



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO  
*Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente*

## DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

Identificação		
Designação do Projecto:	Variante à EN342 Lousã/Góis/Arganil e à ER342 Arganil/Côja	
Tipologia de Projectos:	Anexo II, n.º 10 alínea e)	Fase em que se encontra o Projecto: Estudo Prévio
Localização:	Concelhos de Lousã, Góis, Arganil e Tábua	
Proponente:	Estradas de Portugal, S.A.	
Entidade licenciadora:	Estradas de Portugal, S.A.	
Autoridade de AIA:	Agência Portuguesa do Ambiente	Data: 8 de Janeiro de 2010

Decisão	<b>Declaração de Impacte Ambiental (DIA)</b> <b>Favorável Condicionada</b> à Solução 1 nos quatro Troços <b>Desfavorável</b> à Alternativa 2.3
---------	--

Condicionantes:	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Obtenção de parecer favorável por parte da Autoridade Florestal Nacional (AFN) ao plano de enquadramento paisagístico e ecológico que tenha em consideração as soluções constantes no referido Plano Regional de Ordenamento Florestal do Pinhal Interior Norte, a apresentar junto daquela entidade, em sede de Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE).</li><li>2. Desenvolvimento do Projecto de Execução em cumprimento das condicionantes indicadas na presente DIA.</li><li>3. Demonstração, no âmbito do RECAPE, da adopção das condicionantes ao desenvolvimento do Projecto de Execução, constantes na presente DIA.</li><li>4. Concretização no RECAPE das medidas de minimização e dos projectos e programas específicos indicados na presente DIA, sem prejuízo de outros que se venham a revelar necessários, para efeitos de detalhe e concretização das medidas de minimização a adoptar em fase de obra e em fase de exploração.</li><li>5. Concretização no RECAPE dos programas de monitorização indicados na presente DIA, em consonância com as directrizes gerais recomendadas, sem prejuízo de outros que se venham a revelar necessários, para efeitos de detalhe e concretização das medidas de minimização a adoptar em fase de obra e em fase de exploração.</li></ol>
-----------------	--

Elementos a entregar em fase de RECAPE	<ol style="list-style-type: none"><li>1. O RECAPE deverá apresentar com o detalhe adequado a concretização de todas as condicionantes e medidas indicadas para o Projecto de Execução, bem como apresentar os estudos que foram efectuados para o cumprimento das condições estabelecidas na DIA.</li><li>2. O RECAPE deverá apresentar um inventário das medidas de minimização listadas em B), a adoptar na fase de construção e na fase de exploração, sem prejuízo de outras medidas que, face ao maior aprofundamento da identificação e avaliação dos impactes nas fases subsequentes de desenvolvimento do Projecto, se venham a considerar relevantes. Este inventário deverá indicar, para cada medida, a respectiva fase de concretização, bem como as responsabilidades de implementação/verificação da mesma;</li><li>3. O RECAPE deverá apresentar a programação detalhada da fase de construção;</li><li>4. O RECAPE deverá apresentar as áreas propostas para a localização de estaleiros, áreas de depósito e empréstimo, proceder à sua caracterização e avaliação de impactes, bem como à definição das medidas de minimização eventualmente necessárias. O RECAPE deverá, ainda, apresentar uma Carta de Condicionantes à localização do estaleiro, unidades funcionais da obra, acessos,</li></ol>
--	--



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO  
**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

	<p>áreas de empréstimo e de depósito de terras, a qual deverá integrar o Caderno de Encargos da Obra.</p> <p>5. Caso haja lugar a medidas compensatórias decorrentes da aplicação do Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 155/2004 de 30 de Junho, deverá o RECAPE detalhar a forma como as mesmas serão concretizadas.</p> <p>6. Deverá ser apresentado em RECAPE a localização efectiva da habitação referida na Consulta Pública (sita no lugar de Rojão, freguesia de Vila Nova do Ceira, com matriz rústica da referida freguesia sob o artigo n.º 3968 e descrita na Conservatória do Registo Predial com o n.º 2934/20070301) face ao Viaduto 7, e analisados os impactes ambientais decorrentes da sua afectação e propostas as medidas de minimização/compensação aplicáveis.</p>
--	--

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

**A) Condicionantes para o Projecto de Execução:**

- A1.** No Projecto de Execução, deverão ser definidas soluções de traçado que permitam, tanto quanto possível, minimizar a afectação da Quinta do Caimão.
- A2.** O Projecto de Execução deverá apresentar as geometrias de nó que se afigurem menos impactantes e que ocupem a menor área possível.
- A3.** O Projecto de Execução deverá adoptar e desenvolver as estruturas de drenagem transversal propostas no Estudo Prévio, bem como desenvolver uma drenagem longitudinal adequada. Em relação ao desenvolvimento do projecto de drenagem longitudinal, não deverão ser previstos pontos de descargas das águas de drenagem da plataforma rodoviária na envolvente de captações de água, nomeadamente na faixa de protecção da captação "Mina do Cerejal" e das tomadas de água para as áreas de regadio. Após a definição no Projecto de Execução dos pontos de descarga, a avaliação dos impactes das águas de escorrência produzida no presente EIA, deverá ser aferida e verificada (em sede de RECAPE). Caso se verifique a manutenção de pontos de descarga com concentrações de poluentes acima dos níveis legais, deverá ser analisada a necessidade da adopção de bacias de retenção ou outras medidas de minimização destes.
- A4.** O Projecto de Execução deverá, igualmente, definir os pontos de descarga a montante da captação de água superficial de Secarias no rio Alva e na proximidade das praias fluviais de Secarias e Sarzedo, também no rio Alva. Após a definição no Projecto de Execução dos pontos de descarga, a avaliação dos impactes das águas de escorrência produzida no presente EIA, deverá ser aferida e verificada (em sede de RECAPE). Caso se verifique que os pontos de descarga têm concentrações de poluentes acima dos níveis legais, deverá ser analisada a necessidade da adopção de bacias de retenção ou outras medidas de minimização destes.
- A5.** O desenvolvimento do projecto de execução dos viadutos deverá levar em conta a sensibilidade dos principais rios atravessados, nomeadamente os rios Sótão (que se desenvolve no SIC Serra da Lousã), Alva e Ceira. Assim, os viadutos devem abranger toda a área inundável e os seus pilares não devem afectar o leito e margens das linhas de água, evitando a afectação de troços de vegetação ripícola assim como infra-estruturas de rega.
- A6.** As estruturas de suporte ou contenção na base dos taludes não deverão provocar uma redução na secção de vazão, nem interferir com o normal escoamento das linhas de água adjacentes.
- A7.** O Projecto de Execução deverá prever e definir o restabelecimento provisório e/ou definitivo dos canais de rega interceptados pelas obras.
- A8.** O Projecto de Execução deverá garantir que sejam protegidos os recursos naturais da água e do solo, de forma a que sejam assegurados bens e serviços ambientais indispensáveis ao desenvolvimento das actividades humanas, bem como prevenidos e reduzidos os efeitos da degradação da recarga de aquíferos, dos riscos de cheias, da erosão hídrica do solo, contribuindo para a adaptação aos efeitos das alterações climáticas e acautelando a sustentabilidade ambiental e a segurança de pessoas e bens.
- A9.** De modo a garantir a minimização dos impactes de ruído identificados para a fase de exploração do projecto, deverá ser elaborado, em sede de Projecto de Execução, um Projecto de Protecção Sonora (PPS). O PPS a elaborar deverá desenvolver a medida de minimização proposta no EIA (adopção de pavimento absorvente sonoro), garantindo o cumprimento dos limites legais junto dos receptores identificados, que sofrem um acréscimo dos valores de ruído acima dos limites legais devido à exploração da via.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO  
**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

