



JUNTA AUTÓNOMA  
DE ESTRADAS



**ESTUDOCIVIL**  
ESTUDOS, PROJECTOS E OBRAS  
DE ENGENHARIA CIVIL, LDA

VOLUME IX - ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

**ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL DO  
IC30 SINTRA/ALCABIDECHE  
SUB-LANÇO LINHÓ/RANHOLAS**



**VOLUME VI  
RESUMO NÃO TÉCNICO**

Novembro/1998



**SEIA**

SOCIEDADE DE ENGENHARIA E INOVAÇÃO AMBIENTAL SA

*Ami*

# ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

IC30 - SINTRA/ALCABIDECHÉ  
SUB-LANÇO LINHÓ/RANHOLAS

## RESUMO NÃO TÉCNICO

---

### ÍNDICE GERAL

1. INTRODUÇÃO .....	1
2. DESCRIÇÃO DO PROJECTO .....	2
3. CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO DE REFERÊNCIA.....	6
4. PRINCIPAIS IMPACTES E MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO .....	8
5. CONCLUSÕES .....	12



# ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

IC30 - SINTRA/ALCABIDECHE  
SUB-LANÇO LINHÓ/RANHOLAS

## RESUMO NÃO TÉCNICO

---

### **1. INTRODUÇÃO**

Refere-se o presente documento ao RESUMO NÃO TÉCNICO do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) relativo ao traçado do sub-lanço do IC30, Linhó/Ranholas, em fase de Projecto de Execução.

O RESUMO NÃO TÉCNICO destina-se a ser utilizado na fase de Consulta do Público durante o respectivo processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), conforme estabelecido nos diplomas legais que enquadram a AIA, e a que ficam sujeitos determinados projectos, nomeadamente o Decreto-Lei 186/90 de 6 de Junho, Decreto Regulamentar 38/90 de 27 de Novembro, e com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei 278/97 de 8 de Outubro e Decreto Regulamentar 42/97 de 10 de Outubro.

O desenvolvimento deste sub-lanço do IC30 tem origem na zona do Nó da EN 9 com a EN 6-8, nas proximidades do Autódromo do Estoril e do Bairro da Cruz Vermelha, terminando numa zona anterior ao Nó com o IC 19 (Nó de Ranholas), apresentando uma extensão total de 4 828 metros, atravessando os concelhos de Cascais e de Sintra.

Este novo sub-lanço do IC30 é da responsabilidade da Junta Autónoma de Estradas (JAE), que constitui assim a entidade promotora ou proponente do projecto. A ESTUDOCIVIL, empresa projectista responsável pela realização do Projecto de Execução, adjudicou a realização do Estudo de Impacte Ambiental à SEIA, Sociedade de Engenharia e Inovação Ambiental, S.A.

O Estudo de Impacte Ambiental agora apresentado, e do qual faz parte integrante o presente RESUMO NÃO TÉCNICO, é constituído por 6 (seis) volumes da seguinte forma:

- VOLUME I - RELATÓRIO
- VOLUME II - ANEXO CARTOGRÁFICO
- VOLUME III- PROJECTO DE EXECUÇÃO DAS MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO



- VOLUME IV - QUESTIONÁRIO DE INCIDÊNCIAS AMBIENTAIS
- VOLUME V - PROCESSOS DE DESAFECTAÇÃO DA RAN E DE DESANEXAÇÃO DA REN
- VOLUME VI - RESUMO NÃO TÉCNICO

Destes volumes, apenas quatro (4) compõem os documentos integrantes do processo de Avaliação de Impacte Ambiental: Volume I, Volume II, Volume III e Volume VI.

## **2. DESCRIÇÃO DO PROJECTO**

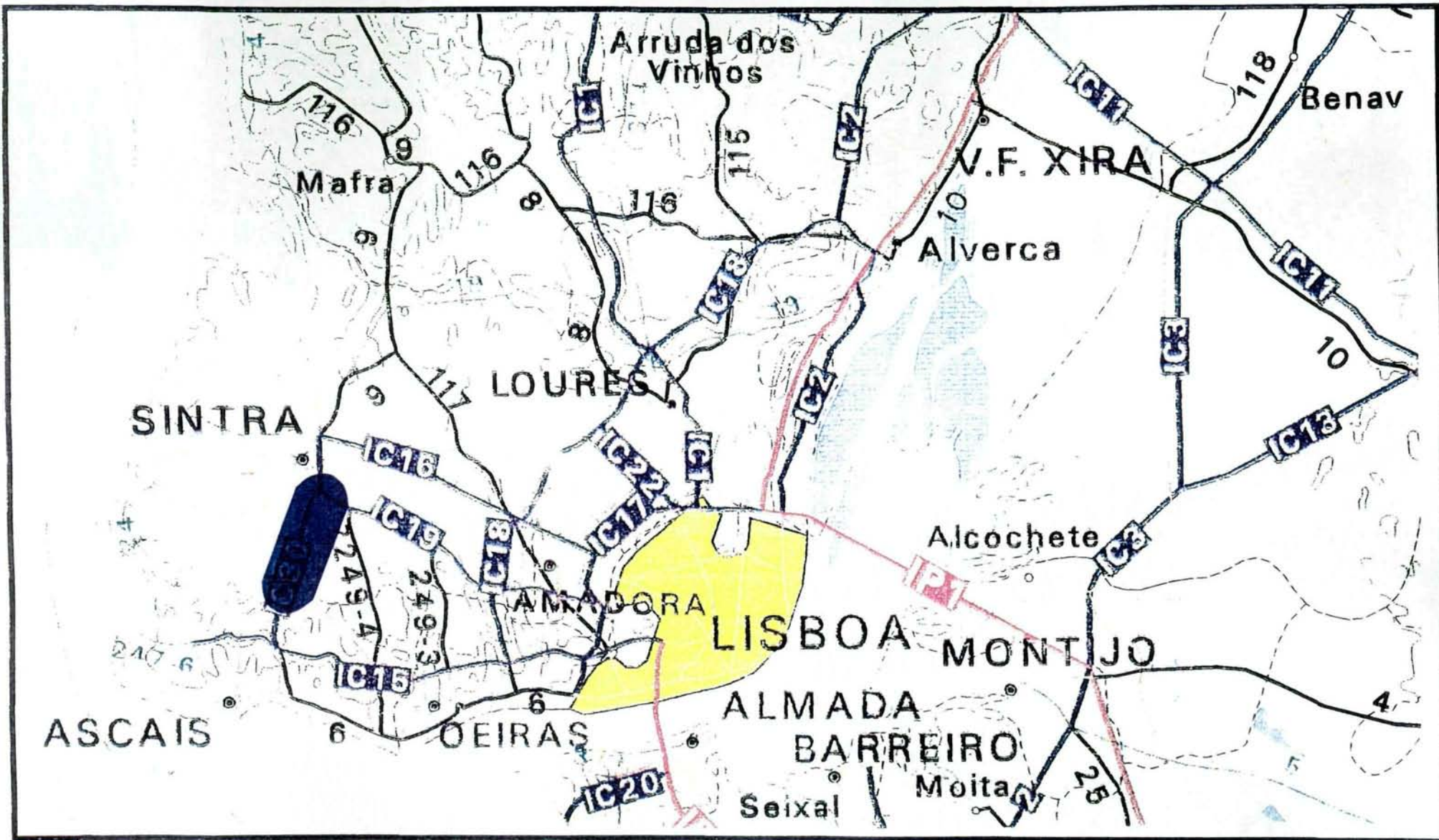
O traçado do sub-lanço do IC30 entre Linhó e Ranholas constitui nesta zona uma variante à EN 9 e tem origem na zona do Nó da EN 9 com a EN 6-8, nas proximidades do Autódromo do Estoril e do Bairro da Cruz Vermelha, terminando numa zona anterior ao Nó com o IC 19 (Nó de Ranholas), localizado próximo de Ranholas, apresentando uma extensão total de 4 828 metros. Ao longo desta extensão, são interceptados os concelhos de Sintra e Cascais, respectivamente as freguesias de S. Pedro de Penaferrim e Alcabideche.

