíveis e mistas.

No caso vertente, a Câmara Municipal de Sintra ainda não dispõe daqueles instrumentos. Nestas circunstâncias, o RGR dispõe de um mecanismo específico, nomeadamente valores-limite para zonas ainda não classificadas.

Na situação actual, os resultados apresentados no EIA revelam que o ambiente sonoro oscila entre os 59.0 dB(A) e os 72.0 dB(A) para o indicador de ruído global, Lden, e entre os 50.0 dB(A) e os 65.0 dB(A) para o indicador de ruído nocturno, Ln. Objectivamente, verifica-se que os pontos mais próximos da EN 249 (R7 e R6) ultrapassam os valores-limite. Nos pontos de monitorização designados por R2 e R3, localizados na proximidade do IC19, apresentam valores claramente superiores aos valores-limite. Relativamente aos pontos localizados no interior da área de intervenção (R1, R4, R5 e R8) verifica-se que os valores-limite são respeitados.

Saliente-se que a zona correspondente aos receptores sensíveis (R8) é a que apresenta um ambiente sonoro de maior qualidade, uma vez que se verifica conformidade com os valores-limite correspondentes ao indicador Lden e Ln.

Tendo em vista a identificação e avaliação de impactes, directos e indirectos, na componente acústica do ambiente resultantes da construção e exploração do projecto, é assumido no EIA que a evolução da situação de referência, sem a implantação do projecto, será coincidente com a situação actual. Esta situação dever-se-á ao facto do edificado existente na envolvente da área de implantação do futuro Centro Comercial constituir uma zona industrial, comercial e residencial consolidada, cuja permanência é previsível no ano horizonte do projecto. Por outro lado, e no que à fonte sonora principal diz respeito, é previsível um acréscimo anual de tráfego para as vias existentes, cujas implicações no ambiente sonoro não se perspectivam significativas [incremento < 1 dB(A)].

As emissões sonoras serão geradas nas três fases associadas ao projecto: construção, exploração e desactivação.

Visando a avaliação das emissões sonoras relativas a esta fase de construção, foram efectuadas medições acústicas na proximidade de operações e equipamentos associados a obras de construção e, ainda, de veículos pesados em circulação.

Tendo por base de referência os valores resultantes das medições referidas e por aplicação de um modelo teórico de propagação sonora em espaço livre (em linha de vista), ou seja, atenuação de 6 dB com a duplicação da distância, são previsíveis impactes negativos, certos, pouco significativos, reversíveis após a conclusão dos trabalhos, localizados e temporários.

Relativamente a fase de exploração as emissões sonoras serão geradas por diversas fontes que irão induzir impactes directos e indirectos, respectivamente, ruído da actividade e ruído associado ao acréscimo de tráfego.

A previsão dos níveis sonoros resultantes desta fase foi suportada por um modelo específico de previsão e geração de mapas de ruído, cujos resultados permitem classificar os impactes nos locais de recepção seleccionados na situação de referência como negativo e pouco significativo, para os pontos R1 a R5 e R8, e negativo e significativo, para os pontos R6 e R7.

Da avaliação de impactes na componente acústica do ambiente apresentada no EIA, salienta-se o facto das habitações mais próximas da área do projecto (R8) virem a estar potencialmente exposta a níveis sonoros inferiores aos limites admissíveis – Lden = 58.1 dB(A) e Ln = 50.7 dB(A).

Para o cenário de desactivação são esperados impactes idênticos aos verificados para a fase de exploração.

Atendendo a que não foram identificados projectos aprovados para a envolvente da área de implantação que justificassem a consideração de fontes sonoras adicionais, por um lado, e que a caracterização da evolução da situação de referência, sem projecto, para o ano horizonte do projecto (2018) já considera o crescimento de tráfego (principal fonte sonora), por outro, entende-se que a avaliação dos impactes cumulativos está implícita na avaliação anteriormente efectuada.

Relativamente às medidas de minimização propostas pelo EIA, concorda-se com as seguintes:

*Fase de construção*

- Colocação, nas áreas localizadas na proximidade de acessos e circulação de peões, de taipais de obra devidamente conectados para potenciar o efeito de barreira;
- Redução das emissões sonoras geradas por máquinas afectas às actividades de construção, função da utilização de equipamento com classe de potencia acústica adequada ao local e actividades de circulação e movimentação de terras confinadas ao período diurno compreendido entre as 8 e as 20 horas. A ponderação das actividades funcionarem até às 22 horas, dependerá da obtenção de Licença Especial de Ruído, nos termos instituídos pelo Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de Janeiro.
- Potenciar a colocação de envolventes de protecção ou barreiras nos locais de trabalho.
- Circuito de carga/descarga em horário diurno.

*Fase de exploração*

Para a fase de exploração e atendendo a que não foram previstos incrementos energéticos significativos junto ao receptor sensível mais próximo, não foram nesta fase sugeridas medidas de minimização, com o qual se concorda. Contudo, o EIA refere “que deverão ser adoptadas medidas de protecção a estudar em sede de projecto de condicionamento acústico do edifício”, com o qual se concorda, devendo as mesmas ser apresentadas no Relatório de Conformidade Ambiental com o Projecto de Execução (RECAPE).

*Fase de desactivação*

Semelhante à fase de construção, uma vez que a avaliação dos impactes na componente acústica do ambiente afigurou-se idêntica.

No que concerne ao Plano de Monitorização, salienta-se:

*Fase de construção*

O EIA propõe um plano preventivo de monitorização de ruído para a fase de construção. Relativamente ao plano proposto nada há a opor, no entanto, uma vez que a legislação de ruído preconiza um regime especial para as actividades ruidosas temporárias, onde se incluem

as acções de projecto prevista para aquela fase, entende-se que o plano de monitorização proposto pelo EIA deverá ser enquadrado no âmbito do licenciamento especial de ruído.

#### *Fase de exploração*

Para esta fase, o EIA prevê a realização de um plano de monitorização, designado por diagnóstico ambiental, durante o primeiro ano de funcionamento do projecto “com o objectivo de validar as opções ambientais do estudo de ruído efectuado bem como as que estarão na base do processo de licenciamento”, com o qual se concorda.

#### *Fase de desactivação*

Semelhante à fase de construção, uma vez que a avaliação dos impactes na componente acústica do ambiente afigurou-se idêntica.

Face à análise do EIA anteriormente mencionada, conclui-se que o futuro funcionamento da unidade comercial provocará impactes negativos na componente acústica do ambiente, pouco significativos nos receptores sensíveis mais exposto, pelo que se considera o projecto viável.

Do ponto de vista ambiental, a EP considera que face à disposição legal imposta pela alínea a) do n.º 6 do artigo 13.º da Lei n.º 12/2004, de 30 de Março, não é possível avaliar o impacte ambiental do previsível aumento de tráfego rodoviário, pelo que propõe que os estudos de tráfego e acústico sejam reformulados à luz das orientações emanadas por aquele organismo.

Embora se considere pertinente e legítimas as preocupações consideradas pela EP, até por que nesta fase os documentos já deveriam apresentar uma maior coerência, entende-se ser crível que do ponto de vista acústico não sejam expectáveis grandes alterações ao ambiente sonoro, uma vez que o IC19 é a fonte sonora preponderante e com maior influência no ambiente acústico da aérea em apreço cujos volumes de tráfego considerados na primeira versão já serão certamente consideráveis.

No entanto, face exposto, e de maneira a atender às preocupações da EP, considera-se que o projecto deverá ficar condicionado, à reavaliação da situação na fase de Pós-avaliação, conforme sugerido pela EP, Estradas de Portugal.

## **5.6 PAISAGEM**

A zona envolvente a área de intervenção onde se prevê instalar o Centro Comercial Jumbo, apresenta actualmente características ligadas ao uso industrial e comercial, o que de um modo geral confere à paisagem um desequilíbrio e falta de harmonia.

Apesar de, na envolvente ainda haver áreas com características florestais, agro-florestais ou mesmo até agrícolas, toda a zona se encontra muito fragmentada em termos de características de uso do solo, agravando-se ainda mais com a proliferação de vias de comunicação.

Segundo o EIA, a qualidade da paisagem da área de intervenção é baixa a média e a capacidade de absorção será média a elevada, reflectindo-se assim numa baixa fragilidade da paisagem.

Os impactes mais significativos ocorrem durante a fase de construção do projecto, uma vez que, a esta fase estão associadas as movimentações de maquinaria pesada, alteração da morfologia do terreno e conseqüentemente da remoção da vegetação e implantação dos estaleiros. Esta é uma fase em que a paisagem se encontra profundamente descaracterizada.

Face à tipologia do projecto em avaliação e tendo em conta a caracterização da situação de referência, considera-se que os impactes na fase de construção foram claramente identificados e avaliados com excepção do impacte P.C.06, referente aos espaços verdes exteriores, a que o EIA, denomina de “Re-arranjo urbanístico”.

Considera-se que o projecto relativo aos espaços exteriores não pode ser considerado com um impacte ambiental positivo, mas sim, como um projecto que visa minimizar os impactes negativos identificados na fase de exploração.

Ao contrário do referido no EIA, considera-se que, o impacte P.E.01, faz parte da fase de construção e não da fase de exploração, uma vez que a “implantação do centro comercial” será concluída na fase de construção.

Para a fase de exploração, os impactes identificados, apesar de estarem relacionados com factores externos ao projecto (intensificação das zonas urbanas, aumento da circulação automóvel) foram todos negativos, com excepção do Impacte P.E.05 associado à “Disponibilização publica de áreas verdes”.

O impacte negativo, relativo ao uso de anúncios luminosos ou out-doors, poderá ser minimizável aquando da execução do projecto, ser implementadas as medidas de minimização preconizadas no EIA.

Tendo em conta a dimensão da área de intervenção do projecto (85.309,00 m<sup>2</sup>), considera-se que o projecto de espaços verdes, deveria ter assumido maior relevância na avaliação de impactes e principalmente na minimização dos impactes.

Em conclusão, considera-se que os impactes negativos identificados poderão ser minimizáveis se forem implementadas as medidas de minimização preconizadas no EIA relativas ao descritor paisagem, assim como algumas medidas propostas para o descritor fauna e flora.



Concorda-se com as medidas de minimização apresentadas no EIA, no entanto considera-se que na elaboração do projecto de execução do Centro Comercial Jumbo, deverá ser dada especial atenção às medidas de minimização preconizadas no EIA para a fase de exploração:

- Ordenar o fluxo de trânsito e o estacionamento de forma a não agravar os aspectos paisagísticos associados;
- Evitar a utilização de grandes anúncios, luminosos ou não, ou out-doors com cores não adequadas à paisagem; não instalar estruturas muito elevadas no topo do empreendimento, em especial, na direcção Este-Oeste;
- Procurar soluções integradas para a resolução de problemas de movimentação de pessoas e automóveis associados ao empreendimento comercial;
- Fazer a manutenção adequada das áreas verdes, recorrendo a podas frequentes, adubações e regas.

Concorda-se com todas as medidas de minimização apresentadas no EIA para o descritor paisagem no entanto propõe-se uma medida adicional para a fase de construção:

Esta medida de minimização também se aplica aos resíduos.

*Fase de construção:*

- Todas as espécies vegetais existentes no local e que sejam afectadas pela implantação do projecto e que apresentem boas condições fitossanitárias, deverão ser devidamente transplantadas para local provisório para posterior utilização na execução no plano de plantação do projecto de espaços verdes.

O projecto de execução dos espaços exteriores a entregar na fase de RECAPE, no qual deve ser concretizado o projecto de regularização e recuperação do troço da Ribeira da Azenha, deverá reflectir as medidas de minimização preconizadas para o descritor Paisagem assim como para o descritor da Fauna e Flora.

## **5.7 FLORA, HABITATS E FAUNA**

A área de intervenção localiza-se numa região extremamente intervencionada, onde coexistem áreas urbanas e industriais, e respectivas infra-estruturas de acesso, não estando integrada em áreas sensíveis.

Segundo o EIA, o coberto vegetal natural nesta região foi degradado e quase totalmente substituído por tipos de vegetação antropogenezados.