- A10.** Na fase de Projecto de Execução, e com base numa análise mais detalhada dos padrões de mobilidade da população, deverá proceder-se a uma reavaliação da proposta de restabelecimentos elaborada em fase de Estudo Prévio, de modo a averiguar a necessidade de criação de novos restabelecimentos e de redes de caminhos paralelos e/ou agrícolas, com o intuito de garantir as acessibilidades locais. A este respeito deve ser dada especial atenção ao caso identificado na Solução 1, de um caminho local atravessado ao km 13+190 não repostado. Esta situação deverá ficar resolvida em fase de projecto de execução, através designadamente da construção de uma passagem agrícola junto à PH 12-2, ou pela reconversão desta em PA.
- A11.** Deverá ser ponderado caso a caso o perfil tipo a atribuir a cada restabelecimento, sendo certo que não deverão verificar-se estrangulamentos nas vias existentes e que sempre que tal se justifique, deverão ser dotadas de passeios, garantindo assim condições de segurança e conforto aos peões.
- A12.** Nos casos em que a afectação directa de habitações se verifica apenas parcialmente (isto é através dos taludes de aterro ou escavação) deverá ser estudada no Projecto de Execução a possibilidade de colocação de muros de suporte que permitam evitar estas afectações.
- A13.** Deverá ser equacionada a renaturalização das áreas de viadutos de forma a aumentar a sua eficácia como zonas de passagem para a fauna. A mesma preocupação deverá ser tida em conta aquando da planificação de passagens agrícolas, passagens inferiores, passagens hidráulicas e restabelecimentos, principalmente no caso de proximidade a habitats de maior valor para a fauna.
- A14.** O projecto de execução deverá assegurar a afectação mínima das áreas de montado e de sobreiral, nomeadamente junto à estrada junto da Quinta do Carvão.
- A15.** Prospecção arqueológica sistemática ao longo do corredor seleccionado (200 metros para cada lado do eixo da via), bem como de todos os caminhos de acesso, áreas de estaleiro, depósitos temporários e empréstimos de inertes, caso se situem fora das áreas já prospectadas.
- A16.** Apresentar cartografia à escala 1:25000 e à escala de projecto de todos os elementos patrimoniais, tanto os que constam do EIA como os que forem detectados durante a fase de prospecção sistemática. Estes elementos devem estar individualmente identificados, georeferenciados (em polígono – área de dispersão/concentração dos vestígios e/ou dos imóveis).
- A17.** Elaboração de uma carta de visibilidade dos solos resultante da prospecção sistemática.
- A18.** Proceder a acertos de projecto sempre que tecnicamente viável, caso os resultados da prospecção arqueológica realizada apontem para uma possível afectação de vestígios arqueológicos, antes mesmo de serem propostas quaisquer outras medidas de minimização intrusivas, como sondagens arqueológicas mecânicas, manuais, ou a escavação integral dos vestígios afectados que, neste caso será sempre obrigatória;
- A19.** 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 equacionada a eventual preservação dos sítios;
- A20.** Elaborar uma Carta de Condicionantes à localização do estaleiro, unidades funcionais da obra, acessos e áreas de empréstimo/depósito de inertes, a qual deverá integrar o Caderno de Encargos da obra, onde devem constar os locais com ocorrências patrimoniais identificadas, de modo a interditar a sua localização nesses locais;
- A21.** No Projecto de Execução, deverá assegurar-se as seguintes características para os troços de aterro e escavação necessários:
- Sempre que as dimensões o permitirem, a modelação dos aterros deverá adequar-se ao modelado natural do terreno. Dever-se-á projectar terraplenos de aterro morfologicamente semelhantes ao relevo natural - a modelação dos taludes deverá ser realizada segundo um perfil sinusoidal, de forma a estabelecer a continuidade com o terreno natural, ao mesmo tempo que permite aumentar a estabilidade do talude e facilitar a fixação de sementes que desta forma podem germinar com maior facilidade cobrindo os taludes com maior rapidez;
  - O Estudo Prévio prevê inclinações nos taludes de escavação e aterro adequados à manutenção da estabilidade dos mesmos (em geral de 1:1,5 (v:h)). Neste sentido, no desenvolvimento do Projecto de Execução deverão ser adoptadas as mesmas inclinações nos taludes de escavação e de aterro, ou outras que assegurem condições de estabilidade, tendo em conta o enquadramento geomorfológico e geotécnico da área de projecto e os estudos posteriores de prospecção mais dirigida a desenvolver;
  - O Estudo Prévio preconiza a utilização de meios mecânicos tradicionais para a execução da maioria das escavações, prevendo no entanto o recurso a métodos explosivos em alguns troços, o que



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO  
**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

apresenta riscos de modificações bruscas no estado de tensão dos maciços, assim como sismicidade induzida. Assim, e de modo a minimizar estes efeitos potenciais, no Projecto de Execução deverá ser aferido e desenvolvido o tipo de método desmonte a aplicar, tendo em conta os estudos geológicos e geotécnicos de maior detalhe a desenvolver, cuja definição, por meios mecânicos ou com recurso a explosivos, deve considerar factores como a altura dos níveis freáticos, a profundidade de recobrimento, a sensibilidade das estruturas superficiais, bem como os parâmetros mecânicos e característicos do maciço a escavar.

- A22.** Apesar de se prever a desactivação da captação municipal de Góis designada por “Mina do Cerejal”, interceptada pelo traçado da Solução 1 (km 10+325), na fase de desenvolvimento do Projecto de Execução deverá ser novamente consultada a Câmara Municipal de Góis, de modo a aferir o faseamento exacto da desactivação prevista desta captação. Caso se verifique que seja previsível que o projecto venha a ser construído antes desta desactivação, em Fase de Projecto de Execução, deverá ser analisada a possibilidade de efectuar uma ligeira ripagem do traçado, de modo a evitar a afectação directa desta captação.

Em fase de Projecto de Execução, deverá ser desenvolvido um Projecto de Integração Paisagística (PIP), que deve procurar reduzir o impacto da via sobre a paisagem e simultaneamente criar um ambiente visual agradável para quem circula ou está na envolvente do mesmo. As acções a desenvolver com o objectivo de minimizar os impactos visuais causados pela estrada implicam uma modelação, plantações e sementeiras das áreas afectadas. O PIP deverá ter em consideração a condicionante A1, assim como prever apenas a utilização de espécies da flora local, e deve contemplar a recuperação paisagística de todas as áreas intervencionadas, incluindo áreas sob os viadutos, áreas de depósito e empréstimo e estaleiros. Caso não seja possível efectuar a ripagem do traçado, por forma a não afectar a referida captação, esta deverá ser substituída por outra a acordar com a Câmara Municipal de Góis.