No futuro, após a sua construção, este sub-lanço do IC30 permitirá ligações mais fluídas, cómodas e seguras entre a zona de Cascais/Estoril e a zona nascente do concelho de Sintra, evitando neste caso um troço da EN 9 que actualmente regista tráfego elevado e vários condicionalismos de traçado.

De salientar que a EN 9 constitui nesta zona o limite nascente do Parque Natural de Sintra-Cascais, verificando-se portanto que o sub-lanço do IC30 não interfere directamente com a área protegida.

Nas Figuras I e II encontra-se representado cartograficamente, o projecto rodoviário em análise.

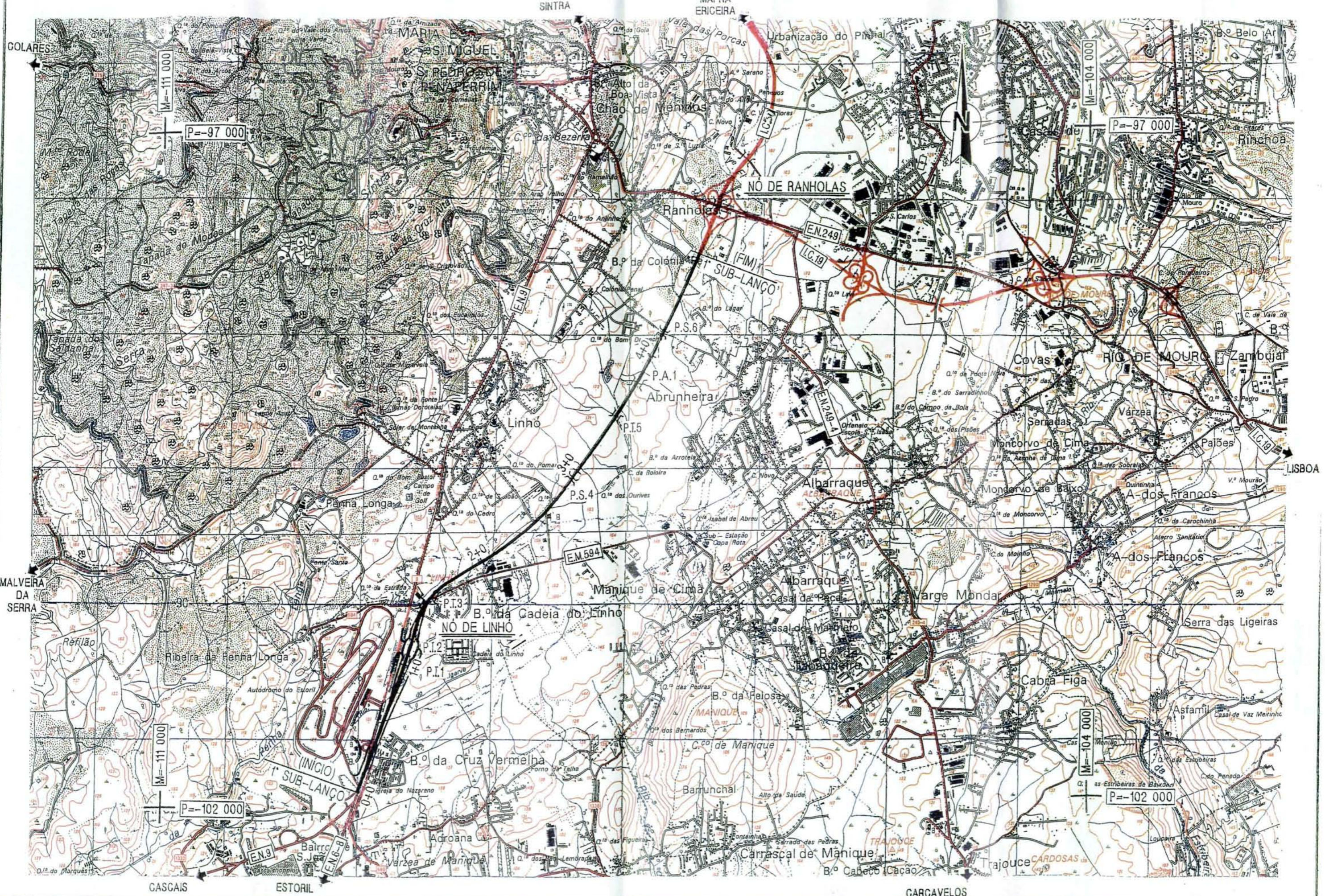




LOCAL DE IMPLANTAÇÃO DO SUB-LANÇO LINHÓ/RANHOLAS DO IC30

Esc. 1: 250 000

FIGURA I - LOCALIZAÇÃO DO PROJECTO



O referido sub-lanço inicia-se na zona do Nó da EN 9 com a EN 6-8, nas proximidades do Autódromo do Estoril e do Bairro da Cruz Vermelha, e termina numa zona antes do Nó com o IC 19 (Nó de Ranholas), apresentando um desenvolvimento predominantemente no sentido Sudoeste/Nordeste.

O referido traçado constituirá a partir do seu km 0+300, uma variante independente ao traçado da EN 9, que se desenvolve por nascente. Entre o km 1+100 e 1+400 situa-se o Nó do Linho com geometria de rotunda desnivelada, que permitirá manter as ligações com a actual EN 9 e servir toda a zona do Autódromo, unidade hoteleira e todas as povoações próximas - Bairro da Cruz Vermelha, Linho, Alcoitão e Albarraque. Aproximadamente ao km 1+500 o traçado inflecte para Nordeste, intersectando a propriedade da Quinta da Beloura, junto ao seu limite Sudeste e a Noroeste do Bairro da Cadeia do Linho.

A partir do km 2+500 volta a inflectir no sentido Nordeste, desenvolvendo-se em curva de grande raio até ao final do troço. Contorna neste percurso um conjunto de Casais e Quintas de que se destacam as Quintas de S. João, S. José e Bom Despacho e a Colónia Penal e Agrícola de Sintra.

Como já referido as acessibilidades ao Autódromo do Estoril estão asseguradas através do Restabelecimento nº 2, estando o restabelecimento do já referido Bairro da Cruz Vermelha ao traçado da EN 9, previsto através do Nó de Linho (rotunda), situado cerca do km 1+200 que integra a PI 1 e PI2, localizadas respectivamente aos km's 1+050 e 1+215 do IC30. Estão preconizados, ao longo de todo o traçado, os adequados restabelecimentos com a rede viária e acessibilidades locais, tal como apresentado no Quadro seguinte.

Obras de Arte	Localização	Perfil Transversal sob a Obra de Arte	Altura livre mínima
PI 1	Rotunda (Nó do Linho) km 1+050	1.0+10.0+2.0	5.0
PI 2	Rotunda (Nó de Linho) km 1+215	1.0+10.0+2.0	5.0
