Capítulo II – Definição do Projecto

1 . IDENTIFICAÇÃO DO PROJECTO

O projecto em análise no presente Estudo de Impacte Ambiental (EIA) refere-se ao Projecto Base do troço do IP2 que se desenvolve entre as proximidades de Trancoso e o nó com a A25, assim como da Ligação do IP2 a Vila Franca das Naves, incluindo ainda a Ligação do IP2 à EN102 (Celorico – Gare) e um troço da EN102 a beneficiar até às proximidades de Celorico da Beira.

A via em estudo encontra-se inserida no projecto global do Itinerário Principal n.º 2 (IP2), conforme mostra a ***FIG. II. 1***, permitindo nesta zona fazer a ligação entre o IP4 (Porto – Bragança) e o IP5 (Aveiro – Vilar Formoso), visando igualmente a melhoria das acessibilidades inter-concelhias entre Trancoso e Celorico da Beira.

O projecto encontra-se repartido nos seguintes troços:

→ IP2 – Lanço Trancoso – Celorico da Beira – IP5 (Projecto Base) – 17+491,967 km;

→ Ligação a Vila Franca das Naves (Projecto Base) – 4+279,644 km;

→ Ligação do IP2 à EN102 (Celorico - Gare) (Projecto de Execução) – 5+615,095 km;

→ Beneficiação da EN102 (Projecto de Execução) até às proximidades de Celorico da Beira, num troço de 1+606,582 km.

Em termos globais, o projecto apresenta cerca de 29 km de extensão e faz parte das intenções de ordenamento dos concelhos de Trancoso e de Celorico da Beira.

2 . IDENTIFICAÇÃO DAS ENTIDADE PROPONENTE E LICENCIADORA

A entidade responsável pelo projecto e sua construção é a EP – Estradas de Portugal, E.P.E.

A EP – Estradas de Portugal, E.P.E. é também a entidade licenciadora.

3 . JUSTIFICAÇÃO DO PROJECTO

O Itinerário Principal (IP) n.º 2 faz parte das propostas do Plano Rodoviário Nacional 2000 (Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de Julho, alterado pela Lei n.º 98/99, de 26 de Julho). Este itinerário está definido no PRN como uma via longitudinal do interior do país que estabelece a ligação entre Bragança e Faro, passando pelas capitais de distrito Guarda, Covilhã, Castelo Branco, Portalegre, Beja e Évora.

No PRN está definido que os IP devem assegurar correntes de tráfego estáveis e permitir uma razoável liberdade de circulação aos condutores – nível de serviço B. Fazendo parte da rede nacional fundamental, os itinerários principais são vias de comunicação de maior interesse nacional, servem de base de apoio a toda a rede rodoviária nacional e asseguram a ligação entre os centros urbanos com influência supradistrital e destes com os principais portos, aeroportos e fronteiras.

Desta definição da importância dos itinerários principais é facilmente reconhecido o papel do IP2 nesta região, permitindo fazer a ligação entre o IP4 (Porto – Bragança) e o IP5 (Aveiro – Vilar Formoso) – a ligação do IP2 ao IP4 efectua-se junto a Macedo de Cavaleiros, enquanto a ligação ao IP5 se processa próximo de Celorico de Beira (ver ***FIG. II. 2***) – , itinerários fundamentais de ligação entre a fronteira de Espanha e o litoral Norte, constituindo duas das principais vias de entrada e saída de mercadorias e passageiros do país.

Em termos locais, o troço em estudo terá grande importância para a região de Trancoso e Celorico da Beira, não só pela melhoria das ligações inter-concelhias, mas também pela articulação com vias da rede fundamental (caso do IP5) e da rede nacional complementar (caso da EN102), passando a dispor de ligações mais rápidas e seguras com o exterior, o que terá importantes reflexo na dinamização das actividades económicas (indústria, comércio e turismo).

Para estes concelhos o futuro IP2 é considerado uma via de grande interesse concelhio e regional e onde a existência de um sistema viário adequado se apresenta como necessário para o seu desenvolvimento socioeconómico, substituindo a actual Estrada Nacional 102.

Tendo em conta os objectivos previstos no PRN 2000 e os constantes dos Planos Directores Municipais dos concelhos atravessados, conclui-se assim, que **o traçado em estudo** e, de um modo geral, todo **o IP2 será uma via importante para o desenvolvimento socioeconómico das regiões atravessadas e para a existência de boas condições de circulação e de segurança numa via que é uma das mais importantes do país em termos económicos**.

