

gestionamento e provoca índices de sinistralidade muito elevados, com prejuízos humanos e materiais incalculáveis.

Esta situação será totalmente invertida com a conclusão do trecho da CRIL, através da construção de cerca de 3,5 km de via, entre a Buraca e a Pontinha estimando-se que, logo no primeiro ano de entrada em serviço, cerca de 40 000 veículos que circulam diariamente na 2.ª circular sejam transferidos para a nova via.

Por outro lado, o fecho da CRIL entre a Buraca e a Pontinha é fundamental para a operacionalidade de toda a rede viária da região e, especialmente, da Grande Lisboa, pois permite resolver a descontinuidade da rede primária na região da capital, garantindo assim maiores condições de mobilidade para as deslocações de médio e de longo cursos e evitando a degradação das condições de circulação em vias secundárias sem características físicas e geométricas adequadas a essa função, com a correspondente penalização do ambiente urbano das vias secundárias em questão.

Com efeito, a conclusão da CRIL permitirá que esta via interaja directamente e de forma positiva com outras vias de grande capacidade, designadamente com as auto-estradas A 5 — Lisboa-Cascais, A 8 — Lisboa-Leiria, A 1 — Lisboa-Porto, A 12 — ligação à Ponte Vasco da Gama e ainda com o IC 19, o eixo norte-sul (IP 7) e, indirectamente, com a A 9 — CREL, através de duas radiais (IC 16 — radial da Pontinha e IC 22 — radial de Odivelas), permitindo assim a criação de um instrumento de distribuição de tráfego eficiente e sistemático, bem como uma articulação efectiva entre toda a rede estruturante com a qual interliga.

O fecho da CRIL permite igualmente uma redução significativa dos tempos de percurso (horas de viagens gastas em deslocações) e das distâncias percorridas nas deslocações inter-regionais, apresentando também vantagens muito significativas ao nível da redução da sinistralidade rodoviária, por efeito da melhoria das condições de circulação, estimando-se uma redução do indicador de gravidade para um terço, quando comparados com os actuais percursos pela rede municipal existente.

Neste contexto, verifica-se que sem a conclusão da CRIL toda a rede viária que interliga os concelhos da área metropolitana de Lisboa funciona de forma deficiente, com os custos sociais, ambientais e económicos que daí decorrem.

Ao contribuir para o descongestionamento das vias municipais e nacionais referidas, incluindo a própria CRIL, a A 5 e o IC 19, a conclusão desta via permitirá também a obtenção de uma melhoria dos diversos níveis ambientais, designadamente no que se refere à qualidade do ar, uma vez que se verificará uma redução de emissão de poluentes e dos níveis de ruído gerados, provocando uma melhoria na qualidade de vida das populações envolvidas.

Importa também salientar que a obra em causa se desenvolve num ambiente urbano que se encontra fortemente condicionado pelas edificações que marginam o corredor reservado para a construção da via, as quais compreendem diversas áreas degradadas e carenciadas de um ponto de vista urbano e social.

Ora, a solução prevista para a CRIL considera também estas situações, na medida em que prevê o tratamento urbanístico e paisagístico destas zonas, potenciando a execução de uma importante requalificação urbana, através da criação de espaços verdes e de áreas de lazer.

A solução preconizada nos estudos realizados foi objecto de uma concertação alargada entre a administração central, as Câmaras Municipais de Lisboa, Amadora e Odivelas e as juntas de freguesia envolvidas, permitindo, além da referida requalificação urbana, promover a disciplina do tráfego rodoviário na rede viária existente, através da construção de rotundas, em substituição de cruzamentos existentes e de novos restabelecimentos, com características mais adequadas ao tráfego local.

Refira-se que a Assembleia de Freguesia da Damaia, em reunião de 27 de Dezembro de 2006, aprovou uma moção na qual expressou o seu «inequívoco apoio à conclusão da CRIL» e sublinhou o reconhecimento desta freguesia pela «preservação dos patrimónios arquitectónicos» e pela «criação de uma vasta área de corredor verde, de 370 000 m²», sublinhando a devolução de uma «importantíssima parte de terreno livre e ordenado, para o usufruto das populações».

Acrescente-se que os Planos Directores Municipais de Lisboa e da Amadora, aprovados pelas Resoluções do Conselho de Ministros n.ºs 94/94, de 29 de Setembro, e 44/94, de 22 de Junho, respectivamente, enquanto instrumentos fundamentais de ordenamento do território, contemplam os corredores de traçado definidos para o IC 17 e o IC 16, tendo o seu processo de aprovação sido objecto de consulta pública.