PI 3	Restabelecimento 4 (EM 594) km 1+476	1.0+1.0+6.0+1.0+1.0	5.0
PS 4	Alameda da Beloura/Urb. Quinta da Beloura km 2+933	2.5+7.0+1.0+3.0+1.0+7.0+2.5	5.0
PI 5	Rua do Mato da Mina/Urb. Quinta da Beloura km 3+471	3.0+2.0+7.0+2.0+1.0	5.0
PA	Restabelecimento 5, Caminho rural km 3+829	0.75+4.0+0.75	4.0
PS 6	Restabelecimento 6, acesso a Colónia Penal de Sintra	2.5+7.0+1+3.0+1+9.1+1.45	5.0

Fonte: ESTUDOCIVIL, 1997.



Encontra-se ainda prevista a construção de 17 passagens hifraulicas, cujo objectivo é o de permitir de forma correcta o restabelecimento da drenagem transversal na zona de implantação da via, nomeadamente para o caso das linhas de água atravessadas, como é o caso da Ribeira do Algarve e alguns afluentes da Ribeira de Manique.

Relativamente aos trabalhos de movimentações de terras, estão previstos os seguintes quantitativos:

- decapagem	47 955 m <sup>3</sup>
- aterros	292 762 m <sup>3</sup>
- escavações com meios mecânicos	163.562 m <sup>3</sup>
- escavações com explosivos	17.452 m <sup>3</sup>

### **3. CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO DE REFERÊNCIA**

A zona onde se irá implantar o presente projecto rodoviário, atravessa os concelhos de Cascais (freguesia de Alcabideche) e de Sintra (freguesia de S. Pedro de Penaferrim).

Ao nível da geologia, o sub-lanço Linhó/Ranholas do IC30, desenvolve-se em quase toda a sua extensão essencialmente em terrenos do Jurássico Superior, caracterizados por bancadas de calcário muito compacto, alternados com níveis calco-margoso e margo-argilosos.

O Maciço da Serra de Sintra, caracterizado por calcários margosos e calcários do Jurássico Superior, constitui, na área em estudo o acidente geológico e geomorfológico de maior importância na região em estudo, impondo um importante elemento de notabilidade geográfica e paisagística.

Como é característico em toda a zona da grande Lisboa, também a área em estudo se situa numa zona de elevada sismicidade, apesar de não terem sido identificadas estruturas tectónicas activas.

As principais linhas de água presentes na zona são as ribeiras de Manique, Algarve e Penha Longa, às quais se encontram associados pequenas "bolsas" de bons solos agrícolas, classificados na Reserva Agrícola Nacional nos Planos Directores Municipais dos concelhos atravessados. As ribeiras do Algarve e de Manique, bem como os seus afluentes principais,





apresentam regime torrencial, isto é, só adquirem alguma expressão em época de chuvas, apresentando caudal diminuto ou mesmo seco no Verão. As águas superficiais ao longo da área em estudo são principalmente utilizadas para, rega, utilizações agro-pecuárias e indústria.

