IEP – INSTITUTO DAS ESTRADAS DE PORTUGAL

IP2 – TRANCOSO / IP5

(TROÇO ENTRE O NÓ DE CELORICO DA BEIRA E O NÓ COM O IP5)

PROJECTO BASE

NOTA TÉCNICA

(Avaliação da Viabilidade do Traçado no Troço Nó de Celorico da Beira / IP5)

ÍNDICE DE PORMENOR

1 - INTRODUÇÃO 1

2 - ANTECEDENTES DO PROJECTO 3

3 - AVALIAÇÃO AMBIENTAL DO TRAÇADO 5

3.1 - Tendo em conta o Parecer da Comissão de Avaliação do Estudo Prévio 5

3.2 - Tendo em conta os Levantamentos de Campo Realizados 5

4 - CONCLUSÃO 12

Porto, Novembro de 2004

Visto,

(assinatura digitalizada)
Rui Coelho, Eng.
Chefe de Projecto

(assinatura digitalizada)
Carlos M. Trindade, Eng.
Coordenação

IEP – INSTITUTO DAS ESTRADAS DE PORTUGAL

IP2 – TRANCOSO / IP5

(TROÇO ENTRE O NÓ DE CELORICO DA BEIRA E O NÓ COM O IP5)

PROJECTO BASE

NOTA TÉCNICA

(Avaliação da Viabilidade do Traçado no Troço Nó de Celorico da Beira / IP5)

---

1 - INTRODUÇÃO

O projecto objecto da presente avaliação ambiental refere-se ao troço do Itinerário Principal n.º 2 (IP2) que se estabelece entre o Nó de Celorico da Beira e o Nó com o futuro traçado do Itinerário Principal n.º 5 (IP5), actualmente designado por Auto-estrada n.º 25 (A25).

Este troço, integrado no Lanço do IP2 – Trancoso / IP5, desenvolve-se exclusivamente em território do concelho de Celorico da Beira, nas freguesias de Baraçal e Açores, numa extensão total de cerca de 3,3 quilómetros, entre sensivelmente o km 15+000 e km 18+300 deste lanço do IP2.

Na ***FIG.1*** apresenta-se a localização do projecto em estudo.

Neste estudo, numa primeira fase, é feita uma análise ao Parecer da Comissão de Avaliação (CA) relativo ao Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do Estudo Prévio no sentido de identificar eventuais condicionantes à localização deste traçado.

Posteriormente, referem-se em pormenor as condicionantes encontradas na área de desenvolvimento do traçado no decurso dos levantamentos de campo realizados no corredor de intervenção.