- A23.** Proceder à substituição, a cargo do dono da obra, de todas as captações (públicas e particulares) que, eventualmente, sejam afectadas.

**B) Medidas de Minimização**

**Fase de Construção**

- B1.** Todas as medidas de minimização para a fase de obra deverão ser incluídas no caderno de encargos e nos contratos de adjudicação que venham a ser produzidos pelo proponente, para efeitos de construção do Projecto;
- B2.** 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: 2, 3, 4, 6, 7, 15, 16, 17, 20, 21, 22, 23, 25, 27, 28, 31, 32, 33, 37, 38, 39, 50, 51, 52, 53, 55.
- B3.** Divulgar o programa de execução das obras às populações interessadas, designadamente à população residente na área envolvente. A informação disponibilizada deve incluir o objectivo, a natureza, a localização e horário de realização da obra. As principais acções a realizar, respectiva calendarização e eventuais afectações à população, designadamente a afectação das acessibilidades.
- B4.** Sempre que a travessia de zonas habitadas for inevitável, deverão ser adoptadas velocidades moderadas, de forma a minimizar a emissão de poeiras e de ruído.
- B5.** Garantir que as actividades de obra que se efectuem na proximidade de habitações se restringem ao período diurno e nos dias úteis.
- B6.** Executar as medidas 9 e 10 constantes na Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, disponível no sítio de Internet da Agência Portuguesa do Ambiente, tendo em atenção que, na implementação destas medidas, deverá ser tido em conta que dada a presença de espécies invasoras, nomeadamente no género *Acacia* spp., deverá ser assegurada a não utilização de solo com probabilidade de conter sementes das espécies invasoras e o tratamento adequado do solo removido (o solo proveniente de áreas invadidas poderá ser enterrado a profundidade suficiente que impeça a germinação de sementes ou a viabilidade de outros propágulos). Assegurar que o solo proveniente de áreas invadidas não é de forma alguma depositado na água o que promoveria a disseminação das sementes aí presentes. A retirada dos exemplares de espécies invasoras cortados deverá assegurar a não disseminação para outros locais de sementes.
- B7.** A execução dos aterros e escavações necessários à obra deverá seguir todas as boas práticas técnicas e ambientais aplicáveis., Deverá respeitar-se, nomeadamente, o seguinte:
- deverá ser prioritária a reutilização de materiais de escavação na construção de aterros, de modo a diminuir os impactos negativos relacionados com a condução e deposição de terras sobranes em vazadouro;



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO  
**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

- b. Os efeitos da modelação do terreno deverão ser minimizados pela correcta e atempada implementação das acções previstas no Projecto de Integração Paisagística (que será desenvolvido em fase de Projecto de Execução, Assim, na fase de obra deverá garantir-se o revestimento dos taludes com espécies vegetais adequadas logo após a abertura das escavações;
- c. Sempre que existir a necessidade de rebaixar os níveis freáticos, a água bombeada deverá ser devolvida às linhas de água imediatamente a jusante da zona de obra, de forma a minimizar os impactos no processo de recarga dos aquíferos. A qualidade da água lançada nas linhas de água deve ser respeitada, na medida em que estes cursos podem ser fontes de recarga para os aquíferos. Esta situação deverá ocorrer, nomeadamente no caso da Solução 1, perto do km 24+300, em que haverá que adoptar soluções de projecto adequadas (de natureza geotécnica e ambiental) face aos caudais que forem observados; a título de exemplo, pode justificar-se a captação da água subterrânea através de drenos horizontais e a sua posterior re-injecção no aquífero;
- d. Sempre que necessário deverão ser adoptadas medidas de drenagem interna dos taludes, nomeadamente através da instalação de máscaras e de esporões drenantes, de modo a minimizar o efeito de erosão interna.
- e. As intersecções do traçado nas formações quartzíticas devem merecer algum cuidado especial, atendendo à elevada vulnerabilidade dos aquíferos associados, devendo ser impermeabilizadas as valas de escorrência nestes troços, com localização dos locais de drenagem fora destas formações.

**B8.** Durante a fase de construção, deverão ser respeitadas as seguintes orientações, no que concerne à implantação dos viadutos e passagens hidráulicas projectadas:

- a) A construção das passagens hidráulicas deverá ser efectuada, sempre que possível, no Período Seco (Junho a Setembro), no mais curto espaço de tempo e de modo a alterar ao mínimo o leito e a directriz das linhas de água;
- b) A construção de viadutos deverá ser executada de modo a evitar alterações nos regimes fluviais e nos leitos de cheia, devendo ter-se especial cuidado para não produzir derrames de terra ou restos de obra nas águas, de modo a preservar a qualidade destas, e nas áreas de regadio;
- c) Durante a construção de viadutos deve haver cuidado no sentido de evitar a destruição das margens das linhas de água e infra-estruturas de rega.
- d) As intervenções nas linhas de água deverão assegurar que o escoamento natural se mantém inalterado e todas as acções com interferência nos leitos devem ter em atenção a protecção dos mesmos, bem como das respectivas margens.
- e) Durante a realização das obras deverão ser tomadas medidas contra a emissão de poeiras e escorrência de lamas, com o objectivo de minimização do aumento de turvação nos cursos de água.

**B9.** Se não for possível evitar o corte de canais ou condutas de transporte e distribuição de água para rega, ainda que temporariamente, deverão ser criadas alternativas de abastecimento de água aos agricultores.

**B10.** A construção de viadutos sobre os principais cursos de água que possuam vegetação ribeirinha deve ser objecto de uma planificação especial que:

- a) Minimize a afectação da vegetação presente (apesar desta se encontrar profundamente alterada pela invasão de acácias) mantendo a estrutura de corredor ecológico;
- b) Evite a interferência com o leito dos cursos de água de maior relevância, minimizando a interferência com um dos habitats mais importantes no contexto da área de estudo.

**B11.** Deverá ser protegida e preservada a vegetação arbórea e arbustiva existente na envolvente aos locais da obra, estaleiros e acessos, através da implementação de medidas cautelares a definir no Plano de Gestão Ambiental. De particular relevância para protecção serão as áreas de carvalho, sobreiral, montados e zonas ribeirinhas. Sempre que necessário, estas áreas deverão ser delimitadas com vedações ou fita sinalizadora. A este respeito deverá ainda cumprir-se o seguinte:

- a. Impedir o fogueamento em áreas onde exista risco de incêndio;
- b. Impedir a colocação de cravos, cavilhas, correntes e sistemas similares em árvores e arbustos;
- c. Deixar raízes a descoberto e sem protecção em valas e escavações;
- d. Sempre que possível, e em especial nas zonas sensíveis da área de estudo, durante o período seco, deve ser regado o coberto vegetal marginal aos principais percursos utilizados na construção, com o objectivo de reduzir as poeiras e minimizar os efeitos sobre a vegetação.

