

DELIBERAÇÃO CECA/CLF Nº 5.028 DE 29 DE JULHO DE 2008

DETERMINA A APRESENTAÇÃO DE RAS.

A Comissão Estadual de Controle Ambiental – CECA, da Secretaria de Estado do Ambiente do Estado do Rio de Janeiro, através de sua Câmara de Licenciamento e Fiscalização, em reunião de 29/07/2008, e no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo Decreto nº 21.287, de 23/01/95,

CONSIDERANDO o que consta do Processo nº E-07/201.323/2008, referente à **CONCESSÃO METROVIÁRIA DO RIO DE JANEIRO S/A** para implantação da interligação entre a Linha 1 e a Linha 2 do Metrô, com localização no município do Rio de Janeiro,

CONSIDERANDO que a linha 1A visa à interligação, direta entre as linhas 1 e 2 do Metrô sem a necessidade de transferência entre as linhas, através da Estação Estácio, que é hoje o único ponto de acesso à linha 1 para os passageiros provenientes da linha 2,

CONSIDERANDO que a linha 1 poderá operar dissociada da linha 2, aumentando o número de assentos disponíveis e possibilitando a diminuição no intervalo entre a circulação dos trens,

CONSIDERANDO que o projeto da linha 1A compreende a construção de 2,6 Km de vias elevadas entre as estações de São Cristóvão e da Central, a construção de uma nova estação denominada Rio Cidade Nova, em terreno contíguo ao Centro de Manutenção, junto à pista da Avenida Presidente Vargas, sentido Zona Norte, do lado oposto ao prédio da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, bem como a substituição da passarela hoje existente no local e a construção de subestações retificadoras para reforço de suprimento de energia elétrica,

CONSIDERANDO que a construção de via elevada no trecho entre a Estação São Cristóvão e a estação Cidade Nova será em via única e dupla e daí até o túnel de acesso à linha 1, na Estação Central,

CONSIDERANDO que a principal interferência do traçado da linha previsto é a intervenção na pista da direita da Avenida Oswaldo Aranha em cerca de 4m (conhecida também como Avenida Radial Oeste), sentido Méier, que será suprimida em função da construção de via elevada (1.100m) a partir da Estação São Cristóvão que contorna o emboque do túnel até justapor-se à via elevada existente q; seguindo a via paralela à via elevada existente ocupando parcialmente terrenos utilizados por construções de uso público (instalações do INSS, Defesa Civil, Escola de Circo e Albergue), exigindo algumas demolições parciais e passando sob os viadutos da Linha Vermelha e sobre o Canal do Mangue,

CONSIDERANDO que a faixa a ser suprimida será compensada com a criação de outra faixa no lado oposto da pista, mediante a utilização do canteiro central da avenida, em um trecho com extensão de cerca de 500m,

CONSIDERANDO que a partir desse ponto a construção da via elevada dar-se-á sobre áreas públicas que margeiam a via férrea existente, passando sob o elevado Engenheiro Rufino de Almeida Pizarro e seguindo até o cruzamento do Canal do

Mangue, havendo nessa área interferência com as edificações do Albergue, do INSS, Escola de Circo e da Defesa Civil que se localizam em um bolsão de área pública localizado contígua à faixa metroferroviária,

CONSIDERANDO que, após a travessia do Canal do Mangue, a cerca de 260m, será executada a Estação Rio Cidade Nova e a passarela sobre a Avenida, junto à sede da Prefeitura, sendo que a construção da Estação se dará em terreno desocupado com uma área de implantação de cerca de 310m, requerendo movimento de terra mais intenso para a sua execução e que a construção da passarela, com cerca de 250m de extensão interligando a Estação Rio Cidade Nova até a sede da Prefeitura do Rio de Janeiro, causará também pequenas interferências no passeio da Avenida Presidente Vargas,

CONSIDERANDO que, a partir da área destinada à Estação Rio Cidade Nova, a obra encontrar-se-á confinada em área do METRÔ RIO, com eixo desenvolvendo-se entre a linha férrea e o Centro de Manutenção e do Pátio de Manobras do Metrô, em cerca de 1,5 km, sendo que nesse trecho as interferências serão internas à área metroferroviária, requerendo apenas abertura de pontos de interferência para a execução dos pilares de sustentação da pista elevada,

CONSIDERANDO que, a partir do Centro de Manutenção, a pista elevada passará sob o Viaduto 31 de Março e logo após mergulhará no túnel existente onde se localizam as linhas 1 e 2, onde se deslocam os trens que serão operacionalmente controlados, devendo, na interface entre a linha 1A com as demais, ser executada a embocadura de acesso ao túnel pré-existente,

CONSIDERANDO que será necessária a supressão de vegetação arbórea no canteiro ao longo das Avenidas Osvaldo Aranha e Presidente Vargas para viabilizar a implantação da linha, especialmente para a execução do início da pista elevada no lado direito, sentido Centro, nas proximidades da Estação São Cristóvão, entre esta e a Avenida Osvaldo Aranha, onde o espaço interno à rede ferroviária e metroviária e a via pública é bastante reduzido,

CONSIDERANDO a Resolução CONAMA nº 349, de 16/08/2004, que dispõe sobre o licenciamento ambiental de empreendimentos ferroviários de pequeno potencial de impacto ambiental e a regularização dos empreendimentos em operação,

CONSIDERANDO o art., 3º que considera atividade ou empreendimento ferroviário desenvolvido dentro dos limites da faixa de domínio preexistente, que não impliquem:

- I - Remoção de população;
- II - Intervenção em áreas de preservação permanente, unidades de conservação ou em outros espaços territoriais especialmente protegidos;
- III - Supressão de vegetação sujeita a regime especial de produção legal, bem como de espécies referidas no art. 7º, da Lei nº 4.771, de 15/09/1965;

CONSIDERANDO o parágrafo 1º que considera atividades ou empreendimentos ferroviários de pequeno potencial de impacto ambiental, quando assim avaliados pelo órgão ambiental competente:

- I - A ampliação ou construção de ramais ferroviários de até cinco quilômetros de extensão;

- II - A ampliação ou construção de pátios de manobras, transbordo e cruzamento;
- III - A ampliação ou construção de terminais de carga, descarga e transbordo, cujos produtos não sejam classificados como perigosos pela legislação vigente;

D E L I B E R A:

Art. 1º – Determinar à empresa CONCESSÃO METROVIÁRIA DO RIO DE JANEIRO S/A que apresente à FEEMA o Relatório Ambiental Simplificado – RAS para implantação da interligação entre a Linha 1 e a Linha 2 do Metrô, com localização no município do Rio de Janeiro, desobrigando da elaboração e entrega do Estudo Prévio de Impacto Ambiental – EIA/RIMA.

Art. 2º – Esta Deliberação entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 29 de julho de 2008

ANTÔNIO CARLOS FREITAS DE GUSMÃO

Presidente

Publicada no Diário Oficial de 12/08/08.