Na área de implantação do projecto, relativamente à flora existente, de acordo com o EIA, apenas se verifica a presença de quatro espécies com estatuto de conservação: *Quercus coccifera*, *Olea europaea* var. *Sylvestris*, *Hedera maderensis* e *Ulex densus*.

No que diz respeito à fauna, para a área em estudo foram inventariadas 4 espécies de anfíbios, 5 espécies de répteis, 25 espécies de aves e 13 espécies de mamíferos. Das 4 espécies de *anfíbios* identificadas para a área em estudo, considera-se de destacar a presença potencial da lagartixa-do-mato-ibérica (*Psammotromus hispanicus*), pelo seu estatuto de conservação de “Quase Ameaçada”, no Livro Vermelho dos Vertebrados de Portugal. No que concerne as espécies de *répteis*, segundo a inventariação efectuada no EIA verifica-se que as 5 espécies identificadas apresentam estatuto de protecção de “Pouco Preocupante”, no Livro Vermelho dos Vertebrados de Portugal. Das 25 espécies de *aves* identificadas, registou-se a ocorrência de apenas uma espécie prioritária, o milhafre (*Milvus migrans*), classificada com estatuto de “Críticamente em Perigo/Vulnerável”. Das 13 espécies de *mamíferos* de ocorrência provável na área em estudo, destaca-se a espécie de coelho-bravo, espécie classificada como “Quase Ameaçada”

Assim, da análise efectuada verifica-se que a área em estudo apresenta uma diversidade reduzida em termos de espécies da fauna e flora. Por outro lado, verificou-se que as espécies identificadas, em geral, apresentam um valor para a conservação da natureza reduzido.

No que concerne os biótopos existentes, segundo o EIA, na área em estudo, estão presentes cinco tipologias: pinhal com sub-bosque de matos altos (estrato arbóreo), matagais de porte médio inermes, sub-espinhosos e espinhosos (estrato arbustivo), matagais baixos, vegetação ruderal (estrato herbáceo) e cursos de água. Dos biótopos identificados considera-se de destacar o biótopo denominado cursos de água, correspondente à linha de água existente na área de implantação do projecto, pela importância que esta tipologia de biótopos apresenta para a preservação e valorização dos ecossistemas. Contudo, apesar da sua importância considera-se de salientar que este biótopo apresenta um elevado estado de degradação.

Relativamente aos potenciais impactes do projecto, considera-se que estes são negativos, estando associados tanto à fase de construção, como à de exploração. Estes impactes referem-se essencialmente, na *fase de construção*, à destruição do coberto vegetal e dos habitats da área de intervenção, à deposição de poeiras sobre a vegetação, à perda de elementos da fauna (afastamento, atropelamento ou esmagamento), à alteração na composição das espécies e/ou deslocalização de espécies sensíveis, e redução da diversidade ecológica. Por outro lado, no que concerne a *fase de exploração*, estes impactes estão, fundamentalmente associados à inibição de reocupação faunística e à perturbação de habitats. Porém, tendo em conta o reduzido valor conservacionista da área em estudo, considera-se que estes impactes não serão significativos.

Relativamente às medidas de minimização deverão ser cumpridas as identificadas no Anexo II do presente parecer.

Na recuperação da linha de água a DGRF sugere que sejam preservados exemplares de *Quercus coccifera*, *Quercus faginea*, *Lonicera implexa*, *Myrtus communis*, *Rhmanus alaternus*, bem como exemplares de *Ophrys tenthredinifera* e que sejam utilizadas espécies como o *Fraxinus* sp., *Celtis australis*, *Crataegus monogyna*, *Populus* sp. e *Acer monspessulanum*.

## 5.8 PATRIMÓNIO

A metodologia utilizada na elaboração do “Descritor Património” apresenta-se adequada ao tipo de projecto e à fase em que este foi apresentado em sede de AIA. A caracterização da situação de referência do descritor baseou-se, assim, na pesquisa documental e bibliográfica e na prospecção sistemática de toda a área de implantação do projecto.

O estado do terreno, no momento da prospecção arqueológica, apresentava uma visibilidade reduzida, devido, sobretudo à existência de vegetação rasteira. Esta situação condicionou a eficácia da prospecção.

Salienta-se da visita da CA, a verificação de que parte substancial da área de incidência do projecto, embora livre de construções, está coberta com vegetação rasteira, o que confirma a situação descrita no EIA.

A aplicação da metodologia supra não permitiu a identificação de qualquer vestígio artefactual ou estrutural de interesse arqueológico na área de afectação do projecto. Contudo, foi identificada uma ocorrência patrimonial, uma estrutura habitacional ou de apoio industrial em ruína, de cronologia recente e de baixo valor patrimonial. Este elemento sofrerá um impacte negativo indirecto e muito significativo

Face à caracterização da situação de referência apresentada e às condições da avaliação patrimonial consideram-se adequadas as medidas de minimização apresentadas no estudo.

## 6. RESÍDUOS

De acordo com o referido no EIA, os resíduos gerados na fase de construção resultam essencialmente dos trabalhos de desmatção e de escavação, prevendo-se que 37 000 m<sup>3</sup> de terras sobrantes. Parte destas, serão utilizadas na execução dos espaços verdes e a sobranse será enviada para destino final devidamente autorizado.

Relativamente ao material vegetal resultante da decapagem e desmatção, considera-se que a quantidade de resíduos poderá ser minimizada se for implementada a seguinte medida de minimização preconizada para o descritor paisagem: Todas as espécies vegetais existentes no local e que sejam afectadas pela implantação do projecto e que apresentem boas condições

fitossanitárias, deverão ser devidamente transplantadas para local provisório para posterior utilização na execução no plano de plantação do projecto de espaços verdes.

Para a fase de exploração os resíduos produzidos estão directamente ligados à actividade comercial, restauração e serviços que, segundo o EIA, foi estimada uma produção diária de cerca de 2 762 Kg de resíduos, dos quais 2 293 Kg serão resíduos indiferenciados não agregados e os restantes 496 Kg serão separados e enviados para processos de gestão específicos.

A gestão de resíduos produzida pelo empreendimento deverá ser de acordo com o previsto no Decreto-lei n.º 178/2006 de 5 de Setembro, conforme é referido no EIA, no entanto deverá ser dada especial atenção à prevenção e minimização em detrimento da valorização e eliminação, de modo a reduzir a quantidade de resíduos indiferenciados não agregados.

Tendo em conta que nos espaços exteriores estão previstas algumas actividades onde serão produzidos algum tipo de resíduos, nomeadamente na escola infantil de condução, considera-se que a gestão integrada deverá também abranger as referidas actividades.

Na fase de construção os resíduos produzidos estão directamente associados às actividades de preparação do terreno para a edificação e ainda todo o tipo de resíduos resultantes da obra propriamente dita, estes impactes são negativos pouco significativos e minimizáveis através da correcta gestão dos mesmos, conforme é proposto no EIA.

Para a fase de exploração, e segundo o EIA, os resíduos produzidos estão associados à actividade comercial, restauração e serviços, onde se prevê que sejam produzidos cerca de 2 752 m<sup>3</sup> de resíduos por dia. Destes, apenas 496 Kg serão valorizados onde se enquadram o papel/cartão, plásticos/embalagens, vidro e madeira. Os restantes 2 293 m<sup>3</sup> de resíduos indiferenciados terão como destino final o aterro sanitário.

Importa referir que não foram contabilizados todos os resíduos produzidos no exterior associados às actividades previstas para o local.

Concorda-se com todas as medidas de minimização apresentadas no EIA para o descritor resíduos.

A gestão dos resíduos deve ser implementada de acordo com o previsto no Decreto-lei n.º 178/2006 de 5 de Setembro, conforme é referido no EIA, devendo ser privilegiada a prevenção e minimização em detrimento da valorização e eliminação.

Uma vez que não foram identificados e quantificados todos os resíduos produzidos no espaço exterior associado às actividades previstas para o local, considera-se que estes devem ser integrados no sistema de gestão que vier a ser implementado.

## 7. PARECERES EXTERNOS

No âmbito dos pareceres externos foram recepcionados os contributos da REN – Rede Eléctrica Nacional, S.A., da Direcção Geral dos Recursos Florestais, da Câmara Municipal de Sintra, da Estradas de Portugal, S.A. (anexo I).

A **REN – Rede Eléctrica Nacional, S.A.** referiu que na área do projecto não ocorrerão interferências com as Linhas de Muito Alta Tensão da *RNT* e/ou com quaisquer outras infra-estruturas da REN, S.A.. Por análise dos elementos recebidos, verificam que a área de implantação do projecto se situa a mais de dois quilómetros de distância das mais próximas linhas de Muito Alta Tensão da *RNT*.

A **Direcção Geral dos Recursos Florestais** após análise do RNT informou o seguinte:

- A área em causa para a instalação da unidade comercial, 2,1 há, insere-se em “Espaços Industriais” no PDM de Sintra, apresenta vegetação degradada, sobretudo matos e/ou matagais, e abrange uma linha de água classificada como REN. Considera-se o impacte sobre a vegetação existente será mínimo, tendo em conta o estado de degradação em que se encontra.
- Caso existam Sobreiros ou Azinheiras na área a intervir, recordamos que o abate de exemplares destas espécies deve obrigatoriamente cumprir com o determinado no Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 155/2004, de 30 de Junho – medidas de protecção aos povoamentos de sobreiro e de azinheira.
- As medidas de minimização preconizadas, quer para a fase de construção quer da exploração, parecem acautelar alguns impactes negativos sobre o solo e consequentemente sobre os recursos hídricos, flora e fauna associados. Na recuperação da linha de água sugerimos que sejam preservados exemplares de *Quercus coccifera*, *Quercus faginea*, *Lonicera implexa*, *Myrtus communis*, *Rhmanus alaternus*, bem como exemplares de *Ophrys tenthredinifera* e que sejam utilizados espécies como o *Fraxinus* sp., *Celtis australis*, *Crataegus monogyna*, *Populus* sp. e *Acer monspessulanum*.

A **Câmara Municipal de Sintra** começa por realçar no seu parecer que “O parecer da Divisão Técnica de Ambiente sobre o Estudo de Impacte Ambiental tem como base principal de trabalho o *Resumo Não Técnico (RNT)* e incide apenas nos aspectos directamente relacionados com a sustentabilidade e gestão ambiental. Não nos pronunciaremos sobre

*questões estritamente relacionadas com o cumprimento das normas ou obrigações legais inerentes ao processo”.*

Para a fase de construção refere que *“o RNT não é esclarecedor quanto a medidas, a adoptar nesta fase, para mitigação”* dos impactes. Ainda assim, *“assumimos que será cumprida toda a legislação referente a todos os aspectos que interferem nas alterações previsíveis para estes parâmetros. Nomeadamente quanto a: horários de laboração, qualidade das viaturas e equipamentos a usar – influência na qualidade do ar, ambiente acústico, tráfego e circulação; armazenamento/acondicionamento de materiais, condições de limpeza e conservação da área em obra – lixiviados, escorrências; sistema de gestão de resíduos”.*

Para a fase de exploração tecem os seguintes comentários: *“Não questionamos as vantagens sócio-económicas que este empreendimento possa vir a ter na zona bem fazemos sobre estes aspectos quaisquer comentários. Mas sobre as questões ambientais, o nosso parecer (repetimos, baseado fundamentalmente na leitura do RNT) é: O projecto parece-nos bastante “vulgar” no que se refere a esta matéria. Um empreendimento com esta dimensão poderia e deveria ser um referencial quanto a práticas correctas (e modernas de gestão e sustentabilidade ambiental e não apenas mais um espaço onde se prolongam os (maus) hábitos e comportamentos dos aglomerados urbanos das áreas metropolitanas”.*

*“Quando se fala em “Espaços lúdicos...edifício sustentável e integrado...” mas, de seguida, se refere apenas “valorização da linha de água” (que de, resto, é imposição por força da localização do empreendimento, “a criação de uma ciclovia e um passeio pedonal complementar (para os quais, por si só, não vemos grande valia – desenham-se em “circuito fechado” à volta do espaço? Como se acede vindo das zonas envolventes?), uma “escola infantil de condução” ... com, o intuito de dinamizar... mensagem de civismo, sustentabilidade e protecção do meio ambiente”, do ponto de vista de verdadeiro empenho em matéria de sustentabilidade ambiental, isto é, quanto a nós uma proposta redutora e fraca”.*

Apresentam *“algumas orientações”* que julgam no mínimo desejável a incluir no projecto para um empreendimento deste nível:

*Energia* – Maximização da sustentabilidade energética:

- Através da concepção de edifícios e outros espaços com características bioclimáticas e adoptados ao clima mediterrânico
- Pela adopção de práticas e materiais construtivos minimizadores de consumo de energia (principalmente da fósil);
- Pela instalação de sistemas de produção e aproveitamento de energias renováveis.

