

## DECISÃO SOBRE A CONFORMIDADE AMBIENTAL DO PROJETO DE EXECUÇÃO

Identificação	
<b>Designação do Projeto</b>	Alteração ao Loteamento Parque de Santa Cruz "Aquaterra Masterplan"
<b>Tipologia de Projeto</b>	Operações de Loteamento Urbano - Alínea b) do n.º 10 do Anexo II do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação, que aprova o Regime Jurídico sobre Avaliação de Impacte Ambiental (RJAIA).
<b>Enquadramento no regime jurídico de AIA</b>	subalínea i) da alínea b) do ponto 3 do artigo 1º do Decreto-Lei nº 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação,
<b>Localização</b>	União de freguesias de Carnaxide e Queijas, concelho de Oeiras, distrito de Lisboa
<b>Proponente</b>	SCJCKL, SA
<b>Entidade licenciadora</b>	Câmara Municipal de Oeiras (CMO)
<b>Autoridade de AIA</b>	Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, I.P. (CCDRLVT, I.P.)
<b>Emissão da DIA</b>	<b>Data:</b> 29-12-2020 <b>Entidade emitente:</b> CCDRLVT, I.P.

<b>Síntese do procedimento</b>	<p>18-01-2024: deu entrada no Licenciamento Único de Ambiente o procedimento de verificação da conformidade ambiental do projeto de execução.</p> <p>02-02-2024: Constituição da Comissão de Avaliação (CA), a qual integrou as seguintes entidades: CCDR LVT, I.P.; APA/ARH do Tejo e Oeste; Património Cultural, I.P.; LNEG; Câmara Municipal de Oeiras (entidade licenciadora); e ARS LVT.</p> <p>01-02-2024 a 21-02-2024: Consulta Pública.</p> <p>15-03-2024: Parecer da Comissão de Avaliação (CA).</p>
--------------------------------	---

**Descrição do Projeto de  
Execução**

**Antecedentes**

O Projeto, apresentado em Estudo Prévio, e que foi objeto de análise tinha como objetivo formalizar e materializar a alteração ao Alvará de Loteamento n.º 04/2002 do denominado Parque de Santa Cruz, localizado na União das Freguesias de Carnaxide e Queijas, no concelho de Oeiras, e enquadrada na Unidade Operativa de Planeamento e Gestão (UOPG) Nascente prevista no PDM de Oeiras, o qual possui uma área total de 186.547 m<sup>2</sup>.

A área de intervenção é delimitada pela Estrada Casal do Canas (a norte), pela Avenida Professor Doutor Reinaldo dos Santos (a poente), pela Rua Adolfo Casais Monteiro (a sul) e pela Avenida João Paulo II (a nascente). Na envolvente próxima, a nascente, localiza-se a EN117, via rápida que faz a ligação entre o Restelo e a Amadora.

A envolvente próxima é caracterizada por áreas empresariais/industriais, áreas comerciais, áreas habitacionais, por equipamentos coletivos, bem como áreas previstas para urbanização.

O Projeto consiste num “shopping resort” que conciliará infraestruturas de entretenimento, desporto e comércio, num conceito orientado para o lazer de um centro comercial integrante de zonas verdes exteriores, o que pretende criar uma nova centralidade que contextualize e agregue os diferentes espaços funcionais da envolvente.

A alteração preconizada pelo estudo prévio ao alvará de loteamento então em vigor consistiu em ajustes aos limites exteriores dos lotes (lotes 9, 10 e 11), na agregação de lotes (agrupamento dos lotes 1, 2 e 3), em alterações de uso (dos atuais lotes 1, 9 e 10) e na transferência do potencial construtivo entre lotes.

A avaliação ao Projeto acima referido culminou com a emissão de Declaração de Impacte Ambiental (DIA) Favorável Condicionada sob a forma de Título Único Ambiental (TUA) em 29-12-2020.

**Projeto de Execução em Análise**

Uma vez que o projeto será desenvolvido de forma faseada o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE), em análise refere-se a Obras de Urbanização, e incide exclusivamente sobre áreas exteriores aos lotes.

A área de intervenção sobre a qual incide o presente RECAPE é de 106 796,25 m<sup>2</sup>.

Segundo informação constante do RECAPE, prevêem-se, relativamente ao estudo prévio, as seguintes alterações: incremento de área dos lotes 9 (em 389,25 m<sup>2</sup>) e 11 (em 677,25 m<sup>2</sup>) e redução da área do lote 1 (em 1066,5 m<sup>2</sup>).

Os projetos e obras em questão centram-se nas infraestruturas viárias, na rede pública de iluminação, nas infraestruturas elétricas nas redes de drenagem, nas infraestruturas de telecomunicações e no paisagismo das áreas afetadas ao domínio camarário, sendo a única exceção o estacionamento exterior do lote 11, que, sendo parte público e parte do lote, seria contemplado integralmente na fase de obras de urbanização por uma questão de tráfego e de acessibilidade, de obras de arte (túneis) e os projetos de execução das rotundas complementares (rotunda 1- Alegro, rotunda 2 – Makro, rotunda 3 – Hospital de Santa Cruz).