FIG. II. 1 – Enquadramento Regional (Escala 1:250 000)

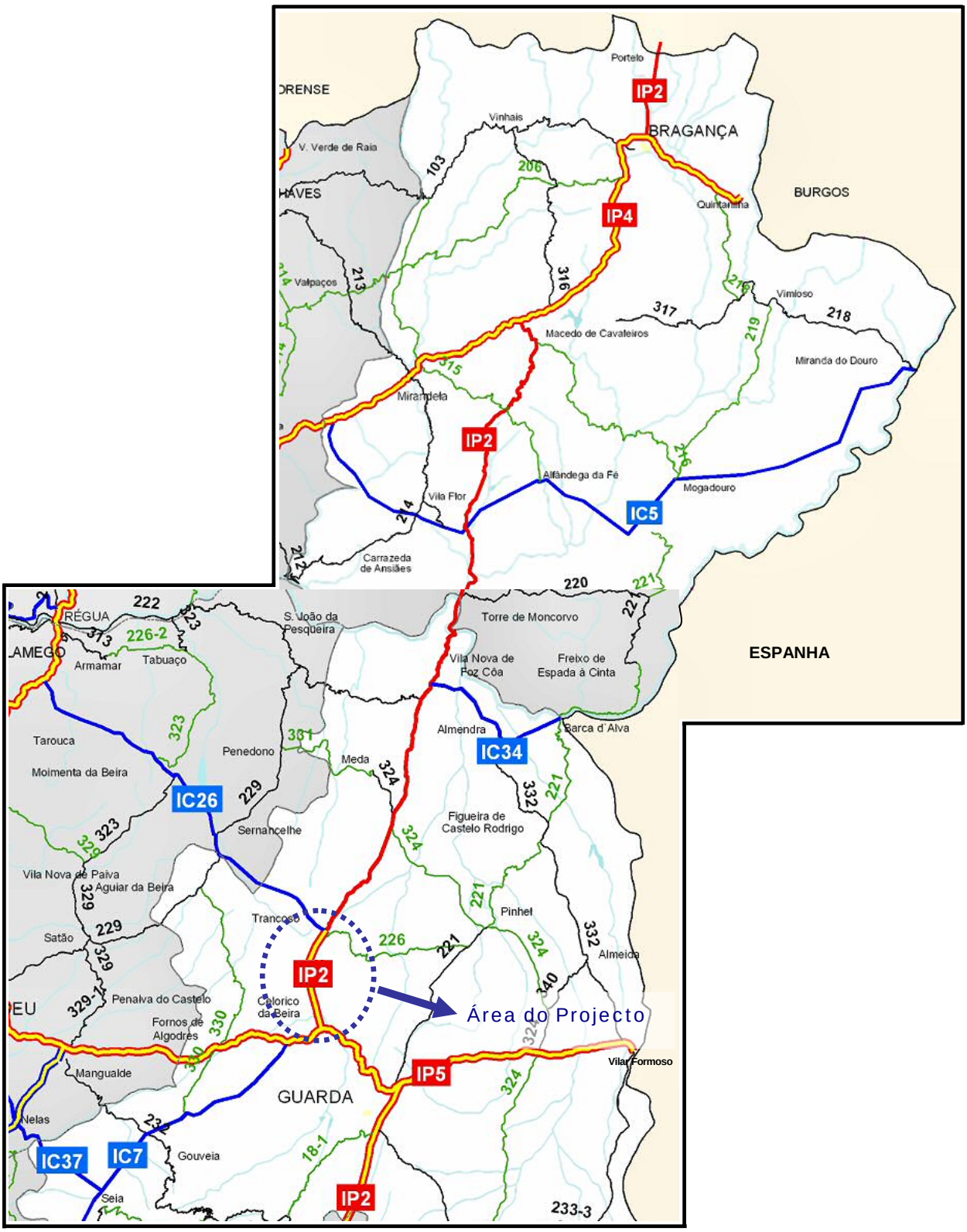

FIG. II. 2 – Excerto do Plano Rodoviário Nacional (PRN 2000)

4 . ENQUADRAMENTO DO DESENVOLVIMENTO DO PROJECTO. ANTECEDENTES E OPÇÕES TOMADAS

O Estudo de Impacte Ambiental (EIA) a realizar corresponde à fase de Projecto Base.

Este projecto foi objecto dos seguintes estudos ambientais anteriores:

→ EIA em fase de *Estudo Prévio do Lanço do IP2 – Nó de Pocinho / IP5 (Nó de Sobral da Serra) (1994)*;

→ EIA do *Projecto de Execução do Lanço do IP2 – Trancoso / IP5 e Variante a Trancoso (1996)*.

O Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do Estudo Prévio do IP2 Pocinho / IP5 Nó de Sobral da Serra considerou para o Lanço do IP2 – Trancoso / IP5 duas grandes soluções de traçado em alternativa – a *Solução A* (por Poente) e a *Solução B* (por Nascente).