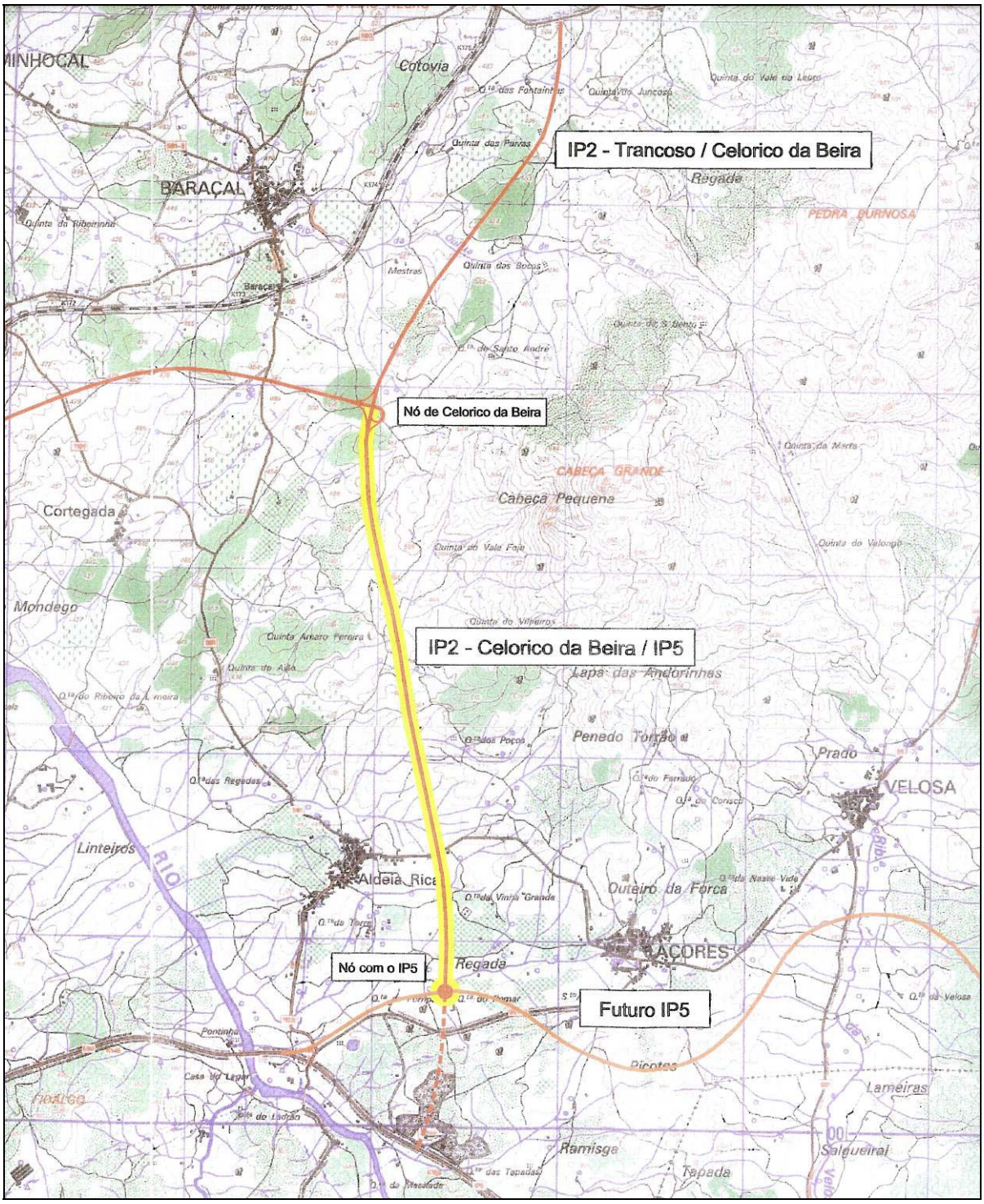

FIG. 1 – Localização do Projecto

(Escala aprox. 1:30 000)

2 - ANTECEDENTES DO PROJECTO

O troço rodoviário em análise constitui o troço final do IP2 – Trancoso / IP5 e foi objecto de estudos ambientais anteriores; a saber:

→ 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; *Solução A* (por Poente) e *Solução B* (por Nascente) – ver ***FIG. 2***.

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.

O actual traçado do IP2 de ligação à A25 foi assim encurtado.