Para a zona nascente do empreendimento, no projeto está prevista a criação dos seguintes acessos diretos ao empreendimento:

- entrada no piso -1 do estacionamento subterrâneo a partir da nova ligação entre a nova rotunda e a rotunda da Quinta do Salrego;
- entradas e saídas dos pisos -2 e -3 do estacionamento subterrâneo pela rotunda da Quinta do Salrego;
- saída do piso -1 do estacionamento subterrâneo para a Av. João Paulo II;
- entradas e saídas do estacionamento à superfície pela rotunda entre a Rua Pedro Hispano e a Av. João Paulo II.

No presente projeto, é proposta a execução de novas ligações na rede viária existente, na zona nascente do empreendimento:

- nova rotunda, junto ao posto de combustível existente, que substituirá o entroncamento entre a Rua Estrada do Seminário e Estrada do Casal do Canas;
- nova ligação para a rotunda da Quinta do Salrego a partir do ramo de saída desta nova rotunda, com uma passagem inferior na estrada do seminário;
- nova ligação da rotunda da Quinta do Salrego para a EN117, no sentido Amadora-Lisboa;

- novo ramo de entrada para o empreendimento a partir da nova ligação entre as duas rotundas, com uma passagem inferior na Avenida João Paulo II;
- nova via coletora de ligação entre o ramo de saída da EN117 com a Estrada do Casal de Canas.

Na zona poente do empreendimento são propostas as seguintes novas ligações:

- nova ligação de saída do empreendimento para a Avenida João Paulo II, com uma passagem inferior sob a avenida;
- reformulação do parque de estacionamento existente junto à rotunda entre a Rua Pedro Hispano e a Av. João Paulo II, conferindo maior número de lugares de estacionamento;
- criação de dois acessos ao parque de estacionamento do localizado no interior do empreendimento.

No RECAPE, é apresentada uma síntese das alterações ao estudo prévio com maior destaque no projeto de execução, no que diz respeito às obras de urbanização:

- alterações na praça de chegada aos Lotes 9 e 11, passando as três bolsas de estacionamento a uma só bolsa de estacionamento
- reformulação da solução viária na zona da bomba de gasolina da Galp, de modo a responder às solicitações da IP – Infraestruturas de Portugal, alteração, nesta zona, dos acessos ao empreendimento;
- alterações ao projeto de paisagismo, tendo sido incluídos os terrenos públicos a norte da Avenida João Paulo II e da zona a nascente da Rotunda do Salrego;
- ajustes ao projeto de águas de abastecimento.

É mencionado no RECAPE ter sido proposto um alargamento do passeio da Estrada do casal do Canas, assim como a execução de um muro em alvenaria de insonorização, com o devido afastamento da estrada

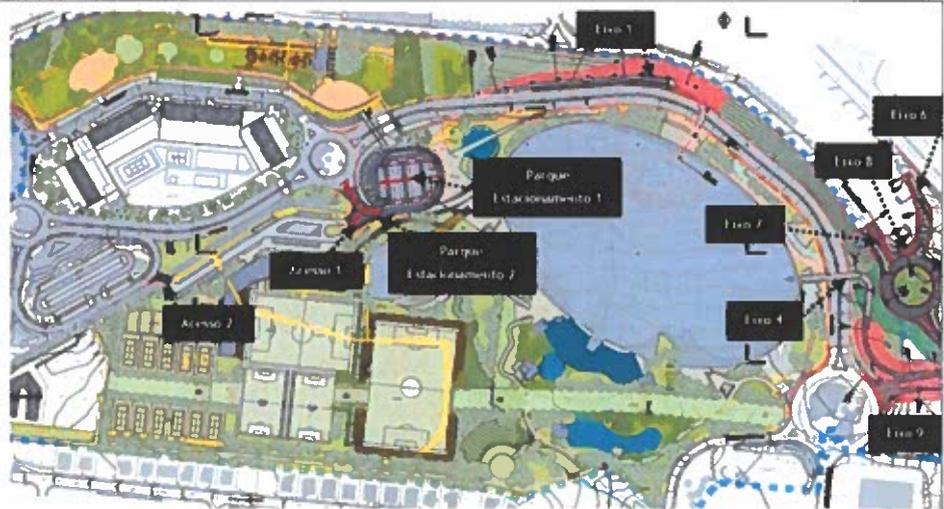


Figura 1 – Obras de urbanização onde incide o RECAPE (fonte: RNT, dezembro 2023)

De acordo com o RECAPE, a descrição do projeto de loteamento, nas suas características físicas, estruturais e funcionais, será apresentada na fase subsequente.

### Síntese dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas

Face à tipologia do projeto e à sua localização, foram solicitados pareceres a entidades com competências para a apreciação do projeto, nomeadamente: ao Instituto Português do Desporto e Juventude (IPDJ); à Direção Geral das Atividades Económicas (DGAE); à Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC); à Infraestruturas de Portugal, SA (I.P.); ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP (IMT).