O traçado do IC30 em análise situa-se entre duas sub-unidades bem características da Região da Estremadura: o chamado Termo de Lisboa e Sintra. Ancestralmente, toda a zona em estudo era uma área onde as Quintas de recreio e produção ocupavam as zonas baixas e os vales de pendores suaves, coexistindo com matas e as características *tapadas* de produção florestal, situadas em cotas mais elevadas. Trata-se pois de um interface no aro da Serra de Sintra, entre um domínio estritamente florestal e áreas agrícolas de grande estrutura fundiária.

A intensa pressão metropolitana sobre áreas de reconhecido valor natural e paisagístico, levou à criação pelo Decreto-Lei nº292/81, de 15 de Outubro, da área de Paisagem Protegida de Sintra-Cascais, posteriormente transformada em Parque Natural, pelo Decreto Regulamentar nº8/94 (MARN) de 11 de Março, limitada a nascente pela EN 9.

Toda a zona exterior à área protegida está ocupada por uma paisagem desordenada e suburbana, proliferando variados tipos de urbanizações desde os bairros sociais aos condomínios privados, em convívio com áreas industriais e zonas de extração de inertes, abundando um pouco por todo o lado os vazadouros de entulhos. Na área do Parque, apesar de alguma pressão resultante de novas construções e alterações de uso de solo, foi possível manter uma tipologia de ocupação espacial de baixa intensidade.

Ao nível do ruído, e segundo a análise local efectuada, constatou-se que toda a primeira parte do traçado, constitui uma zona muito ruidosa, dada a afluência rodoviária no percurso da actual EN9, com cruzamentos de nível junto ao Bairro da Cruz Vermelha e Bairro da Cadeia do Linho, enquanto que na parte restante do traçado os locais caracterizam-se por uma acústica de referência que os classifica em pouco ruidosos.

As zonas mais naturalizadas na área estudada, estão ocupadas com densos carrascais residuais e algo degradados reflectindo a importância florística de outrora, onde, no entanto, foi possível identificar a presença do Tojo-gadanho, que constitui um importante endemismo português. Em termos faunísticos, e dado o denso nível de intervenção ocupacional, todos os potenciais habitats, nomeadamente os vegetais que constituíam abrigo a algumas espécies de maior interesse entre a Serra de Sintra e as zonas mais baixas, encontram-se presentemente erradicadas em toda a faixa em estudo, tendo visto diminuir progressivamente em termos de abrigo e alimento, os seus territórios potenciais neste local.



Em termos demográficos, Sintra e Cascais, constituem municípios dormitórios estabelecidos exactamente na dependência funcional a Lisboa, enquanto pólo empregador, onde dominam as actividades terciárias. Deste modo, a localização dos concelhos de Cascais e Sintra na periferia de Lisboa tem condicionado fortemente a sua evolução demográfica ao longo dos anos.

Os concelhos de Sintra e Cascais caracterizam-se, genericamente, por elevadas densidades populacionais e um povoamento concentrado, particularmente ao longo das vias de comunicação, bem como pela coexistência de núcleos dormitórios, estabelecidos na dependência da cidade de Lisboa. A densidade de ocupação destes municípios não é, no entanto, uniforme.

De facto, tanto na Grande Lisboa como nos concelhos de Cascais e Sintra, o sector primário tem um valor semelhante e residual em termos de afectação de população activa. As áreas agrícolas do concelho de Sintra estão confinadas às freguesias do norte do município, assumindo a restante área um uso predominantemente urbano-industrial e algumas áreas expectantes. São Pedro de Penaferrim constitui uma das freguesias onde ainda permanece alguma actividade agrícola. Em Cascais as áreas agrícolas ocupam, grosso modo, algumas áreas do interior norte do concelho. O sector terciário é aquele que maior peso detém, em termos de afectação de mão de obra, correspondendo na Grande Lisboa a 73% dos activos e nos concelhos de Cascais e Sintra a 75% e a 65,5% dos activos, respectivamente.

#### **4. PRINCIPAIS IMPACTES E MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO**

De toda a análise efectuada no âmbito do Estudo de Impacte Ambiental relativamente à identificação de situações potenciais de impacte, podem apontar-se de forma sistemática as seguintes situações de impacte ambiental ou sócio-económico negativo:

- a) Impactes florísticos pela destruição de coberto vegetal com presença de Tojo-gadanho (espécie endémica), com maior expressão aproximadamente na envlência dos km's 1+000 e 3+600;
- b) Impactes acústicos, gerados pelo aumento dos níveis do ruído de referência em locais considerados de sensibilidade neste tipo de critérios, tais como áreas habitacionais e espaços de lazer;
- c) Afectação de um poço com furo, junto ao km 4+500;



- d) Afecção da área de restrição e servidão ao Vértice Geodésico do Linhó, ao km 1+600, aproximadamente;
- e) Impactes paisagísticos gerados pelo atravessamento do empreendimento urbano/social da Quinta da Beloura;
- f) Afecção por destruição irreversível de solos classificados na Reserva Agrícola Nacional no Ramo B do Nó do Linhó e entre os km's 4+325 e 4+550;
- g) Afecção por ocupação irreversível de áreas classificadas na Reserva Ecológica Nacional interceptadas entre os km's 3+550 e 4+828.

Estes impactes não são contudo muito significativos, sendo todos eles minimizáveis através de medidas preconizadas no relatório de EIA. Em termos de ordenamento do território, é nitida a faixa territorial deixada como reserva à implantação deste sub-lanço do IC30, facto que permitiu ao longo dos tempos o adequado planeamento em termos de ocupação do solo na envolvente, acautelado, inclusivé, ao nível dos respectivos Planos Directores Municipais de Cascais e Sintra, facto que permitiu *a priori* a conjugação de acções e a minimização de muitos dos impactes ambientais e sócio-económicos normalmente atribuídos à construção de exploração de infraestruturas rodoviárias.