**B12.** Deverá ainda ser garantida a preservação das margens das linhas de água e suas galerias ripícolas, devendo-



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO  
**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

se definir uma faixa de protecção das mesmas, na qual se deverão evitar as movimentações de terra, circulação de máquinas e viaturas, depósitos de materiais e instalações de estaleiros. Deverá proceder-se à reconstituição da vegetação ribeirinha nos locais onde esta for afectada;

- B13.** Evitar, através da instalação de barreiras de sedimentos específicas, o aporte de sedimentos resultantes do arrastamento superficial para as linhas de água da área de estudo, com especial incidência para as de maior relevância regional, nomeadamente o Rio Sótão, o Rio Ceira e o Rio Alva.
- B14.** A recuperação paisagística das áreas intervencionadas deverá ter em conta a utilização de espécies da flora local e a obrigação de preservar árvores e arbustos de porte médio-alto, que ocorram isolados ou em núcleos, e que não constituam impedimento à execução dos trabalhos, devendo estes exemplares ser devidamente sinalizados. No que concerne a este último ponto deverá ser tida uma atenção particular para com a salvaguarda de exemplares de sobreiro nas imediações das áreas intervencionadas.
- B15.** Deverão aplicar-se restrições temporais no calendário de obra quando há afectação de habitats relevantes para espécies da fauna com valor para a conservação, nomeadamente durante a época de reprodução.
- B16.** Todas as espécies vegetais autóctones/com interesse ecológico existentes no local, que sejam afectadas pela implantação do projecto e que apresentem boas condições fitossanitárias, devem ser devidamente transplantadas para local provisório para posterior utilização na execução da recuperação das áreas intervencionadas.
- B17.** No caso da Quinta do Carvão e de outras situações de ocorrência de habitats relevantes próximo da área do projecto, dever-se-á assegurar que a movimentação de maquinaria e de pessoas, assim como a movimentação/deposição de inertes ou outras actividades inerentes à construção da estrada, não afectam estas áreas, devendo ser alvo de sinalização durante a fase de construção.
- B18.** Efectuar a prospecção arqueológica sistemática, após desmatção, das áreas de incidência do projecto que apresentavam reduzida visibilidade, de forma a colmatar as lacunas de conhecimento, incluindo todos os caminhos de acesso, áreas de estaleiro, depósitos temporários e empréstimos de inertes;
- B19.** Acompanhamento arqueológico integral de todas as operações que impliquem movimentações de terras (desmatções, 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 acessos etc. O acompanhamento deverá 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;
- B20.** Os resultados obtidos no decurso da prospecção e do acompanhamento arqueológico poderão determinar também a adopção de medidas de minimização complementares (registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras). Se, na fase de construção ou na fase preparatória, forem encontrados vestígios arqueológicos, as obras serão suspensas nesse local, ficando o arqueólogo 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 ser afectadas têm que ser integralmente escavadas;
- B21.** 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;
- B22.** Sinalização e delimitação física permanente das ocorrências patrimoniais constantes do EIA bem como de todas aquelas que possam surgir durante os trabalhos e que se situem a menos de 100m da frente de obra e seus acessos, de modo a evitar a passagem de maquinaria e pessoal afecto aos trabalhos.

#### **Fase de Exploração**

- B23.** Deverá ser assegurada a manutenção dos taludes, evitando os ravinamentos e o deslizamento de terras para a estrada.
- B24.** Os órgãos de drenagem ligados à plataforma da via e as passagens hidráulicas deverão ser inspeccionados periodicamente, limpos e reparados se forem detectados sinais de deterioração;
- B25.** Deverá ser garantida a implementação e manutenção adequada de sistemas de contenção de derrames nas armazenagens de combustíveis ou outros materiais perigosos e respectivas redes de drenagem com destino final apropriado;
- B26.** Deve ser efectuada a remoção periódica dos resíduos depositados nas bermas e valas de crista ou de pé dos taludes;
- B27.** Deve ser apresentado o procedimento a adoptar em caso de ocorrência de derrames acidentais de produtos



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO  
**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

tóxicos ou perigosos na plataforma, nomeadamente nas zonas de maior vulnerabilidade à contaminação.

- B28.** A manutenção do coberto vegetal dos taludes de escavação e de aterro deve ser realizada sem o recurso a substâncias pesticidas e fertilizantes, limitando a probabilidade de ocorrência de contaminação química do solo.
- B29.** Deverão ser equacionadas medidas de minimização da destruição ou afectação de habitats e flora, nos casos em que a monitorização do ano zero detecte espécies RELAPE, medida que poderão contemplar a translocação ou gestão de habitats em áreas adjacentes.
- B30.** Deve procurar-se reduzir ao mínimo o impacte sobre o ambiente circundante sempre que se efectuem obras de manutenção ou restauro da via, sendo de especial importância:
- Limitar a perturbação apenas aos locais em que tal é estritamente necessário;
  - Evitar a circulação fora da via ou dos caminhos já existentes;
  - Evitar o derrame sobre o solo de óleos lubrificantes, combustíveis e outras substâncias potencialmente tóxicas;
  - Impedir os derrames no meio aquático de quaisquer substâncias poluentes, bem como de areia, terra ou sólidos em suspensão.
- B31.** Devem ser promovidas acções periódicas de limpeza das bermas (numa faixa de 2 metros), de modo a diminuir o risco de incêndio através de qualquer descuido ou acção propositada por parte dos condutores que circulem na via. Esta medida permite também o aumento da visibilidade das bermas por parte dos condutores, dando-lhes um maior tempo de reacção, caso algum animal tente atravessar a via.
- B32.** Na fase de exploração, deverá ser implementado um programa de monitorização da mortalidade animal, devido a atropelamento. Na sequência dos resultados obtidos neste programa, caso sejam identificados pontos negros na rodovia em estudo, com a ocorrência de mortalidade significativa de espécies faunísticas com estatuto de conservação, deverão ser desenvolvidas as seguintes medidas:
- Implantação de vedações nos troços em que forem identificadas ocorrências frequentes (pontos negros) que conduzam os animais a zonas de passagem;
  - Adaptação paisagística dos restabelecimentos próximos dos pontos negros detectados para a função de passagens de fauna;
  - Adopção de medidas de sinalização específicas para os condutores.
- B33.** Na fase de exploração, deverá ser implementado o programa de monitorização para a ictiofauna. Na sequência dos resultados obtidos, e caso se justifique, deverão ser adoptadas as seguintes medidas:
- Caso os resultados da monitorização indiquem uma degradação da comunidade piscícola, que possa ser correlacionada com os impactes decorrentes das águas de escorrência da via, deverá ser implementado um sistema de tratamento das mesmas, através da instalação de bacias de tratamento;
  - Se os resultados da monitorização indicarem que a presença e exploração da via se traduz na degradação da comunidade piscícola, sem que se verifique a degradação da qualidade da água dos sistemas lóticos, deverão ser desenvolvidos projectos de recuperação dos troços de rio atravessados, numa extensão nunca inferior a 1000 m, através do tratamento e renaturalização das margens com o recurso a vegetação ripícola característica da região e a criação de micro-habitats no leito do rio que potenciem a diversidade ecológica e a disponibilidade de nichos ecológicos favoráveis à presença das espécies características desses cursos de água.