*Água*

- Minimização de consumos, bem como do caudal drenado para as redes (doméstica e pluvial): através da introdução de sistemas de tratamento dos efluentes domésticos, técnicas de captação e armazenamento da água da chuva, concepção dos espaços verdes com espécies de baixas necessidades hídricas, aproveitamento do efluente tratado e da água da chuva apresada para o circuito das águas sanitárias, para rega e para recarga da linha de água.

A Câmara refere que *“estas sugestões não irão certamente, induzir o receio de aumento de custos. Bem pelo contrário, todas elas se inserem numa lógica de diminuição de custos de exploração do empreendimento”*.

A **Estradas de Portugal S.A.** considera que a implantação da unidade comercial *“(…) deverá respeitar a zona de servidão non aedificandi a que se refere o artigo 4º do Decreto-Lei (…)”* n.º 242/2006 de 28 de Dezembro, *“(…) designadamente a alínea ii) que refere que são proibidas “instalações de carácter industrial, nomeadamente fábricas, garagens, restaurantes, hotéis e congéneres e, bem assim, igrejas, recintos de espectáculos, matadores e quartéis de bombeiros, a menos de 70m a contar dos limites da plataforma (…), e nunca a 50 m da zona da estrada”*.

Relativamente ao Estudo de Tráfego e Estudo Acústico apresentados, esta entidade considera não ser possível efectuar uma avaliação do impacte ambiental do previsível aumento do tráfego rodoviário na zona de localização e na área de influência, nomeadamente em termos de escoamento e da componente acústica, pelo que considera que estes documentos deverão ser reformulados antes da fase de RECAPE. Neste sentido, considera, que o Estudo de Tráfego a apresentar deverá constituir um documento único, e contemplar os procedimentos estipulados na legislação em vigor em matéria de ruído. Este estudo deverá contemplar, ainda, uma análise dos *“reflexos do projecto na rede de acessibilidades e na sua capacidade de escoamento considerando a Variante à EN 249-4 (entre o Nó da A5/IC15 e a Abrunheira), com a solução aprovada em sede de Avaliação de Impacte Ambiental”*.

Relativamente às futuras acessibilidades ao empreendimento, a EP, S.A. considera que *“(…) deverão ser devidamente ponderadas as consequências do acréscimo de tráfego na rotunda adjacente ao empreendimento”*, pelo que sugere, *“(…) que as entradas no Centro comercial para os veículos ligeiros sejam no mínimo duplicadas e de preferência afastadas o mais possível da rotunda para Nascente, por forma a garantir uma maior área de “Stokagem” entre o IC19 e o Centro Comercial”*. Neste sentido, esta entidade considera que, em fase de RECAPE, a proposta de acessibilidades ao empreendimento apresente e demonstre a consensualização necessária entre os vários intervenientes.

Por ultimo, considera-se de salientar que *“Quanto à medidas “É fundamental o redesenho da rotunda e do troço da EN249” aplicada à fase de exploração do empreendimento (…), a mesma deverá ser clarificada em sede de RECAPE, designadamente quanto ao timing preconizado para a mesma”*.

## 8. CONSULTA PÚBLICA

Considerando que o Projecto se integra na alínea b) do ponto 10 do anexo II do Decreto-Lei nº 69/2000, de 3 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei nº 197/2005, de 8 de Novembro, a Consulta Pública decorreu durante 25 dias úteis, tendo o seu início no dia 28 de Janeiro de 2008 e o seu termo no dia 3 de Março de 2008.

No âmbito da Consulta Pública foram recebidos três pareceres provenientes de:

- Direcção Geral da Saúde;
- Residentes na Freguesia de S. Pedro de Penaferrim;
- INETI – Instituto Nacional de Engenharia, Tecnologia e Inovação, I.P.

**Direcção Geral de Saúde** – propõe que no desenvolvimento do projecto sejam tidos em conta os seguintes aspectos:

- Deve ser devidamente considerada a percepção das condições climáticas do local (escala micro) no sentido de ser escolhida uma forma de implantação da obra e desenvolvidas soluções de projecto que favoreçam e maximizem o conforto humano e minimizem as perturbações que surgem aquando da ocorrência de situações adversas. Assim deve ser tido em conta, a exposição solar, a frequência, a direcção e intensidade do vento, o número de dias de temperaturas extremas e o número de dias de precipitação.
- Considera importante privilegiar soluções que permitam e incentivem a utilização do transporte público tendo em vista diminuir os problemas de poluição atmosférica e de congestionamento de trânsito, ambas prejudiciais à saúde humana. Assim cabe ao proponente prever soluções de projecto adequadas à circulação e paragem desse tipo de transporte, bem como medidas de articulação com os operadores de transporte, no sentido de prever circuitos que sejam favoráveis aos utilizadores do espaço comercial e áreas envolventes e que permitam minimizar os efeitos decorrentes do acréscimo de tráfego gerado.
- Os passeios e os espaços públicos em geral devem permitir a circulação de pessoas com mobilidade condicionada através de rampas e com medidas ajustadas à circulação de cadeiras de rodas. Dever-se-á também prever formas de acesso e utilização para pessoas com outro tipo de deficiências, nomeadamente invisuais.

**Residentes na Freguesia de São Pedro de Penaferrim** – manifestam as seguintes opiniões e sugestões:

- a) Reconhecem que a construção do Centro Comercial dará lugar a um elevado número de postos de trabalho, esperando que seja dada prioridade aos residentes das Freguesias envolvidas;



- b) Desconhecem eventuais condicionalismos ou compromissos da Câmara Municipal de Sintra, relacionados com o Projecto, uma vez que em várias fases o mesmo não mereceu aprovação positiva;
- c) Uma vez que o Grupo AUCHAN reconhece um conjunto de pontos negativos, nomeadamente após o início da exploração do Hipermercado, torna-se indispensável que as opiniões expressas no Projecto, bem como as sugestões apresentadas para reduzir o Impacte Ambiental, se transformem em compromissos efectivos de realização;
- d) O aumento de circulação rodoviária em vias locais, nomeadamente a EN 249 e a Rotunda de S. Carlos, constitui uma elevada preocupação, uma vez que ambas não se encontram dimensionadas para suportar um elevado aumento diário de veículos ligeiros, a que se acresce o tráfego dos veículos de carga que irão movimentar mercadorias no Centro Comercial;
- e) O impacte rodoviário anteriormente mencionado, reflectir-se-á nas vias que confluem com a zona, tendo como resultado, novos congestionamentos de trânsito, com aumento da poluição ambiental local e ao nível do planeta;
- f) Referem ainda, que pelas cartas disponíveis, não são visíveis aumentos das faixas de rodagem na EN 249 (nos lados Nascente e Poente da Rotunda de S. Carlos) nem na referida Rotunda, donde resultarão os inconvenientes mencionados na alínea c);
- g) Desconhece-se se estão previstas obras para alargamento das vias e quem as suportará;
- h) Os efeitos negativos para o ambiente, em especial para as populações mais próximas, implicará que sejam definidas medidas a tomar para a sua atenuação e resolvidas antes da abertura do Centro Comercial à exploração pública;
- i) De forma a atenuar os efeitos ambientais negativos, sugerem que nas áreas verdes sejam plantadas árvores características da região de Sintra, permitindo o enquadramento do Centro Comercial na imagem característica da Serra de Sintra, como parece, também, ser desejo dos próprios proponentes do Projecto.

#### **INETI – Instituto Nacional de Engenharia, Tecnologia e Inovação, I.P.**

Relativamente ao Descritor Geologia, informa que não tem comentários a apresentar já que esta entidade não foi solicitada para a elaboração de parecer sobre o descritor “Geologia e geomorfologia” inserido no Estudo de Impacte Ambiental que antecedeu esta fase, e pelo previsível reduzido impacte da obra em causa em termos do descritor Geologia e Geomorfologia (património geológico, sismicidade e tectónica).

No que respeita ao Descritor Hidrogeologia, informa que, não foi solicitado parecer sobre o descritor em causa, pelo que não conhece o seu conteúdo e conseqüentemente, não pode emitir opinião. Refere ainda que, a maior preocupação que decorre da implantação do projecto em apreço, é a impermeabilização de uma área superior a 25 000 m<sup>2</sup> com o decorrente impacte cumulativo, numa região com crescente espaço urbanizado. A área a intervencionar

situa-se sobre formações jurássicas constituídas pelos designados Calcários de Mem Martins e pelos Calcários nodulares de Farta Pão (cf. Ramalho, M. e tal. 1993 – Notícia Explicativa da Folha 34-A, Sintra, da Carta Geológica de Portugal na escala 1/50 000, SGP), cuja impermeabilização poderá afectar a alimentação de nascentes e de eventuais captações de água.

Relativamente ao Descritor Recursos Minerais, refere que apenas foi possível ter acesso ao Resumo Não Técnico do Estudo de Impacte Ambiental, e considerando os dados aí mencionados, nada é referido sobre os recursos minerais na área em causa ou quais os impactes sobre eles. No entanto, face ao conhecimento já existente da área de implantação do projecto, informa que não parece existir qualquer condicionante relativamente aos recursos minerais.

Os pareceres recepcionados no âmbito da Consulta Pública foram analisados e tidos em consideração no presente parecer.

## **9. CONCLUSÃO**

A área de implantação situa-se na zona de confluência das freguesias de Mem Martins e S. Pedro de Penaferrim, numa área adjacente ao IC 19, junto ao nó de Mem Martins, na Zona Industrial e EN 249, no concelho de Sintra.

O Centro Comercial Jumbo de Sintra irá instalar-se num terreno com 85.309 m<sup>2</sup> (estão excluídos os lotes habitacionais), com 25.542,00 m<sup>2</sup> de área bruta de construção acima do solo, sendo a área locável de 20.946,95 m<sup>2</sup>.

A pretensão prevê um hipermercado, uma galeria comercial com uma oferta de comércio e serviços diversificada (lojas âncoras e satélites) e ainda uma área de restauração.

Este projecto inclui ainda espaços de lazer, que pretendem valorizar a linha de água, e que consistem na criação de uma ciclovia adjacente à linha de água e um passeio pedonal complementar, e a criação mais a norte, junto do estacionamento exterior, de uma “escola infantil de condução”.

Da avaliação global efectuada, ressaltam os impactes mais significativos que passamos a detalhar:

### **➤ IMPACTES POSITIVOS**

#### **Fase de Exploração**

- Valorização sócio-económica, com o reforço da oferta, permitindo a opção de compra por parte das populações e aumentando a competitividade e o dinamismo no mercado, com benefícios para os consumidores;

- Criação de um número significativo de postos de trabalho directos.

➤ **IMPACTES NEGATIVOS**

Fase de Construção

- Potencial contaminação dos recursos hídricos subterrâneos, relacionada com eventuais derrames no solo e/ou linha de água de óleos, lubrificantes e combustíveis provenientes da maquinaria e veículos afectos à obra.
- Emissão de poluentes atmosféricos nas zonas envolventes à obra, nomeadamente de partículas em suspensão, associadas às acções de limpeza e desmatção do terreno, escavação/terraplanagens, do funcionamento de máquinas e circulação de veículos afectos à obra, podendo afectar os receptores sensíveis existentes junto à área do projecto.

