



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO  
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

## DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

Identificação			
Designação do Projecto:	EN 238 – Sertã/Oleiros		
Tipologia de Projecto:	Vias de comunicação	Fase em que se encontra o Projecto:	Estudo Prévio
Localização:	Concelhos de Sertã e Oleiros		
Proponente:	Estradas de Portugal, E.P., S.A.		
Entidade licenciadora:	Estradas de Portugal, E.P., S.A.		
Autoridade de AIA:	Agência Portuguesa do Ambiente	Data: 23 de Fevereiro de 2009	

Decisão:	Declaração de Impacte Ambiental (DIA) Favorável Condicionada à Solução 1
----------	--

Condicionantes:	<ul style="list-style-type: none"><li>Cumprimento dos elementos a entregar em fase de Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE), das medidas de minimização e dos planos de monitorização constantes da presente DIA.</li></ul>
-----------------	--

Elementos a entregar em fase de RECAPE	<ol style="list-style-type: none"><li>Apresentação do Plano de Integração Paisagística que deverá ter especial atenção à recuperação e integração na paisagem envolvente dos taludes e estabelecer especial cuidado com as superfícies de transição e concordância entre os taludes e as zonas adjacentes. Este Plano deverá identificar os locais de estaleiro e contemplar a recuperação dessas áreas ocupadas.</li><li>Deverão ser aplicadas técnicas naturais de controle de erosão, sempre que possível. A sua não aplicação deverá ser demonstrada inequivocamente.</li><li>Ao nível do Ambiente Sonoro,<ol style="list-style-type: none"><li>Apresentação dos resultados da realização de medições acústicas representativas para caracterizar a situação de referência, junto de um número de receptores sensíveis mais abrangente, na envolvente do traçado;</li><li>Reavaliação dos impactes nesses receptores sensíveis e identificação dos receptores sensíveis sujeitos a incrementos superiores a 12 dB(A) nos níveis sonoros, incrementos esses que constituem impactes significativos que deverão ser minimizados. A avaliação de impactes no ambiente sonoro deverá incluir a simulação dos nós de acesso à via, para além da plena via, tendo em conta o traçado seleccionado e o maior grau pormenorização do projecto.</li><li>Apresentação de um projecto das medidas de minimização, devidamente dimensionadas e adequadas a cada uma das situações concretas onde ocorra o incumprimento dos valores limite e/ou impactes significativos.</li></ol></li><li>Apresentação do Plano de Acompanhamento Ambiental da Obra.</li><li>Deverá ter-se particular atenção à prospecção próximo da Igreja Matriz de Mosteiro (ocorrência patrimonial nº5), descrita na base de dados do IGESPAR (Endovélico CNS 28377) como tendo sido aqui identificados vestígios de época romana que não foram relocalizados aquando da prospecção efectuada em fase de Estudo Prévio.</li><li>Apresentação de todas as passagens hidráulicas (PH) previstas ao longo do traçado e sua localização na linha de água, sem que ocorra o desvio desta, sendo que todas as PH têm de estar direccionadas de acordo com o escoamento natural</li></ol>
--	--



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO  
REGIONAL

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

	da água e as suas características deverão estar uniformizadas. 7. Dentro do corredor em estudo, o traçado da via deverá evitar as captações de água subterrânea para abastecimento público; caso qualquer captação pública ou privada seja afectada, deverá ser previsto uma nova captação.
--	--