Saliente-se ainda que, em termos sócio-económicos, os impactes identificados salientam de um modo geral, impactes positivos. De facto, ás fases de exploração do projecto, será a previsível diminuição de tráfego ao longo da EN9, que constitui a actual ligação entre Cascais e Sintra, o qual será canalizado para o IC30. Desta forma a distância-tempo entre estas duas localidades será francamente encurtada. Este impacte directo e positivo tem um carácter permanente.

Os impactes positivos mais significativos ocorrerão, efectivamente na fase de exploração do IC30 e serão consequência da melhoria de serviço na ligação Cascais/Sintra no seu todo e na ligação Linhó/Ranholas em particular e a um aumento de acessibilidade local e até mesmo regional.

O aumento de acessibilidade será sentido, não só em termos de diminuição da distância-tempo, mas também de diminuição da distância-custo. Haverá igualmente, um aumento do conforto dos utentes desta via, face às características geométricas do seu traçado em consonância com o nível de serviço que lhe está associado.

Outro aspecto importante, trata-se do efeito que normalmente a presença de uma via rodoviária com um nível de serviço superior induz e que tem a ver com as alterações, por vezes



substanciais da ocupação do solo. Este impacte depende, obviamente de muitos factores exógenos ao próprio projecto, uma vez que este planeamento de novos usos municipais e de ordenamento não irá só depender da acção de agentes privados mas, principalmente, do empenho das entidades públicas locais, nomeadamente das câmaras municipais.

Assim, este é um impacte positivo e indirecto, a ocorrer a médio-longo prazo, de difícil quantificação, uma vez que diversos são os factores que poderão influenciar a dinâmica de crescimento e desenvolvimento da região. Este poderá ser significativo, uma vez que, como foi referido na situação de referência, esta região se encontra num continuado processo de crescimento demográfico e urbano.

Para os impactes negativos identificados, foram propostas medidas de minimização concretas, das quais se enumeram:

**M1** - Em face das características das áreas habitadas sob a acção de um impacte acústico negativo, as soluções minimizadoras a adoptar deverão ser as que proporcionem uma acção de protecção extensa no terreno, tipo barreira acústica. Desta forma, preconiza-se a criação de barreiras acústicas de protecção ao ruído da IC30-Sintra/Alcabideche, sub-lanço Linhó/Ranholas, junto dos seguintes locais:

- na zona do Bairro da Cruz Vermelha Portuguesa, aproximadamente do Km 0+000 ao Km 0+500;
- na zona do Hotel Atlantis, aproximadamente do Km 0+180 ao Km 0+350;
- na zona do Bairro da Cadeia do Linhó, aproximadamente do Km 1+400 ao Km 1+500;
- na zona da Urbanização da Quinta da Beloura I e II, aproximadamente do Km 1+600 ao Km 3+800;
- na zona da Urbanização da Quinta da Beloura I, aproximadamente do Km 2+800 ao Km 3+800.

**M2** - A ocorrência no elenco florístico da área do Tojo-gardunho *Ulex densus*, endemismo português característico da região, justifica a recomendação de que seja efectuada nos taludes e separadores do IC30 a revegetação com este Tojo, de porte e floração atraente, recorrendo-se para este fim a plantas e sementes recolhidas na envolvente.



**M3** - Os estaleiros de apoio à obra deverão situar-se o tanto ou mais possível dentro da área afectada à futura construção do sub-lanço do IC30 em estudo, com o intuito de minimizar a degradação de áreas com significância em termos paisagísticos, nomeadamente as zonas com ocupação social de qualidade e/ou mais naturalizadas de matos bem desenvolvidos que não sejam afectados pela construção da via.

**M4** - Em toda a zona de atravessamento do empreendimento da Quinta da Beloura, deverá ser dado cumprimento aos requisitos técnicos de revegetação dos taludes preconizado no relatório de Paisagismo respectivo e contemplado no correspondente Projecto de Execução.

**M5** - Tanto quanto possível, recomenda-se que não seja destruída a banda arbórea de oliveiras plantadas nos limites da faixa de reserva para implantação do IC30, na extensão do atravessamento dos terrenos da Beloura II. Deste modo, permitir-se-á maximizar pressupostos de integração paisagística já patenteada pelas intenções do empreendimento urbano.

**M6** - Propõe-se a realização de programas de monitorização de qualidade da água dos poços e furos situados perto do traçado e que sejam utilizados para abastecimento público e rega. Este programa tem por objectivo manter a qualidade da água dentro dos padrões estabelecidos para aqueles fins. A periodicidade destas análises será aquela que está prevista nos anexos correspondentes do Decreto-Lei 236/98 respeitantes às águas para abastecimento e para rega.

**M7** - Os solos com aptidão agrícola, particularmente os classificados na Reserva Agrícola Nacional devem ser preservados. Neste âmbito, os trabalhos de decapagem deverá ser cuidada na envolvente do km 1+000, na área de implantação do Ramo B do Nó de Linhó e entre os km's 4+325 e 4+550. Nestes locais a primeira fase dos trabalhos de movimentação de terras deverá preconizar a decapagem do solo de acordo com a profundidade definida no Relatório Geológico e Geotécnico respectivo. Este solo, que poderá e deverá ser utilizado para suporte do revestimento vegetal dos taludes, deverá ser armazenado numa área lateral de fácil acesso e próximo da área de aplicação, em pargas de secção trapezoidal, com uma altura não superior a 1,50 metros, protegidas por uma vedação conveniente, por forma a evitar que sejam calcadas pela passagem de máquinas e pessoas afectas à obra. Se a fase de construção for demorada (mais de um mês por frente de trabalho) as pargas deverão ser semeadas com uma leguminosa.