Fase de Exploração

- Alterações na infiltração e recarga naturais das águas subterrâneas devido à impermeabilização de uma parte significativa da área ocupada pelo projecto.
- Efeito de concentração e atracção de tráfego e circulação suscitado pela presença do empreendimento.
- Apesar de verificada a conformidade com os Instrumentos de Gestão Territorial em vigor para a área de intervenção da pretensão, salientam-se os impedimentos em matéria de REN por força de algumas acções previstas (alteração do perfil longitudinal, criação de lago e correspondentes cascata e descarregador e impermeabilização do leito da ribeira) que não podem ser autorizadas, tendo por base motivos de enquadramento paisagístico da pretensão, que alteram a topografia do terreno e constituem obstáculo à livre circulação das águas.
- O futuro funcionamento da unidade comercial provocará impactes negativos na componente acústica do ambiente, pouco significativos nos receptores sensíveis mais exposto.

Note-se, não obstante a natureza privada de que se reveste, a proposta regista desvios quanto às orientações estratégicas do PROT-AML, designadamente por se inserir integralmente em Áreas Vitais da REM.

Face ao exposto, emite-se parecer **Favorável Condicionado** ao cumprimento das seguintes condicionantes:

- O projecto deve assegurar o cumprimento dos requisitos e condicionalismos definidos no anexo V do Decreto-Lei n.º 93/90, de 19 de Março, na redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 180/2006, de 6 de Setembro, a saber: seja justificada a necessidade da obra; seja adaptada a topografia do terreno. E ainda, nos leitos dos cursos de água só podem ser autorizadas se não constituírem ou contiverem elementos que funcionem como obstáculo à livre circulação das águas.

- Apresentação do Estudo de Tráfego aprovado pela Estradas de Portugal, S.A., tendo em conta os aspectos mencionados no parecer desta entidade.
- Apresentação de um Estudo Acústico.
- Apresentação de estudos/elementos em fase de RECAPE.
- Cumprimento integral das medidas de minimização decorrentes do proposto do Estudo de Impacte Ambiental (EIA), com as alterações previstas no parecer técnico final da Comissão de Avaliação (CA) e constantes do presente relatório.

Face aos resultados dos estudos/elementos a apresentar em fase de RECAPE deverão ser revistas as medidas de minimização e planos de monitorização.

As condições anteriormente identificadas deverão ser verificadas pela Autoridade de AIA, na fase de RECAPE.

**COMISSÃO DE AVALIAÇÃO**

**COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL DE LISBOA E VALE  
DE TEJO (CCDR-LVT)**

*Tânia Pontes Silva*

**Dr.ª Tânia Pontes da Silva**

*Helena Silva*

**Dr.ª Helena Silva**

**INSTITUTO DE GESTÃO DO PATRIMÓNIO ARQUITECTÓNICO E ARQUEOLÓGICO, I.P.**

*Ana Martins*

**Dr.ª Ana Martins**

**ANEXO I**  
**PARECERES EXTERNOS**

REN - Rede Eléctrica Nacional, S.A.  
Av. Estados Unidos da América, 55 1749-061 LISBOA  
Apartado 50316 1708-001 LISBOA

Telefone (351) 210013500 Fax (351) 210013310  
webmaster@ren.pt www.ren.pt

Ex.ma Sr.ª Vice-Presidente da  
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento  
Regional de Lisboa e Vale do Tejo  
Ministério do Ambiente, do Ordenamento do  
Território e do Desenvolvimento Regional  
Rua Braancamp, 7  
1250-048 LISBOA

Sua referência	Sua comunicação de	Nossa referência	Data
DSA/DAMA-000042/2008	2008-01-14	Carta EQP J 48/2008	7 - 3 - 08

Assunto Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental  
Projecto: Centro Comercial Jumbo de Sintra  
Interferências com as Infra-estruturas da RNT - Rede Nacional de Transporte

Ex.ª Senhora,

Sobre o assunto em título, na sequência do S. Ofício Circular de 14 de Janeiro de 2008, com a referência DSA/DAMA-000042/2008; Proc. AIA 545/2007; cumpre-nos assinalar:

A **REN - Rede Eléctrica Nacional, S.A.** é, nos termos da legislação em vigor, a concessionária da **RNT**, constituída pelas infra-estruturas da Rede de Muito Alta Tensão (subestações e linhas eléctricas de Muito Alta Tensão, com tensão nominal superior a 110 kV). A referida concessão é exercida em regime de serviço público, pelo que as infra-estruturas da **RNT** têm associada, para todos os efeitos, uma servidão de utilidade pública (conforme o n.º 1 do artigo 12.º do DL 29/2006, de 15 de Fevereiro).

Por análise dos elementos recebidos, nomeadamente, do 'RESUMO NÃO TÉCNICO' do **ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL** do Projecto: Centro Comercial Jumbo - Sintra, verifica-se que a sua área de implantação, pelos desenhos de planta constantes do 'RESUMO NÃO TÉCNICO' - no concelho de Sintra (em área de confluência das freguesias de Algueirão - Mem Martins e de S. Pedro de Penaferrim), distrito de Lisboa, em terreno representado na carta militar 416 -, se situa a mais de dois quilómetros de distância das mais próximas das linhas de Muito Alta Tensão da **RNT**.

Assim, na área do Projecto: Centro Comercial Jumbo de Sintra, em título, não ocorrerão interferências com as Linhas de Muito Alta Tensão da **RNT** e/ou com quaisquer outras infra-estruturas da **REN, SA**.

Alerta-se que, quanto às infra-estruturas da Rede de Distribuição (subestações e linhas eléctricas de Média e Alta Tensão, com tensão nominal não superior a 110 kV) existentes na região em análise e às possíveis interferências com as mesmas, deve ser consultada, de modo a garantir a Segurança de Pessoas e Bens, a empresa **EDP - Distribuição** (à Rua Camilo Castelo Branco, 43 - 1050-044 LISBOA).

Com os melhores cumprimentos,

REN - Rede Eléctrica Nacional, S.A.  
Divisão Equipamento

  
José Pereira  
(Subdirector)



Capital Social: 506 758 993 euros  
NIPC 507 866 673

Redes Energéticas Nacionais



Ex.mo Senhor  
Presidente da Comissão de Coordenação e  
Desenvolvimento Regional de Lisboa e  
Vale do Tejo  
R. Braamcamp, 7  
1250m- 048 LISBOA

Sua referência	Sua data	Nossa referência	Nossa data
DSA/DAMA-000041-2008	14.01.2008	DSGPF <b>0398</b>	-5 MAR 2008

Assunto: " Procedimento de AIA - Centro Comercial Jumbo de Sintra "

Após análise do Resumo Não Técnico do EIA relativo ao projecto acima referido, informamos V.Exa. do seguinte:

1 - A área em causa para a instalação da unidade comercial, 2,1ha, insere-se em "Espaços Industriais" no PDM de Sintra, apresenta vegetação degradada, sobretudo matos e/ou matagais, e abrange uma linha de água classificada como REN.  
Considera-se que o impacte sobre a vegetação existente será mínimo, tendo em conta o estado de degradação em que se encontra.

2 - Caso existam Sobreiros ou Azinheiras na área a intervencionar, recordamos que o abate de exemplares destas espécies deve obrigatoriamente cumprir com o determinado no Decreto-Lei nº 169/2001, de 25 de Maio com as alterações introduzidas pela Decreto-Lei nº 155/2004, de 30 de Junho - medidas de protecção aos povoamentos de sobreiro e de azinheira.

3 - As Medidas de Minimização preconizadas, quer na fase de construção quer na exploração, parecem acautelar alguns impactes negativos sobre o solo e consequentemente sobre os recursos hídricos, flora e fauna associados. Na recuperação da linha de água sugerimos que sejam preservados exemplares de *Quercus coccifera*, *Quercus faginea*, *Lonicera implexa*, *Myrtus communis*, *Rhmanus alaternus*, bem como exemplares de *Ophrys tenthredinifera* e que sejam utilizados espécies como *Fraxinus sp.*, *Celtis australis*, *Crataegus monogyna*, *Populus, sp.* e *Acer monspessulanum*

Com os melhores cumprimentos,

O Director-Geral

ANTÓNIO JOSÉ REGO

AA/AA

DIRECÇÃO-GERAL DOS RECURSOS FLORESTAIS

SEDE  
Av. João Crisóstomo, 26-28. 1069-040 LISBOA. Portugal  
☎ +351.21 312 4800 ☎ +351.21 312 4980  
info@dgrf.min-agricultura.pt  
www.dgrf.min-agricultura.pt

DIRECÇÃO DE SERVIÇOS DE GESTÃO DO PATRIMÓNIO FLORESTAL  
Avenida João Crisóstomo, 28, 1069-040 Lisboa  
☎ +351.21 312 4949 ☎ +351.21 312 4991/89  
info@dgrf.min-agricultura.pt

NIPC  
600077853

1





**Exmo.(a) Senhor(a)**  
**Presidente da Comissão de Coordenação e**  
**Desenvolvimento Regional de Lisboa e**  
**Vale do Tejo**  
**Rua Braamcamp, nº 7**  
**1250 - 048 LISBOA**

**REGISTADO c/ Aviso Recepção**

0295908-03-25

**V.Refª. – DAS/DAMA-000039-2008 / Proc. AIA 545/2007**

**ASSUNTO: Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental**  
**Projecto:** Centro Comercial Jumbo de Sintra  
**Proponente:** Companhia Portuguesa de Hipermercados, SA  
**Licenciador:** DR LVT - MEI

Exmº Senhor Presidente,

Na sequência do V/ Ofício nº 1243-S, de 14.01.2008, junto remetemos o parecer relativo à Avaliação de Impacte Ambiental sobre o Projecto do Centro Comercial Jumbo de Sintra.

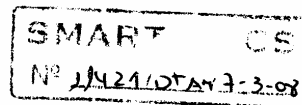
Com os melhores cumprimentos,

O Presidente da Câmara

Fernando Roboredo Seara

DMPGU/OS

Praça D. Afonso Henriques 2710 – 520 Sintra – Tel. 219247000 – Fax: 219247080 – cms.sintra@mail.telepac.pt



## NOTA INTERNA

Ac. 202  
7-3-2008  
Francisco Infante  
Director do DAI

<b>Para:</b> Exmo Sr. Director do DAI	<b>Nº</b> 09/2008
<b>De:</b> Divisão Técnica de Ambiente	<b>Data:</b> 06-03-2008

**Assunto:** Avaliação de Impacte Ambiental - Centro Comercial Jumbo de Sintra

Foi recebido na Câmara Municipal de Sintra o ofício da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDRLVT), com a referência n.º DSA/DAMA-000039-2008, onde é solicitado parecer sobre o projecto em epígrafe. A Direcção Municipal de Urbanismo e Planeamento estratégico envia-nos o Resumo Não Técnico do Estudo de Impacte Ambiental, para emissão de parecer.

O Estudo de Impacte Ambiental (EIA) foi enviado à CCDRLVT pela empresa promotora do empreendimento em Outubro de 2007. A CCDRLVT coordena e gere administrativamente o procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) e nomeia a Comissão de Avaliação de Impacte Ambiental.

De acordo com a legislação em vigor (Decreto-Lei n.º 69/2000 de 3 de Maio, com as alterações do Decreto-Lei n.º 197/2005 de 8 de Novembro), a Comissão de Avaliação de Impacte Ambiental, é constituída por: 2 representantes da Autoridade de AIA, neste caso a CCDR; 1 representante do Instituto da Água (INAG); 1 representante do Instituto da Conservação da Natureza (ICN); 1 representante do Instituto Português do Património



## NOTA INTERNA

Arquitectónico (IPPAR) ou do Instituto Português de Arqueologia (IPA) e 1 representante da CCDR ou das CCDR territorialmente competentes na área de localização do projecto. A Câmara Municipal de Sintra não faz parte desta Comissão.

O parecer da Divisão Técnica de Ambiente sobre o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) tem como base principal de trabalho o Resumo Não Técnico (RNT) e incide apenas nos aspectos relacionados directamente com sustentabilidade e gestão ambiental. Não nos pronunciaremos sobre questões estritamente relacionadas com o cumprimento de normas ou obrigações legais inerentes ao processo.