**Outras condições para licenciamento ou autorização do projecto:**

**Medidas de minimização e de compensação:**

**Fase de Construção**

1. Executar as seguintes medidas constantes na Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, disponível no sítio de Internet da Agência Portuguesa do Ambiente: 7, 8, 21,22, 24 a 30, 50 a 52.
2. Antes do início da execução dos trabalhos, deverá ser feita uma programação cuidada dos trajectos até aos locais das obras. Assim, a escolha dos percursos deverá ter em conta os períodos de maior circulação automóvel na área envolvente, para além de outros aspectos como a escolha de vias asfaltadas em melhor estado de pavimentação, que permite assegurar uma menor emissão de poeiras e de gases poluentes para a atmosfera, ao mesmo tempo que reduzem o consumo de combustível pelos veículos em virtude das boas condições de circulação.
3. A execução das PH's deve ser efectuada, sempre que possível, no período estival (mais seco), despendendo-se o mínimo tempo possível, com a menor alteração possível do curso natural da linha de água. Após cessação dos trabalhos, dever-se-á repor, de imediato, a situação inicial;
4. Todas as construções relativas a trabalhos sobre linhas de água principais devem ser realizadas no mais curto espaço de tempo, adoptando-se todos os cuidados, de modo a evitar a deposição de materiais no seu leito;
5. Deverão ser criados percursos alternativos, antes do início da fase de construção, para a circulação rodoviária e pedonal, com características semelhantes aos que serão interrompidos, bem como deverá ser assegurada a sua divulgação.
6. A localização dos estaleiros, sempre que necessários, devem preferencialmente coincidir com as plataformas já existentes que estejam impermeabilizadas e que tenham sido abandonadas. Deverão ser utilizadas as áreas directamente afectas à área de implantação do projecto como zona de estaleiros e/ou depósito de materiais para a obra. Deverá ter-se um cuidado especial nos trabalhos em estaleiros e com a maquinaria, de forma a evitar o derramamento de óleos, combustíveis e outros poluentes nas linhas de água.
7. A localização dos estaleiros e de zonas de empréstimo e depósito de terras deve ter em atenção a sua proximidade a receptores sensíveis identificados e locais de passagem frequente de pessoas ou de veículos.
8. Deve proceder-se à correcta sinalização dos locais afectados pela obra.
9. Na construção de acessos temporários e áreas de apoio à obra, deve ser evitada a afectação da vegetação mais relevante, destacando-se as quercíneas autóctones sobreiro, o carvalho-cerquinho e a carvalhiça – ou as formações arbustivas destacadas como habitats naturais. Esta medida deverá ser integrada no Plano de Acompanhamento Ambiental da Obra, a apresentar em RECAPE.
10. Deve ser utilizado betão pronto na realização das obras de construção, procurando evitar a instalação de centrais de betão, minimizando a emissão de partículas a partir destes locais.
11. Caso se tenha verificado a sua obstrução parcial ou total resultante do arraste de terras ou finos, deve proceder-se à limpeza imediata das linhas de água;
12. A abertura de acessos à obra deve ser feita transversalmente às linhas de água, e não ao longo das suas margens. Sempre que possível, junto das linhas de água deverão ser utilizados os caminhos existentes como acesso à obra;
13. A circulação de maquinaria deve ser condicionada nas margens e leitos de cheia, de modo a evitar a compactação dos solos e a afectação da taxa de infiltração e de recarga de aquíferos;
14. Não efectuar descargas de qualquer natureza nas zonas adjacentes à via e em particular, para as linhas de água. Caso ocorra, deve proceder-se à sua limpeza imediata;
15. Deve ser protegida toda a vegetação arbustiva e arbórea existente nas áreas não atingidas por movimentos de terras, particularmente nos vales onde existe galeria ripícola.
16. Nos períodos em que ocorra elevada pluviosidade, a execução de escavações e aterros deve ser interrompida e



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO  
REGIONAL

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

deverão ser tomadas as precauções adequadas para assegurar a estabilidade dos taludes e evitar deslizamentos.