Não foram rececionados pareceres da DGAE e da ANEPC.

#### Instituto Português do Desporto e Juventude (IPDJ)

O IPDJ, I.P., numa fase anterior referiu que: *“a intervenção deste instituto faz-se no âmbito do licenciamento da construção das infraestruturas desportivas, quando do desenvolvimento dos respetivos projetos de arquitetura de instalações desportivas especializadas e especiais para o espetáculo desportivo, cf. disposto nos artigos 8.º e 9.º do Decreto-Lei n.º 141/2009, de 16 de junho, na sua redação atual, tendo o parecer técnico emitido caráter vinculativo, quando desfavorável ou sujeito a condição”*. É ainda aludido que:

*"a intervenção do IPDJ, I.P., e a emissão do respetivo parecer técnico, faz-se no âmbito do licenciamento da construção das infraestruturas desportivas, quando do desenvolvimento dos respetivos projetos, não tendo competências atribuídas para atuar nesta fase de Procedimento de Avaliação Ambiental".*

O IPDJ, I.P. informa que aguardará o envio dos elementos relativos à fase de licenciamento da construção das infraestruturas desportivas que integram o loteamento, com vista à devida análise e emissão de parecer técnico ao abrigo do n.º 2 do artigo 11.º do decreto supramencionado.

#### **Infraestruturas de Portugal, SA (I.P.)**

A proposta de alteração do loteamento em referência, que inclui a reformulação das acessibilidades à EN117 propostas em 2020, foi objeto de análise prévia da IP, tendo nesse âmbito sido verificada a respetiva conformidade com o Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária nacional (EERRN), aprovado pela Lei n.º 34/2015, de 27 de abril.

No âmbito da referida análise foi verificada a viabilidade da nova proposta das acessibilidades à EN117, que consta do RECAPE em referência, tendo a mesma sido condicionada à aprovação do respetivo projeto de execução pela administração rodoviária e ao estabelecimento de um Acordo de Terceiros entre a entidade Proponente e a IP, nos termos do n.º 3 do artigo 45.º do EERRN onde serão estabelecidas as obrigações e contrapartidas reciprocamente contraídas pelas partes.

Atualmente a IP aguarda a conclusão do Projeto de Execução das acessibilidades à EN117, para prosseguimento do processo conducente ao estabelecimento do referido Acordo de Terceiros.

#### **Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP (IMT)**

Esta entidade salienta que, relativamente à nova ligação a implementar na EN117, devem ser tidas em consideração:

- as observações referidas nos anteriores pareceres emitidos pela IP, S.A.;
- as normas legais e regulamentares em vigor no respeitante ao estabelecimento de novas ligações e acessos diretos a Estradas da Rede Rodoviária Nacional;



- o disposto no Decreto-Lei n.º 122/2014, de 11 de agosto, na sua redação atual, designadamente no respeitante à realização de auditorias de segurança rodoviária;

No respeitante a eventuais incomodidades de ruído ambiente resultantes da circulação rodoviária, estas não poderão ser imputadas à IP, S.A., sendo da responsabilidade do promotor garantir a respetiva proteção.

### Síntese do resultado da consulta pública

A Consulta Pública decorreu durante 15 dias úteis, tendo o seu início no dia 01 de fevereiro de 2024 e o seu termo no dia 21 de fevereiro de 2024.

Durante o período de consulta pública foram rececionadas 5 (cinco) participações, das quais 2 (duas) provenientes de Entidades:

- Evoluir Oeiras Associação
- REN-E - Rede Elétrica Nacional, S.A.

e 3 (três) participações provenientes de cidadãos.

Das cinco participações rececionadas, duas foram inseridas na tipologia “discordância”, uma na tipologia “concordância”, uma na tipologia “geral” e uma na tipologia “sugestão”.

Relativamente à tipologia “Discordância”, os principais fundamentos apresentados são os seguintes:

- Uma parte do terreno onde se prevê construir e modelar os terrenos é Reserva Ecológica Nacional (REN), o que inviabilizaria parte da intervenção proposta;
- A edificação em REN ocorre em áreas de máxima infiltração e áreas com risco de erosão, o que significará efeitos negativos no desequilíbrio hídrico e na escorrência para jusante, afetando Miraflores e a baixa de Algés;
- Não é apresentada informação detalhada sobre o impacte cumulativo muito significativo que será gerado com o acréscimo do tráfego estimado com o projeto, numa zona já de si fortemente urbanizada;
- O aumento de tráfego previsto, irá gerar mais ruído, consumir mais energia e gerar mais emissões de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) e de gases poluentes, nomeadamente monóxido de carbono, óxidos de azoto e

partículas finas  $PM_{2,5}$  e  $PM_{10}$ , com impactos muito negativos na saúde das populações envolventes,