Assim:

Há que considerar a ocorrência de impactos em dois momentos distintos: fase de construção e fase de exploração.

### **Fase de Construção:**

Tendo em conta as características actuais da zona, parece-nos que na fase de construção os parâmetros mais afectáveis serão:

- Recursos Hídricos Superficiais,
- Qualidade do Ar,
- Ambiente Acústico
- Tráfego, Circulação (e Estacionamento)
- Resíduos
- Efluentes Líquidos

Da seguinte forma:

- Recursos Hídricos Superficiais, por acção de lixiviados e escorrências



## NOTA INTERNA

- Qualidade do Ar, por aumento do teor de poeiras quer resultantes da movimentação de terras quer da utilização / manuseamento de outros materiais (granulados britados, etc) e emissões de gases de escapes dos veículos e máquinas a usar
- Ambiente Acústico, resultante do ruído produzido pelos equipamentos em obra e pela circulação de veículos afectos
- Tráfego, Circulação, idem
- Resíduos, principalmente os classificados na Portaria 209/2004 de 3 de Março como resíduos de construção e demolição.

O RNT não é muito esclarecedor quanto a medidas, a adoptar nesta fase, para mitigação destes impactos. Ainda assim, assumimos que será cumprida toda a legislação referente a todos os aspectos que interferem nas alterações previsíveis para estes parâmetros.

Nomeadamente quanto a:

- horários de laboração, qualidade das viaturas e equipamentos a usar - influencia na qualidade do ar, ambiente acústico, tráfego e circulação;
- armazenamento / acondicionamento de materiais, condições de limpeza e conservação da área em obra - lixiviados, escorrências
- sistema de gestão de resíduos

### **Fase de Exploração:**

Não questionamos as vantagens sócio económicas que este empreendimento possa vir a ter na zona nem fazemos sobre estes aspectos quaisquer comentários.

Mas sobre as questões ambientais, o nosso parecer (repetimos, baseado fundamentalmente na leitura do RNT) é:

O projecto parece-nos bastante "vulgar" no que se refere a esta matéria.

Um empreendimento com esta dimensão poderia (e deveria) ser um referencial quanto a



## NOTA INTERNA

práticas correctas (e modernas) de gestão e sustentabilidade ambiental e não apenas mais um espaço onde se prolongam os (maus) hábitos e comportamentos dos aglomerados urbanos das grandes áreas metropolitanas.

Quando se fala em "*Espaços lúdicos...edifício sustentável e integrado...*" mas, de seguida, se refere apenas a "*...valorização da linha de água* (que, de resto, é imposição por força da localização do empreendimento), *a criação duma ciclovia e um passeio pedonal complementar* (para os quais, por si só, não vemos grande valia - desenham-se em "circuito fechado" à volta do espaço? Como se acede, vindo das zonas envolventes? ), *uma "escola infantil de condução"...* com o intuito de *dinamizar...mensagem de civismo, sustentabilidade e protecção do meio ambiente.*", do ponto de vista de verdadeiro empenho em matéria de sustentabilidade ambiental, isto é, quanto a nós, uma proposta redutora e fraca.

Sem prejuízo das imposições legais que terão, obviamente, de ser cumpridas, apresentamos algumas orientações que nos parecem o mínimo desejável a incluir no projecto para um empreendimento deste nível.

Temos, então:

### **Energia**

Maximização da sustentabilidade energética:

- através da concepção de edifícios e outros espaços com características bioclimáticas e adaptados a clima mediterrânico,
- pela adopção de práticas e materiais construtivos minimizadores de consumo de energia (principalmente da fóssil),
- pela instalação de sistemas de produção e aproveitamento de energias renováveis.

### **Água**

Minimização de consumos, bem como do caudal drenado para as redes (doméstica e pluvial):



## NOTA INTERNA

- através da introdução de sistema de tratamento dos efluentes domésticos
- técnicas de captação e armazenamento de água da chuva
- concepção dos espaços verdes com espécies de baixas necessidades hídricas
- Aproveitamento do efluente tratado e da água da chuva apresada para o circuito de águas sanitárias, para rega e para recarga da linha de água.

Estas nossas sugestões não irão, certamente, induzir o receio de aumento de custos. Bem pelo contrário, todas elas se inserem numa lógica de diminuição de custos de exploração do empreendimento.

**A Chefe da Divisão**

A handwritten signature in black ink, appearing to read "M. Carreira", is positioned above the typed name.

**(Engª Maria de Assunção Carreira)**



## FAX

**DE / FROM:** Gabinete de Ambiente  
**Endereço:** Praça da Portagem, 2809 - 013 Almada  
**N / ref<sup>o</sup>:** 875/2008/GAMB      **PROC.:**      **DATA/DATE:** 2008-04-18      **SAIDA:** 52934

**PARA / TO:** Exma. Sra. Directora de Serviços do Ambiente da CCDRLVT (Dr.<sup>a</sup> Ana Rita Pereira)  
**CC:**

**FAX Nº:** 210101301      **Nº DE PAGs. (incluindo esta):** 11  
**S / ref<sup>o</sup>:** DSA/DAMA - 000043-2008 (001262-S)      **DATA / DATE:** 2008-01-14

**Assunto:** Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental  
**Projecto:** Centro Comercial Jumbo de Sintra  
**Proponente:** Companhia Portuguesa de Hipermercados, SA  
**Licenciador:** DR LVT - MEI

Em resposta ao Vosso ofício, com a Ref. 001262-S de 14JAN2008 (Proc. AIA 545/2007), a EP - Estradas de Portugal, SA tem a informar que:

O projecto situa-se no concelho de Sintra, na zona da Ábrunheira, e localiza-se entre a EN 249 e o lanço da A37/IC19 - Buraca (IC17)/Ranholas (IC30), mesmo junto ao Nó de Mem Martins, o qual integra a concessão LUSOLISBOA para efeitos de exploração e conservação, sem cobrança de portagem aos utentes (ponto 4 do Capítulo II do Anexo I do Decreto-Lei nº 242/2006 de 28 de Dezembro, que aprova as bases do contrato de concessão), por um prazo de 5 anos a contar da data da assinatura do contrato de concessão. A Concessão foi atribuída à Sociedade LUSOLISBOA - Auto-Estradas da Grande Lisboa, SA.

A sua implantação deverá respeitar a zona de servidão *non aedificandi* a que se refere o Artigo 4.º do referido Decreto-Lei, designadamente a alínea ii) que refere que são proibidas "instalações de carácter industrial, nomeadamente fábricas, garagens, armazéns, restaurantes, hotéis e congéneres e, bem assim, igrejas, recintos de espectáculos, matadouros e quartéis de bombeiros, a menos de 70m a contar dos limites da plataforma (...), e nunca a menos de 50 m da zona da estrada".

Todavia, esta análise da interferência com a zona de servidão *non aedificandi* do IC19 deverá ter em conta que se encontra em curso a empreitada relativa ao "Alargamento e Beneficiação do IC19 entre o Nó de Cacém e o Nó de Ranholas", no âmbito da qual o Nó de Mem Martins será remodelado, visando a introdução da 3ª via em cada uma das faixas deste IC.

Quanto à EN249, a mesma não se encontra classificada no PRN 2000, embora ainda não tenha sido transferida para a Câmara Municipal de Sintra. No que concerne ao respeito pela zona de servidão *non*

Módulo 18 - 12.08.2008 21:11:40

EP - Estradas de Portugal, S.A.  
Capital Social: 200.000.000 Euros  
NIF: 504598680

1/4

Sede: Praça da Portagem 2809-013 ALMADA - PORTUGAL  
Telefone: +351-21 287 90 00 / Fax: +351-21 295 10 97  
e-mail: ep@estradasdeportugal.pt • www.estradasdeportugal.pt



*aedificandi* da estrada, aplica-se, em princípio, o disposto na alínea e) do n.º 1 do artigo 8.º do Decreto-Lei nº 13/71, de 23 de Janeiro, nos termos do artigo 15.º do Decreto-Lei 13/94, de 15 de Janeiro. Estes afastamentos podem ser reduzidos nos casos previstos no nº2 do citado artigo 8.º, quando se encontram reunidas as condições nele previstas.

Relativamente ao Estudo de Tráfego, Circulação e Estacionamento (versão de Setembro de 2006 e Adenda de Janeiro de 2007) apresentado à Direcção de Estradas (DE) de Lisboa com vista à autorização prévia de localização de conjunto comercial (Lei nº 12/2004 de 30 de Março) e constante do presente Procedimento de AIA, aquela DE, de acordo com o Ofício nº 36089 de 2007.03.08 enviado à CCDRLVT, "(...) *emite parecer favorável a este estudo na sua globalidade*". No entanto, chama-se a atenção para dois aspectos:

- na Adenda de Janeiro de 2007 enviada à DE foram corrigidos alguns parâmetros da rotunda proposta, designadamente o Diâmetro de Círculo Inscrito (DCI) e, em consequência, a Reserva de Capacidade e a Taxa de Utilização para 2018, acabando por ser substituída a página que continha aqueles elementos. Esta alteração não consta da Adenda apresentada em procedimento de AIA;
- em sede de Aditamento ao EIA foi apresentado um documento relativo ao Tráfego (Anexo 4), o qual, ao contrário do procedimento usual, não foi remetido antecipadamente à DE para análise e parecer. Efectivamente, a situação que nos merece maior atenção relaciona-se com o acesso ao Parque de Estacionamento, particularmente à zona de cargas e descargas, onde se verifica uma incoerência, não aceitável, entre o Esquema de circulação apresentado na Adenda ao Estudo de Tráfego (Esquema da Solução Proposta Revista - Jan. 2007) e o Esquema constante do referido documento (Anexo 4, p. 5).

Do ponto de vista ambiental e conforme decorre da alínea a) do nº 6 do artigo 13.º da Lei nº 12/2004, de 30 de Março, deverá ser avaliado o "impacte ambiental do previsível aumento de tráfego rodoviário na zona de localização e na área de influência do estabelecimento de comércio ou do conjunto comercial, nomeadamente em matéria de escoamento e da componente acústica". Esta análise não é possível perante o Estudo de Tráfego e o Estudo Acústico apresentado (Acústica, estudo técnico – EIA, 17 de Setembro de 2007), pelo que ambos deverão ser reformulados tendo em conta aquele objectivo e antes da fase de pós-avaliação ambiental (RECAPE). Nesta fase, o Estudo de Tráfego já deverá constituir um documento único, devendo ter em conta os procedimentos estipulados na legislação em vigor em matéria de ruído, nomeadamente no que se refere à apresentação dos TMD nos períodos diurno, do entardecer e nocturno, em função dos cenários de previsão do tráfego (ano de abertura com e sem empreendimento e ano horizonte de projecto), de modo a que possam ser apresentadas, para a "área de influência" do empreendimento, as respectivas simulações (e mapas) de ruído para os parâmetros definidos no Regulamento Geral do Ruído. Salienta-se, pois, a preocupação da EP – Estradas de Portugal, SA em não se virem a verificar incómodos sociais resultantes do ruído proveniente da circulação rodoviária, que são alheios às suas responsabilidades, pelo que não serão para a EP um ónus, as futuras reclamações sobre

Modo 14 1208 2011-2017

EP – Estradas de Portugal, S.A.  
Capital Social: 200 000 000 Euros  
NIF: 504598686

Sede: Praça da Portagem 2829-013 ALMADA - PORTUGAL  
Telefone: +351-21 287 90 00 / Fax: +351-21 295 19 97  
e-mail: ep@estradasdeportugal.pt • www.estradasdeportugal.pt

2/4





ruído proveniente de circulação rodoviária nas estradas da rede nacional na envolvente do projecto. O Estudo de Tráfego não poderá, ainda, deixar de analisar os reflexos do projecto na rede de acessibilidades e na sua capacidade de escoamento considerando a Variante à EN 249-4 (entre o Nó da A5/IC15 e a Abrunheira), com solução aprovada em sede de Avaliação de Impacte Ambiental.