17. Em caso de acidente, com uma descarga acidental de materiais poluentes para o meio aquático ou para o próprio solo, devem ser imediatamente avisadas as entidades responsáveis.
18. Assegurar a remoção dos materiais resultantes da obra, por parte do empreiteiro, e assegurar que esta medida é efectivamente cumprida, de acordo com o procedimento habitual nestes casos. Estes materiais deverão ser colocados em vazadouros autorizados pelas entidades oficiais;
19. Durante as obras de execução do projecto, tem de ser garantido o resguardo de toda a monumentação existente (marcos geodésicos e marcas de nivelamento, etc. se existirem), assim como o seu acesso.
20. Prospeção arqueológica sistemática ao longo da solução escolhida, num corredor com 200 metros para cada lado do eixo da via, bem como das áreas de depósitos temporários e empréstimos de inertes, caso se situem fora das áreas já prospectadas. Deve-se ter particular atenção aos sítios já conhecidos e que não foram realocizados em fase de Estudo Prévio.
21. Prospeção das áreas funcionais da obra (estaleiros, depósitos de terras, áreas de empréstimo, acessos ou outras áreas) caso se conheça a sua localização na fase de projecto de Execução. Caso contrário, deverão ser prospectadas, antes do início da obra;
22. Mediante os resultados desta prospeção e sempre que se preveja a afectação de qualquer vestígio arqueológico, devem ser efectuados acertos da via dentro do corredor, antes de serem propostas quaisquer outras medidas de minimização intrusivas, como sondagens arqueológicas mecânicas, manuais, ou a escavação integral dos vestígios afectados;
23. As medidas de carácter intrusivo (sondagem e escavação) devem ser realizadas tanto quanto possível antes de definido o projecto de execução, para que os resultados daí decorrentes possam ser avaliados e possa ser equacionada a eventual preservação dos sítios.
24. Efectuar a prospeção arqueológica sistemática, após desmatação, das áreas de incidência de reduzida visibilidade, de forma a colmatar as lacunas de conhecimento, bem como das áreas de depósitos temporários e empréstimos de inertes, caso se situem fora das áreas já prospectadas;
25. Acompanhamento arqueológico integral de todas as operações que impliquem movimentações de terras (desmatamentos, escavações, terraplenagens, depósitos e empréstimos de inertes), não apenas na fase de construção, mas desde as suas fases preparatórias, como a instalação de estaleiros, abertura de caminhos e desmatação. O acompanhamento deve ser continuado e efectivo pelo que, se existir mais que uma frente de obra a decorrer em simultâneo, terá de se garantir o acompanhamento de todas as frentes.
26. Os resultados obtidos no acompanhamento arqueológico poderão determinar também a adopção de medidas de minimização complementares específicas (registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras). Os achados móveis efectuados no decurso destes trabalhos deverão ser colocados em depósito credenciado pelo organismo de tutela;
27. Se, na fase de construção ou na fase preparatória, forem encontrados vestígios arqueológicos, as obras serão suspensas nesse local, ficando o Dono da Obra obrigado a comunicar de imediato ao IGESPAR.I.P as ocorrências com uma proposta de medidas de minimização a implementar. Deve ser tido em consideração que as áreas com vestígios arqueológicos a serem afectadas têm que ser integralmente escavadas.
28. As estruturas arqueológicas que forem reconhecidas durante o acompanhamento arqueológico da obra devem, tanto quanto possível, e em função do valor do seu valor patrimonial, ser conservadas *in situ*, de tal forma que não se degrade o seu estado de conservação;
29. As ocorrências identificadas devem ser integradas em planta de condicionantes do caderno de encargos da obra;
30. Sinalização e vedação permanente de todas as ocorrências patrimoniais que se situem a menos de 100m da frente de obra e nos acessos, de modo a evitar a passagem de maquinaria e pessoal afecto à obra.
31. Antes da entrada em funcionamento da estrada, devem estar adequadamente restabelecidas as ligações interceptadas, minimizando o efeito barreira e o transtorno causado aos utentes da mesma.

**Fase de Exploração**

32. Em caso de acidente, com uma descarga acidental de materiais poluentes para o meio aquático ou para o próprio solo, devem ser imediatamente avisadas as entidades responsáveis.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO  
REGIONAL

*Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente*

**Programas de Monitorização**

Os planos de monitorização deverão ser apresentados em sede de RECAPE e incluir, no mínimo, as directrizes abaixo descritas. O plano de monitorização do ambiente sonoro deve ser previamente aprovado pela APA e o de recursos hídricos pelo INAG.