### **C) Programas de Monitorização**

Os programas de monitorização considerados necessários para o acompanhamento dos impactes na fase de construção e exploração do projecto, são relativos aos seguintes factores ambientais: Recursos Hídricos, Ambiente Sonoro e Ecologia, Flora e Fauna, conforme proposto no EIA.

Os programas de monitorização ambiental, deverão ser detalhados na fase de Projecto de Execução e apresentados no correspondente Relatório de Conformidade Ambiental.

Estes programas deverão atender ao considerado no parecer da CA, nomeadamente:

#### **Hidrogeologia**

O plano de monitorização dos recursos hídricos subterrâneos, preconizado no EIA deverá ser complementado, atendendo à interferência com o aquífero relacionado com as fácies quartzíticas atravessadas na Solução 1 (perto do km 24+300).



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO  
**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

Deverá assim ser adicionado ao plano, pelo menos um ponto de monitorização de águas subterrâneas e de águas de escorrência na situação acima referida para a Solução 1, de forma a avaliar e acautelar eventuais impactes (contaminação das águas subterrâneas e superficiais e avaliação quantitativa).

Os pontos de água a monitorizar, seleccionados a montante e a jusante do foco poluente em função do comportamento hidrodinâmico (piezometria, direcção e velocidade de escoamento), deverão ser representativos das unidades aquíferas dos sistemas em avaliação. Assim, caso os poços e furos existentes capturem em unidades diferentes (sem correlação lateral), não possibilitando essa representatividade, deverão ser construídos piezómetros.

**Sistemas Ecológicos**

O projecto carece de um trabalho mais aprofundado de definição de espécies da flora com valor para a conservação (RELAPE) e da sua cartografia, assim como de uma caracterização mais aprofundada dos habitats mais relevantes. Esta caracterização deverá integrar a monitorização do ano zero.

<b>Validade da DIA:</b>	8 de Janeiro de 2012
-------------------------	----------------------

<b>Entidade de verificação da DIA:</b>	Autoridade de AIA
--	-------------------

<b>Assinatura:</b>	O Secretário de Estado do Ambiente  Humberto Delgado Ubach Chaves Rosa
--------------------	--

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 E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO  
*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>• Análise global do EIA por forma a avaliar a sua conformidade, tendo em consideração as disposições do Artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, na sua actual redacção, e do Anexo II da Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril.</li><li>• Solicitação de informação complementar ao proponente no sentido de serem clarificadas algumas questões sobre o próprio projecto, mas também sobre os factores ambientais “Geologia, Geomorfologia, Georrecursos e Hidrogeologia”, “Património” e “Ambiente Sonoro”, para além da reformulação do Resumo Não Técnico.</li><li>• Análise sectorial do EIA, complementada com a consulta dos instrumentos de gestão territorial em vigor para a área em estudo. Na avaliação da conformidade e análise técnica do EIA, as apreciações técnicas específicas foram asseguradas pelas entidades que integram a CA, no âmbito das respectivas competências e segundo a seguinte distribuição:<ul style="list-style-type: none"><li>○ APA: Coordenação e Consulta Pública;</li><li>○ ARH-C: Recursos Hídricos;</li><li>○ ICNB: Ecologia e Paisagem</li><li>○ IGESPAR, IP: Património;</li><li>○ CCDR-C: Uso do Solo, Ordenamento do Território, Socioeconomia e Qualidade do Ar;</li><li>○ LNEG: Geologia, Geomorfologia e Hidrogeologia;</li><li>○ DRAP-C: Solos;</li><li>○ LNEC – Ambiente Sonoro.</li></ul></li><li>• Período de consulta Pública que decorreu durante 25 dias, entre o dia 12 de Abril e o dia 13 de Novembro de 2009, tendo sido realizada uma reunião técnica na sede da paisagem protegida da Serra do Açor no dia Ambiente, no dia 3 de Novembro.</li><li>• Solicitação de pareceres a entidades externas à CA, designadamente à Autoridade Florestal Nacional; Direcção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural; Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, I.P.; Direcção-Geral de Energia e Geologia; Direcção Regional de Economia do Centro, por forma a melhor habilitar a análise da CA naquelas áreas específicas.</li><li>• Realização de uma visita de reconhecimento aos traçados da infra-estrutura em análise, nos dias 2 e 3 de Novembro de 2009, em colaboração com técnicos da Estradas de Portugal, SA, da empresa projectista e da equipa que realizou o EIA.</li><li>• Realização da Consulta Pública e análise dos seus resultados.</li><li>• Realização de três reuniões de trabalho, visando a verificação da conformidade do EIA, bem como a integração no Parecer da CA das diferentes análises sectoriais e específicas e dos resultados da Consulta Pública, para além da discussão das seguintes temáticas principais; objectivos do projecto, caracterização da situação existente, identificação e avaliação dos impactes e definição das medidas de minimização.</li><li>• Definição de uma estrutura do Parecer da CA tendo em conta os pontos referidos anteriormente e demonstrativa das várias etapas do processo de avaliação, com ênfase na avaliação dos impactes e na definição de medidas de minimização tendo em vista a selecção da melhor alternativa, e orientada para</li></ul>
---	--



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO  
**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

o apoio à tomada de decisão.

- Elaboração do Parecer Final da CA;
- Preparação da proposta de DIA e envio para a tutela;
- Emissão da DIA.

Resumo dos pareceres das entidades externas consultadas:

**Autoridade Florestal Nacional (AFN)**

Refere que as Soluções e as Alternativas atravessam espaços florestais com composição idêntica, constituídos essencialmente por pinhal e eucaliptal, mas atravessando igualmente áreas com sobreiros e carvalhos. Qualquer uma dessas atravessa a Mata do Sobral, submetida a regime florestal parcial, a qual se reveste de elevadíssimo valor ecológico.

Informa que na área de estudo vigora o Plano Regional de Ordenamento Florestal do Pinhal Interior Norte (PROFPIN), que preconiza para as áreas atravessadas pelos corredores e que fazem parte das sub-regiões homogêneas de Vale do Alva e Lousã/Açor, as funções de produção, recreio, enquadramento e estética da paisagem e protecção.

Refere também que o projecto intercepta corredores ecológicos inviabilizando as funções destas estruturas que deveriam assegurar a conexão de populações, núcleos ou elementos isolados de comunidades da fauna e flora e ser compatibilizados com as redes regionais de defesa da floresta contra incêndios.

Conclui que não se encontram reunidas as condições para a emissão de um parecer favorável, e emite parecer desfavorável, a menos que lhe seja apresentado um plano de enquadramento paisagístico e ecológico que tenha em consideração as soluções constantes no referido PROFPIN.

**Direcção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural (DGADR)**

Informa que na área de intervenção do projecto não se desenvolvem estudos, projectos ou acções da competência da DGADR.

**Entidade Regional da Reserva Agrícola Nacional do Centro**

Informa que em reunião efectuada em 5 de Novembro de 2009 foi deliberado adiar a deliberação, por forma a ser analisado o parecer da DRAPC.