- O projeto carece de informação técnica sobre o modo como o projeto imobiliário desenvolvido poderá ser articulado com transportes públicos, procurando deste modo também analisar a necessidade de descarbonizar e incentivar a utilização de transportes públicos alternativos e com menor impacto ambiental.
- O projeto não apresenta informação técnica que suporte a análise do impacto cumulativo na qualidade do ar numa zona já fortemente urbanizada e com tendência a aumentar os níveis de poluição do ar;
- O aumento de congestionamento por via do tráfego rodoviário também estará associado ao aumento do perigo rodoviário gerado na rede viária envolvente;
- O projeto não apresenta informação técnica sobre quais as medidas compensatórias significativas a executar na área de urbanização face ao impacto da construção da urbanização e respetivos acessos. Essas medidas compensatórias deveriam incidir sobre os fenómenos relacionados com as alterações climáticas (considerar os cenários cada vez mais recorrentes de precipitações muito intensas em curtos períodos de tempo, análise de projetos de drenagem considerando períodos de retorno elevados, análise de viabilidade de instalação e criação de bacias de retenção e infiltração, etc);
- O projeto viola a conectividade ecológica ao longo da ribeira da Outurela até à Serra de Carnaxide, situação que os pequenos ajustes para a criação de um denominado “corredor verde” não consegue minimizar;
- Verificam-se lacunas, de informação graves, que permitem edificar em áreas de grande sensibilidade hidrológica na bacia da ribeira de Algés, conhecendo-se a importância que essas áreas representam para a retenção de águas a montante;
- A adoção de um conjunto de princípios de desenho urbano procurando responder a processos de retenção e infiltração não foram devidamente analisados e ponderados no AIA, e os ajustes no RECAPE à DIA não parecem mais do que atos simbólicos de um erro estrutural de base;

- Os dados das últimas décadas e as projeções dos cenários futuros aconselham a que toda a área da Serra de Carnaxide e envolvente não seja mais impermeabilizada, nomeadamente para permitir a infiltração da água das chuvas e o armazenamento de águas subterrâneas, mas também para prevenir situações de cheias rápidas a jusante;
- O projeto irá provocar uma maior impermeabilização, escavação e modelação dos terrenos para os edifícios, parques de estacionamento, e para criar infraestruturas rodoviárias;
- No que respeita ao património cultural, o projeto está em total desconformidade com a existência de um património valioso como é o Aqueduto das Francesas, Mãe de Água e Chafariz, mostrando total desrespeito pela preservação da dignidade do local, quando se propõe criar campos de futebol sobre o aqueduto;
- O projeto, localiza-se ainda, numa zona ZGP - Zona Geral de Proteção, tendo em consideração os pareceres da DGPC e a aprovação condicionada da EPAL, que mostram e levantam problemas sérios que não se compreende como serão resolvidos com o que se está a propor;
- O projeto não dispõe de informação técnica que suporte a análise do Impacte cumulativo na descaracterização de uma paisagem cujo patrimonial natural deveria respeitar a matriz cultural e patrimonial da Serra de Carnaxide.;
- O empreendimento é incompatível com a dimensão dos impactes, sendo a fase do RECAPE constituído por medidas de minimização irrelevantes para a dimensão dos problemas criados e que, de acordo com a análise da documentação, estão evidenciados.

Quanto à tipologia "Concordâncias", foi considerado como sendo um excelente projeto, trazendo mais emprego e desenvolvimento sustentável.

Na tipologia "Geral", a REN-E – Rede Elétrica Nacional, S.A. emitiu um parecer específico relativo à Rede Nacional de Transporte Eletricidade (RNT), e que passamos a transcrever:

"Pela informação disponível no RECAPE, e como já anteriormente referido nas cartas REN ref.º 7695/2019, de 6 setembro, e REN 7982/2020, de 1 outubro, (ambas em anexo), no âmbito da Proposta de Definição de Âmbito (em 22 Agosto 2019) e do Estudo de Impacte Ambiental (em 21 Agosto 2020), verificou-se que vão ser contruídos 2 túneis sob a Avenida João Paulo II,

associados aos Eixos 1 e 4 do projeto de urbanização, locais onde estão em exploração os 2 circuitos em 220 kV, parte integrante da RNT.

Estes 2 circuitos de 220 kV alimentam a subestação do Zambujal, a qual é responsável pela alimentação de energia elétrica de parte da zona ocidental da cidade de Lisboa e a maioria das zonas urbanas ao longo da costa norte do rio Tejo.”

Informa, ainda, que não tendo ocorrido qualquer contacto do promotor com a REN-E relativamente à viabilidade de estabelecimento dos 2 túneis de acesso ao empreendimento, aqueles não poderão ser executados sem o envio prévio dos projetos de execução à REN-E, para apreciação e aprovação, face à necessidade de ser avaliado o reforço das 2 estruturas que comportam os cabos de 220 kV, as quais não estão dimensionadas para a execução dos trabalhos de construção civil associados à implementação dos túneis acima referidos.

