

Câmara Municipal de Oeiras
Parques Tejo
Av. das Túlipas, n.º 6, 10.º D,
1495-161 Algés

S/ referência	Data	N/ referência	Data
PL20250129001129		S009681-202502-DAIA.DAP DAIA.DAPP.00036.2025	

Assunto: EnqAIA1871: EIXO TRANSVERSAL TCSP POENTE (OEIRAS)
Verificação da aplicabilidade do regime jurídico de avaliação de
impacte ambiental (AIA)
Processo ref.ª PL20250129001129

Na sequência do pedido remetido a esta Agência para emissão de parecer relativo à aplicabilidade do regime jurídico de avaliação de impacte ambiental (AIA) ao projeto em apreço, procedeu-se à análise da documentação disponibilizada, tendo em conta o disposto nos anexos III e IV do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro.

De acordo com a referida documentação, o projeto consiste na criação de uma via dedicada a transporte público rodoviário (TCSP) entre as estações ferroviárias de Paço de Arcos (Linha de Cascais) e de Massamá-Barcarena (Linha de Sintra), nos concelhos de Oeiras e, marginalmente, de Sintra, visando a oferta de transporte público de elevada qualidade, que sirva as zonas residenciais e os principais polos empresariais (existentes e previstos) localizados neste corredor. O transporte de passageiros será assegurado por autocarros elétricos.

Refira-se, contudo, que a documentação apresentada contém diversas lacunas e informação discrepante desde logo ao nível da descrição e caracterização do projeto, dificultando a verificação do enquadramento efetivo do projeto no regime jurídico de AIA. Destacam-se as várias referências efetuadas à extensão do projeto, as quais nem sempre coerentes entre si. Na página 4 do documento intitulado "Eixo Transversal TCSP Poente (Oeiras) - Pedido de enquadramento no RJAIA" é indicado que o projeto tem "cerca de 9 km de extensão total, incluindo a adaptação, nos cerca de 4 km iniciais, da infraestrutura existente do SATUO (Sistema Autónomo de Transporte Urbano de Oeiras). Na restante extensão o projeto implicará a construção de algumas obras de arte para transportar vias ou cursos de água."

Já no Quadro 2 da página 11 do mesmo documento, a extensão total indicada é de 9,7 km (valor que arredondado à unidade corresponde a 10 km) e a extensão já existente corresponde apenas a 1,4 km, no troço Navegantes – Fórum (entre a Estação Ferroviária de Paço de Arcos e o Centro Comercial Oeiras Parque).

Acresce que a descrição das várias intervenções é demasiado genérica e sumária, não permitindo compreender as ações que irão ser efetuadas em cada um dos troços.

(Solicita-se que na resposta seja indicada a referência deste documento)

No documento refere-se que a fase de construção da via será distinta consoante as situações:

- No troço Navegantes-Fórum consistirá numa adaptação da infraestrutura existente do SATUO.
- Nos restantes troços em que constitua uma inserção em vias rodoviárias existentes (ou em vias rodoviárias previstas, cuja construção se prevê em simultâneo).
- Nos restantes troços em que constitua uma via nova.

No entanto, não são indicadas as vias rodoviária existentes que irão ser intervencionadas, nem os troços em que tal irá ocorrer e em que extensão. Igualmente se desconhece a extensão de via nova a construir e em que troços tal se verifica.

É ainda indicado que, em paralelo com a construção da via do TCSP, devem ser efetuadas as adaptações necessárias na rede viária envolvente, sem, contudo, ser feita qualquer descrição dessas mesmas adaptações.

Também não é esclarecido se as rodovias existentes a intervencionar e as rodovias novas a construir irão estar exclusivamente afetas à circulação dos autocarros elétricos ou se, pelo contrário, mesmo circulando estes autocarros em via dedicada, as rodovias em questão irão também acomodar vias para a circulação de outro tráfego rodoviário.

Igualmente se refere a ausência de descrição das 13 estações novas a construir, desconhecendo-se as suas características e localização.

Refira-se também que no documento apresentado são indicados como projetos associados ao projeto em avaliação as adaptações à rede viária existente e a construção e novas vias rodoviárias. Julga-se que esta abordagem não poderá estar correta, uma vez que tanto as intervenções sobre as vias existentes, como a construção de novas vias rodoviárias são precisamente o objeto do projeto em avaliação e não projetos associados.

O documento considera ainda o parque de material e oficinas como um projeto associado, opção com a qual não se concorda, porquanto esta infraestrutura será uma componente essencial para a operação do TCSP, apesar de não se encontrar nem descrita, nem localizada. São igualmente identificados como projetos associados os estaleiros e os acessos (supondo-se que estes últimos se reportem aos acessos durante a fase de obra). Também não se concorda com a identificação destas componente como projetos associados, porquanto os mesmos se constituem como ações necessárias à concretização das intervenções em fase de obra.