**PROGRAMA DE MONITORIZAÇÃO DO AMBIENTE SONORO**

Em fase de Projecto de Execução, deverá ser apresentado um **programa de monitorização do ambiente sonoro** adaptado à alternativa seleccionada que deverá ter em atenção os seguintes aspectos:

Na fase de construção, a monitorização deverá contemplar os receptores sensíveis mais próximos da frente de obra e estaleiros, que possam ser potencialmente afectados pelo ruído de obra.

Na fase de exploração, deverão ser monitorizados os receptores sensíveis que representem as situações de maior exposição ao ruído, bem como os receptores para os quais se previam valores próximos dos limites legais e, caso aplicável, os receptores que foram alvo de medidas de minimização.

Em cada um dos locais a monitorizar, deverão ser realizadas medições acústicas nos 3 períodos de referência (diurno, entardecer e nocturno), de modo a determinar os indicadores  $L_{den}$  e  $L_n$ .

As medições acústicas deverão ser realizadas de acordo com a norma NP 1730:1996, complementada pela Circular Clientes n.º 2/2007 - "Critérios de acreditação transitórios relativos à representatividade das amostragens de acordo com o Decreto-lei n.º 9/2007", editada pelo IPAC em Fevereiro de 2007, e acompanhadas por contagens de tráfego.

A 1ª campanha de monitorização, para a fase de exploração, deverá ser efectuada 6 meses após a entrada em funcionamento da via e, posteriormente, se ocorrer alteração referenciados níveis sonoros previsto pelo EIA. Após estas campanhas, na ausência de reclamações e/ou alterações significativas a nível do volume de tráfego, a monitorização deverá ter uma periodicidade quinquenal.

Os resultados da monitorização devem permitir confirmar as previsões do estudo, verificar o cumprimento da legislação nos receptores para os quais se previam valores próximos dos limites legais, avaliar a eficácia das medidas de minimização implementadas, e, ainda, verificar a necessidade de medidas complementares, quando aplicável.

Em situação de reclamação, deverão ser efectuadas medições acústicas no local em causa, o qual deverá passar a constar no conjunto de pontos a monitorizar.

**PLANO DE MONITORIZAÇÃO DOS RECURSOS HÍDRICOS**

Relativamente ao **Plano de Monitorização dos Recursos Hídricos Superficiais** a implementar em projecto de Execução deverá cumprir os seguintes condicionantes:

a) Locais de Amostragem

- Ribeira da Ribeirinha – km 6+650 (viaduto 2) e km 7+080 (viaduto 3);
- Ribeira do Vale da Abelheira – km 10+400 (viaduto 4);
- Ribeira da Mata – km 13+675 (viaduto 6);
- Ribeira Pequena – km 15+220 (viaduto 7);
- Ribeira da Sertã – a jusante do traçado da via;
- Albufeira de Castelo de Bode – local de confluência da ribeira da Sertã.

b) Parâmetros a Monitorizar

- pH;
- Temperatura;
- Hidrocarbonetos;
- Metais Pesados (Cádmio, Chumbo, Cobre, Mercúrio e Zinco nas fracções totais)

c) Frequência e Duração da Campanha de Amostragem

Antes da fase de construção

Deverá ser efectuada uma campanha aproximadamente um mês antes do início da obra, para que se possa realizar



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO  
REGIONAL

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

uma caracterização da situação de referência;

- Fase de construção

As campanhas deverão ser efectuadas trimestralmente ou sempre que se verifique qualquer possibilidade de contaminação da qualidade da água em linhas de água localizadas na proximidade da obra.