Salienta, que, sem prejuízo do exposto supra, para a construção do empreendimento em epígrafe e respetivos acessos, devem ser respeitadas as seguintes condições para o cruzamento das servidões da RNT:

1. O Promotor deve enviar à REN-E para apreciação e aprovação da viabilidade de construção dos acessos em túneis, os projetos de execução os quais devem conter as medidas preconizadas de reforço a executar nos equipamentos integrados na RNT;
2. Qualquer trabalho a realizar nas servidões das infraestruturas da RNT deve ser acompanhado por técnicos da REN-E para garantia das condições de segurança, quer da instalação, quer dos trabalhos a realizar pelo Promotor. Para esse efeito, a REN-E deve ser informada da sua ocorrência com pelo menos 15 dias úteis de antecedência.

Relativamente à tipologia “Sugestões”, foi referido que deverá ser efetuado um aprofundado levantamento de todas as galerias existentes na área do projeto por forma a permitir a preservação do importante e protegido património existente na área do projeto.

#### Principais fundamentos da decisão

Refere-se que o RECAPE apresentado, incide unicamente nas Obras de Urbanização, deixando de fora do âmbito de análise tudo o que diz respeito ao interior dos lotes, uma vez que se espera que venham a ser desenvolvidos

sequentes procedimentos de verificação da conformidade para essas componentes

Verifica-se também que no âmbito do desenvolvimento do Projeto de Execução foram ainda introduzidas algumas alterações que são genericamente as seguintes: incremento de área dos lotes 9 (em 389,25 m<sup>2</sup>) e 11 (em 677,25 m<sup>2</sup>) e redução da área do lote 1 (em 1066,5 m<sup>2</sup>), no entanto e tendo em conta a análise efetuada considera-se que as mesmas não alteram ou influenciam a decisão tomada em sede de Avaliação de Impacte Ambiental do Estudo Prévio que culminou na emissão de uma DIA em Favorável Condicionada e de TUA em 29-12-2020.

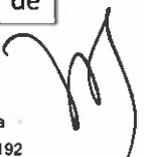
Apesar do RECAPE apresentado não ser para a totalidade do Estudo Prévio que foi alvo de análise e que originou a DIA emitida bem como das alterações introduzidas em sede de Projeto de Execução, considera-se que este se encontra, na generalidade, conforme com os termos e condições da referida DIA.

No entanto, e no que se refere ao Ordenamento do Território e aos Recursos Hídricos após análise e ponderação dos elementos apresentados em RECAPE considera-se que devem ser cumpridas as condições ambientais de aprovação do projeto abaixo elencadas.

Alerta-se, no entanto, que a DIA emitida só é considerada totalmente cumprida após a verificação da conformidade ambiental de todas as componentes que constituem o Estudo Prévio, considerando a validade da referida DIA.

### Condicionantes

- 1) Apresentar projeto de redefinição da linha de drenagem/escorrência em conformidade com o projeto de execução;
- 2) Demonstrar que as águas de lavagem dos parques de estacionamento cobertos, após tratamento através de separadores de hidrocarbonetos, são encaminhadas para a rede pública de drenagem de águas residuais;
- 3) O projeto de execução deve minimizar eventuais alterações no comportamento hidrológico a jusante da área de estudo e o conseqüente incremento do risco de inundações, dando preferência a soluções que favoreçam a infiltração de águas pluviais;
- 4) Apresentar a reformulação do Estudo Hidrológico e Hidráulico, em conformidade com o projeto de execução, bem como o projeto de



	<p>execução dos lagos e lagoas, devendo estes ser dimensionados por forma a acomodar o acréscimo de caudal gerado com a impermeabilização prevista, sem contar com o volume de armazenamento permanente previsto. O EHH deverá permitir verificar o não agravamento da zona de cheias na ribeira da Outurela, devendo o dimensionamento ser efetuado para um período de retorno de 100 anos. O caudal de máxima cheia, jusante, para o período de retorno de 100 anos não deverá ser agravado, ou seja, a laminagem efetuada nas Lagoas deverá garantir o não aumento do caudal de cheia para jusante de maneira que os caudais afluentes à Passagem Hidráulica (PH) não sejam superiores a <math>2,3\text{m}^3/\text{s}</math>.</p> <p>Redimensionamento da PH existente, que se encontra dimensionada para o caudal de cheia, associado a um período de retorno de 50 anos, eliminando este obstáculo à livre circulação das águas, para escoamento do caudal centenário de <math>2,3\text{m}^3/\text{s}</math> (sem ter em conta o efeito do aumento da área impermeabilizada, pois este incremento de caudal deverá ser laminado nas lagoas), permitindo eliminar a acumulação de água para montante da PH à cota estimada de 112,00 m.</p> <p>5) Apresentar um plano de gestão de água do empreendimento, a aplicar em período de escassez hídrica, ou em situações de ocorrência de problemas no sistema de abastecimento com origem subterrânea, que defina:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) as prioridades de abastecimento;</li><li>b) os cenários de interrupção de abastecimento para certos usos e as condições excecionais em que a água da rede pública terá imprescindivelmente de ser utilizada e em que condições;</li><li>c) assegurar que, em circunstância alguma, se coloca em causa o nível mínimo de segurança para incêndio previsto no reservatório privado (<math>300\text{m}^3</math>) a construir;</li></ul> <p>6) Proceder à reformulação do Plano de Gestão Ambiental de Obra (PGAO), Integrando as questões de salvaguarda ambiental resultantes da presente DCAPE;</p>
--	---