Outro aspeto relevante e que constitui um dos elementos preconizados no anexo IV do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro é a identificação das alternativas consideradas e das principais razões para a escolha da solução preconizada. Também sobre este aspeto o documento apresentado é omissivo.

De referir ainda lacunas ao nível da cartografia, com a ausência de quilometragem e escala desadequada à compreensão do projeto, ainda que em fase de estudo prévio.

De salientar igualmente, por ser um aspeto essencial para a compreensão da significância dos impactos, tanto positivos como negativos, que a documentação apresentada não contém qualquer informação sobre o tráfego prospetivado, número de movimentos diários, nem número de utentes previsto.

Por outro lado, também a caracterização da situação atual e a respetiva avaliação de impactes do projeto se apresentam bastante incipientes, assentando em afirmações genéricas e pouco aprofundadas.

Questionam-se algumas das opções adotadas desde logo na identificação dos elementos do ambiente suscetíveis de serem consideravelmente afetados, não sendo possível, face à informação apresentada, corroborar a maioria das conclusões alcançadas no que se refere à magnitude e significância dos impactes perspetivados. Refiram-se algumas destas situações, a título de exemplo e não de forma exaustiva.

Por exemplo, não havendo na documentação apresentada qualquer informação relativa aos aterros e escavações a realizar, não é possível corroborar a afirmação de que os impactes a este nível serão pouco relevantes. O mesmo se verifica ao nível dos recursos hídricos, nada sendo referido quanto às características da rede hidrográfica em presença, das linhas de água atravessadas e das soluções preconizadas para tal, o que impossibilita a confirmação do entendimento assumido no documento de que os impactes sobre este fator ambiental não são relevantes.

Lacunas similares se identificam ao nível de outros fatores, como o ambiente sonoro, sendo considerado na documentação apresentada que o projeto não irá induzir *“aumentos do tráfego rodoviário, pelo que a geração de ruído associada ao tráfego não irá sofrer qualquer acréscimo na fase de exploração”*. Ora desconhecendo-se a procura e os volumes de tráfego previstos, não se sabendo se as vias rodoviárias a intervir e a construir serão exclusivamente afetadas ao TCSP ou se irão acomodar outros fluxos, e não havendo na documentação qualquer identificação dos recetores sensíveis presentes ao longo do traçado, apesar de ser reconhecido que o projeto atravessa maioritariamente áreas urbanas consolidadas, este entendimento quanto aos potenciais impactes do projeto ao nível do ambiente sonoro oferece muitas dúvidas e não pode ser corroborado. Embora não se pretenda efetuar uma lista exaustiva das lacunas identificadas, é ainda de apontar a ausência de informação que permita corroborar as conclusões ao nível de fatores igualmente relevantes para a avaliação deste tipo de projeto, como por exemplo, o território e a população, desconhecendo-se os usos atuais do solo ao longo das vias a intervir e a construir, se irão ser efetuadas expropriações, a proximidade dos recetores sensíveis, entre outros aspetos.

Esta ausência de informação específica de caracterização do projeto e da área onde se desenvolve reflete-se não só ao nível da avaliação de impactes, mas também na definição de medidas de minimização, sendo apresentadas sete medidas de carácter bastante genérico.

Face ao exposto, considera-se que a informação apresentada não permite corroborar as conclusões expostas no documento, considerando-se não ser possível afastar a possibilidade de ocorrência de impactes negativos significativos associados à implantação e exploração do projeto.

Refira-se ainda que o no documento intitulado *“Eixo Transversal TCSP Ponte (Oeiras) - Pedido de enquadramento no RJAIA”*, o enquadramento do projeto relativamente às tipologias de projeto abrangidas pelo regime jurídico de AIA é efetuado na alínea e) do ponto 10 do anexo II do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação. Esta tipologia refere-se à construção de estradas não incluídas no anexo I e para as quais está preconizada a sujeição obrigatória a procedimento de AIA para vias com extensão igual ou superior a 10 km.

Ora tendo em conta que o projeto apresenta uma extensão de 9,7 km, ainda que haja um troço inicial que corresponde à infraestrutura existente do SATUO que será adaptada, considera-se que, por arredondamento à unidade, o projeto atinge o limiar acima referido, estando sujeito a procedimento de AIA ao abrigo do disposto no n.º 3, alínea b), i) do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação.

Esta Agência mantém-se disponíveis para os esclarecimentos que se afigurarem necessários, incluindo através do agendamento de reunião, podendo para o efeito ser contacto o Departamento de Avaliação Ambiental.

Com os melhores cumprimentos,

O Presidente do Conselho Diretivo da APA, I.P.

José Pimenta Machado

(No uso de competências delegadas pela Deliberação n.º 1660/2024, de 19 de dezembro, publicada no Diário da República, 2.ª Série, n.º 252, de 30 de dezembro de 2024)

DMB/SSC