A conclusão da CRIL, por efeito da execução da empreitada que se encontra em fase de concurso, constituirá um contributo de elevado relevo para melhorar a qualidade de vida de uma população estimada em cerca de 850 000 habitantes, repartida por vários concelhos do distrito de Lisboa, com ganhos evidentes ao nível da sua qualidade de vida, seja em termos ambientais, seja em tempos de deslocação, uma vez que se prevê para as viagens que utilizem os pontos extremos

deste lançamento, entre a Buraca e a Pontinha, uma redução de tempo para cerca de metade.

De facto, o conjunto de itinerários rodoviários com os quais a CRIL se interliga, directa ou indirectamente, proporcionará à área metropolitana de Lisboa condições de grande mobilidade e acessibilidade intermunicipal.

Contudo, para além de garantir a articulação com os itinerários mais importantes atrás referidos, a CRIL também integra uma articulação com as redes viárias de carácter municipal, da maior importância, uma vez que garantirá o acesso facilitado para as populações que residem nas proximidades da via em questão, permitindo a sua rápida entrada num eixo viário que garante uma ligação facilitada e segura com outros eixos viários essenciais da região de Lisboa.

Por outro lado, esta infra-estrutura vai potenciar o desenvolvimento da actividade económica na área metropolitana de Lisboa, com os consequentes benefícios sociais, uma vez que irá dinamizar as unidades industriais dos concelhos que a constituem, facilitando a mobilidade de pessoas e mercadorias e permitindo uma maior proximidade entre vários mercados.

Resulta de todo o exposto a verificação de grave prejuízo para o interesse público na não execução do acto de autorização de início de procedimento e dos demais trâmites do procedimento de concurso público iniciado para a adjudicação da concepção/construção do troço do IC 17 — CRIL, sublanço Buraca-Pontinha e respectivos acessos.

Assim, nos termos e para o efeito do artigo 128.º do CPTA, reconhece-se a existência de grave urgência para o interesse público na imediata execução do supracitado acto de autorização e na prossecução da tramitação dos procedimentos do concurso e, em consequência, reconhece-se que o diferimento da execução dos mesmos seria gravemente prejudicial para o interesse público subjacente, determinando-se assim que, não obstante a existência da providência cautelar, que a EP — Estradas de Portugal, E. P. E., prossiga os trâmites do procedimento de concurso público iniciado para a adjudicação da concepção/construção do IC 17 — CRIL sublanço Buraca-Pontinha e respectivos acessos.

3 de Maio de 2007. — O Presidente do Conselho de Administração, *António Laranjo*.

HOSPITAL GARCIA DE ORTA, E. P. E.

Aviso (extracto) n.º 10 999/2007

Avaliação final do internato complementar da época de Janeiro-Fevereiro de 2007

Pelo presente, torna-se público que os internos abaixo indicados concluíram o internato complementar nas datas mencionadas, o que lhes confere o grau de assistente na respectiva área:

Anestesiologia — Marco Filipe Fidalgo Monteiro (15 de Fevereiro de 2007) — 17,8 valores.

Cardiologia — Otilia Ferreira Simões (13 de Fevereiro de 2007) — 19,6 valores.

Cirurgia vascular — António Gonzalez Garcia (28 de Fevereiro de 2007) — 18 valores.

Ginecologia/obstetrícia — Maria Cecília Almeida Silva (23 de Fevereiro de 2007) — 17 valores.

Neurologia — Cátia Sofia Guedes E. Silva Carmona (16 de Fevereiro de 2007) — 18,5 valores.

Ortopedia — Paulo Manuel Ferreira de Almeida (24 de Fevereiro de 2007) — 19,1 valores.

Pediatria:

Ana Filipa Rodrigues Nunes (27 de Fevereiro de 2007) — 18,3 valores;
José Nascimento da Cunha (27 de Fevereiro de 2007) — 18,4 valores.

Pneumologia — Marina Alexandra Pereira Bonnet (28 de Fevereiro de 2007) — 17 valores.

Reumatologia:

Ana Rita Baioneta Soares Cravo (15 de Fevereiro de 2007) — 19,1 valores;

Elizabeth Rodrigues Canha Pinto (15 de Fevereiro de 2007) — 18,4 valores.

16 de Maio de 2007. — O Presidente do Conselho de Administração, *Álvaro Eiras Carvalho*.