- Fase de exploração

Efectuar uma campanha logo no início da fase de exploração, no final do primeiro ano de exploração e posteriormente com uma periodicidade quinquenal (5 em 5 anos), sendo as mesmas efectuadas em 3 campanhas de amostragem nas seguintes épocas:

- Uma no período crítico, correspondentes aos meses mais secos (como Julho e Agosto);
- Uma no semestre húmido (Janeiro, Fevereiro);
- Uma no período intermédio (Abril).

d) Métodos Analíticos:

Os métodos analíticos considerados deverão estar em consonância com os especificados no Decreto-Lei n.º 236/98, de 1 de Agosto.

e) Apresentação de Resultados:

O relatório técnico a ser entregue ao proponente – Estradas de Portugal, S.A., deverá conter os resultados de cada campanha de amostragem e deverá ser elaborado por um técnico especializado.

**Validade da DIA:**

23 de Fevereiro de 2011

**Entidade de verificação da DIA:**

Entidade Licenciadora

**Assinatura:**

O Secretário de Estado do Ambiente

Humberto Delgado Ubach Chaves Rosa

(No uso das delegações de competências, despacho n.º 16162/2005 (2.ª série), publicado no Diário da República de 25/07/2005)

Anexo: Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas; Resumo da Consulta Pública; e Razões de facto e de direito que justificam a decisão.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO  
REGIONAL

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

**ANEXO**

<p><b>Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas:</b></p>	<p><u>Resumo do Procedimento de AIA</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Entrada no EIA na Autoridade de AIA: 30.07.2008;</li><li>▪ Análise da Conformidade do EIA – solicitação de elementos adicionais, ao abrigo do n.º 5 do artigo 13º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, com as alterações introduzidas pelo DL n.º 197/2005, de 8 de Novembro;</li><li>▪ Após a análise dos elementos remetidos pelo proponente foi declarada a Conformidade do EIA a 14 de Outubro de 2008;</li><li>▪ Período da Consulta Pública: entre o dia 4 de Novembro a 10 de Dezembro de 2008, durante 25 dias úteis;</li><li>▪ Solicitação, no âmbito da Consulta Pública, pareceres específicos a diversas entidades externas, Os pareceres recebidos foram analisados e integrados no presente parecer, sempre que se considerou conveniente;</li><li>▪ Visita ao local, efectuada no dia 28 de Novembro de 2008, onde estiveram presentes representantes do projectista, do proponente e da empresa consultora, e os representantes na CA da APA, IGESPAR e da CCDR Centro;</li><li>▪ Análise dos resultados da Consulta Pública, que decorreu durante 25 dias úteis, desde o dia 4 de Novembro até 10 de Dezembro de 2008 com reunião com as Câmaras Municipais e Juntas de Freguesia no dia 27 de Setembro de 2008;</li><li>▪ Elaboração de Parecer Técnico e proposta de estudos, medidas a integrar no projecto de execução, medidas de minimização e programas de monitorização, que inclui os previstos no EIA e Aditamentos ao EIA, com as alterações introduzidas pela CA;</li><li>▪ Elaboração da proposta de DIA e envio para a tutela;</li><li>▪ Emissão da DIA.</li></ul>
<p><b>Resumo do resultado da consulta pública:</b></p>	<p>No âmbito da Consulta Pública, foram recebidos 26 pareceres com a seguinte proveniência: Direcção –Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural – DGADR, Câmara Municipal da Sertã, Junta de Freguesia do Figueiredo, Junta de Freguesia do Troviscal, Câmara Municipal de Oleiros, Junta de Freguesia de Oleiros, Junta de Freguesia de Mosteiro, Santa Casa da Misericórdia de Oleiros, Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários de Oleiros, Steiff Brinquedo, Lda, Pirotecnia Oleirense – Fogos de Artifício, Lda, Construções do Muradal, Lda, Henrique Mateus e Filhos, Lda, Barata &amp; Lourenço, Lda, Transportes Manuel Pires e Filhos, Lda, Paulo Jorge Brás Urbano, Transoleiros – Transportes Mercadorias, SA, J.R.N. Florestas, Lda, Auto Pneus do Pinhal Interior, Lda, João Afonso, Lda, Emanuel Teotónio Pedroso dos Reis Matias (Oleiros), António Moreira Cavalheiro (Lisboa), José Miguel Castanheira Cavalheiro, Diana Castanheira (Sertã), José Matias (Sertã), Abaixo-assinado subscrito por 33 cidadãos.</p> <p>Dos 26 pareceres recebidos, verifica-se que todas as participações são favoráveis à concretização do projecto em apreço, sendo que os pareceres pertencentes ao concelho de Sertã consideram a “S1 + Alternativa 1 + S2” como a combinação mais favorável, enquanto os pareceres provenientes do concelho de Oleiros optam pela “S1 + Alternativa 2 + S2”.</p> <p>As razões apontadas pela <u>Câmara Municipal de Sertã</u> são os seguintes:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- prevê a ligação à via de acesso à Aldeia da Ribeira, uma das localidades mais populosas da freguesia da Sertã, assim como a ligação ao Casalinho de São Facundo, através de uma construção;</li><li>- cria uma rotunda no cruzamento do Vale Porco;</li></ul>