<p><b>Elementos a apresentar em sede de licenciamento</b></p>	<p>1) Apresentar Título de Utilização dos Recursos Hídricos (TURH) que autorize a intervenção na linha de água, na faixa de servidão administrativa do domínio hídrico, leitos ou margens de linhas de água,</p>
---	--

	<p>ao abrigo do disposto no Decreto-Lei n.º 226-A/2007, de 31 de maio, na sua redação atual;</p> <p>2) Apresentar as declarações das entidades gestoras dos sistemas públicos de drenagem e de tratamento em como têm capacidade para receber e tratar o acréscimo das águas residuais domésticas e águas pluviais produzidas com a implementação do projeto, em fase subsequente referente ao Loteamento Urbano;</p> <p>3) No âmbito do RJREN:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a. caso seja necessário, utilizar a pequena parte do terreno destinada à Subestação da EDP que interfere com REN, assegurar a compatibilização do seu projeto de execução com o RJREN, em função de informação a disponibilizar pela entidade, em termos de localização/configuração exatas;</li><li>b. caso não seja necessário, demonstrar o cumprimento da condicionante, independentemente de quem é o responsável pela execução/licenciamento da ação em causa (Subestação da EDP);</li></ul>
--	--

<b>Medidas de minimização</b>	<p><b>Fase prévia à construção</b></p> <p>1) Assegurar a integração dos contributos das entidades externas sempre que aplicável;</p> <p>2) Divulgar o programa de execução das obras às populações interessadas, designadamente à população residente na área envolvente. A informação disponibilizada deve incluir o objetivo, a natureza, a localização da obra, as principais ações a realizar (em particular as ações de maior magnitude ou incómodo para a população), respetiva calendarização e eventuais afetações à população, designadamente a afetação das acessibilidades;</p> <p>3) Prever a realização da prospeção arqueológica das zonas de estaleiro, manchas de empréstimo e depósito de terras, caminhos de acesso à obra, caso as mesmas se encontrem fora das áreas prospetadas nas fases anteriores, ou que tivessem apresentado visibilidade do solo reduzida a nula. De acordo com os resultados obtidos as respetivas localizações poderão ser ainda condicionadas;</p>
-------------------------------	--

- 4) Não implantar estaleiros, novos acessos à obra ou utilizar áreas de empréstimo, que localizem a menos de 50 m das ocorrências patrimoniais inventariadas ou das que ainda venham a ser identificadas no decorrer da empreitada, salvo situações devidamente justificada;
- 5) Garantir a monitorização da estrutura do Aqueduto durante os trabalhos a executar nas proximidades do aqueduto sobretudo as movimentações de terras;
- 6) Criar bandas e pórticos em betão sobre os troços do aqueduto nas zonas sujeitas a cargas, durante e após as obras: aterros, lagoas, caminhos provisórios para movimentação de máquinas;
- 7) Executar reforço de proteção do Aqueduto, através de bandas em betão armado, na zona sob a rotunda a Nascente;
- 8) Restaurar as edificações exteriores – respiradouros – e subterrâneas – túneis – com recurso a métodos e materiais compatíveis com os originais;
- 9) Monitorizar os órgãos de descarga das lagoas, bem como à infraestrutura no seu todo, com periodicidade anual e com início do período húmido, garantindo o seu bom funcionamento e a sua segurança. Deverá ainda garantir que não existe agravamento das condições de escoamento e que a função de laminação das lagoas é efetiva
- 10) Não permitir a drenagem do excesso água resultante da rega dos campos de futebol sobre a área de reserva;

#### **Fase de Construção**

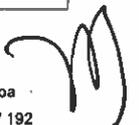
- 11) Criar zonas de retenção para evitar o arrastamento de inertes para fora da área do projeto;
- 12) Estabelecer um canal de comunicação, incluindo atendimento telefónico automático e contacto por correio eletrónico, devidamente publicitado, que permita recolher reclamações, sugestões e pedidos de informação e esclarecimento sobre o empreendimento, incluindo concursos para recrutamento de mão-de-obra e fornecimentos de bens e serviços;
- 13) Promover uma ação de formação/sensibilização dirigida aos trabalhadores e responsáveis envolvidos na empreitada, prévia ao início da obra, relativamente aos valores patrimoniais em presença e às medidas cautelares estabelecidas para os mesmos no decurso de construção. Estas

ações devem ser realizadas sempre que há entrada de novos funcionários e/ou subempreiteiros na obra, nomeadamente desde a fase prévia até ao final da empreitada, incluindo nas ações de requalificação ambiental/paisagística das zonas intervencionadas;