**M8** - Os locais classificados como zonas de Reserva Agrícola Nacional e Reserva Ecológica Nacional não deverão em caso algum, ser alvo de instalação de estaleiros, depósitos de vazadouros ou materiais. Nestas zonas também não deverão ser abertos caminhos adicionais de acesso à obra.



**M9** - Antes do início da obra, deverá ser solicitada a prévia autorização do IPCC (Instituto Português de Cartografia e Cadastro) para afectação, durante a obra, da faixa de protecção do Marco Geodésico do Linhó.

## **5. CONCLUSÕES**

O principal objectivo deste EIA, é o conhecimento pericial das prováveis afectações negativas face às acções necessárias à implantação desta via rodoviária em todo o meio envolvente, enquanto conjunto de componentes ambientais e sócio-económicas, quer para a fase de construção quer para a fase de exploração.

De um modo geral, os impactes associados à fase de construção, consequência das acções de projecto desta fase, são de natureza negativa e consideravelmente significativos, no entanto, temporários e localizados. A significância deste tipo de impactes tem essencialmente a ver com afectações à densa ocupação urbana, quer em aglomerados (bairros), quer dispersos.

Neste contexto salientam-se os impactes causados em alguns descritores como sejam a qualidade do ar, com o levantamento de poeiras durante os trabalhos de movimentação de terras tanto mais grave quanto mais próximas foram as frentes de trabalho junto a bairros populacionais, o ruído provocado pela circulação e operação de maquinaria, o solo e paisagem devido à instalação de estaleiros e estruturas anexas à obra, bem como os trabalhos relativos a movimentações de terras. Salienta-se ainda os Recursos Hídricos, com a afectação de algumas linhas de água que serão interceptadas e ainda a expropriação (e eventual destruição) de um poço com furo ao km 4+500, contemplando-se, contudo e de forma adequada, o respectivo restabelecimento, em passagem hidráulica dos cursos de água atravessados.

Após a identificação dos principais impactes negativos, foram propostas as adequadas medidas de minimização, tentando-se compatibilizar, o mais possível, a viabilização do projecto e a sua inserção no meio ambiente.

Foi possível constatar-se que, dada a antiguidade do Estudo Prévio para este sub-lanço, as propostas de ordenamento do respectivo território municipal dos concelhos de Cascais e Sintra, contemplam já de forma planeada e integrada este corredor como faixa de reserva e zona *non aedificandi*, nos respectivos Planos Directores Municipais, facto que, em muito minimiza a ocorrência de várias situações impactantes. Salienta-se, como exemplo, os requisitos de ordenamento e planeamento urbano desenvolvido no Empreendimento da Quinta da Beloura,



quer reúne espaços de lazer, desporto e habitacional, que, sendo atravessado por este itinerário complementar, fomenta os seus objectivos de ocupação numa adequada vizinhança de espaços e funções tendo em conta a futura via. Aliás neste sentido, este empreendimento possui com a Junta Autónoma de Estradas um protocolo de actuação, que objectiva prioritariamente a boa integração ambiental, social e paisagística do IC30 nos respectivos terrenos interceptados.

Em termos sócio-económicos, os impactes identificados salientam de um modo geral, impactes positivos. De facto, ás fases de exploração do projecto, será a previsível diminuição de tráfego ao longo da EN9, que constitui a actual ligação entre Cascais e Sintra, o qual será canalizado para o IC30. Desta forma a distância-tempo entre estas duas localidades será francamente encurtada. Este impacte directo e positivo tem um carácter permanente.

Os impactes positivos mais significativos ocorrerão, efectivamente na fase de exploração do IC30 e serão consequência da melhoria de serviço na ligação Cascais/Sintra no seu todo e na ligação Linhó/Ranholas em particular, e a um aumento de acessibilidade local e até mesmo regional.

Outro aspecto importante em conclusão, trata-se do efeito que normalmente a presença de uma via rodoviária com um nível de serviço superior induz e que tem a ver com as alterações, por vezes substanciais da ocupação do solo. Este impacte depende, obviamente de muitos factores exógenos ao próprio projecto, uma vez que este planeamento de novos usos municipais e de ordenamento não irá só depender da acção de agentes privados mas, principalmente, do empenho das entidades públicas locais, nomeadamente das câmaras municipais. Este tipo de impacte positivo poderá ser consideravelmente significativo, uma vez que toda esta região se encontra num continuado processo de crescimento demográfico e urbano, que tem reflectido muito de todo este tipo de dinâmica e necessidades sociais na Área Metropolitana de Lisboa.

Nas páginas seguintes ilustra-se sobre a fotografia aérea, a área de inserção do IC30, sub-lanço Linhó/Ranholas, bem como apresenta-se a respectiva Carta Síntese de Impactes.