A Comissão de Avaliação (CA) concordou com a indicação do EIA que apontava a *Solução A* como sendo a mais favorável em termos ambientais e recomendou relativamente à ligação ao IP5 a adopção da *Solução C1*, tendo em vista *"minimizar os impactes ao nível social, arqueológico e do ruído"*, tendo este corredor sido aprovado.

Contudo, a ex-JAE não viabilizou a *Solução C1 "porque o seu traçado nas proximidades do leito de areia do Rio Mondego junto ao IP5 não permitia uma perfeita ligação IP2 / IP5"*, pelo que optou pela *Solução C2* para desenvolvimento do Projecto de Execução. Este traçado não chegou a ser construído.

Actualmente, devido à reformulação do traçado do IP5 (designando no futuro por A25) para uma posição mais Norte do que o actual IP5, o troço do IP2 em análise pôde retomar o corredor aprovado pelo Ministério do Ambiente em 1994, seguindo um percurso mais directo, a Poente do traçado do Projecto de Execução de 1996.

O desvio do traçado nesta zona estava relacionado com o facto do traçado, na sua ligação com o IP5 antigo, afectar uma pedreira de grande dimensão – Pedreira de Celorico da Beira – da empresa Mota-Engil, S.A., em exploração.

Na **Nota Técnica** e **Complemento à Nota Técnica** elaboradas em Novembro de 2004, reproduzidas no ***Anexo 1*** do **Volume 3 – Anexos Técnicos**, foi feita a análise ao troço final do IP2, entre o Nó de Celorico da Beira e a A25, não tendo sido identificados condicionantes que inviabilizassem a solução de traçado apresentada para esta zona.

5 . CONFORMIDADE COM O PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO DO ESTUDO PRÉVIO

Tendo sido analisado o Parecer da Comissão de Avaliação (CA) do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do Estudo Prévio do IP2 – Pocinho / IP5 Nó de Sobral da Serra (1994), procurou-se na actual fase integrar no projecto as recomendações preconizadas pela CA, de modo a minimizar os impactes considerados como mais significativos.

Os traçados previstos no actual projecto procuraram minimizar a afectação de usos de interesse para a economia local, designadamente as áreas de regadio, vinha, pomares e manchas de carvalhos e castanheiros. Na zona de inserção do Nó de Trancoso o actual projecto prevê a implantação de muros de suporte, minimizando desta forma as alterações da morfologia da zona e ao nível da ocupação do solo.

Os vales mais importantes são atravessados por viadutos (estão previstos quatro viadutos associados aos vales da ribeira do Alcaide – Viaduto 1; de uma linha de água afluente da ribeira de Canadas – Viaduto 2; da ribeira de Canadas – Viaduto 3; e da ribeira dos Tamanhos – Viaduto 4), evitando-se a afectação directas de áreas de interesse agrícola, nomeadamente de áreas de regadio.

Ao nível ecológico o projecto garante uma permeabilidade para a fauna que respeita as orientações do ICN, estando previstas, para além dos viadutos, seis passagens agrícolas inferiores com características passíveis de serem utilizadas como passagem de fauna.

Na zona de implementação dos traçados em estudo não são afectados elementos patrimoniais de interesse significativo.

Em termos de ruído o projecto prevê a implantação de três barreiras acústicas minimizando os impactes em relação às áreas envolventes. Refira-se que a CA recomendou que *"o traçado escolhido deverá ter em conta a proximidade da povoação de Açores, de forma a que os impactes no descritor ruído sejam reduzidos."* Em relação ao actual traçado, dado que este se vai desenvolver mais a Poente, não se prevêem impactes em relação à referida povoação a este nível.

Outras condicionantes relativas nomeadamente a questões relacionadas com a ocupação dos solos, aspectos geológicos e de tectónica ("Falha da Vilariça"), interferências com infraestruturas hidráulicas e linhas de água (pilares dos viadutos, etc.), deverão ser alvo de estudos pormenorizados na fase de Projecto de Execução.

6 . PROJECTOS ASSOCIADOS

Constituem projectos associados ao lanço do IP2 em estudo, o sublanço contíguo que se desenvolve a Norte – Sublanço do IP2 – Longriva/Trancoso e a Auto-estrada A25 com a qual se ligará o lanço em estudo.

São ainda de referir como projectos associados a este lanço, o restabelecimento de comunicações nas áreas directamente afectadas, os acessos provisórios para construção da obra e a existência temporária de áreas de estaleiro.

FIG. II. 3 – Traçados Estudados em Fases de Projecto Anteriores (Escala 1:50 000)