- 14) Assegurar o destino final adequado para os efluentes domésticos provenientes do estaleiro – ligação ao sistema municipal ou, alternativamente, recolha em fossas estanques amovíveis e posteriormente encaminhados para tratamento adequado por entidades autorizadas para o efeito;
- 15) Garantir que as águas provenientes da lavagem de autobetoneiras sejam descarregadas em bacias de decantação impermeabilizadas e dedicadas para o efeito. A localização da bacia de retenção deve assegurar, no mínimo, a não interferência com a faixa de proteção do domínio hídrico (10 m), 50 m a poços e ou furos e a não interferência com as áreas da REN em presença. As águas e os resíduos devem ser posteriormente encaminhados a destino final adequado e autorizado;
- 16) As infraestruturas e equipamentos de apoio às frentes de obra não podem ocupar a faixa de proteção das linhas de água (distância de 10 m da margem, contada a partir da crista do talude marginal, para cada lado da linha de água);
- 17) O abastecimento de combustível e/ou mudanças de óleos ou outros lubrificantes terão de ser efetuados em local devidamente impermeabilizado e preferencialmente coberto;
- 18) Garantir que todas as áreas de armazenamento e manuseamento de produtos no estaleiro sejam impermeabilizadas e drenadas para caixas de retenção de águas oleosas ou, em alternativa, para um sistema de tratamento de águas residuais adequado;
- 19) Impermeabilizar todos os locais de armazenamento e depósitos de combustíveis, lubrificantes ou outras substâncias tóxicas, garantindo condições de drenagem para tanques de retenção adequadamente dimensionados para reter o máximo volume de contaminante suscetível de ser derramado acidentalmente;
- 20) Em caso de derrame acidental de substâncias poluentes deve ser delimitada a área, devendo os solos afetados serem removidos e enviados a uma entidade licenciada para tratamento/encaminhamento adequado;

- 21) Assegurar eficiente gestão de resíduos, de forma a garantir o correto armazenamento, gestão e manuseamento dos resíduos produzidos/geridos, da sua recolha e encaminhamento a armazenamento/destino final adequado, reduzindo, assim, a possibilidade de ocorrência de acidentes e contaminações, dando cumprimento ao previsto no Decreto-Lei nº 102-D/2020 de 10 de dezembro, no que se refere à gestão de resíduos;
- 22) Seleção dos locais para estaleiros o mais afastados possível das zonas habitadas. Devem ser privilegiados locais de declive reduzido e com acesso próximo, para evitar ou minimizar movimentações de terras e aberturas de acessos e assim manter o controlo e minimização das emissões associadas a este tipo de infraestrutura;
- 23) Devem ser estudados e escolhidos os percursos mais adequados para proceder ao transporte de equipamentos e materiais de/para o estaleiro, das terras de empréstimo e/ou materiais excedentários a levar para destino adequado, prevenindo ou minimizando a passagem no interior dos aglomerados populacionais e junto a recetores especialmente sensíveis (como, por exemplo, instalações de prestação de cuidados de saúde e escolas);
- 24) Sempre que a travessia de zonas habitadas for inevitável, o percurso deverá ser o mais curto possível, selecionando as zonas de menor densidade populacional, e devem ser adotadas velocidades moderadas, de forma a minimizar a emissão de poeiras;
- 25) Assegurar que são selecionados os métodos construtivos e os equipamentos que originem o menor ruído possível;
- 26) Garantir a presença em obra unicamente de equipamentos que apresentem homologação acústica nos termos da legislação aplicável e que se encontrem em bom estado de conservação/manutenção;
- 27) Proceder à manutenção e revisão periódica de todas as máquinas e veículos afetos à obra, de forma a manter as normais condições de funcionamento e a dar cumprimento às normas relativas à emissão de ruído;
- 28) Garantir a limpeza regular dos acessos e da área afeta à obra, de forma a evitar a acumulação e ressuspensão de poeiras, quer por ação do vento, quer por ação da circulação de veículos e de equipamentos de obra;