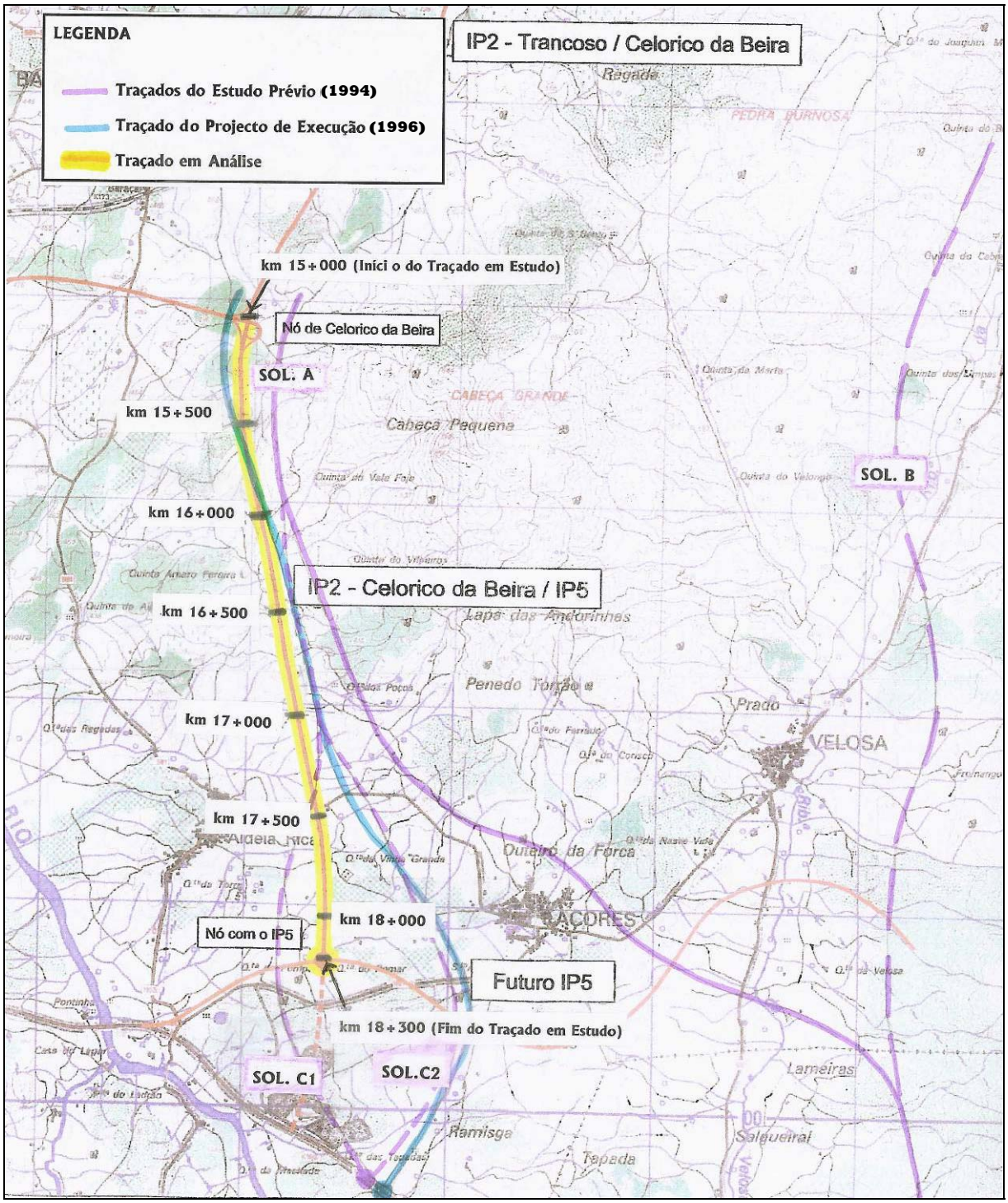

FIG. 2 – Esquema das Alternativas Estudadas
(Escala aprox. 1:30 000)

3 - AVALIAÇÃO AMBIENTAL DO TRAÇADO

3.1 - Tendo em conta o Parecer da Comissão de Avaliação do Estudo Prévio

Tendo sido analisado em pormenor o Parecer da Comissão de Avaliação (CA) do Estudo Prévio verificou-se não haver qualquer condicionante que inviabilizasse o desenvolvimento de traçado nesta zona.

Na zona de implementação do actual traçado foram identificados na envolvente alguns elementos de interesse patrimonial, contudo não sendo afectados. Trata-se dos elementos arqueológicos *"Quinta da Torr*e – Vestígios romanos: cerâmica comum e de construção. Notícia do achado de moedas" (Ref.ª n.º 10 do EIA do Projecto de Execução) *e "Vestígios romanos (ténues): cerâmica de construção"* (Ref.ª n.º 11 do EIA do Projecto de Execução), que ficarão a cerca de 400 m do traçado .

Também ao nível do ruído 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 à partida impactes em relação à referida povoação a este nível.