Ainda no que respeita às acessibilidades futuras ao empreendimento, considera-se que deverão, ainda, ser devidamente ponderadas as consequências do acréscimo de tráfego na rotunda adjacente ao empreendimento, prevendo-se que em certos períodos do dia a fraca fluidez/capacidade da rotunda leve à acumulação de veículos nos ramos do Nó de Mem Martins do IC19, com repercussões nefastas na EN 249-4 e, sobretudo, no próprio IC19. Por forma a serem acautelados estes problemas, sugere-se que as entradas no Centro Comercial para os veículos ligeiros sejam no mínimo duplicadas e de preferência afastadas o mais possível da rotunda para Nascente, por forma a garantir uma maior área de "stokagem" entre o IC19 e o Centro Comercial.

Efectivamente, afigura-se fundamental que a proposta das acessibilidades ao empreendimento (incluindo desvios de tráfego) apresente e demonstre, em fase de pós-avaliação ambiental (RECAPE) a consensualização necessária entre os vários intervenientes, sendo que no decurso da elaboração do projecto de execução e previamente ao licenciamento da obra, devem ser promovidas pelo proponente reuniões com a EP- Estradas de Portugal, SA e também com a Concessionária, uma vez que o empreendimento se situa na área de influência de uma estrada concessionada (A37/IC19) e, em particular, de um nó de ligação da mesma à rede viária local (Nó de Mem Martins).

Quanto à medida "É fundamental o redesenho da rotunda e do troço da EN 249" aplicada à fase de exploração do empreendimento" (p. 25 do RNT e p. do Anexo 4), a mesma deverá ser clarificada em sede de RECAPE, designadamente quanto ao *timing* preconizado para a mesma.

Face ao RNT apresentado e considerando que não foi disponibilizado o EIA, não é possível verificar se dos seus elementos consta:

- a demonstração da (não) interferência com as zonas de protecção *non aedificandi* das estradas da rede rodoviária nacional, questão de primordial importância;
- a implantação do empreendimento e dos seus acessos sobre fotografia aérea, de modo a se perceber melhor a inserção do mesmo no território e a sua articulação com a malha viária que o serve directamente;
- a identificação e caracterização da rede rodoviária na envolvente do empreendimento, designadamente quanto à sua jurisdição e à designação das ligações e dos restabelecimentos;
- uma adequada descrição das medidas de minimização que se relacionam, directa e indirectamente, com a componente "Acessibilidades e Tráfego", devendo garantir-se, para além das medidas de minimização já preconizadas (ver RNT e Anexo 4 do Aditamento), quer na fase de

Max 08 14 36 - 20/11/2007



construção, quer na fase de exploração do estabelecimento comercial, as indispensáveis condições de segurança, fluidez e comodidade para os utentes da rede rodoviária nacional.

Com os melhores cumprimentos,

A Directora do Gabinete de Ambiente

Ana Cristina Martins

10462 16 02 06 27111-2009

Anexo: Memória Descritiva do Projecto de Execução do Nó de Mem Martins (7 folhas A4)

(PR/GAMB)

EP - Estradas de Portugal, S.A.  
Capital Social: 700.000.000 Euros  
NIF: 504588606

4/4

Sede: Praça da Portagem 2609-013 ALMADA - PORTUGAL  
Telefone: +351-21 287 90 00 / Fax: +351-21 286 19 97  
e-mail: ep@estradasdeportugal.pt • www.estradasdeportugal.pt

16-AE21.Abr. 2008 13:23 EP-DEEP-ESTRADAS DE PORTUGAL, E.P.E.  
219109024

P/1351+21+2 Nº.6113 P. 5,4/8

**COBA**

**MOPH - SEOP - IEP  
INSTITUTO DAS ESTRADAS DE PORTUGAL**

**LANÇO DO IC19 - NÓ DO HOSPITAL / NÓ DE RANHOLAS  
ALARGAMENTO E BENEFICIAÇÃO PARA 2x3 VIAS  
FASE 2 - NÓ DO CACÉM / NÓ DE RANHOLAS**

**PROJECTO DE EXECUÇÃO**

**PE 1 - TERRAPLENAGENS**

**PE 1.1 - TRAÇADO**

**VOLUME 05 - NÓ DE MEM MARTINS**

**MEMÓRIA DESCRITIVA**

**1 - INTRODUÇÃO**

A presente memória diz respeito ao projecto de execução do nó de Mem Martins que se situa aproximadamente entre o km 3+825 e o km 4+200 da Fase 02 (Nó do Cacém / Nó de Ranholas) do Lanço do Nó do Hospital / Nó de Ranholas.

O nó de Mem Martins, objecto deste estudo, reflecte a remodelação do nó existente para a situação de introdução da 3ª via em cada uma das faixas, do IC19.

A reformulação deste nó de ligação teve como condicionantes vários pontos críticos que limitaram de algum modo a geometria definida e aqui apresentada. Passamos a descrever alguns pontos mais sensíveis e de maior relevo.

1  
993 IC19 LANÇO NÓ DO HOSPITAL / NÓ DE RANHOLAS. FASE 2 - NÓ DO CACÉM / NÓ DE RANHOLAS. PROJECTO DE EXECUÇÃO  
PE 1 - TERRAPLENAGENS PE 1.1 - TRAÇADO VOLUME 05 - NÓ DE MEM MARTINS. MEMÓRIA DESCRITIVA

## COBA

- **Obra de arte existente (PS7).**

A distância disponível entre os pilares desta obra de arte não permitia a implementação do perfil tipo do IC19 pelo que se procedeu à redução do mesmo. As bermas direitas sob a obra de arte, passarão a ter a largura de 0,5 m e as vias de entrecruzamento terão 3,00 m de largura na faixa esquerda e 3,25 m de largura na faixa direita.

- **Ligação a vias existentes.**

As ligações dos ramos estudados às vias existentes foram aferidas mediante levantamentos topográficos realizados para o efeito.

## 2 - DESCRIÇÃO GERAL

Como já foi referido a geometria tanto em planta como em perfil não sofreu alterações significativas relativamente ao nó existente. Foi necessário implementar uma estrutura de reforço dos pilares existentes no lado esquerdo, obra de arte (sentido Sintra/Lisboa), dado que o espaço disponível entre eles e a berma da via de entrecruzamento não permitia a introdução de nenhuma estrutura de protecção tal como sucede com os pilares adjacentes à faixa da direita.

Os pormenores da estrutura de reforço e da estrutura de protecção fazem parte integrante do PE5 – Sinalização e Segurança.

De seguida passamos a descrever sumariamente as principais vias que integram este Nó:

Ramo A - Este ramo assegura a entrada no IC19 no sentido Sintra/Lisboa para o tráfego proveniente de Mem Martins (Su).

Ramo B - Esta via permite a saída do IC19 para Mem Martins (Norte) do tráfego que circula no sentido Sintra/Lisboa.

Ramo C - Este ramo assegura a entrada no IC19 no sentido Sintra/Lisboa para o tráfego proveniente de Cercavelos.

Ramo D - Este ramo permite a saída do IC19 do tráfego que circula no sentido

## COBA

Ramo F - Esta via permite a saída do IC19 do tráfego que circula no sentido Carcavelos/Albaraque, é também a partir desta via que se efectua a ligação entre Mem Martins e Carcavelos.

Ramo G - Este ramo permite a entrada no IC19, na direcção Lisboa/Sintra do tráfego proveniente de Mem Martins.

Ramo H - Esta via assegura a saída do IC19 para Mem Martins do tráfego que circula no sentido Lisboa/Sintra.

### 2.1 - TRAÇADO EM PLANTA E EM PERFIL LONGITUDINAL

A geometria deste nó procurou respeitar as Normas publicadas pela ex-JAE, no entanto dadas as muitas condicionantes existentes, nem sempre foi possível cumprir na íntegra as referidas Normas, todavia as soluções propostas foram devidamente ponderadas em conjunto com técnicos do IEP, tendo-se obtido um resultado final satisfatório.

No Quadro 2.1 apresentam-se as principais características geométricas adoptadas para o nó.

Quadro 2.1 - Características Geométricas do Nó de Mem Martins

Designação	Extensão (m)	PLANTA		PERFIL LONGITUDINAL		
		R mín (m)	R máx. (m)	Tangels	CURVAS VERTICAIS	
					I máx. (%)	Côncava R mín (m)
Ramo A	142.021	100	100	3.13	1800	-
Ramo B	79.096	40	40	2.30	900	-
Ramo C	85.044	37	37	2.00	3000	-
Ramo D	108.567	80	80	1.83	2200	-
Ramo E	144.894	105	105	1.00	300	-
Ramo F	111.290	38	38	1.40	6000	-
Ramo G	81.781	38	38	4.00	900	-
Ramo H	105.178	60	60	2.70	5000	-

### 3 - VIAS DE ACELERAÇÃO E ABRANDAMENTO

Estas vias respeitam o estipulado nas Normas de Intersecções da ex-JAE para uma velocidade base de  $V_b = 80$  km/h, no que respeita à sua extensão e largura (3,50 m) de modo a permitir uma maior segurança e eficiência nas entradas e saídas do nó, através dos seus ramos.

## COBA

As vias de aceleração e de abrandamento adoptadas são do tipo paralelo, com um bisel de transição para a secção corrente, de 75 m.

### 4 - PERFIS TRANSVERSAIS TIPO ADOPTADOS

#### 4.1 - NOS RAMOS UNIDIRECCIONAIS

O perfil transversal destes ramos consta dos desenhos nº 0993.2-E-11-0101-502, sendo constituído por.

- a) Uma faixa de rodagem com 4,0 m de largura para alinhamentos circulares com  $R \geq 90$  m. Quando  $R < 90$  m a via terá a sobre largura prevista nas Normas da ex-JAE. As sobre elevações utilizadas e critérios de variação das mesmas estão igualmente de acordo com aquelas Normas.
- b) Uma berma esquerda com 1,00 m de largura e com a mesma sobre elevação da faixa de rodagem.
- c) Uma berma direita de 2,00 m de largura cuja inclinação é variável de acordo com a sobre elevação adoptada na faixa de rodagem. Considera-se ainda, em situação de aterro, é feita uma transição arrelvada entre a plataforma e o talude com 0,60 m de largura e 10% de inclinação. Em situação de escavação adoptou-se uma valeta em betão com 1,20 m de largura seguida de uma transição, sempre que possível, de 1,00 m a 10% para melhorar a concordância com o talude.

### 5 - TERRAPLENAGENS

A definição gráfica e analítica de todos os perfis transversais que dizem respeito ao nó de ligação de Mem Martins constam dos desenhos nºs 0993.2-E-11-0101-509 a 0993.2-E-11-0101-512.

### 6 - OBRAS DE ARTE

A passagem superior existente, designada neste estudo por PS 7, foi objecto de uma inspecção onde foram detectadas algumas patologias. A reabilitação proposta para esta Obra de Arte será apresentada no PE 6 - Obras de Arte, Volume 4.