- 29) Assegurar o transporte de materiais de natureza pulverulenta ou do tipo particulado em veículos adequados, com a carga coberta, de forma a impedir a dispersão de poeiras;
- 30) Proceder à manutenção e revisão periódica de todas as máquinas e veículos afetos à obra, de forma a manter as normais condições de funcionamento e assegurar a minimização das emissões gasosas, dos riscos de contaminação dos solos e das águas, e de forma a dar cumprimento às normas relativas à emissão de ruído;
- 31) Proceder à pavimentação provisória das vias internas do local das obras, de forma a evitar o levantamento de poeiras através da circulação de veículos e maquinaria;
- 32) Proceder à aspersão regular e controlada de água, sobretudo durante os períodos secos e ventosos, nas zonas de trabalhos e nos acessos utilizados pelos diversos veículos, onde poderá ocorrer a produção, acumulação e ressuspensão de poeiras, e em especial nas zonas de maior proximidade às zonas habitacionais;
- 33) A saída de veículos das zonas de estaleiros e das frentes de obra para a via pública deverá obrigatoriamente ser feita de forma a evitar a sua afetação por arrastamento de terras e lamas pelos rodados dos veículos. Sempre que possível/necessário, devem ser instalados dispositivos de lavagem dos rodados e procedimentos para a utilização e manutenção desses dispositivos adequados;
- 34) Inclusão da totalidade das ocorrências que constituem a situação de referência em planta de condicionantes do caderno de encargos da obra;
- 35) Acompanhamento integral e contínuo da obra, por arqueólogo, com efeito preventivo em relação à afetação de vestígios arqueológicos incógnitos. Este acompanhamento consiste na observação, por arqueólogo, das operações de remoção e revolvimento de solo (desmatação e decapagens superficiais em ações de preparação ou regularização do terreno) e de escavação no solo e subsolo. Inclui a observação do desmonte de estruturas e o acompanhamento da execução de balizamento/sinalização de ocorrências, situadas a menos de 50 m de distância da frente de obra (como por exemplo os respiradores da Oc. 21);
- 36) Os resultados obtidos no acompanhamento arqueológico podem determinar a adoção de medidas de minimização específicas (registo documental, sondagens de diagnóstico, escavações arqueológicas, entre



outras), nomeadamente no caso de não ser possível determinar a importância científica e patrimonial das ocorrências então identificadas;

- 37) Face aos resultados obtidos nos trabalhos arqueológicos diagnóstico reavaliar a sobreposição do acesso previsto neste local ao traçado do Aqueduto de Alfragide, mediante a análise da profundidade do acesso a construir, volume de tráfego e carga sobre a conduta, devendo ser construída uma estrutura em torno da conduta caso se considere que esta ficará em risco;
- 38) Deverá ser igualmente avaliada a eventual movimentação de terras no traçado do aqueduto e evitar a sua travessia por máquinas e viaturas de grande tonelagem;
- 39) Os achados móveis colhidos no decurso da obra deverão ser colocados em depósito credenciado pelo organismo de tutela do património cultural;
- 40) As ocorrências passíveis de afetação em consequência da execução do projeto, e por proximidade da frente de obra, têm de ser registadas, para memória futura, mediante representação gráfica, fotográfica e textual;
- 41) Comunicação pelo promotor do Projeto, à tutela do Património Cultural do eventual aparecimento de vestígios arqueológicos, devendo fazê-lo de imediato, no sentido de serem acionados os mecanismos de avaliação do seu interesse cultural e respetiva salvaguarda;

#### **Fase de Exploração**

- 42) Adotar boas práticas de manutenção dos espaços verdes no sentido de controlar e minimizar o uso de agentes pesticidas, adubos, fertilizantes e fitofármacos. A aplicação de fertilizantes e de pesticidas não deverá coincidir com os períodos de maior precipitação;
- 43) Assegurar o correto funcionamento da rede de rega e dos equipamentos associados de modo a minimizar perdas de água no sistema.
- 44) A água para abastecimento das lagoas de enquadramento deve ter origem no reaproveitamento das águas pluviais;
- 45) Introdução nos espaços verdes de espécies que estejam bem adaptadas às condições edafoclimáticas da região e que sejam menos exigentes em fatores de crescimento, tais como fertilizantes e necessidades hídricas.

	<p>46) Sempre que se desenvolverem ações de manutenção ou outros trabalhos deverá ser fornecida aos empreiteiros e subempreiteiros a Carta de Condicionantes atualizada com a implantação de todos os elementos patrimoniais identificados, quer no EIA e no RECAPE, quer com os que se venham a identificar na fase de construção.</p> <p>47) Sempre que ocorram trabalhos de manutenção que envolvam alterações que obriguem a revolvimentos do subsolo, circulação de maquinaria e pessoal afeto, nomeadamente em áreas anteriormente não afetadas pela construção das infraestruturas (e que não foram alvo de intervenção), deve efetuar-se o acompanhamento arqueológico destes trabalhos e cumpridas as medidas de minimização previstas para a fase de construção, quando aplicáveis.</p>
--	---

<b>Decisão</b>	<p><input type="checkbox"/> Conforme</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Conforme Condicionado</p> <p><input type="checkbox"/> Não Conforme</p>
----------------	--

<b>Entidade competente para verificação do cumprimento da decisão</b>	Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo
---	---

<b>Validade da Decisão de Conformidade do Projeto de Execução</b>	Nos termos do n.º 4 do artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual, a presente decisão caduca se, decorridos quatro anos a contar da presente data, não tiverem dado início à execução do projeto
---	---

<b>Assinatura:</b>	<p>O Vice -Presidente</p>  <p>José Manuel Alho</p>
--------------------	--



Comissão de Coordenação e Desenvolvimento  
Regional de Lisboa e Vale do Tejo