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO  
REGIONAL

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

- cria um nó de ligação no cruzamento do Vilar da Carga para acesso a esta localidade e ao Maxial da Estrada;
  - com a introdução da “Alternativa 1”, torna dispensável a construção de dois viadutos na zona da Cruz do Fundão, sobre a Ribeirinha;
- prevê uma rotunda no cruzamento com a actual “EN 238” na entrada da Cruz do Fundão que vai permitir o acesso directo aquela localidade e às localidades da Macieira e Troviscal;
- prevê uma rotunda no cruzamento com a estrada Troviscainho/ Porto do Troviscal (“EM 529”);
  - a solução 1 é a que apresenta uma maior interferência negativa, no que diz respeito a aterros e escavações de extensão e altura significativa.

Os restantes pareceres que optam por aquela combinação consideram que apresenta um menor impacte ambiental, menores custos e que melhor serve as populações.

A Junta de Freguesia do Figueiredo (Sertã) considera a Sol.2 a mais favorável à freguesia por servir as populações das freguesias do Figueiredo e da Ermida e por causar menos impactes ambientais.

Os pareceres provenientes de Oleiros consideram que o traçado que oferece melhores condições de segurança, fluidez de traçado, tipo de terrenos a utilizar, mais povoações a servir é a combinação S1 + A2 + S2.

A Junta de Freguesia de Oleiros sugere, ainda, a substituição das rotundas previstas por passagens desniveladas.

A Direcção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural – DGADR refere que as soluções de traçado desenvolvem-se em terrenos xistosos, de orografia acidentada e ocupação essencialmente florestal, ao longo das encostas que formam a margem direita da Ribeira da Sertã.

Refere que os maiores impactes nos solos durante a fase de construção, verificam-se nos solos de classe de capacidade de uso E, muito susceptíveis a fenómenos de erosão em zonas bastante acidentadas, devido aos grandes volumes de terra movimentados nas operações de escavação e aterro.

Assim, considera que se deve assegurar que todas as medidas de minimização preconizadas serão rigorosamente cumpridas.

Refere que em termos de RAN e em geral nos solos com capacidade e tipologias de utilização agrícola, não há predominância de nenhuma das combinações propostas em termos de afectação dos descritores.

Refere, ainda, que são reduzidas as áreas de RAN atravessadas, e o atravessamento é feito quase sempre em viaduto.

Quantos aos impactes, salienta a possibilidade de poluição dos recursos hídricos e solos, causada pelas águas de escorrência da plataforma da via, devendo o projecto de execução prever formas de escoamento ou de tratamento daquelas águas, de modo a evitar a degradação dos referidos recursos. Afirma, ainda, que na área de intervenção do projecto não se desenvolvem estudos, projectos ou acções da área de competência daquela Direcção Geral.