As outras condicionantes relativas a todo o troço do IP2 (e não especificamente ao troço em estudo), dizem respeito sobretudo a questões relacionadas com a ocupação dos solos, nomeadamente a algumas áreas florestais e de aptidão agrícola, e relativas a interferências com linhas de água. As condicionantes identificadas no traçado em análise, na sequência dos levantamentos de pormenor realizados, são descritas no ponto seguinte.

3.2 - Tendo em conta os Levantamentos de Campo Realizados

No decurso dos levantamentos de campo realizados verificou-se que o traçado em análise se irá desenvolver sobretudo em áreas de mato, onde os afloramentos rochosos surgem como elementos de destaque na paisagem (***FIG. 3***).

Tratam-se de zonas de características planálticas ocupadas por matos rasteiros onde se visualizam por vezes alguns elementos de vegetação arbórea, sobretudo pinheiros, eucaliptos e alguns exemplares dispersos de sobreiros, azinheiras e castanheiros.

Esta matriz é por vezes interrompida por pequenas áreas de várzea, onde as condições naturais de relevo suave, associados a factores edafo-climáticos, favorecem o uso agrícola. As áreas cultivadas estão associadas sobretudo a culturas de regadio e arvenses de sequeiro, quase sempre utilizadas para pastagens de gado (***FIG. 4***), e a olival (***FIG. 5***) e vinha (***FIG. 6***).

FIG. 3 – Área de Matos/Afloramentos Rochosos (km 17+500)

FIG. 4 – Área de Pastagem ao km 16+400

FIG. 5 – Olival nas Proximidades do km 18+000

FIG. 6 – Aspecto da Área de Vinha ao km 17+500

A agricultura processa-se assim em áreas que apresentam parcelamento de pequena dimensão e compartimentação por muros de pedra, atribuindo um certo grau de humanização à paisagem.

Destaque para uma área de olival parcialmente afectada (*FIG. 5*) pelo troço em estudo na zona de intercepção com a A25, onde o traçado se desenvolve entre as Quintas de Pompeu (***FIG. 7***) e do Pomar (***FIG. 8***).

Em termos de afectação de construções refira-se a afectação de dois anexos agrícolas ao km 15+150 (***FIG. 9***) e ao km 16+400 (***FIG. 10***).

Ao longo do traçado serão ainda afectadas algumas construções em ruína (anexos agrícolas abandonados).

As habitações mais próximas do traçado situam-se ao longo de EN 557-2 ficando a cerca de 20 m do traçado.

Em termos de poços, foram identificados alguns que poderão eventualmente ser afectados pelo desenvolvimento do traçado. Foram também identificados algumas valas de rega, nalguns troços limitadas por muros de alvernaria, que deverão ser restabelecidas no projecto.

A localização do Nó de Celorico da Beira ocorre numa zona florestal e de matos (saliente-se que a zona florestal se encontra ardida), conforme mostra a ***FIG. 11****.*

A ligação à A25 onde será instalado o nó do IP2 com esta auto-estrada ocorre numa zona de características agrícolas (***FIG. 12***), onde se destaca a presença das Quintas de Pompeu e de Pomar.

FIG. 7 – Quinta do Pompeu (a Poente do traçado do IP2)

FIG. 8 – Quinta do Pomar (a Nascente do traçado do IP2)

FIG. 9 – Anexo Agrícola ao km 15+150

FIG. 10 - Anexo Agrícola ao km 16+400

FIG. 11 – Aspecto da Área Prevista para o Nó de Celorico da Beira (km 15+000)

FIG. 12 – Aspecto da Área Prevista para o Nó com o IP5 (km 18+300)

4 - CONCLUSÃO

Face a avaliação feita não foram identificados condicionantes que inviabilizassem o traçado do troço do IP2 em análise.

Considera-se que a solução agora preconizada é mais favorável ambientalmente do que a apresentada no Projecto de Execução (1996), retomando-se a solução aprovada pela Comissão de Avaliação no Estudo Prévio.