Mais tarde, a 27 de Novembro foi recebido o parecer da ERRAN-C, tendo esta Entidade deliberado concordar com as conclusões do parecer da DRAP-C, designadamente no que se refere à Alternativa 2.3, no troço 4, emitindo parecer desfavorável a esta alternativa, devido ao impacte negativo importante na RAN.

**Direcção-Geral de Energia e Geologia**

Emite parecer favorável ao projecto e Informa que do ponto de vista dos Recursos Geológicos, não vê inconveniente à implementação do projecto desde que sejam adoptadas as medidas de minimização e implementados os programas de monitorização que permitirão não só analisar a qualidade dos recursos hídricos superficiais e subterrâneos como também avaliar a necessidade de implementar medidas de minimização adicionais.

No que se refere à geologia, constata que a área em estudo se insere na Zona Centro-Ibérica (ZCI) do Maciço Hespérico. O traçado desenvolve-se sobre formações de natureza metamórfica e sedimentar. A área de estudo é caracterizada pela presença de diversos tipos de rochas, desde as rochas sedimentares (cascalheiras, conglomerados, arcoses, arenitos, areias, argilas e calcários) até às rochas metamórficas (xistos e grauvaques).

Em termos geomorfológico, a área de estudo localiza-se na ampla e deprimida plataforma da Beira Alta. Esta plataforma situa-se entre as escarpas da Serra do Caramulo e da Cordilheira Central e é basculada no sentido do rio Mondego. Dadas as características morfológicas da região, a implantação dos traçados obrigará à execução de algumas escavações e aterros com altura significativa, e ao recurso



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO  
**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

	<p>generalizado a viadutos.</p> <p>De acordo com informação da Divisão de Apoio Transversal da Direcção Geral, destaca-se num corredor de 2 km centrado no eixo das soluções em análise e sua envolvente:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Uma concessão mineira – Mina C-73 Chão que se localiza a NW das soluções em análise, não sendo interceptada pelas mesmas.</li><li>• Uma antiga concessão mineira de estanho e volfrâmio – Mina C-53 Góis – Senhora da Guia que irá ser alvo de um Plano de Recuperação Ambiental por parte da EDM – Empresa de Desenvolvimento Mineiro.</li><li>• Um pedido de concessão mineira requerido pela Argila-Centro, S.A – MNPC01204 – para exploração de caulino, e cuja área foi já alvo de prospecção e pesquisa, realizada ao abrigo de um Contrato de Prospecção e Pesquisa que terminou em 2008. Esta situa-se a SW das soluções em análise, junto ao limite do concelho da Lousã com o concelho de Miranda do Corvo, não sendo interceptada pelas referidas soluções.</li><li>• Um contrato de prospecção e pesquisa – MNPP00907 – cujo titular dos direitos é a Sorgila – Sociedade de Argilas, S.A., e a substância a prospectar é o caulino. O contrato foi celebrado em 2007, com um período de vigência de 2 anos, prorrogável por mais um ano. Este foi publicitado no DR N.º 206, 2ª Série, 25 Outubro 2007. A referida área localiza-se junto da concessão mineira acima identificada, não sendo interceptada pelas soluções em análise.</li><li>• Um pedido de prospecção e pesquisa situado junto ao limite Norte do concelho da Lousã com o concelho de Góis, cujo titular é a Sorgila – Sociedade de Argilas, S.A., e as substâncias a prospectar são o quartzo e o caulino. Segundo informação anteriormente facultada, o processo referente à atribuição deste Pedido (requerido em 2001), encontra-se suspenso não tendo sido publicitado em Diário da República. Esta área não é interceptada pelas soluções em análise.</li><li>• Duas pedreiras, identificadas com base na informação disponibilizada pela Direcção Geral de Energia e Geologia (DGEG) e pela Direcção Regional de Economia do Centro (DRE), designadamente:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Cosmeiro (6442) – onde não foi identificada qualquer actividade na área da pedreira de Cosmeiro identificada pela DRE;</li><li>○ Vale do Forno (6504) – está activa e o traçado não interfere com a zona de defesa (área de protecção onde é vedada a instalação de pedreiras) de 50m relativamente a estradas nacionais medida a partir da bordadura da escavação.</li></ul></li></ul> <p>Durante a construção da via rodoviária prevê-se a afectação de duas captações para abastecimento público, no concelho de Góis, identificadas como “Mina do Cerejal” e “Mina da Portela”. No entanto, na área assinalada (Desenho n.º 374/DAT/2009) não existem restrições administrativas relativamente a recursos hidrominerais.</p>
<p><b>Resumo do resultado da consulta pública:</b></p>	<p>Durante o período de Consulta Pública, foram recepcionadas 9 pareceres com a seguinte proveniência:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Câmara Municipal da Lousã</li><li>• Câmara Municipal de Góis</li><li>• Câmara Municipal de Arganil</li><li>• Junta de Freguesia de Pombeiro da Beira</li><li>• ANACOM – Autoridade Nacional de Comunicações</li><li>• ARCIL – Associação Para a Recuperação de Cidadãos Adoptados da Lousã</li></ul>



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO  
**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

- Abaixo-Assinado 9 cidadãos residentes na Alagoa, Arganil:
- Diamantino Manuel Alves Rodrigues da Costa residente em Côja, Arganil
- Bruno Miguel Neves Barata residente em Rojão, Vila Nova do Ceira, Góis

A Autoridade Nacional para as Comunicações refere que os traçados apresentados intersectam no plano horizontal algumas servidões radioelétricas constituídos em vias de constituição. Contudo, dadas as cotas de terreno a que se situará a infra-estrutura não serão violadas as condicionantes impostas para essas áreas pelo que nada tem a opor à execução da Variante à EN 342.

As autarquias consideram essencial a realização desta nova via para melhorar as acessibilidades da região potenciando assim o seu desenvolvimento.

Os resultados da consulta, no que se refere às soluções consideradas preferenciais, serão apresentados por troços.

No **troço 1** (km 0+000 ao km 4+000) existe apenas uma solução de traçado.

Verifica-se a afectação marginal da Quinta do Caimão, em Vilarinho, onde, conforme referido pela Associação para a Recuperação de Cidadãos Inadaptados da Lousã (ARCIL), se promove a reabilitação de pessoas com deficiência através de actividades ligadas à agricultura e à pecuária.

*Comentário CA: Dado tratar-se de uma afectação marginal, na parte da propriedade que se encontra florestada não será previsivelmente posta em causa a acção desenvolvida pela referida Associação. Contudo, em fase de Projecto de Execução, deverá ser revisto o traçado de forma a minimizar, tanto quanto possível, esta afectação.*

As sugestões de alteração do projecto foram apresentadas pela Câmara Municipal da Lousã e dizem respeito ao Nó da Lousã e ao Restabelecimento 2 no Vale da Ursa.

A câmara sugere para o Nó da Lousã (S1N1) “ uma solução mais estruturada e polivalente de intersecção circular (Rotunda) em plena via”, pois estão previstos novos equipamentos para a envolvente: nova Escola EB 1,2,3 da Lousã e o novo Centro de Saúde e esta morfologia do nó tornará a circulação mais segura e eficiente e permitindo uma melhor integração no conjunto de rotundas existentes a montante.