16-AB21.Abr. 2008 13:23 EP-DEMEP-ESTRADAS DE PORTUGAL, E.P.E.  
219109024

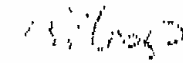
P/1351+21+2 N.º 6118 P. 9, 8/8

**COBA**

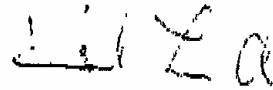
Lisboa, Novembro de 2004

O Responsável pelo Estudo

O Chefe do Projecto

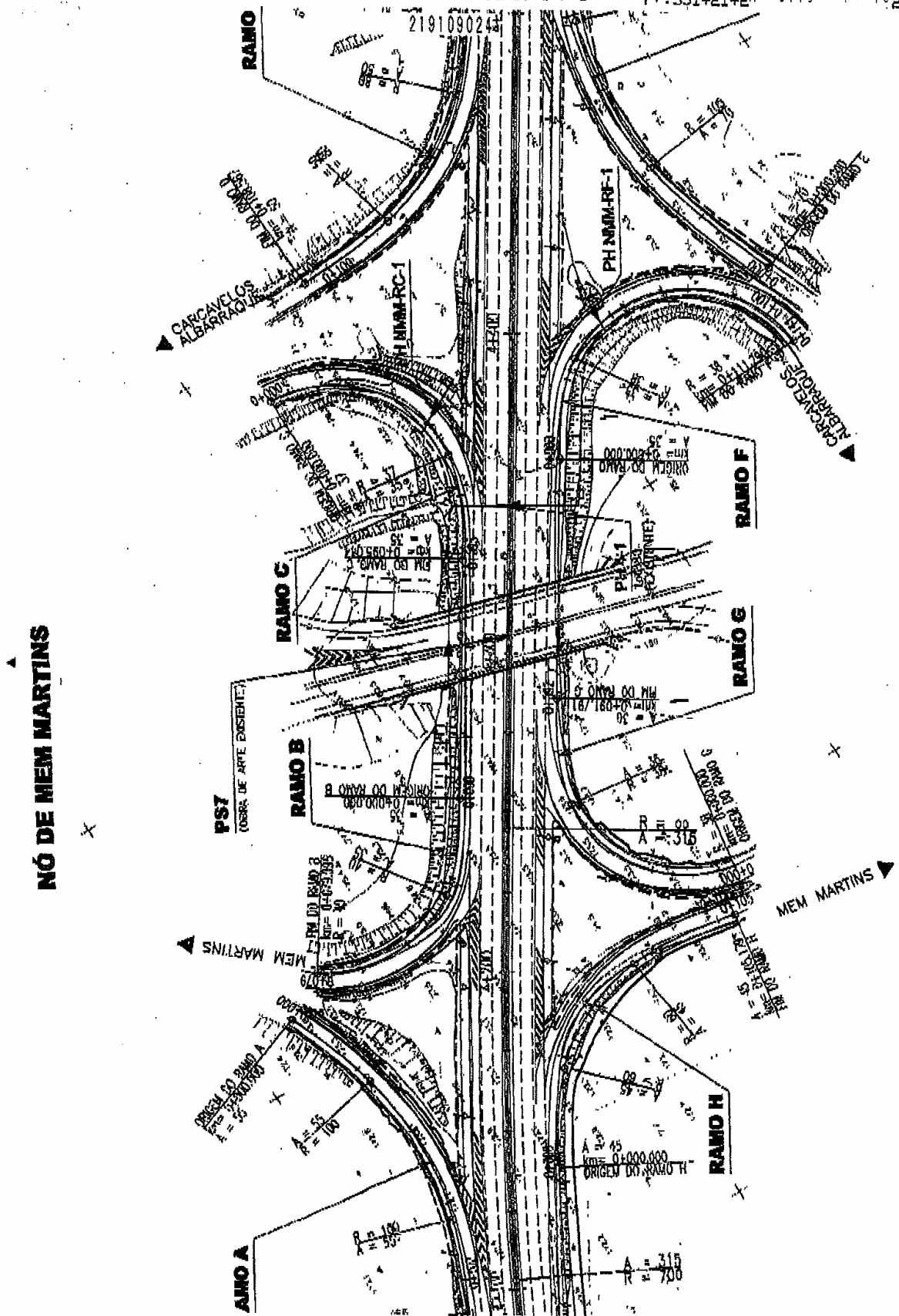


Nélia Pinto  
Eng.º Civil  
CP n.º 25419



Ricardo Teixeira de Oliveira  
Eng.º Civil  
CP n.º 29794

16-AB/21.Abr. 2008 13:24 EP-DEMEP-ESTRADAS DE PORTUGAL, E.P.E. P: 351+21+2 Nº.6113 P. 10/2/8



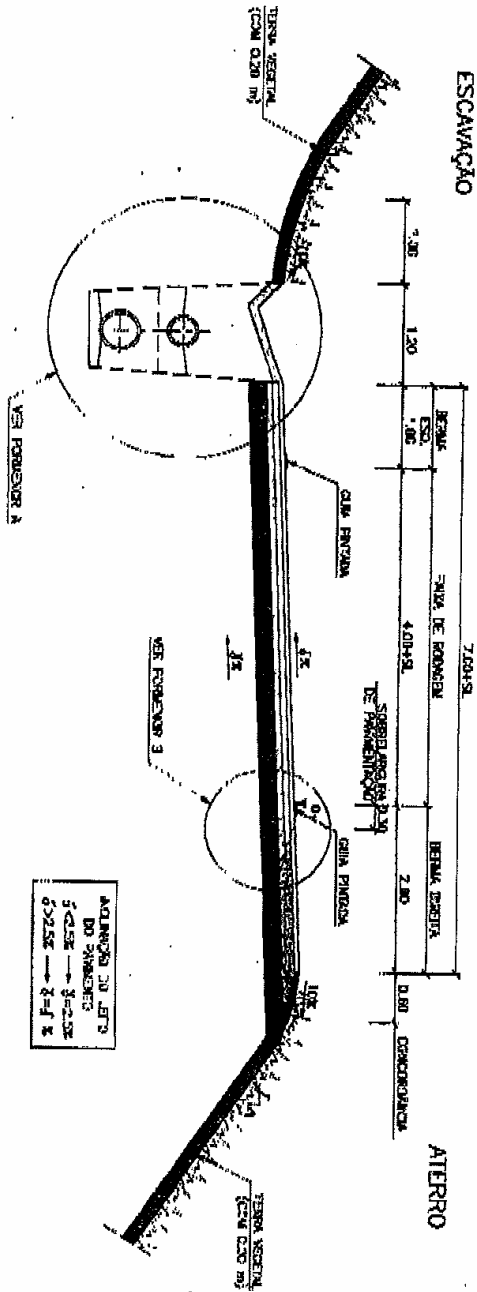


16-ABR21.Abr. 2008 13:24 EP-DEM EP-ESTRADAS DE PORTUGAL, E.P.E.  
219109024

P: 351+21+2 Nº. 6118 P. 11/3/8

PERFIL TRANSVERSAL TIPO DOS RAMOS DE LIGAÇÃO UNIDIRECCIONAIS (1 VIA)

ESC. 1:50



A

**ANEXO II**

**ESTUDOS/ELEMENTOS A APRESENTAR EM FASE DE RECAPE, MEDIDAS DE  
MINIMIZAÇÃO E PLANOS DE MONITORIZAÇÃO**

### **ESTUDOS/ELEMENTOS A APRESENTAR EM FASE DE RECAPE:**

1. Apresentação dos documentos/informações que permitam aferir o cumprimento dos requisitos e condicionalismos definidos no regime jurídico da REN, dando integral satisfação ao exposto no relatório do parecer da comissão de avaliação.
2. Deverão ser apresentadas as medidas de protecção a adoptar em sede de projecto de condicionamento acústico do edifício.
3. Deverá ser apresentado o projecto de execução dos espaços exteriores, no qual deve ser concretizado o projecto de regularização e recuperação do troço da Ribeira da Azenha, que deverá reflectir as medidas de minimização preconizadas.
4. Identificação em planta do colector/emissário/sistema de drenagem público, no qual serão rejeitadas as águas residuais, incluindo a demonstração da respectiva capacidade para receber esses caudais, ao longo dos anos de vida útil do Projecto, ou, no caso contrário, a apresentação das alterações que será necessário introduzir e do responsável pelas mesmas, e os comprovativos das condições para tal rejeição impostas pela Entidade Gestora da rede.
5. Identificação em planta da ETAR urbana que lhe está associada, e demonstração da sua capacidade de receber esses caudais/cargas, ao longo dos anos de vida útil do Projecto, de modo que fique assegurado o cumprimento dos requisitos de descarga estabelecidos no Decreto-Lei nº 152/97 de 19 de Junho e Decreto-Lei nº 149/2004 de 22 de Junho, tal como definidos na respectiva Licença de Descarga.
6. Apresentação do projecto das redes de drenagem das águas residuais (desde o exterior do edifício até à ligação ao colector público), e das redes de drenagem pluvial (até ao meio receptor), bem como, identificação do respectivo responsável.
7. A identificação das actividades de serviços, produtoras de efluentes com características não domésticas, e o projecto das respectivas instalações de pré-tratamento.
8. Apresentação da estimativa das características de qualidade das águas residuais – parâmetros pH, CBO5, CQO, SST, óleos e gorduras, detergentes, e quaisquer outras substâncias específicas que resultem das actividades de serviços acima referidas – que serão lançadas no sistema público.
9. Deverá ser apresentada: a localização do estaleiro, os percursos dos veículos que transportarão os materiais, os locais para onde vão ser enviadas as terras das escavações e a proveniência das terras para aterros.
10. Apresentação do sistema de drenagem, das áreas afectadas à produção de rebocos e argamassas, e das áreas de estacionamento, que permitam a condução das águas a um sistema de separação de sólidos suspensos e hidrocarbonetos, previamente à descarga.
11. Demonstração do cumprimento das normas técnicas constantes do Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de Agosto.

## MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO

1. Deverão ser cumpridas as seguintes medidas de minimização gerais tais como descritas no documento da Agência Portuguesa do Ambiente (APA): 1 a 3, 5, 7 a 11, 13, 15, 17, 20, 21, 27 a 30, 33, 35, 37, 38, 40, 41, 43, 46 a 49, 55 e 56.
2. Elaborar um Plano de Gestão Ambiental da Obra tal como descrito no documento da APA

Para além das medidas anteriormente referidas deverão, ainda, ser cumpridas as seguintes:

### **Sócio-Economia**

#### *Fase de construção*

3. Proceder ao alargamento da rotunda que estabelece o acesso e articulação entre o IC19 e a EN249, introduzindo uma terceira faixa de rodagem, por forma a que a concentração de tráfego e as condições de circulação originadas pelo empreendimento possam não ter efeito de acentuação do congestionamento existente.
4. Considerar o alargamento do troço que liga o IC19 à rotunda referida em situação de via “afecta” ao empreendimento, bem como o troço entre a rotunda e o início do alargamento da EN249 no limite norte do terreno afecto ao empreendimento.
5. Considerar a zona das paragens BUS e dos táxis em espaço próprio, não retirando espaço de circulação nas novas faixas de rodagem a criar.

Estas três medidas deverão ser enquadradas e compatibilizadas com a condicionante relativa à Apresentação do Estudo de Tráfego aprovado pela Estradas de Portugal, S.A., tendo em conta os aspectos mencionados no parecer desta entidade.

6. Considerar no caderno de encargos e/ou respectivo contrato a existência da função de acompanhamento das manobras dos veículos pesados e do responsável.
7. Planeamento dos desvios de tráfego incluindo a determinação de locais para colocação de informação das alternativas de percursos considerando os locais que são limite da área de influência das operações afectas à construção e os locais onde se pode colocar a situação de opção de alternativas de percurso.
8. Proceder à colocação da informação relativa aos percursos alternativos nos locais apurados no quadro dos resultados do planeamento dos desvios de tráfego a realizar.
9. Acordar os desvios de tráfego, com a autarquia e a EP.
10. Acompanhamento das manobras dos veículos pesados por pessoal de obra designado para o efeito.

#### *Fase de exploração*

11. Considerar a zona das paragens BUS e dos táxis em espaço próprio, não retirando espaço de circulação nas novas faixas de rodagem a criar.

#### **Águas Residuais**

##### *Fase de construção*

12. Deverá ser criado um sistema de condução das águas de escorrência superficial adequado para a área, durante a construção do edifício.
13. Não deverão ser realizadas operações de manutenção automóvel na área de intervenção do projecto.
14. As pequenas intervenções de manutenção mecânica em máquinas e equipamentos só se poderão realizar em áreas próprias, devidamente preparadas para o efeito e os resíduos resultantes dessas operações serão alvo de tratamento por intermédio de sistema de separação antes da ligação à rede exterior.