Lisboa, Novembro de 1998

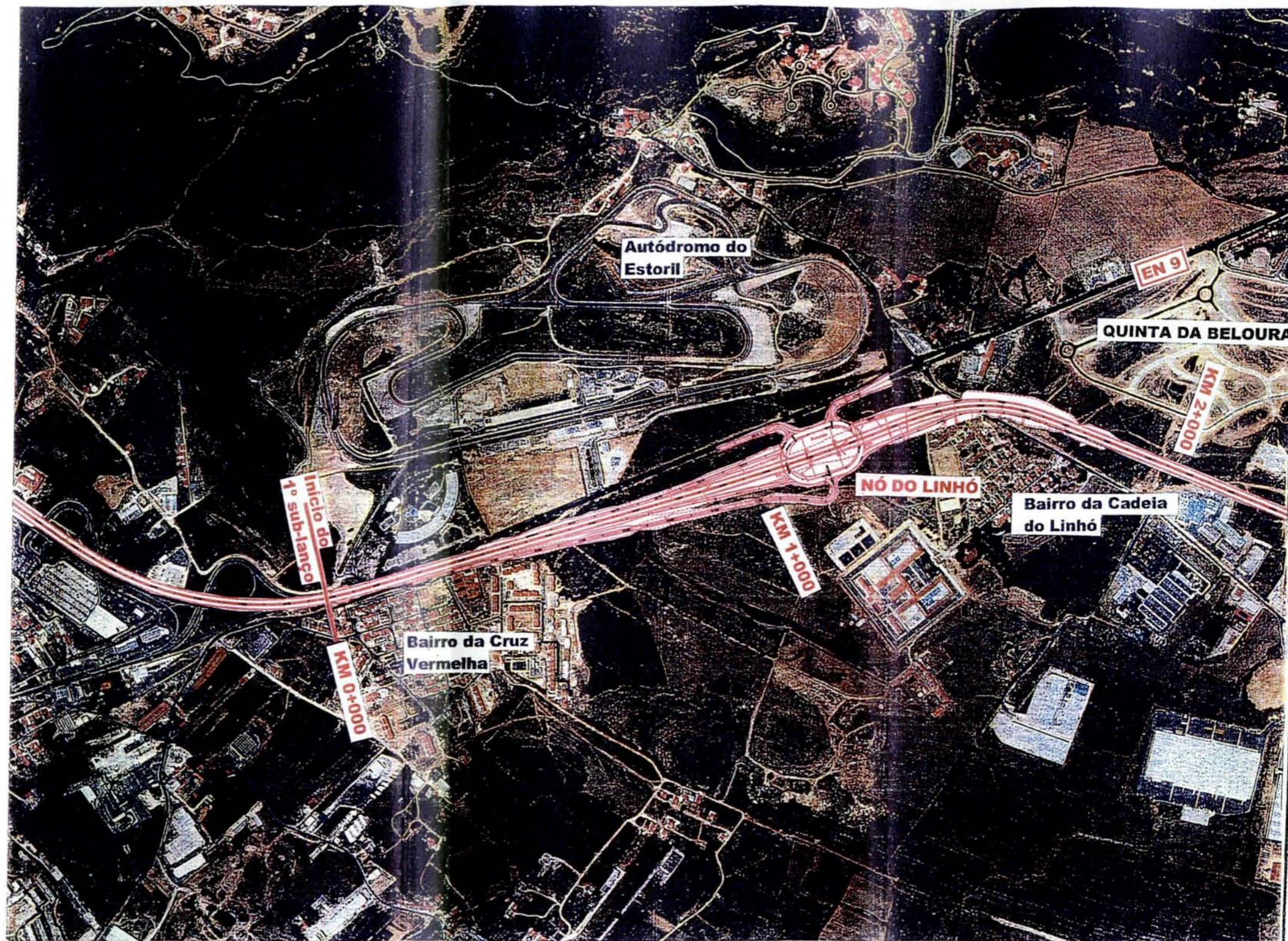
Rui Dias Lopes, Eng<sup>o</sup>

(Direcção da Área de Infraestruturas e Ambiente)

Anabela Veríssimo de Sousa, Eng<sup>a</sup>

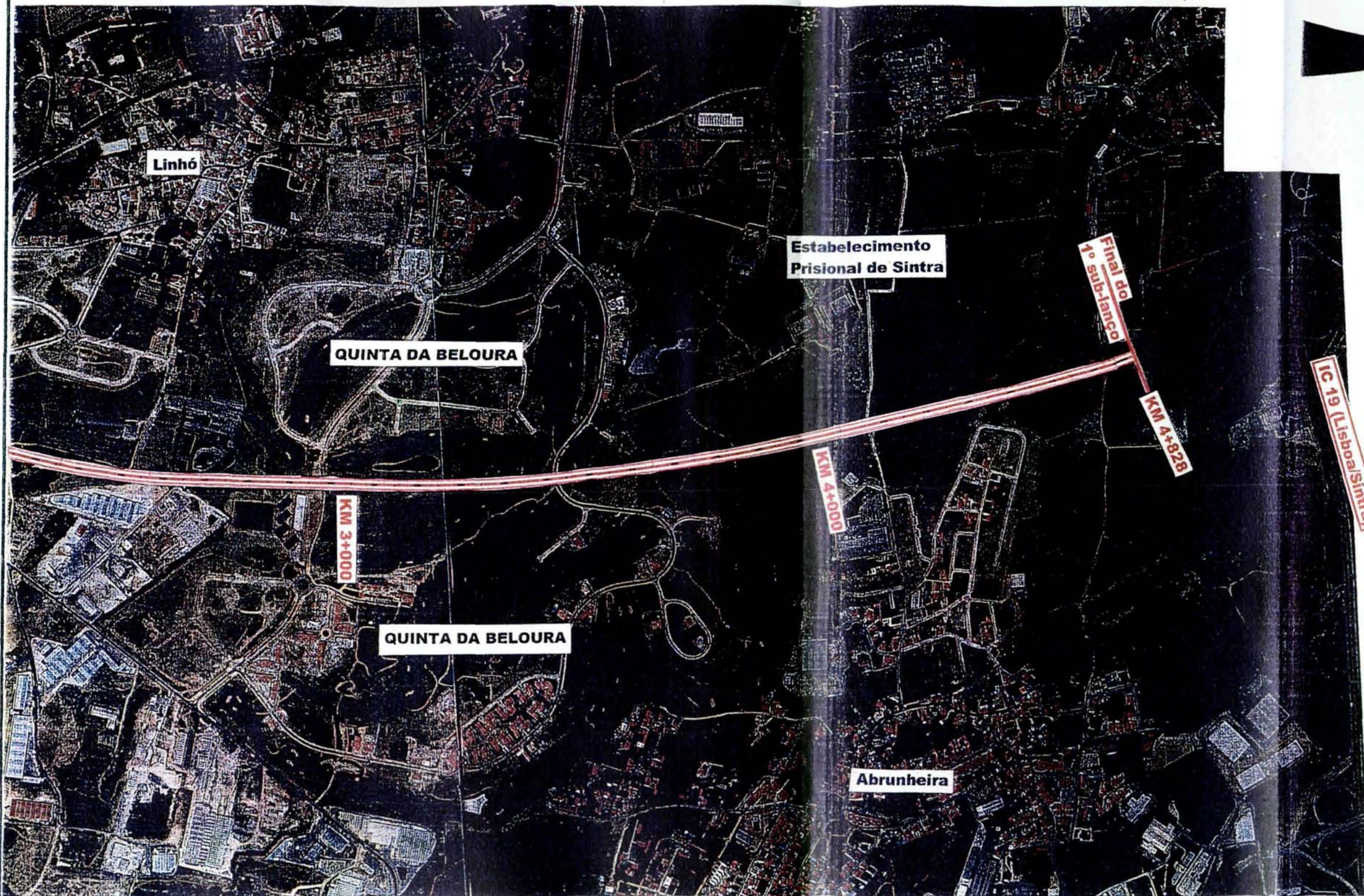
(Direcção de Projectos)