*A CA considera que as questões se encontram, globalmente, respondidas no Parecer da CA. Não obstante, importa salientar que a acessibilidade a todas as povoações se encontra assegurada através das rotundas e nós de ligação.*



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO  
REGIONAL

**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

<p><b>Razões de facto e de direito que justificam a decisão:</b></p>	<p>A emissão da presente DIA é fundamentada no teor do Parecer Final da Comissão de Avaliação e na respectiva proposta da Autoridade de AIA, destacando-se de seguida os principais aspectos.</p> <p>O projecto em avaliação desenvolve-se no distrito de Castelo Branco, nos concelhos de Sertã e Oleiros. Inicia-se ao Km 42 da actual EN 238, nas proximidades da Sertã e termina ao Km 67, da mesma via nas proximidades de Oleiros.</p> <p>Tem como objectivo a melhoria das condições de segurança, fluidez e acessibilidade entre Sertã e Oleiros, constituindo-se pela adopção de um perfil de estrada nacional e um traçado homogéneo, numa alternativa viável à actual estrada (dado que a estrada actual não corresponde às funções de uma via com uma hierarquia de estrada nacional).</p> <p>O projecto em avaliação apresenta duas soluções e duas alternativas que combinadas entre si originam quatro combinações possíveis: S1; S1+A1+S2; S1+A2+S2; e S2.</p> <p>O perfil transversal tipo da plena via considerado é um perfil (tipo1) de 1x2 vias (7,0m de faixa de rodagem 2,25m de berma num total de 11, 50), perfil utilizado ao longo de toda a extensão dos traçados em estudo, excepto nas áreas de influência dos Nós de Ligação e nas zonas de aproximação às rotundas onde será utilizado o perfil (tipo 2) de 2x2 vias (14,0m de faixa de rodagem 2,25m de berma num total de 20, 50).</p> <p>Da análise dos diferentes factores ambientais, é possível verificar que qualquer das hipóteses de traçado apresenta impactes significativos principalmente com a criação de aterros e escavações com alturas e volumes de movimentação de terras significativos, dada a orografia existente.</p> <p>Em todas as hipóteses de traçado, verifica-se que os vales são atravessados em viaduto, minimizando assim os impactes relativamente ao atravessamento das linhas de água. Os principais impactes negativos sobre a qualidade das águas subterrâneas poderão estar relacionados com eventuais contaminações dos aquíferos subterrâneos, essencialmente devido a derrames acidentais e/ou arrastamento de poluentes provenientes da circulação rodoviária.</p> <p>Salienta-se como impacte positivo e significativo, a acessibilidade criada por esta via, permitindo um escoamento mais fácil e rápido dos produtos, como também uma maior proximidade aos principais mercados, o que implica uma redução de custos na relação tempo/distância.</p> <p>Do ponto de vista do Ordenamento do Território, trata-se de uma obra de relevante interesse municipal, que interligará as sedes dos concelhos de Sertã e Oleiros permitindo assim o aumento da mobilidade efectiva das populações, com maior segurança, rapidez e conforto, criando-se assim uma alternativa à actual EN. Nenhuma das hipóteses de traçado tem impacte directo sobre ocorrências patrimoniais conhecidas.</p> <p>Da avaliação efectuada, concluiu-se que a Sol.1 é a solução menos desfavorável dado apresentar impactes menos significativos na qualidade do Ar, RAN e Uso do solo, ter menor peso nos impactes sobre os usos do tipo urbano e os impactes sobre o uso florestal e sobre os caminhos e acessos serem mais facilmente minimizáveis. Constata-se, ainda, que esta solução apresenta um número ligeiramente inferior de escavações e aterros com dimensões significativas e menores acessibilidades visuais comparativamente com as outras combinações de traçado.</p> <p>Face ao exposto, o projecto “EN 238 – Sertã/Oleiros” poderá ser aprovado, designadamente a Solução 1, desde que cumpridas as condições constantes da presente DIA.</p>
--	--