##### *Fase de Exploração*

15. As águas residuais provenientes das zonas de comércio, serviços e os condensados dos aparelhos de ar condicionado devem ser encaminhados para o colector municipal doméstico;
16. As águas residuais resultantes das lavagens dos parques de estacionamento, cais de carga e descarga, e de todas as zonas onde possam existir derrames de óleos devem ser submetidas a pré-tratamento através de interceptores de hidrocarbonetos;
17. Antes da ligação ao colector público deve existir uma caixa de visita que permita que a Entidade Gestora das águas e saneamento possa efectuar a recolha de amostras para verificação do cumprimento dos requisitos de descarga;
18. Adopção de redes independentes para drenagem pluvial das coberturas e para as zonas de estacionamento ou circulação de veículos;
19. Deve-se optar por criar sistemas que promovam a concentração e a infiltração pluvial nos solos.
20. Introdução de medidas para redução de consumos de água (exemplo: redução dos volumes de descarga de autoclismos, utilização de dispositivos temporizados, etc.) e de sistemas de detecção de fugas de água nas tubagens das redes de abastecimento de água do empreendimento.

## **Qualidade do ar**

### *Fase de construção*

21. As operações de carga e descarga de produtos a granel deverão ser efectuadas em circuito fechado ou, não sendo tecnicamente possível, em locais devidamente preparados para o efeito no que diz respeito a medidas de contenção (existência de barreiras e localização a jusante dos ventos dominantes, relativamente aos receptores mais próximos).

### *Fase de exploração*

22. Gestão de tráfego no interior do perímetro do Centro Comercial que promovam níveis de emissão mínimos, nomeadamente evitar engarrafamentos.
23. Localizar as saídas de exaustão dos parques cobertos em pontos distantes de receptores sensíveis e afastadas entre si.
24. Deverá ser dada preferência à utilização de gás natural como combustível caso sejam instaladas caldeiras.
25. Implementar um sistema de incentivo/promoção de utilização de transporte público

## **Ambiente Sonoro**

### *Fase de construção*

26. Colocação, nas áreas localizadas na proximidade de acessos e circulação de peões, de taipais de obra devidamente conectados para potenciar o efeito de barreira;
27. Redução das emissões sonoras geradas por máquinas afectas às actividades de construção, função da utilização de equipamento com classe de potencia acústica adequada ao local e actividades de circulação e movimentação de terras confinadas ao período diurno compreendido entre as 8 e as 20 horas. A ponderação das actividades funcionarem até às 22 horas, dependerá da obtenção de Licença Especial de Ruído, nos termos instituídos pelo Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de Janeiro.
28. Potenciar a colocação de envolventes de protecção ou barreiras nos locais de trabalho.
29. Circuito de carga/descarga em horário diurno.

### *Fase de desactivação*

Semelhante à fase de construção, uma vez que a avaliação dos impactes na componente acústica do ambiente afigurou-se idêntica.

## **Paisagem**

### *Fase de construção*

30. Os resíduos vegetais decorrentes da destruição da vegetação ocorrente deverão ser triturados e espalhados nos territórios de produção agrícola e/ou silvícola da proximidade, evitando-se deposições ilegais e/ou desaproveitamento de espaço em aterros sanitários;
31. O material que resulte das acções de escavação e terraplanagem, em particular o horizonte de solo com “terra rossa” e matéria orgânica, deve ser devidamente acondicionado para posterior reutilização nas áreas que venham a ser transformadas em zonas ajardinadas.
32. As áreas ocupadas pelos estaleiros, as áreas de empréstimo, de depósito, de acessos e áreas para todas as actividades de construção deverão ser optimizadas, de modo a se restringirem ao mínimo indispensável, bem como os trabalhos se devem confinados ao licenciado para a obra.
33. Garantir que a remoção do volume de terras se processa eficazmente, sem levantamento de poeiras, embora o volume de terras a movimentar seja baixo, nem que para isso seja necessário recorrer a regas, em especial na periferia da Zona de Intervenção e junto de moradias;
34. A Zona de Intervenção deverá ser resguardada da vista de quem circula no IC 19 e de quem reside na proximidade, colocando, para o efeito, uma vedação adequada;
35. Colocar vedação na zona de intervenção.
36. Nas operações de limpeza e de decapagem dos terrenos deve existir uma correcta planificação dos trabalhos a efectuar, das terras a movimentar e do destino a dar aos materiais retirados, a fim de reduzir a exposição visual destas acções;
37. Todas as operações realizadas por pessoas ou máquinas deverão ser executadas, desde que possível, dentro do perímetro do estaleiro de obras, de forma a reduzir a exposição visual destas acções;
38. As faixas de trabalhos deverão ser confinadas ao mínimo, controlando-se e removendo-se qualquer deposição selvagem de resíduos;
39. Arborizar a Zona de Intervenção, recorrendo a espécies próprias da flora da região com vista a aumentar a qualidade natural da paisagem.
40. Aumentar as áreas verdes nos espaços exteriores, quer sejam espaços pedonais ou áreas junto dos arruamentos actuais.
41. Implementação da hidrossementeira em todas as áreas verdes, incluindo estaleiros e depósitos de terra, para garantir povoamentos vegetais que confirmem mais qualidade de paisagem.

### *Fase de exploração*

42. Ordenar o fluxo de trânsito e o estacionamento de forma não agravar os aspectos paisagísticos associados.
43. Evitar a utilização de grandes anúncios, luminosos ou não, ou out-doors com cores não adequadas à paisagem; não instalar estruturas muito elevadas no topo do empreendimento, em especial, na direcção Este-Oeste.
44. Procurar soluções integradas para a resolução de problemas de movimentação de pessoas e automóveis associados ao empreendimento comercial.
45. Fazer a manutenção adequada das áreas verdes, recorrendo a podas frequentes, adubações e regas.
46. Todas as espécies vegetais existentes no local e que sejam afectadas pela implantação do projecto e que apresentem boas condições fitossanitárias, deverão ser devidamente transplantadas para local provisório para posterior utilização na execução no plano de plantação do projecto de espaços verdes.

### **Fauna e Flora**

#### *Fase de construção*

47. Na recuperação da linha de água deverão ser preservados exemplares de *Quercus coccifera*, *Quercus faginea*, *Lonicera implexa*, *Myrtus communis*, *Rhmanus alaternus*, bem como exemplares de *Ophrys tenthredinifera* e que sejam utilizados espécies como o *Fraxinus* sp., *Celtis australis*, *Crataegus monogyna*, *Populus* sp. e *Acer monspessulanum*.
48. Evitar danos ou a destruição da vedação de rede localizada junto da auto-estrada.
49. Acautelar a destruição da linha de água ocorrente na Zona de Intervenção, não se procedendo ao seu entubamento, e mantendo o equilíbrio ecológico das suas margens.
50. Deverão ser criados espaços verdes com espécies características desta região.
51. Os trabalhos de plantação e consolidação com vegetação climácica deverão ser conduzidos de forma que se assegure a reposição verde da área e aumente os índices vegetacionais da mesma (criando micro-habitats acolhedores para diversos seres vivos).
52. Deverão ser criados corredores ecológicos.
53. Caso existam Sobreiros ou Azinheiras na área a intervencionar, o abate de exemplares destas espécies deve obrigatoriamente cumprir com o determinado no Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 155/2004, de 30 de Junho – medidas de protecção aos povoamentos de sobreiro e de azinheira.



#### *Fase de exploração*

54. Calendarizar as acções de limpeza da vegetação nas áreas de influência directa do projecto, de modo a que estas ocorram fora da época de reprodução.
55. Colocação de ninhos artificiais nas árvores próximas do empreendimento comercial.

#### **Património Construído, Arqueológico e Arquitectónico**

56. Acompanhamento arqueológico de todas as acções que impliquem a mobilização do solo, incluindo desmatações e decapagens superficiais em acções de preparação ou regularização do terreno, escavações, terraplanagens, instalação de estaleiros, abertura de caminhos de acesso ou outras infra-estruturas. As áreas de empréstimo e depósito, ou outras áreas funcionais da obra cuja localização se desconhece deverão ser alvo de prospecção arqueológica prévia. Os resultados destes trabalhos podem determinar a adopção de medidas de minimização específicas.
57. O acompanhamento deve ser realizado por um arqueólogo em cada frente de obra sempre que as acções decorram em simultâneo.

#### **Resíduos**

##### *Fase de construção*

58. As obras de movimentação de terras deverão ser planeadas e executadas de modo a viabilizar a utilização dos solos removidos em operações ambientalmente sustentadas, idealmente envolvendo a sua valorização, em detrimento de deposição final em aterros.
59. Durante a escavação e carga dos camiões deverão ser tomadas medidas de minimização da produção de poeiras tais como regar os terrenos antes de escavar, sobretudo em período de verão.
60. O local de lavagem de rodados deverá ser ligado a um sistema de decantação de partículas sólidas e depois a um sistema de separação de hidrocarbonetos de modo a que as águas resultantes das lavagens possam ser ligadas aos sistemas de águas pluviais ou linhas de água existentes sem terem incorporados focos de poluição ambiental.

##### *Fase de exploração*

61. Estes locais devem situar-se em locais acessíveis aos lojistas; para além disso, devem ser projectados corredores técnicos de serviço, não acessíveis ao público, que permitam a recolha de resíduos nos períodos normais de trabalho; os corredores técnicos são de grande importância pois permitem o transporte de resíduos para as zonas técnicas de deposição, daí resultando uma gestão mais limpa e eficaz.

62. É aconselhável dispor-se de equipamento que permita realizar a separação dos plásticos das restantes embalagens metálicas, o que poderia mesmo traduzir-se numa forma de valorização dos resíduos para a entidade administradora do empreendimento.
63. Deverão ser colocados receptáculos para a deposição de pilhas e acumuladores no Hipermercado, nas lojas de produtos fotográficos e de material de escritório.
64. A deposição, recolha, transporte, armazenagem e eliminação dos resíduos com uma produção superior a 1.100 litros/dia é, conforme o Decreto-Lei n.º 178/2006 de 5 de Setembro, da responsabilidade dos seus produtores. Assim, deverá ser implementada a separação e valorização dos resíduos aí produzidos, obrigando os lojistas e incentivando os seus utentes a respeitar essa política. Todos os resíduos devem ser transportados e enviados por empresas licenciadas para o efeito.
65. No cais onde existirem resíduos com escorrências (provenientes de resíduos da restauração) os pontos de drenagem deverão ser ligados a separadores de gordura antes de serem enviados para os colectores públicos.
66. Os resíduos resultantes do processo (óleos alimentares, excedentes de comida, entre outros) devem ser sempre encaminhados para destino final adequado, sendo interdito o seu lançamento nos colectores municipais, directa ou indirectamente.

## PLANOS DE MONITORIZAÇÃO

### **Sócio Economia**

- Monitorizar a situação relativa ao tráfego e circulação na área interna afecta ao empreendimento e na sua envolvente. Acompanhar e perceber com vista à prevenção e boa gestão dos efeitos gerados no domínio do tráfego e circulação.
- Monitorizar a situação relativa ao uso dos transportes públicos. Acompanhar e perceber o grau de resposta útil e satisfatória à população no caso dos transportes públicos.

### **Qualidade do Ar**

Tendo em consideração a natureza, dimensão do projecto e os seus impactes na qualidade do ar da zona envolvente não se justifica a monitorização desta componente ambiental. No entanto, uma vez que existem receptores sensíveis junto ao limite da área de implantação do projecto, essa situação deverá ser revista caso haja reclamações.

### **Ambiente sonoro**

#### *Fase de construção*

O EIA propõe um plano preventivo de monitorização de ruído para a fase de construção. Relativamente ao plano proposto nada há a opor, no entanto, uma vez que a legislação de ruído preconiza um regime especial para as actividades ruidosas temporárias, onde se incluem as acções de projecto prevista para aquela fase, entende-se que o plano de monitorização proposto pelo EIA deverá ser enquadrado no âmbito do licenciamento especial de ruído.

#### *Fase de exploração*

Para esta fase, o EIA prevê a realização de um plano de monitorização, designado por diagnóstico ambiental, durante o primeiro ano de funcionamento do projecto “com o objectivo de validar as opções ambientais do estudo de ruído efectuado bem como as que estarão na base do processo de licenciamento”, com o qual se concorda.

#### *Fase de desactivação*

Semelhante à fase de construção, uma vez que a avaliação dos impactes na componente acústica do ambiente afigurou-se idêntica.