Data da base aerofotográfica: Agosto de 1997





Data da base aerofotográfica: Agosto de 1997

MEPAT  
SEOP JAE  
CONSTRUÇÃO

**ESTUDOCIVIL**  
ESTUDOS, PROJECTOS E OBRAS  
DE ENGENHARIA CIVIL, LDA.

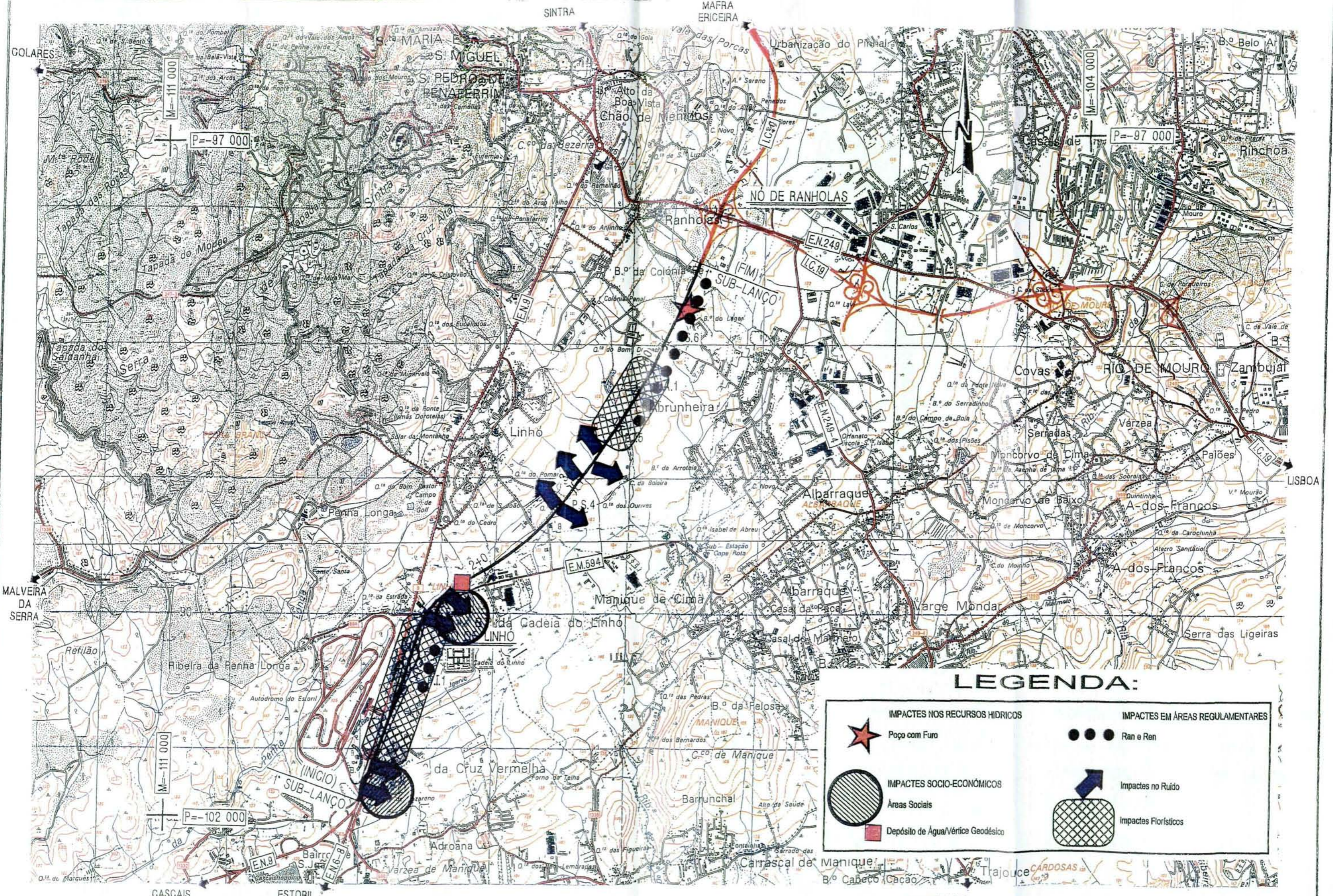
IC30-SINTRA/ALCABIDECHÉ  
Sublanço Linhó/Ranholas  
- PROJECTO DE EXECUÇÃO -

ESCALA NUMÉRICA  
1: 10 000  
ESCALA GRÁFICA

**SEIA**  
SOCIEDADE DE ENGENHARIA E  
INOVACAO AMBIENTAL S.A.

MONTAGEM AEROFOTOGRAFÉMICA

Desenho n.º:  
Responsável: Data:  
Novembro 99



**LEGENDA:**

	IMPACTES NOS RECURSOS HIDRICOS Poço com Furo		IMPACTES EM ÁREAS REGULAMENTARES Ran e Ren
	IMPACTES SOCIO-ECONÓMICOS Áreas Sociais		Impactes no Ruído
	Depósito de Água/Vértice Geodésico		Impactes Florísticos