Para o Restabelecimento 2 PS 2 ao Km 3+800 (Vale da Ursa – Serpins) solicita a possibilidade de interligação de Serpins ao Nó com a EM554 (entrada e saída nos dois sentidos) possibilitando a ligação pelo lado Sul a esta vila e à EN 342-3.

*Comentário CA: A CA considera que deverão ser estudadas, em Projecto de Execução, as geometrias de nó que se afigurem menos impactantes e que ocupem a menor área possível.*

**Troço 2** (Entre os kms 4+000 e 14+330 da Solução 1)

Para este troço as Câmaras Municipais da Lousã e de Góis elegem a Solução 1 como a mais favorável.

O viaduto 7 da Solução 1 na zona de Rojão (Vila Nova do Ceira) afectará uma habitação recentemente licenciada e em fase de construção que poderá ficar sob o mesmo.

*Comentário CA: A habitação referida não foi identificada no EIA como sendo afectada dado que a mesma foi licenciada muito recentemente. De acordo com o que se conseguiu identificar na cartografia remetida e na do projecto, parece que a habitação não ficará localizada exactamente sob o viaduto 7. Na fase de projecto de execução deverá ser avaliado o impacte negativo e previstas medidas de minimização adequadas.*

Foram sugeridas algumas alterações ao projecto:

- A Câmara da Lousã propõe que o Nó da Valada (S1N2 Km 6+000) se transforme numa rotunda permitindo a interligação directa com a EN342-3 e ligação a Sudoeste, a Serpins.
- A Câmara de Góis propôs que o projecto passe a contemplar uma via de



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO  
**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

	<p>lentos.</p> <p><i>Comentário CA: A CA considera que deverão ser estudadas, em Projecto de Execução, as geometrias de nó que se afigurem menos impactantes e que ocupem a menor área possível. O projecto prevê que sejam adoptadas vias de lentos, com uma largura de 3,5m, nos troços onde é ultrapassada a extensão crítica relativa à inclinação de um determinado trainel.</i></p> <p><b>Troço 3</b> (Entre os kms 14+330 e 21+694)</p> <p>As câmaras de Góis e de Arganil consideram a solução 1 como preferencial justificando esta última a escolha por permitir quebrar o isolamento a freguesia de Pombeiro da Beira.</p> <p><b>Troço 4</b></p> <p>(Entre os Kms 21+694 e 30+238 – Solução 1)</p> <p>(Entre os Kms 25+226 e 34+071 – Solução 2)</p> <p>A Câmara Municipal de Arganil considera a Solução 2 como a melhor porque vai de encontro aos seus interesses estratégicos, por se situar integralmente no território concelhio, retirar o tráfego do interior da vila, ligando as zonas urbanas mais importantes Gândara /Sobreiral e Vale de Zebras</p> <p>Um abaixo-assinado subscrito por 9 residentes na Alagoa posiciona-se a favor da Solução 1 pois a outra alternativa irá causar impactes significativos, nomeadamente ao nível do ambiente sonoro nas populações da Alagoa e do Bairro da Portelinha. Irá também interferir com zonas de eleição para construir.</p> <p>A favor desta Solução 1 é ainda o proprietário de um terreno situado em Poços, Côja, que será afectado pelo viaduto 17 da Solução 2. Refere o seu proprietário que a zona em apreço é uma depressão onde se juntam as águas pluviais que são escoadas por uma linha de água - Barroco - até ao rio Alva. Existe ainda um projecto previsto para este terreno que será inviabilizado se o viaduto vier a ser implantado.</p> <p><i>Comentário CA: A distância entre os nós das Soluções 1 e 2 que servem directamente Arganil é pouco significativa, cerca de 750m. Atendendo a que se trata de uma via que integra a rede nacional e cujo objectivo é a ligação interconcelhia, a CA considera que ao nível do serviço prestado, ambas as soluções terão impactes semelhantes.</i></p> <p><i>A Solução 2 apresenta ainda outro nó que, potencialmente, serviria também Arganil, no entanto, os impactes negativos identificados neste parecer, parcialmente corroborados nas exposições apresentadas, não justificam a sua escolha.</i></p> <p>Sintetizando, verifica-se que, em termos de consulta a Solução 1 é considerada preferencial à excepção do troço 4 onde a Câmara Municipal de Arganil, selecciona a Solução 2. Contudo um conjunto de cidadãos residentes na envolvente desta Solução opta pela Alternativa 1. São apresentadas propostas de alteração de nós e inclusão de uma via de lentos.</p>
<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 (CA) e na respectiva proposta da autoridade de AIA, destacando-se de seguida os principais aspectos.</p> <p>A Variante à EN 342 e ER342 está incluída no Plano Rodoviário Nacional 2000 (PRN2000 - Decreto-Lei nº 222/98, com as alterações introduzidas pela Lei nº 98/99, de 26 de Julho, pela Declaração de Rectificação nº 19-D/98 e pelo Decreto-Lei nº 182/2003, de 16 de Agosto), como parte integrante da Rede Nacional Complementar, que inclui os itinerários complementares (IC) e as estradas nacionais (EN).</p> <p>A actual EN/ER342, entre Lousã e Côja, é constituída por uma única faixa de rodagem, com bermas estreitas, apresentando ao longo do seu traçado uma elevadíssima sinuosidade e escassez de pontos de ultrapassagem, bem como um pavimento algo degradado entre Arganil e Côja. Estas condições representam não só uma condicionante à mobilidade eficaz entre Lousã e Côja, como também algum risco</p>



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO  
**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

acrescido para a segurança rodoviária, potenciando a ocorrência de acidentes, uma vez que não existem alternativas actualmente para a ligação rodoviária entre estes núcleos populacionais de relevância regional.

Estas características do principal acesso rodoviário que estabelece a ligação de três sedes de concelho – Lousã, Góis e Arganil, condicionam as potencialidades de desenvolvimento regional dos mesmos, dado que limitam a mobilidade interconcelhia, reduzindo a atractividade destes concelhos para o desenvolvimento de actividades económicas, minorando dessa forma as perspectivas de criação de emprego e, por arrasto, o potencial de crescimento ou mesmo de fixação das populações locais.

A nova variante à EN 342 / ER 342, dando ainda continuidade às variantes da Lousã e de Côja, irá assim dar corpo à expectativa de uma eficaz articulação da rede viária dos municípios envolvidos, e irá proporcionar a rapidez e diversificação de acessos, e a necessária polarização para um sustentado desenvolvimento urbano e económico, permitindo cumprir nesta região os objectivos da rede de estradas nacionais, enquanto parte da rede nacional complementar, definidos no Plano Rodoviário.

Com a melhoria das condições geométricas do traçado, espera-se com a nova variante reduzir o risco de acidentes rodoviários, com a redução expectável da sua incidência, aumentando assim a segurança nas deslocações entre Lousã, Góis, Arganil e Côja.

Por outro lado, consegue-se ainda uma redução apreciável do tempo de percurso entre Lousã e Côja. Estima-se que este percurso, através da nova variante construída (considerando a velocidade de projecto), seja de 22 min, o que representa menos de metade do que se verifica actualmente.

No que diz respeito à avaliação comparativa das Soluções e Alternativas em avaliação resulta da análise da CA dos vários factores ambientais que:

- Em todos os troços a solução 1 é menos penalizante em termos de ocupação de solos agrícolas, à excepção do troço 4, em que a solução 2 base é, em relação a este aspecto, mais favorável do que qualquer das outras 2 alternativas. Contudo a mesma solução, no mesmo troço, vai ocupar mais área de RAN do que as outras 2 alternativas. E ainda, se tivermos em consideração os outros usos do solo, neste troço, verificamos que existe uma maior afectação da área florestal, em termos de área global, de valor produtivo e ecológico, na solução 2 base, relativamente às outras 2 alternativas.
- Do ponto de vista do uso do solo, pode-se concluir que a solução 1 é aquela que afecta uma menor área total de terreno em qualquer dos troços. Esta solução é, também, aquela que afecta menores áreas de “Culturas anuais de regadio” nos diferentes troços em estudo. Embora esta solução ocupe uma maior área de “Povoamento de sobreiros”, a solução 2 apresenta uma área total de “Povoamento de sobreiros” e de “Carvalhal” superior à área de “Povoamento de sobreiros” da solução 1.
- Em relação aos recursos hídricos subterrâneos, verifica-se que para os impactes devidos à afectação de captações públicas, à extensão de depósitos aluvionares, taludes de escavação e aterro, a solução 1 é aquela que induz menos impactes a estes níveis.
- Relativamente aos factores ambientais geologia e geomorfologia, com especial relevo para a quantificação de resíduos, conclui-se que a Solução 1 apresenta um impacte negativo menor para os Troços 1, 3 e 4, enquanto para o Troço 2 é a Solução 2 (associada à Alternativa 2.1) que é mais favorável. Considerando a opção pela Solução 1 em todos os Troços, a sua comparação com a Solução 2 revela volumes de terras para vazadouro respectivamente da ordem de 2 Mm<sup>3</sup> e de 1,6 Mm<sup>3</sup> (Solução 2). Esta penalização da Solução 1 no seu todo decorre dos valores evidenciados no Troço 2, em que o balanço de terras apresenta volumes de cerca de 1 Mm<sup>3</sup> (Solução 1), que se comparam com apenas 6395 m<sup>3</sup> (Solução 2, Alternativa 2.1).
- Da análise efectuada em termos de impacte na componente acústica do ambiente, ressalta como mais favorável a adopção da Solução 1, na medida em que é afectado um número mais reduzido de receptores sensíveis;
- Considerando os impactes locais ao nível das afectações directas e indirectas



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO  
**Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

preponderantes na escolha da solução a adoptar, verifica-se que a solução que se apresenta menos desfavorável ao nível do factor ambiental Socioeconomia é a Solução 1 em todos os troços.

- Da análise efectuada ao factor ambiental património, concluiu-se que no troço 2 a Solução 1 será aquela que se apresenta menos desfavorável uma vez que se verificam menos impactes indirectos. No troço 3, pelo contrário, será preferível a solução 2 enquanto que, para o troço 4, considera-se que a alternativa 2.3 irá causar impactes negativos na envolvente do Imóvel classificado – Igreja de S. Pedro. Não obstante da Solução 2, no troço 4, apresentar maior distância ao imóvel classificado, a Solução 1 está situada uma distância deste imóvel que se considera suficiente.
- Apesar de afectar uma área absoluta maior dentro do SIC, a solução menos impactante para os factores ambientais Ecologia e Paisagem é a solução 1, uma vez que o seu traçado se desenvolve a maior distância da área com habitat 9330 – floresta de sobreiro da Mata do Sobral, com elevado valor ecológico, enquanto que a solução 2 se desenvolve a menor distância dos limites deste habitat florestal, provocando um efeito barreira entre este habitat e a restante área classificada da Serra da Lousã, onde se encontram os habitats e populações ecologicamente mais importantes. A solução 1 atravessa o SIC numa área mais humanizada e externa à Área Classificada do que a solução 2 que, por sua vez, atravessa também áreas com algum interesse ecológico (essencialmente povoamentos de folhosas) e paisagístico, sensivelmente ao longo do actual traçado da EN 342. A solução 2 também atravessa o rio Sótão e o Rio Ceira mais a montante que a solução 1, tratando-se de uma área não tão afectada por espécies vegetais invasoras, como o é a vegetação ribeirinha ao longo das margens destas linhas de água próximo de Vila Nova do Ceira. As alternativas de atravessamento do rio Sótão pela solução 2 implicam também um impacto negativo significativo ao nível da paisagem, pela extensão das áreas sujeitas a escavações e aterros e pela dimensão dos viadutos a construir.

Concluiu-se, portanto, que a alternativa menos desfavorável é a solução 1 para todos os troços. Importa também referir que, globalmente, o conjunto de condicionantes, bem como das medidas de minimização, já identificados e/ou a desenvolver/aprofundar na fase de Projecto de Execução, poderão contribuir para a minimização dos principais impactes negativos identificados, admitindo-se que os impactes residuais não serão de molde a inviabilizar o Projecto.

No que diz respeito à Alternativa 2.3, a CA considerou que a mesma apresenta impactes negativos significativos ao nível do uso do solo agrícola, nomeadamente a afectação importante de solos incluídos na RAN, conforme referido no parecer da DRAP-C e reforçado pelo parecer desfavorável da Entidade Regional da Reserva Agrícola Nacional do Centro. Esta Alternativa apresenta-se também como a mais impactante ao nível do património construído, uma vez que é a que mais se aproxima do Elemento Patrimonial classificado como Monumento Nacional, Igreja de S. Pedro, prejudicando o seu enquadramento paisagístico.

De salientar, ainda, o parecer da Autoridade Florestal Nacional o qual conclui que não se encontram reunidas as condições para a emissão de um parecer favorável, e emite parecer desfavorável, a menos que lhe seja apresentado um plano de enquadramento paisagístico e ecológico que tenha em consideração as soluções constantes no referido Plano Regional de Ordenamento Florestal do Pinhal Interior Norte. Daí a condicionante 1 da presente DIA.

No que diz respeito aos resultados da Consulta Pública, verifica-se que a Solução 1 é considerada preferencial à excepção do troço 4 onde a Câmara Municipal de Arganil, selecciona a Solução 2. Contudo, um conjunto de cidadãos residentes na envolvente desta Solução opta pela Solução 1. São apresentadas propostas de alteração de nós e inclusão de uma via de lentos.

Face ao exposto, e ponderados os factores em presença, resulta que o Estudo Prévio da “Variante à EN342 Lousã/Góis/Arganil e à ER342 Arganil/Côja”, poderá ser aprovado, designadamente a sua Solução 1, em todos os troços, desde que cumpridas as condições constantes da presente DIA.

Emite-se, também DIA Desfavorável à Alternativa 2.3, devido aos impactes negativos sobre o património e solos agrícolas.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO  
*Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente*