



IC 31

CASTELO BRANCO / MONFORTINHO

ESTUDO PRÉVIO

VOLUME III

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

PEÇAS ESCRITAS

RESUMO NÃO TÉCNICO

AGOSTO – 2010

IC31 – CASTELO BRANCO / MONFORTINHO

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

RESUMO NÃO TÉCNICO

O que é o Resumo Não Técnico?

O **Resumo Não Técnico (RNT)** é um documento que integra o Estudo de Impacte Ambiental (EIA), mas que é editado de forma autónoma, de forma a facilitar uma divulgação mais alargada, em particular durante a consulta pública. O RNT resume, em linguagem corrente, as principais informações constantes do EIA. Quem pretender aprofundar algum dos aspectos relativos ao estudo dos efeitos do Itinerário Complementar n.º 31 (IC31) – Castelo Branco / Monfortinho poderá consultar o EIA que estará disponível, durante o período de consulta pública, na Agência Portuguesa do Ambiente (APA), em Lisboa, na Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional (CCDR) do Centro, em Coimbra, e nas Câmaras Municipais de Castelo Branco e Idanha-a-Nova.

O que é o Estudo de Impacte Ambiental? E o que é o procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental? E a Declaração de Impacte Ambiental?

Alguns tipos de projectos estão sujeitos ao procedimento de **Avaliação de Impacte Ambiental (AIA)**, antes do seu licenciamento, e que tem como objectivos avaliar os potenciais efeitos (impactes), positivos e negativos, identificar as medidas para evitar, reduzir ou compensar os efeitos negativos significativos e indicar as medidas de controlo (monitorização) a adoptar, antes de uma decisão ser tomada. A AIA também permite que as entidades e o público interessado se possam pronunciar, contribuindo para essa decisão sobre o projecto.

Assim, o promotor de um projecto sujeito a AIA deve preparar um documento, designado como **Estudo de Impacte Ambiental (EIA)**, contendo as informações sobre os potenciais efeitos do projecto e as medidas que se propõe adoptar para evitar, reduzir ou compensar os efeitos negativos significativos que tenham sido identificados no EIA.

O **regime legal da AIA** foi aprovado pelo Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio (alterado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, que o republica). Este diploma transpõe para o direito nacional a directiva 85/337/CEE, usualmente designada como Directiva AIA.

O procedimento de AIA é da responsabilidade de uma entidade da Administração, designada como **Autoridade de AIA**. No presente caso, a Autoridade de AIA é a Agência Portuguesa do Ambiente (APA).

O projecto do IC31 – Castelo Branco / Monfortinho, para além de se encontrar classificado como **Itinerário Complementar** e ter **mais de 10 km de extensão**, corresponde a uma via com características de **auto-estrada**, pelo que se enquadra n.º 7 do Anexo I do Decreto-Lei n.º 69/2000, com a redacção actual.

O procedimento de AIA termina com a emissão pelo Ministro (ou pelo Secretário de Estado) do Ambiente de uma **Declaração de Impacte Ambiental (DIA)**, que pode ser favorável, favorável condicionada ou desfavorável. A DIA deve ter em conta a análise dos impactes do projecto realizada no EIA, o parecer elaborado por uma comissão (a Comissão de Avaliação), nomeada para o efeito, bem como os resultados da consulta pública realizada. O projecto apenas pode ser licenciado após a emissão de uma DIA favorável ou favorável condicionada.

Em que consiste o projecto do IC31 Castelo Branco / Monfortinho? Quem é o proponente do projecto?

O projecto do IC31 consiste na construção de um itinerário complementar com características de auto-estrada, que se desenvolve na **Beira Baixa**, sensivelmente com orientação Oeste-Este, entre a A23 um pouco a norte de **Castelo Branco** e a EN240 a sul das **Termas de Monfortinho**. O projecto localiza-se nos **concelhos** de Castelo Branco e Idanha-a-Nova (ver Desenho RNT 1). Neste mesmo desenho estão identificadas as áreas sensíveis de protecção ao património natural e cultural.

A extensão aproximada desta via é da ordem dos 55 km, existindo, na actual fase do estudo, diversas soluções de traçado alternativas (ver Desenho RNT 2).

A via em estudo terá continuação até à fronteira com Espanha estando prevista a construção de uma nova ponte internacional sobre o rio Erges.

O IC31 Castelo Branco /Monfortinho permite ligações locais entre centros de nível concelhio e local, melhora as relações da Beira Interior Sul com os principais eixos urbanos do país, através da articulação com o IP2/ A23 e integra uma nova ligação a Espanha de grande capacidade que estrutura um novo eixo viário entre **Lisboa** e **Madrid**.

O proponente é a empresa **EP – Estradas de Portugal**, S.A., concessionária do financiamento, conservação, exploração, requalificação e alargamento das vias que integram a Rede Rodoviária Nacional e da concepção, projecto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação e alargamento das vias que integram a Rede Rodoviária Nacional futura.

A entidade licenciadora deste projecto é a **EP – Estradas de Portugal**.

Em que fase se encontra o projecto? Que alternativas foram consideradas?

O projecto encontra-se em fase de **Estudo Prévio**, pelo que na fase de Projecto de Execução será necessário submeter a pós-avaliação o **Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE)**, que demonstre o cumprimento das medidas e condições fixadas na DIA.

Foram estudadas no Estudo Prévio várias Soluções de traçado (1, 1A, 1B, 1C, 2, 3, 4, 5, 5.1, 6 e 7). Partindo destas Soluções, procedeu-se à sua subdivisão conforme indicado no Quadro 1.

Quadro 1 - Subdivisões das soluções do Estudo Prévio

| Soluções | Subdivisões | Quilometragem | Extensão (km) |
|----------|-------------|---------------|---------------|
| 1 | 1.1 | 0→2+250 | 2,250 |
| | 1.2 | 2+250→12+500 | 10,250 |
| | 1.3 | 12+500→21+800 | 9,300 |
| | 1.4 | 21+800→22+750 | 0,950 |
| | 1.5 | 22+750→25+750 | 3,000 |
| | 1.6 | 25+750→27+750 | 2,000 |
| | 1.7 | 27+750→33+100 | 5,350 |
| | 1.8 | 33+100→38+120 | 5,020 |
| | 1.9 | 38+120→45+750 | 7,630 |
| | 1.10 | 45+750→54+250 | 8,500 |
| | 1.11 | 54+250→55+500 | 1,250 |
| 1A | 1A | 0+000 →1+988 | 1,988 |
| 1B | 1B | 0+000 →9+650 | 9,650 |
| 1C | 1C | 27+250→33+082 | 5,832 |

| Soluções | Subdivisões | Quilometragem | Extensão (km) |
|----------|-------------|---------------|---------------|
| 2 | 2 | 12+500→22+494 | 9,994 |
| 3 | 3.1 | 22+750→23+750 | 1,000 |
| | 3.2 | 23+750→28+000 | 4,250 |
| 4 | 4 | 21+750→25+458 | 3,708 |
| 5 | 5a | 23+750→28+500 | 4,750 |
| | 5b | 28+500→45+750 | 17,250 |
| | 5c | 45+750→49+750 | 4,000 |
| | 5d | 49+750→56+878 | 7,128 |
| 5.1 | 5.1 | 21+800→28+680 | 6,880 |
| 6 | 6 | 38+120→43+807 | 5,687 |
| 7 | 7 | 45+750→47+309 | 1,559 |

Muitas das soluções consideradas foram desenvolvidas para dar resposta a condicionantes ambientais e de ordenamento do território, respondendo igualmente a condicionantes técnicas e de projecto.

No Quadro 2 apresenta-se a indicação das razões que levaram ao desenvolvimento das diferentes soluções alternativas de traçado apresentadas no Estudo Prévio.

Quadro 2 - Razões que levaram ao desenvolvimento das diferentes soluções alternativas de traçado apresentadas no Estudo Prévio

| Alternativa | Razões da sua consideração |
|---|--|
| Solução 1 (Subdivisões 1.1 e 1.2), em alternativa às Soluções 1A e 1B | Aproveitamento do nó existente com o IP2/A23 |
| Solução 1A, em alternativa à Solução 1 (Subdivisão 1.1) | Separação do tráfego de longo curso (IC31 e IP2/A23) do tráfego local (EN352) |
| Solução 1B, em alternativa às Soluções 1 (Subdivisões 1.1 e 1.2) e 1A | Consideração do espaço canal previsto no PDM de Castelo Branco |
| Solução 2, em alternativa à Solução 1 (subdivisão 1.3) | Variante a Oledo por sul, maior proximidade do nó com a EN353 a Idanha-a-Nova e respectiva zona industrial |
| Solução 3, em alternativa às Soluções 1 (Subdivisão 1.5 e 1.6) e 4 | Traçado em planta mais linear, menor interferência com a ribeira das Taliscas |

| Alternativa | Razões da sua consideração |
|---|--|
| Solução 4, em alternativa às Soluções 1 (Subdivisão 1.5) e 3 | Traçado menos extenso e menos sinuoso, menor volume de escavações envolvido, menor interferência com a ribeira das Taliscas |
| Solução 5, em alternativa à Solução 1 (Subdivisão 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 1.9 e 1.10) | Aproveitamento do corredor da EN239 e maior facilidade de ligação a povoações existentes |
| Solução 5.1, em alternativa à Solução 5 (Subdivisão 5a) | Maior aproveitamento (cerca de 1,5 km) do corredor da EN239, possibilidade de mais um nó com a EN239 (ligação a Proença-a-Velha), menor interferência com a ribeira das Taliscas |
| Solução 1C, em alternativa à Solução 1 (Subdivisão 1.7) | Redução do vão do viaduto de transposição do vale da rib. ^a de Rio de Moinhos, prevenção da afectação de dois sítios arqueológicos (14 e 15) |
| Solução 6 | Interligação da Solução 1 com a Solução 5 |
| Solução 7 | Interligação da Solução 1 com a Solução 5 |

A combinação destas soluções resultou num conjunto de soluções **alternativas** estruturadas em três troços principais: poente, central e nascente (ver Quadro 3 e Figura 1).

No **troço poente**, entre a A23 e a ribeira de Alpreade, consideram-se três alternativas de traçado (P1, P2 e P3). As alternativas P1 e P2 apoiam-se em ligações à A23 na proximidade de Alcains, enquanto a alternativa P3 corresponde a uma ligação à A23 mais a norte, sensivelmente a meio caminho entre Alcains e Lardosa.

No **troço central**, entre a ribeira de Alpreade e uma área entre Oledo e Proença-a-Velha existem duas alternativas (C1 e C2). A alternativa C1 desenvolve-se a norte da localidade de Oledo, enquanto a alternativa C2 se desenvolve a sul, aproximando-se mais de Idanha-a-Nova.

No **troço nascente**, entre a área onde termina a secção central e a EN 240 existem vinte alternativas (N1 a N20). Estas 20 alternativas podem agrupar-se em dois grandes conjuntos: as alternativas que se desenvolvem por um corredor a norte de Monsanto, sobrepondo-se parcialmente à actual EN 239 no trecho entre Medelim e as Termas de Monfortinho (alternativas N13 e N20) e as alternativas que se desenvolvem por um corredor a sul de Monsanto, passando próximo da localidade de Idanha-a-Velha (alternativas N1 a N12 e N14 a N19).

No total, considerando todos os troços que compõem o trajecto entre Castelo Branco e Monfortinho existem 120 combinações de traçados possíveis, variando a extensão total entre cerca de 52,6 e 59,0 km.

Quadro 3 - Alternativas resultantes da combinação das subdivisões

| Troço | Alternativa | Combinação de subdivisões | Extensão total (km) |
|--------------|-------------|---|---------------------|
| P - Poente | P1 | 1.1 + 1.2 | 12,500 |
| | P2 | 1A + 1.2 | 12,238 |
| | P3 | 1B | 9,650 |
| C - Central | C1 | 1.3 | 9,300 |
| | C2 | 2 | 9,994 |
| N - Nascente | N1 | 1.4 + 1.5 + 1.6 + 1.7 + 1.8 + 1.9 + 1.10 + 1.11 | 33,700 |
| | N2 | 1.4 + 1.5 + 1.6 + 1.7 + 1.8 + 6 + 5c + 5d + 1.11 | 34,385 |
| | N3 | 1.4 + 1.5 + 1.6 + 1.7 + 1.8 + 1.9 + 7 + 5d + 1.11 | 33,887 |
| | N4 | 1.4 + 1.5 + 1.6 + 1C + 1.8 + 1.9 + 1.10 + 1.11 | 34,182 |
| | N5 | 1.4 + 1.5 + 1.6 + 1C + 1.8 + 6 + 5c + 5d + 1.11 | 34,867 |
| | N6 | 1.4 + 1.5 + 1.6 + 1C + 1.8 + 1.9 + 7 + 5d + 1.11 | 34,369 |
| | N7 | 1.4 + 3.1 + 3.2 + 1.7 + 1.8 + 1.9 + 1.10 + 1.11 | 33,950 |
| | N8 | 1.4 + 3.1 + 3.2 + 1.7 + 1.8 + 6 + 5c + 5d + 1.11 | 34,635 |
| | N9 | 1.4 + 3.1 + 3.2 + 1.7 + 1.8 + 1.9 + 7 + 5d + 1.11 | 34,137 |
| | N10 | 1.4 + 3.1 + 3.2 + 1C + 1.8 + 1.9 + 1.10 + 1.11 | 34,432 |
| | N11 | 1.4 + 3.1 + 3.2 + 1C + 1.8 + 6 + 5c + 5d + 1.11 | 35,117 |
| | N12 | 1.4 + 3.1 + 3.2 + 1C + 1.8 + 1.9 + 7 + 5d + 1.11 | 34,619 |
| | N13 | 1.4 + 3.1 + 5a + 5b + 5c + 5d + 1.11 | 36,328 |
| | N14 | 1.4 + 4 + 1.6 + 1.7 + 1.8 + 1.9 + 1.10 + 1.11 | 34,408 |
| | N15 | 1.4 + 4 + 1.6 + 1.7 + 1.8 + 6 + 5c + 5d + 1.11 | 35,093 |
| | N16 | 1.4 + 4 + 1.6 + 1.7 + 1.8 + 1.9 + 7 + 5d + 1.11 | 34,595 |
| | N17 | 1.4 + 4 + 1.6 + 1C + 1.8 + 1.9 + 1.10 + 1.11 | 34,890 |
| | N18 | 1.4 + 4 + 1.6 + 1C + 1.8 + 6 + 5c + 5d + 1.11 | 35,575 |
| | N19 | 1.4 + 4 + 1.6 + 1C + 1.8 + 1.9 + 7 + 5d + 1.11 | 35,077 |
| | N20 | 5.1 + 5b + 5c + 5d + 1.11 | 36,508 |

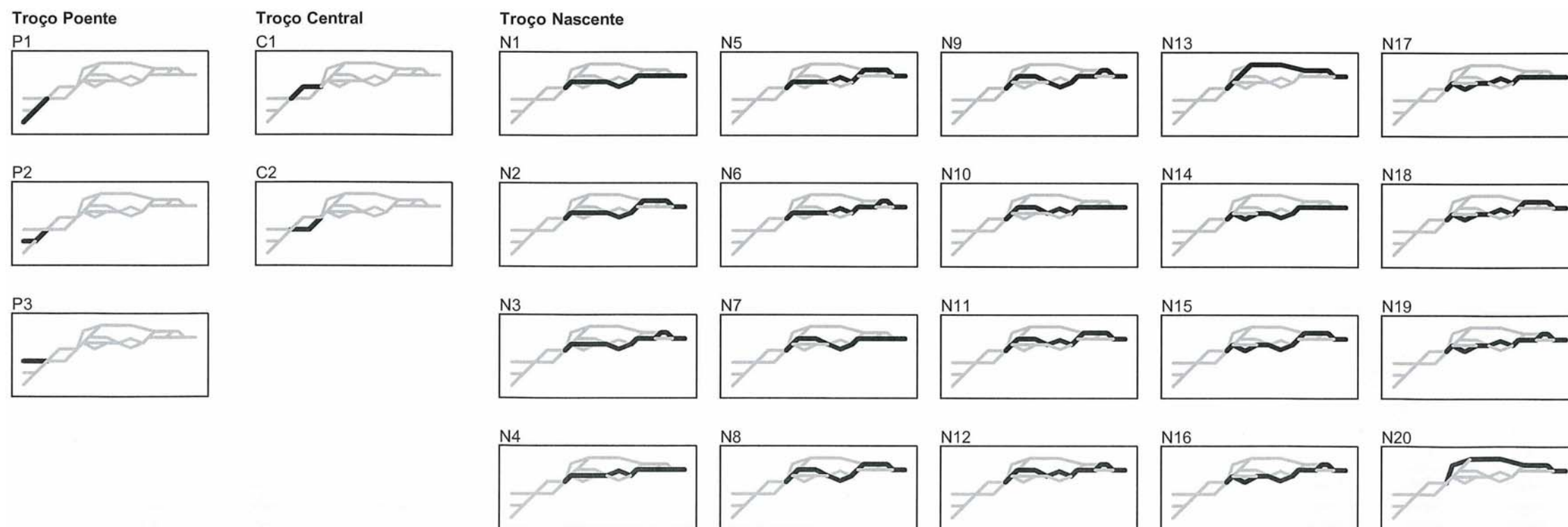
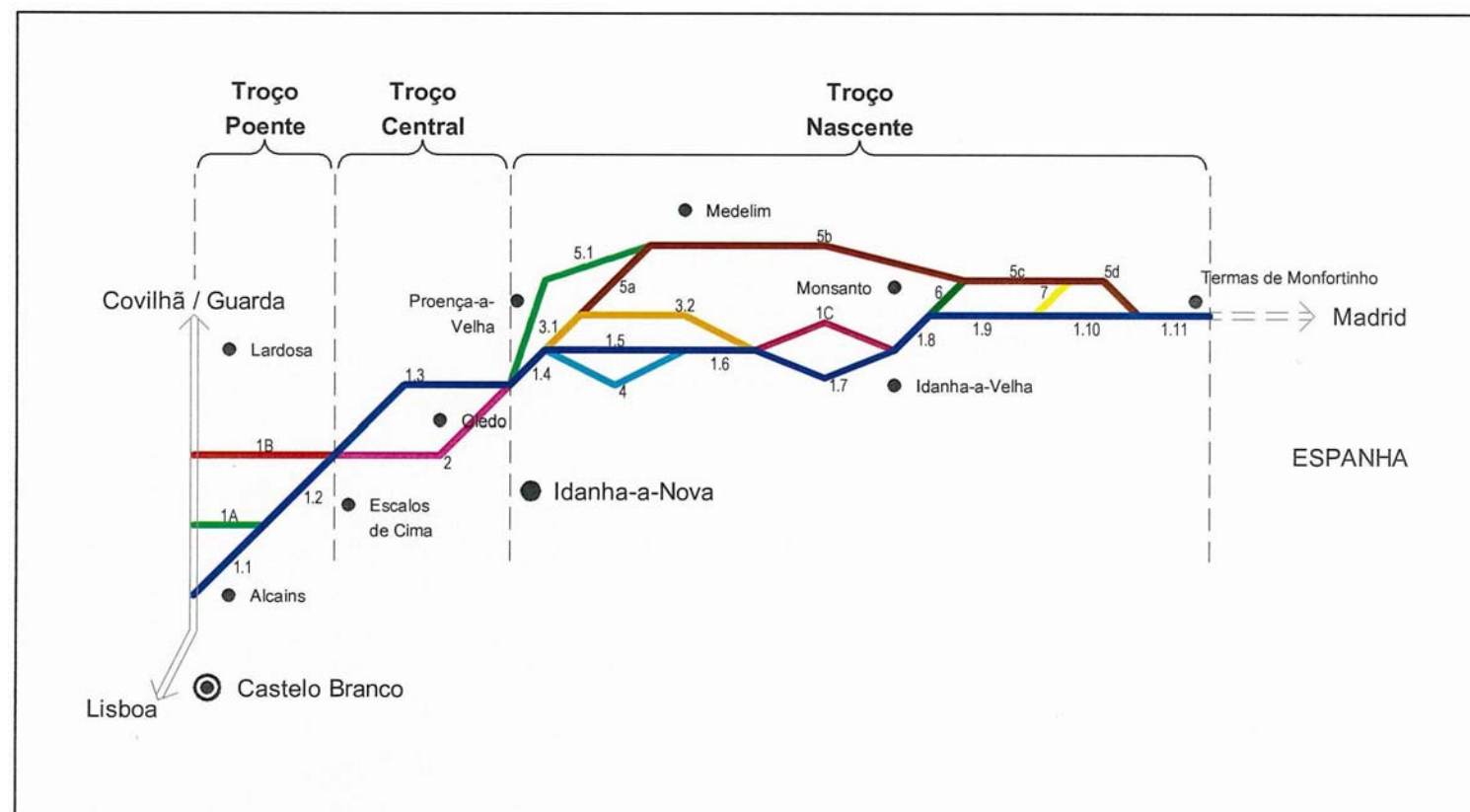


Figura 1 - Troços e subdivisões consideradas na análise de alternativas

No **troço poente** o traçado da **Solução 1** inicia-se através do Nó com o IP2 em Alcains (aproveitando o Nó actual), existindo, como variante a **Solução 1A** que contempla o Nó com o IP2 ligeiramente mais a norte, sem aproveitar o Nó existente. Da mesma forma a Solução 1A contempla também o Nó com a EN18 ligeiramente mais a norte que a Solução 1.

De seguida, o traçado da Solução 1A desenvolve-se para nordeste (a norte de Alcains), transpondo a EN 8-7, com a qual estabelece um Nó de ligação, permitindo acesso a Lousa e Escalos de Cima. Após a transposição da EN 233, onde é criado também um Nó de ligação, o traçado da Solução 1 inflecte para nascente.

O traçado da **Solução 1B** inicia-se com o Nó com o IP2 em Casal da Fonte Chã, a cerca de 3 km a norte de Alcains. Não se prevê ligação à EN 18, surgindo, após 4,5 km numa recta de orientação oeste-este, o Nó com a EN8-7, próximo do Nó previsto no caso da Solução 1. De seguida o traçado desenvolve-se para nordeste, até ao Nó com a EN233, terminando, pouco depois, na Solução 1.

Na zona de desenvolvimento dos traçados do troço poente atravessada uma zona planáltica de cabeceiras, onde se observam algumas albufeiras de rega, incluídas numa zona marcadamente rural.

No **troço central**, a Solução 1, a partir da transposição em viaduto da ribeira de Alpreade, inflecte para nordeste, transpondo a EN353 e efectuando a ligação a esta via através de um nó que garante acesso a Oledo e a Idanha-a-Nova. Depois a Solução inflecte para nascente e novamente para nordeste até a final do troço central.

A Solução 2 desenvolve-se para nascente até ao Nó com a EN353, desenvolvendo-se em terreno mais acidentado. Depois o traçado inflecte para nordeste, desenvolvendo-se com esta direcção preferencial até ao final, onde efectua a ligação à Solução 1.

No **corredor sul do troço nascente**, foi estudada a **Solução 1** e, como variantes locais desta, as soluções **1C, 3, 4** existindo ainda as soluções **6 e 7** que permitem articulação do corredor sul para o corredor norte.

A **Solução 1**, após o Nó de ligação à EM557 (que permite acesso a Proença-a-Velha e Idanha-a-Nova) apresenta um traçado um pouco sinuoso em terreno acidentado, efectuando em viaduto a transposição do vale encaixado da ribeira das Taliscas ou rio Torto.

Após o atravessamento do ribeiro Mourisco, a Solução 1 desenvolve-se para nascente, transpondo a EN332, com a qual se liga por um Nó, permitindo acesso a Idanha-a-Velha e a Medelim.

Posteriormente o traçado da Solução 1 inflecte para nordeste, desenvolvendo-se, em zonas de relevo pouco acentuado, contrariamente ao troço anterior, onde sobressaem alguns acidentes topográficos mais expressivos.

Pouco após a transposição, em viaduto, da ribeira do Amial, o traçado da Solução 1 inflecte para sudeste. Nesta área a ligação do IC31 à EN239, nas proximidades de Penha Garcia, é garantida através de um Nó que se articula com uma via municipal de acesso a Nossa Senhora da Azenha, que será restabelecida e melhorada. Através deste nó é garantida a acessibilidade às povoações de Penha Garcia e Monsanto. Segue-se a transposição em viaduto do rio Ponsul.

A Solução 1 desenvolve-se a sul de Penha Garcia, e nas proximidades da EN239, quase paralelamente a esta estrada nacional. A acessibilidade a Monfortinho é garantida através de um Nó que se articula com a EN239 através de uma rotunda.

A partir deste Nó o traçado da Solução 1 afasta-se da EN239, inflectindo para sudeste e posteriormente para nascente, até ao seu final na zona do Nó com a EN240, a sul das Termas de Monfortinho.

Do ponto de vista orográfico, na envolvente deste último troço da Solução 1, sobressaem alguns acidentes topográficos mais expressivos, nomeadamente a Serra da Gorda, a norte, e o Monte de Pedras Ninhas, a sul.

Após o final da Solução 1 e do presente projecto, está prevista a futura ligação a Espanha, com recurso a um traçado que se continuará a desenvolver para sudeste, até à transposição da fronteira, no rio Erges.

A **Solução 1C** surge como alternativa parcial (por norte) à Solução 1, na transposição da EN332 e da ribeira de Rio de Moinhos, através de um Viaduto com uma extensão inferior à do viaduto equivalente da Solução 1. Tal como a Solução 1, esta alternativa contempla um Nó de ligação à EN332.

A **Solução 3** desenvolve-se com a direcção preferencial nordeste, constituindo uma alternativa à Solução 1, por norte, na zona do atravessamento do vale do rio Torto. A transposição desta ribeira é efectuada por um viaduto com maior extensão que o viaduto equivalente da Solução 1.

A **Solução 4** desenvolvendo-se com a direcção preferencial nordeste, constituindo uma mais curta alternativa parcial (por sul) à Solução 1, na zona do atravessamento do vale do rio Torto. Esta solução inicia-se com o Nó de ligação à EM557 (que, tal como o seu equivalente na Solução 1 permite acesso a Proença-a-Velha e Idanha-a-Nova). A Solução 4 apresenta-se mais favorável tecnicamente que a Solução 1, quer em termos de traçado quer em termos da orografia atravessada.

A **Solução 6** diverge da Solução 1 logo após a transposição da ribeira do Amial, encontrando-se com a Solução 5 (corredor norte) na zona de transposição, em viaduto, do rio Ponsul, a sul de Penha Garcia. A Solução 6 articula-se com a rede viária existente através de um Nó com a estrada municipal de acesso a Nossa Senhora da Azenha, a qual se liga à EN239 na proximidade de Penha Garcia.

Tal como a Solução 6, a **Solução 7** estabelece a ligação entre a Solução 1 e a Solução 5. Trata-se de uma traçado muito curto (inferior a 2 km) localizado a nascente de Penha Garcia e a poente de Monfortinho.

No **corredor norte do troço nascente**, foi estudada a **Solução 5**, que no seu trecho inicial tem como alternativa a **Solução 5.1**.

A **Solução 5** diverge da Solução 1 cerca de 2 km a sul de Proença-a-Velha. O traçado desta solução considera, em algumas situações, o aproveitamento da EN239, tendo em vista a sua beneficiação e alargamento.

Após o seu início, o traçado da Solução 5 desenvolve-se com a direcção Nordeste, aproximando-se da EN239 entre Proença-a-Velha e Medelim, após atravessamento, em viaduto do rio Torto. De seguida o traçado orienta-se mais para nascente, passando a cerca de 600 m a sul de Medelim, onde se prevê um Nó com a EN332.

Cerca de 1,5 km depois deste Nó a Solução 5 transpõe a EN239, passando a desenvolver-se paralelamente a esta via do lado norte. Na área do cruzamento para Monsanto, em Eugénia, o traçado afasta-se mais da EN332 para minimizar interferências com a área

urbana existente. Nesta zona prevê-se um Nó de ligação à EN239 que permite acesso a Monsanto.

Para nascente, o traçado da Solução 5 continua a desenvolver-se muito próximo da EN239, sobrepondo-se mesmo a esta via por algumas vezes. Cerca de 2 km a poente de Penha Garcia, e por uma extensão de cerca de 4 km, o traçado afasta-se um pouco mais da EN239 (para o lado sul), desenvolvendo um Nó de ligação a esta localidade. Nesta zona ocorre também a transposição em viaduto do rio Ponsul. A 2 km a poente de Monfortinho, após um trecho de cerca de 6,5 km de sobreposição com o traçado da EN239, o traçado da Solução 5 afasta-se definitivamente para sul desta estrada, prevendo-se, nessa área, uma ligação à continuação do traçado desta via para nascente.

A Solução 5 termina no traçado da Solução 1, imediatamente antes da transposição da ribeira das Tapadas.

Está prevista a vedação marginal de toda a via, pelo que a Solução 5 integra, para além dos nós de ligação referidos, uma rede de caminhos paralelos e restabelecimentos que repõem a acessibilidade a propriedades situadas ao longo da actual EN239.

A **Solução 5.1** surge como alternativa à Solução 5, no seu troço inicial, tendo a vantagem de prever um Nó de ligação à EN239 na proximidade de Proença-a-Velha, permitindo um acesso directo a esta localidade. Imediatamente antes deste Nó o traçado transpõe em viaduto o vale do rio Torto.

Quais são as principais características do projecto?

Conforme referido o projecto corresponde a uma **auto-estrada**, tendo um perfil transversal de **2 x 2 vias** composto por 2 faixas de rodagem (uma para cada sentido), cada uma com 7 m de largura (dividida em duas vias com 3,5 m de largura), separador central com 4 m de largura e bermas exteriores de 2,5 m e interiores de 1 m.

Estão previstos diversos **Nós** com a rede viária local, em particular estradas nacionais, permitindo, em função das alternativas, acesso directo a diversas localidades, designadamente Alcains, Lardosa, Escalos de Cima, Lousa, Oledo, Idanha-a-Nova, Proença-a-Velha, Medelim, Idanha-a-Velha, Monsanto, Penha Garcia e Termas de Monfortinho.

A nova via será **vedada**. As estradas e os caminhos interrompidos pelos novos traçados são restabelecidos através de passagens desniveladas (Passagens Superiores, Passagens Inferiores e Passagens Agrícolas).

A transposição das principais **linhas de água** é efectuada em viaduto (ribeira de Alpreade, rio Torto, ribeira de rio de Moinhos, ribeira do Amial ou do Lagar e rio Ponsul). As linhas de água mais pequenas são canalizadas para Passagens Hidráulicas adequadamente dimensionadas.

O projecto implica a criação de diversas **escavações** e **aterros**, traduzindo-se na movimentação de elevados volumes de terras. Não obstante a maior parte das terras provenientes das escavações serem utilizáveis em aterros, existe uma tendência geral para excesso de terras, havendo a necessidade da sua condução a local de depósito.

Prevê-se que o IC31 Castelo Branco / Monfortinho entre em funcionamento no ano **2013**. O **tráfego** foi estudado para este ano, para o ano horizonte de 2043 e para anos intermédios, considerando dois corredores principais: um corredor norte e um corredor sul. Considerando o cenário mais optimista, para o **corredor mais a norte** os tráfegos médios diários anuais (TMDA) estimados para **2013** e para **2043** são os seguintes:

Quadro 4 - Previsões de tráfego para o Corredor Norte – Cenário Optimista (veículos/dia)

| Corredor Norte | 2013 | 2043 |
|---|-------|--------|
| Entre a A23 e a EN 18-7 a sul da Lardosa | 6.643 | 14.938 |
| Entre a EN18-7 sul da Lardosa, e a EN 223, a norte de Lousa | 6.182 | 13.932 |
| Entre a EN 223, a norte de Lousa, e a EN 353 a oeste de Oledo | 5.741 | 13.012 |
| Entre a EN 353 a oeste de Oledo, e o nó com a EN353-1 a norte de Idanha-a-Nova | 3.909 | 8.761 |
| Entre o nó com a EN353-1 a norte de Idanha-a-Nova, e o Nó com a EN239, a sul de Proença-a-Velha | 3.671 | 8.195 |
| Em paralelo à EN239, entre Proença-a-Velha e Medelim | 3.380 | 7.572 |
| Em paralelo à EN239, entre Medelim e Monsanto | 3.448 | 7.750 |
| Em paralelo à EN239, entre Monsanto e Penha Garcia | 3.138 | 7.045 |
| Em paralelo à EN239, entre Penha Garcia e Monfortinho | 2.808 | 6.335 |
| Entre Monfortinho e a fronteira com Espanha | 2.638 | 5.946 |

Considerando igualmente o cenário mais optimista, para o **corredor mais a sul** os TMDA estimados para **2013** e para **2043** apresentam-se de seguida:

Quadro 5 - Previsões de tráfego para o Corredor Sul – Cenário Optimista (veículos/dia)

| Corredor Sul | 2013 | 2043 |
|---|-------------|-------------|
| Entre a A23 e a EN 18-7 a sul da Lardosa | 7.044 | 15.863 |
| Entre a EN18-7 sul da Lardosa, e a EN 223, a norte de Lousa | 6.695 | 15.120 |
| Entre a EN 223, a norte de Lousa, e a EN 353 a oeste de Olede | 6.174 | 14.032 |
| Entre a EN 353 a oeste de Olede, e a EM557, a sul de Proença-a-Velha | 4.230 | 9.514 |
| Entre a EM557, a sul de Proença-a-Velha, e a EN332, a norte de Idanha-a-Velha | 4.105 | 9.204 |
| Entre a EN332, a norte de Idanha-a-Velha, e a EN239 em Penha Garcia | 3.362 | 7.560 |
| Entre Penha Garcia e Monfortinho, paralela à EN239 | 3.106 | 7.029 |
| Entre Monfortinho e a fronteira com Espanha | 2.888 | 6.534 |

Quais os antecedentes deste projecto e do EIA?

O Estudo Prévio do IC31 foi desenvolvido entre 1996 e 2009.

Em 2002 foi concluído, para o então Instituto das Estradas de Portugal, antecessor da EP – Estradas de Portugal, S.A., um primeiro Estudo Prévio, tendo sido também elaborado o respectivo EIA. No entanto, este estudo não teve seguimento e não foi desencadeado o procedimento de AIA.

No final de 2008, a EP – Estradas de Portugal, S.A. decidiu reformular o Estudo Prévio e o correspondente EIA. Este EIA foi entregue à APA em 20 de Outubro de 2009, tendo sido instruído o procedimento de AIA n.º 2177. Dando resposta a dois pedidos de informação complementar por parte da APA, em 23 de Novembro de 2009 e em 7 de Dezembro de 2009, foi entregue em 2 de Março de 2010 um Aditamento ao EIA. A CA considerou que este Aditamento “*determinava alterações significativas do conteúdo do EIA e incompatíveis com a consistência do EIA, podendo vir a dificultar a avaliação do EIA ou a consulta pública*”, pelo que foi declarada a desconformidade do EIA.

O presente EIA integra a versão entregue em Outubro de 2009 e o Aditamento entregue em Março de 2010.

Quais as principais características da área de implantação do projecto?

Os xistos e os granitos constituem as **rochas** dominantes na área, sendo ainda de referir a presença de um depósito sedimentar de cobertura a sueste de Monfortinho e depósitos aluvionares junto das principais linhas de água.

Na envolvente imediata dos traçados em estudo não foram indentificados quaisquer aproveitamentos de **recursos geológicos** (nomeadamente minas, pedreiras ou areeiros). Não foram também identificados, na proximidade, valores geológicos ou geomorfológicos

com particular interesse científico, cultural ou paisagístico, não obstante a sua presença na região, salientando-se o caso do Parque Icnológico de Penha Garcia (área rica em fósseis no vale do rio Ponsul) e o “Monte ilha” onde se situa Monsanto. Todo o projecto desenvolve-se na área do GEOPARK Naturtejo.

O relevo da região corresponde, no essencial, a uma vasta superfície planáltica onde as principais linhas de água se desenvolvem em vales encaixados e se evidenciam alguns cabeços graníticos isolados (Monsanto, Moreirinha) e as serras de Penha Garcia e do Ramiro.

O projecto insere-se na bacia hidrográfica do rio Tejo, desenvolvendo-se nas bacias hidrográficas de três afluentes da margem direita: Ocreza, Ponsul e Erges. As principais **linhas de água** interceptadas pertencem à bacia do rio Ponsul (ribeira de Alpreade, rio Torto ou ribeira das Taliscas, ribeiro Mourisco, ribeiras de Rio de Moinhos e do Amial e o próprio rio Ponsul). Trata-se de linhas de água cujo regime é marcado por uma acentuada redução do escoamento durante a estação seca.

Na área estão presentes diversas **charcas** e **albufeiras** de pequenas dimensões utilizadas para fins agrícolas, pecuários, cinegético, pesca desportiva e ponto de água para combate a incêndios. Em albufeiras de maiores dimensões (Marateca, Idanha e Penha Garcia) ocorre também captação para abastecimento público.

Os **recursos hídricos superficiais** apresentam, na sua globalidade, uma qualidade boa para os usos que lhes estão associados, podendo requerer tratamento específico em alguns casos, dependendo da sua utilização.

No que se refere aos **sistemas aquíferos**, grande parte dos traçados em estudo do IC31 atravessam aquíferos em rochas fissuradas (dominantemente de natureza granitóide ou xistenta), de vulnerabilidade Baixa e Variável. No final do traçado são atravessados aquíferos em sedimentos não consolidados sem ligação hidráulica com a água superficial, de vulnerabilidade Média

Relativamente ao aproveitamento de **águas subterrâneas** destaca-se a exploração dos recursos hidrominerais de Monfortinho para água mineral, para fins hidroterapêuticos e consumos de água potável nas instalações hoteleiras e afins da Companhia das Águas da Fonte Santa de Monfortinho S.A..

Os **solos** da área do projecto apresentam, no geral, reduzido potencial de uso, sendo frequentes riscos de erosão. Neste contexto há, porém, a assinalar a presença de algumas áreas, geralmente várzeas na proximidade de linhas de água, onde estão presentes solos de maior potencial produtivo que se encontram incluídos na Reserva Agrícola Nacional (RAN).

Foram identificados 16 **habitats** (áreas que se distinguem por características físicas, como a temperatura e tipo de solo, e biológicas, como o tipo de vegetação) constantes da Directiva Habitats (transposta para o direito nacional pelo Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de Abril, alterado pelo Decreto-Lei n.º 49/2005, de 24 de Fevereiro), agrupados nos seguintes tipos: charcos temporários, vegetação associada a rios e ribeiras (incluindo amieais), vegetação associada a solos húmidos (juncais e freixiais), vegetação associada a zonas secas (prados e matos), carvalhal, sobreiral, montado de sobreiro e azinheira e zonas rochosas.

Três destes habitats têm especial importância a nível europeu, tendo sido por isso classificados como prioritários: charcos temporários mediterrânicos (código 3170*), prados de zonas secas (subestepes de gramíneas e anuais da *Thero-Brachypodietea*, código 6220*) e amieais (código 91E0*).

Sobressaem, quer por a área ocupada ser maior, quer pelo seu bom grau de conservação, os montados de sobreiro (*Quercus suber*) e de azinheira (*Quercus ilex* subsp. *ballota*) e os carvalhais de carvalho-negral (*Quercus pyrenaica*). Os matos são também abundantes, ocorrendo nos montados ou em terrenos agrícolas abandonados. A presença de eucalipto (*Eucalyptus globulus*) ainda não é significativa, mas é mais frequente na zona de Monsanto e Monfortinho.

Na área do projecto foram identificadas 139 espécies e subespécies de plantas, podendo-se considerar realtivamente rica em termos de **flora**. Apenas uma espécie, as campainhas-do-monte (*Narcissus bulbocodium*), está protegida pela Directiva Habitats. O sobreiro e a azinheira são espécies também protegidas, por legislação nacional específica.

A **fauna** presente nesta região é diversificada, sendo de destacar o número de espécies de anfíbios e répteis e o número de espécies de aves protegidas (ao abrigo da Directiva Aves, transposta para o direito nacional pelo Decreto-Lei n.º 140/99, acima referido) e/ou ameaçadas (segundo o Livro Vermelho dos Vertebrados de Portugal).

Foram observadas, no âmbito deste EIA ou em outras ocasiões, 13 espécies de anfíbios (sendo oito delas protegidas), 20 de répteis (7 protegidas, 1 ameaçada), 116 de aves (29 protegidas, 20 ameaçadas) e 7 de mamíferos (2 protegidas). Quatro espécies são consideradas prioritárias, todas elas de aves: Abutre-preto, Águia de Bonelli, aves de rapina associadas a rochedos; Abetarda e Sisão, associadas à estepe (áreas de pradaria semi-áridas).

As **áreas classificadas para conservação da natureza** mais próximas da área de implantação do IC31 são as seguintes: Sítios de Importância Comunitária (SIC) Gardunha e Malcata, a norte (a uma distância mínima de cerca de 14 e 7 km, respectivamente); Zona de Protecção Especial (ZPE) e Parque Natural do Tejo Internacional, a sul (a uma distância mínima de cerca de 4 e 10 km, respectivamente). O conjunto de todos os SIC e ZPE existentes na União Europeia constitui a Rede Natura 2000. O Parque Natural do Tejo Internacional faz parte da Rede Nacional de Áreas Protegidas.

Na zona mais a este o traçado atravessa a Área Importante para as Aves (IBA, do inglês *Important Bird Area*) da Serra de Penha Garcia e Campina de Toulões. O conceito de IBA foi criado pela organização *Birdlife International*, representada em Portugal pela Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves. Embora não seja uma classificação oficial, as IBA são definidas seguindo critérios que são equivalentes aos utilizados para a definição de ZPE.

A delimitação desta IBA deve-se à presença de populações de aves com estatuto de conservação desfavorável, em especial de espécies que fazem ninho em habitats rochosos, como a Cegonha-preta, Grifo, Abutre-do-Egipto e Falcão-peregrino, bem como de espécies típicas de estepe, Abetarda, Sisão e Alcaravão. A zona atravessada pela nova via situa-se na linha de separação entre estes dois tipos de habitat.

Tendo em conta os dados mais recentes (ano de 2007), disponíveis para a estação de medição mais próxima da zona do projecto, Estação do Fundão, que se considera representativa da área de implantação do projecto, verifica-se que a **qualidade do ar** na área em estudo é globalmente boa.

Em conformidade com o carácter predominantemente rural da ocupação existente na área os níveis de **ruído** ambiente registados são geralmente reduzidos.

Contudo, na proximidade das estradas existentes com maior densidade de tráfego rodoviário e elevada percentagem de veículos pesados, como a A23 e a EN18, verificam-se

níveis de ruído mais elevados por influência da circulação rodoviária nestas vias. Desta forma, apenas pontualmente, num local situado na proximidade das duas vias anteriormente referidas, se verificou incumprimento dos limites legalmente estabelecidos (para zonas que ainda não foram alvo de classificação acústica).

Na área em estudo estão em vigor os Planos Directores Municipais (**PDM**) de **Castelo Branco** e **Idanha-a-Nova**, o Plano de Pormenor da Zona Industrial de Penha Garcia, o **Plano de Bacia Hidrográfica do Tejo** e o **Plano Regional de Ordenamento Florestal da Beira Interior Sul**. O **Plano Regional de Ordenamento do Território do Centro** (PROT – Centro) não se encontra ainda finalizado, mas integra na sua Proposta Preliminar de Maio de 2009 o IC31 como um dos eixos viários a concretizar na região. No PDM de Castelo Branco está previsto o espaço-canal do IC31.

As densidades populacionais nos concelhos abrangidos pelo projecto são muito baixas. O povoamento é concentrado, predominando os lugares de pequena ou muito pequena dimensão, destacando-se apenas uma **cidade** de média dimensão: **Castelo Branco**.

Esta cidade, com 30.449 habitantes em 2001, e Alcains, com 4.698 habitantes, são os únicos lugares com mais de 2.500 habitantes na área.

A cidade de Castelo Branco desenvolveu-se como centro de comércio e serviços num território em que predominava uma economia de base agrária. Com o desenvolvimento das acessibilidades, designadamente da A23 (IP6 e IP2), a cidade viu crescer a sua centralidade regional e de articulação entre o Médio Tejo (Abrantes), o eixo das cidades da Cova da Beira (Fundão e Covilhã) e da Beira Interior Norte (Guarda) e o Norte Alentejano (Portalegre).

O desenvolvimento da base industrial, do comércio e dos serviços tem acompanhado o desenvolvimento das acessibilidades.

No território atravessado pelo projecto, exceptuando a área inicial junto a Alcains e ao acesso à A23, continua a predominar a componente rural.

O **povoamento** é de tipo concentrado, em lugares de pequena dimensão. As principais povoações, geralmente sedes de freguesia, oscilam entre os 200 e os 1000 habitantes, com excepção de Alcains. Em Idanha-a-Nova, a sede de concelho contava com 2.134 habitantes nos Censos de 2001.

No concelho de **Castelo Branco**, os ramos do comércio por grosso e retalho, da construção, das indústrias transformadoras e do alojamento e restauração são os que assumem maior relevância no que respeita ao número de empresas. As indústrias transformadoras são as que têm maior capacidade empregadora, mas é o comércio que gera maior volume de negócios.

Em **Idanha-a-Nova** a situação é semelhante no que se refere ao comércio, embora o sector primário tenha um peso muito relevante. O concelho de Idanha-a-Nova tem ainda a particularidade de o ramo do alojamento e restauração ser um dos mais relevantes quer a nível do emprego quer do volume de negócios, o que resulta da importância da estância termal de Monfortinho.

Não obstante a existência de diversos elementos patrimoniais na região, não se regista **património classificado** na proximidade dos traçados em estudo (a menos de 200 m). No entanto identificam-se 13 sítios classificados como Imóveis de Interesse Público na área envolvente, localizados em Alcains, Oledo, Proença-a-Velha, Idanha-a-Velha, Monsanto e Penha Garcia. De referir o Conjunto Arquitectónico e Arqueológico de Idanha-a-Velha, classificado como Monumento Nacional, localizado a cerca de 1300 m a sul do traçado da Solução 1.

Os trabalhos de pesquisa bibliográfica e de prospecção no terreno detectaram, na proximidade dos traçados em estudo, 28 **sítios arqueológicos**, nenhum deles classificado, e correspondendo a cronologias entre pré-históricas (um sítio) e o século XVIII (um sítio). Dominam claramente os sítios datados do período romano (8 sítios) e romano/medieval (4 sítios).

A **paisagem** da área de estudo é marcada por duas unidades de paisagem principais. Por um lado, as zonas de **relevo ondulado** suave (campos de Castelo Branco e da Idanha) apenas recortadas por vales, alguns de grande encaixe. Este tipo de paisagem, que domina a maior parte da área, é interrompido pela presença marcante de alguns **relevos residuais** de forte projecção vertical como é o caso dos morros de Monsanto e Moreirinha e as Serras do Ramiro e de Penha Garcia. De um modo geral, a qualidade visual da paisagem é considerada média a elevada.

Quais os principais efeitos (impactes) do projecto do IC31 Castelo Branco / Monfortinho?

A construção de infra-estruturas rodoviárias com a dimensão da nova via projectada provoca naturalmente um conjunto de efeitos (impactes), quer na **fase de construção**, devido às diversas **actividades de obra** necessárias, quer na **fase de exploração** devido à sua **presença física no território**, e pelo **tráfego** que nela vai circular.

Grande parte dos **impactes negativos** identificados no EIA, são criados na **fase de construção**, alguns dos quais permanecem na **fase de exploração**.

Na fase de construção podem-se salientar diversos impactes.

A criação de escavações e aterros para criação da plataforma rodoviária implica alterações no relevo que atingem, em certos casos, alturas superiores a 20 m. Estas alterações permanecem durante a fase de exploração, constituindo impactes na **geomorfologia** e na **paisagem**.

Verifica-se ocupação parcial de pequenas albufeiras, destruição de charcas, poços e um furo, representando impactes pontuais nos **recursos hídricos**.

A implantação do projecto traduz-se na ocupação definitiva de **solos** de elevado potencial produtivo incluídos na Reserva Agrícola Nacional (RAN). Este impacte apresenta reduzida expressão em termos de área afectada.

Na fase de construção ocorre afectação de valores **ecológicos**, designadamente por degradação, destruição e fragmentação de habitats (provocados pela construção da estrada). Contudo não se espera a ocorrência de afectação significativa de qualquer espécie ou habitat com elevado valor de conservação.

A implantação do projecto provoca, localmente, alteração dos **usos do solo**, sendo de referir a ocupação de áreas agrícolas e de montado.

Os trabalhos da obra traduzem-se na afectação directa e indirecta de habitações por exposição ao **ruído** a alterações da **qualidade do ar** devidas ao levantamento de poeiras.

A implantação do projecto provoca um efeito de barreira **socioeconómico**, em particular pelo seccionamento de áreas agrícolas e afectação de acessos actuais, obrigando a alternativas de percursos mais longas.

Há também a referir a necessidade de demolição/destruição de algumas edificações.

A indicação das edificações que serão expropriadas/demolidas, bem como a respectiva localização face aos traçados em estudo, consta do Quadro 6, que se apresenta de seguida.

Quadro 6 - Edificações expropriadas/demolidas ao longo dos traçados em estudo do IC31

| Solução | Subdivisão | Localização de edifícios afectados | N.º de edifícios afectados | Tipologia |
|-----------|------------|--|--|---|
| 1 | 1.1 | km 2+150 | 2 | Edifícios rurais com funcionalidade habitacional |
| | | km 2+175 | 1 | Edifício de apoio agrícola |
| | | km 2+200 | 1 | Edifício de apoio agrícola |
| | | km 6+560 | 1 | Edifício de apoio agrícola |
| | 1.3 | km 13+100 | 1 | Edifício de apoio agrícola |
| | | km 15+615 | 1 | Edifício de apoio agrícola |
| | | km 17+240 | 2 | Edifício de apoio agrícola |
| | | km 20+840 | 1 | Edifício de apoio agrícola |
| | 1.8 | km 35+830 | 1 | Edifício de apoio agrícola |
| | | km 35+840 | 1 | Edifício de apoio agrícola |
| | | km 36+475 | 1 | Edifício de apoio agrícola |
| | | km 36+575 | 1 | Edifício de apoio agrícola |
| | 1.9 | Nó 8 S1, rotunda de ligação do ramo A+B à rede local | 1 | Edifício de apoio rural com funcionalidade habitacional |
| | 1.10 | km 49+525 | 1 | Edifício de apoio agrícola |
| km 51+450 | | 1 | Edifício de apoio agrícola/habitação | |
| 1A | km 1+900 | 2 | Edifícios rurais com funcionalidade habitacional | |
| | km 1+930 | 1 | Edifício de apoio agrícola | |
| | km 1+955 | 1 | Edifício de apoio agrícola | |

| Solução | Subdivisão | Localização de edifícios afectados | N.º de edifícios afectados | Tipologia |
|---------|------------|------------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| 1B | | km 1+250 | 1 | Edifício de apoio agrícola |
| | | Nó 3 S1B, ramo A | 1 | Edifício de apoio agrícola |
| | | km 6+270 | 1 | Edifício de apoio agrícola |
| | | km 6+480 | 1 | Edifício de apoio agrícola |
| | | Nó 3 S1B, rotunda sul | 1 | Edifício de apoio agrícola |
| | | km 10+250 | 1 | Edifício de apoio agrícola |
| 5 | 5b | km 30+530 | 1 | Edifício de apoio agrícola |
| | 5c | km 46+700 | 1 | Edifício de apoio agrícola |
| | | km 47+500 | 1 | Edifício rural |

Durante a fase de construção pode ocorrer afectação directa ou indirecta de sítios de potencial interesse em termos de **património cultural**. Contudo não se espera a ocorrência de impactes negativos significativos.

Há ainda a referir a introdução de alterações na estrutura da **paisagem** durante a fase de obra, sobretudo pela presença de áreas com movimentação de terras e estaleiros. Parte dos impactes criados são temporários, reversíveis e minimizáveis.

Na **fase de exploração** os principais impactes negativos relacionam-se com a manutenção de impactes de carácter permanente criados na fase de construção, anteriormente referidos.

Nesta fase há a considerar a proximidade de diversos edifícios de habitação e outros edifícios urbanos na proximidade da nova rodovia, o que se traduz em alterações nas condições de vivência das populações que habitam ou frequentam esses edifícios (afectação de logradouros ou áreas agrícolas adjacentes, ruído de tráfego rodoviário, afectação de acessibilidades locais, impacte paisagístico).

No Quadro 7 identificam-se edifícios de habitação e outros edifícios urbanos localizados a distâncias ao eixo da via iguais ou inferiores a 100 m, apresentando-se também a distância ao talude mais próximo.

Quadro 7 - Edifícios de habitação e outros edifícios urbanos localizados a distâncias iguais ou inferiores a 100 m

| Edifício de habitação e outros edifícios urbanos | Localização | Distância ao eixo da via | Distância aos taludes da via |
|--|--|--------------------------|------------------------------|
| Solução 1 (S1) | | | |
| Casa de habitação | S1.1 Ramo A N61 S1, lado oeste | 25 m | 20 m |
| Casa de habitação | S1.1, ao km 0+000, lado sul, junto ao N61 S1 | 20 m | 0 m |
| Casa de habitação | S1.1, ao km 0+000, lado norte | 15 m | 0 m |
| Capela | S1.1, ao km 0+290, lado norte | 44 m | 29 m |
| Centro de convívio | S1.1, ao km 0+350, lado norte | 50 m | 30 m |
| Casa de habitação | S1.2, ao km 2+570, lado norte | 48 m | 30 m |
| Casa de habitação | S1.2, ao km 2+700, lado norte | 75 m | 58 m |
| Solução 1B (S1B) | | | |
| Casa de habitação com um piso | S1B, ao km 4+100, lado sul | 100 m | 86 m |
| Solução 5 (S5) | | | |
| Casa de habitação / Quinta | S5b, ao km 34+500, lado sul | 45 m | 40 m |
| Casa de habitação | S5b, ao km 34+820, lado sul | 40 m | 30 m |
| 2 Casas de habitação | S5b, ao km 34+970, no lado sul | 30 m | 25 m |
| Casa de habitação | S5b, ao km 35+160, lado sul | 20 m | 15 m |
| Casa de habitação com dois pisos | S5b, ao km 35+210, no lado sul | 80 m | 75 m |
| Casa de habitação | S5b, ao km 35+300, lado norte | 80 m | 70 m |
| Casa de habitação / Quinta | S5b, ao km 35+450, lado norte | 50 m | 35 m |
| Casa de habitação | S5b, ao km 35+490, lado norte | 20 m | 10 m |
| Casa de habitação | S5b, ao km 35+670, lado sul | 25 m | 10 m |
| 2 casas de habitação | S5b, ao km 35+710, lado sul | 85 m | 20 m |

| Edifício de habitação e outros edifícios urbanos | Localização | Distância ao eixo da via | Distância aos taludes da via |
|---|----------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|
| 3 casas de habitação com dois pisos novas (1 delas em fase final de construção) | S5b, ao km 36+830, no lado sul | 40 a 80 m | 20 a 60 m |
| Casa de habitação | S5b, ao km 36+850, no lado sul | 50 m | 30 m |
| Casa de habitação | S5b, ao km 36+850, no lado norte | 50 m | 30 m |
| Casa de habitação | S5b, ao km 36+860 lado norte | 40 m | 20 m |
| Casa de habitação | S5b, ao km 36+860, lado sul | 35 m | 15 m |
| Armazém | S5b, ao km 36+865, lado norte | 70 m | 50 m |
| Casa de habitação | S5b, ao km 36+870, lado norte | 55 m | 35 m |
| Garagem | S5b, ao km 36+875, lado norte | 65 m | 45 m |
| Casa de habitação | S5b, ao km 36+910, lado sul | 20 m | 1 m |
| Casa de habitação | S5b, ao km 36+950, lado sul | 40 m | 25 m |
| Casas de habitação com um e dois pisos, com anexos e com terreno circundante | S5b, ao km 37+000, lado norte, | 70 m | 40 m |
| Casa de habitação | S5b, ao km 40+000, lado sul | 30 m | 20 m |
| Casa de habitação | S5b, ao km 40+000, lado norte | 30 m | 20 m |
| Casa de habitação | S5b, ao km 40+750, lado norte | 30 m | 20 m |
| Casa de habitação | S5b, ao km 41+400, lado norte | 35 m | 20 m |
| Casa de habitação, com anexos e com terreno circundante | S5c, ao km 47+500, lado norte | 50 m | 25 m |
| Casa de habitação | S5d, ao km 50+640, lado norte | 60 m | 30 m |

A circulação rodoviária provoca ruído, potenciando a ultrapassagem de valores legais estabelecidos junto de áreas habitadas.

Na fase de exploração há ainda a possibilidade de contaminação dos **recursos hídricos** e do **solo** em resultado de derrame accidental de hidrocarbonetos ou outras substâncias poluentes transportadas por veículos circulando na via.

Salienta-se ainda a afectação da estrutura da **paisagem**, mesmo após a implementação do Projecto de Integração Paisagística. A intensidade desta afectação depende de características locais do projecto (dimensões de escavações e aterros, presença de viadutos), da acessibilidade dos pontos de observação e da qualidade e sensibilidade da paisagem.

A análise efectuada permitiu concluir que nenhum dos traçados em estudo afecta directa ou indirectamente património geológico, bem como os recursos hídricos das Termas de Monfortinho (quer em termos de quantidade, como de qualidade), dado que as zonas de protecção definidas estão sempre a montante do projecto.

Como **impactes positivos** destaca-se, na **fase de construção**, a criação de emprego directo e indirecto relacionado com a obra e a dinamização de actividades económicas locais, designadamente no comércio e restauração. Trata-se de impactes significativos mas temporários.

Os principais impactes positivos ocorrem na **fase de exploração**. Nesta fase o aspecto positivo mais relevante relaciona-se com **melhorias das acessibilidades**, quer a uma escala local, como a uma escala regional e mesmo internacional, uma vez que o IC31 integra um novo eixo rodoviário na ligação entre Lisboa e Madrid, com passagem da fronteira nas proximidades das Termas de Monfortinho, que tem potencial para ser francamente competitivo com o actual eixo com passagem pela fronteira do Caia.

Por outro lado a presença do IC31 permitirá **desviar tráfego** de passagem de localidades atravessadas pelas EN352, EN233, EN353 e EN239, designadamente Escalos de Cima, Oledo, São Miguel de Acha, Proença-a-Velha, Medelim e Penha Garcia, melhorando as condições de **qualidade ambiental** e de **segurança para veículos e peões**.

Quais as principais medidas de mitigação dos impactes negativos?

O projecto contempla um conjunto de medidas mitigadoras dos impactes negativos, quer na **fase de construção**, quer na **fase de exploração**.

Para além de medidas relativas a uma adequada **gestão ambiental da obra**, as principais **medidas de mitigação** dos impactes negativos propostas no EIA são as seguintes:

- Localização dos estaleiros, acessos temporários e locais de depósito de terras evitando áreas ambientalmente sensíveis, designadamente áreas da Reserva Agrícola Nacional, da Reserva Ecológica Nacional, do Domínio Hídrico, sítios arqueológicos, zonas de protecção do património cultural classificado, zonas de património geológico e habitats com maior valor ecológico;
- Compensação da afectação de povoamentos de sobreiro e azinheira, correspondendo à plantação de áreas com 1,25 vezes a área afectada;
- Projecto de Integração Paisagístico, incluindo o revestimento vegetal de taludes e a reinstalação de vegetação junto das linhas de água nos viadutos que atravessarão o rio Ponsul, a ribeira das Taliscas e a ribeira de Alpreade;
- Projecto dos pilares dos viadutos sem ocupação do leito das linhas de água;
- Passagens sob e sobre a via, adaptadas à sua utilização pela fauna selvagem;
- Vedação a instalar ao longo de toda a via, com características que impeçam o acesso de animais;
- Programação dos trabalhos de desmatção, a realizar entre Setembro e Fevereiro, evitando o período de reprodução da maioria das espécies;
- Recuperação de habitats, em especial os associados às linhas de água;
- Acompanhamento arqueológico da obra, com realização de trabalhos de prospecção arqueológica e outras intervenções que se revelem necessárias;
- Adopção de medidas de minimização dos níveis de ruído na fase de exploração, junto de áreas habitacionais onde se venha a confirmar a ultrapassagem dos limites previstos no Regulamento Geral do Ruído – situações assinaladas no Desenho RNT 3 (Síntese de Impactes).

A generalidade das medidas mitigadoras não se encontra ainda localizada e deverá ser pormenorizada na fase seguinte de Projecto de Execução. Só então, sabendo qual o

traçado a desenvolver e com outra escala de trabalho, será possível concretizar a localização das medidas de mitigação e defini-las com mais rigor.

Quais as alternativas ambientalmente preferíveis?

A comparação ambiental de alternativas realizada no EIA conduziu à seguinte **combinação de alternativas com menores impactes ambientais negativos**:

- No **Troço Poente**, a **alternativa P3** (ligando-se à A23 sensivelmente a meio caminho entre Alcains e Lardosa). Esta é a alternativa mais favorável em termos de geologia e geomorfologia, solos, componente biológica, ambiente sonoro, componente social, ordenamento do território e condicionantes e paisagem;
- No **Troço Central**, a **alternativa C1** (com passagem a norte de Oledo). Esta é a alternativa mais favorável em termos de geologia e geomorfologia, componente biológica, património cultural e paisagem;
- No **Troço Nascente** as alternativas **N5** e **N11**, seguidas de perto pelas alternativas **N15**, **N18** e **N8** (todas elas com passagem a sul de Monsanto e aproveitando o traçado da EN229 no percurso entre Penha Garcia e Monfortinho). As alternativas **N5** e **N11** são mais favoráveis em termos de clima, solos, ambiente sonoro e paisagem.

No Quadro seguinte apresenta-se a composição do traçado das soluções consideradas mais favoráveis para o traçado do IC31.

Quadro 6 – Composição do traçado das soluções consideradas mais favoráveis

| Troço | Alternativa | Combinação de Soluções/subdivisões |
|----------|-------------|------------------------------------|
| Poente | P3 | 1B |
| Central | C1 | 1.3 |
| Nascente | N5 | 1.4+1.5+1.6+1C+1.8+6+5c+5d+1.11 |
| | N11 | 1.4+3.1+3.2+1C+1.8+6+5c+5d+1.11 |
| | N15 | 1.4+4+1.6+1.7+1.8+6+5c+5d+1.11 |
| | N18 | 1.4+4+1.6+1C+1.8+6+5c+5d+1.11 |
| | N8 | 1.4+3.1+3.2+1.7+1.8+6+5c+5d+1.11 |

A representação esquemática destas e de todas as outras alternativas em estudo encontra-se na Figura 1.

Que programas de monitorização estão previstos?

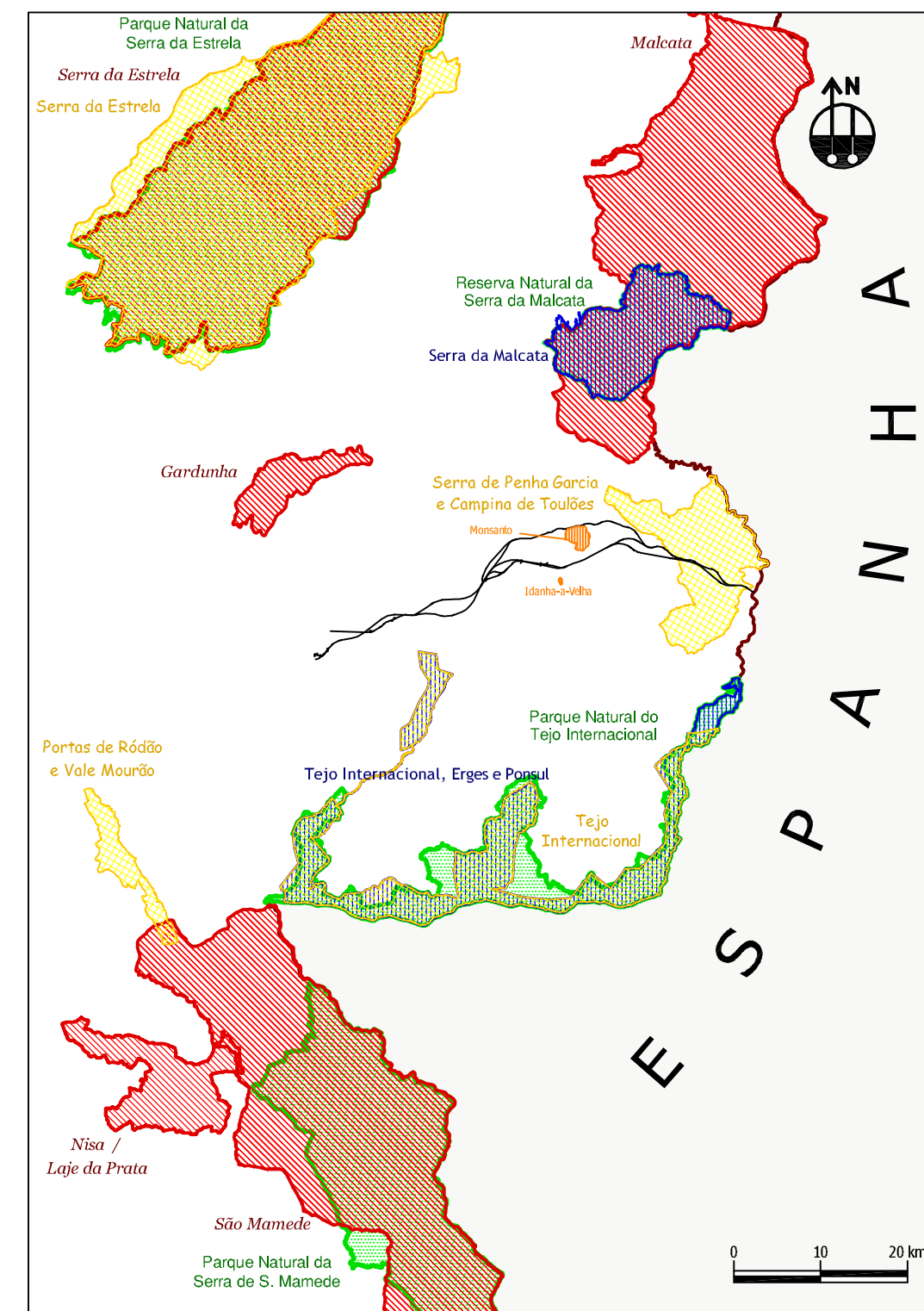
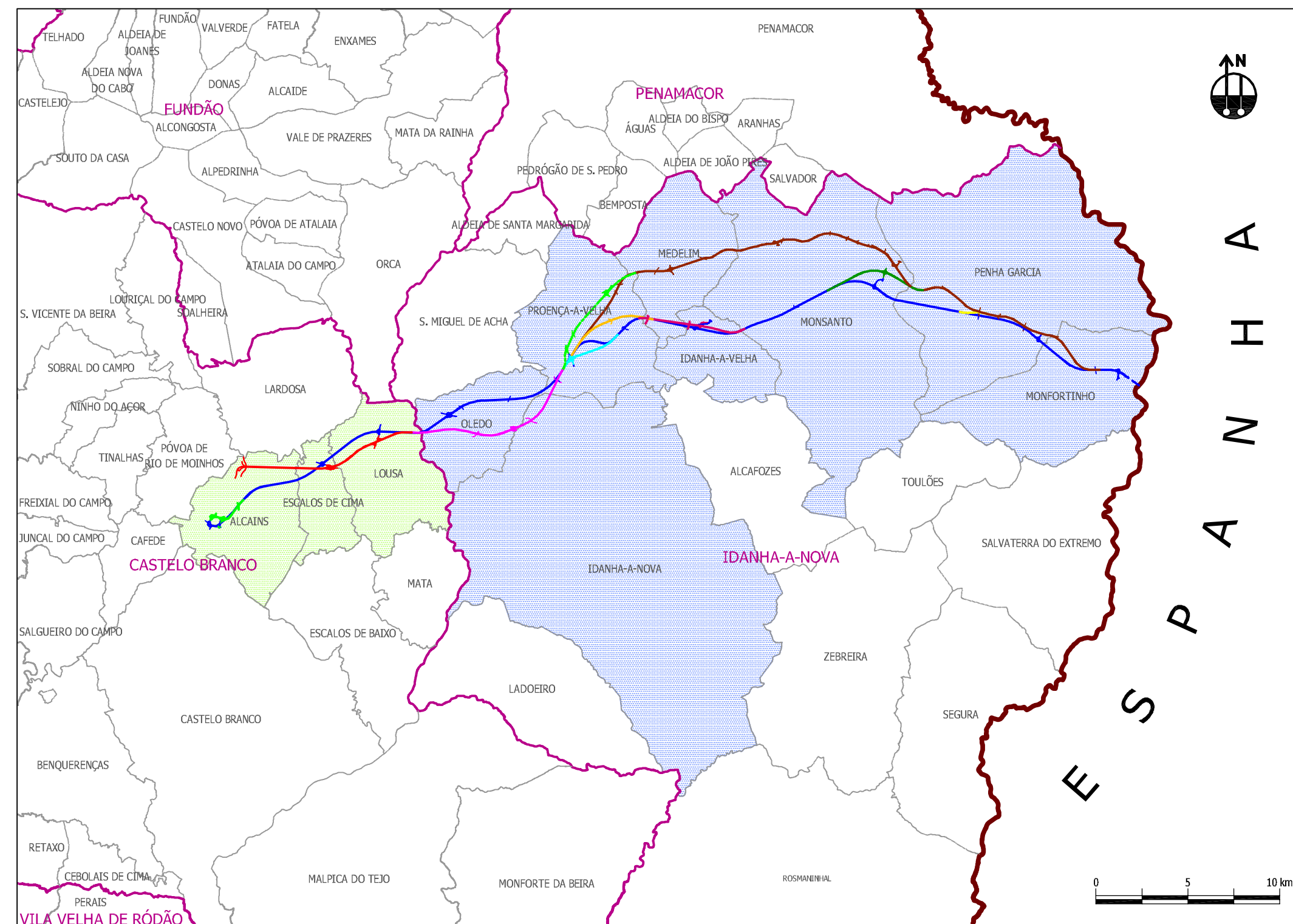
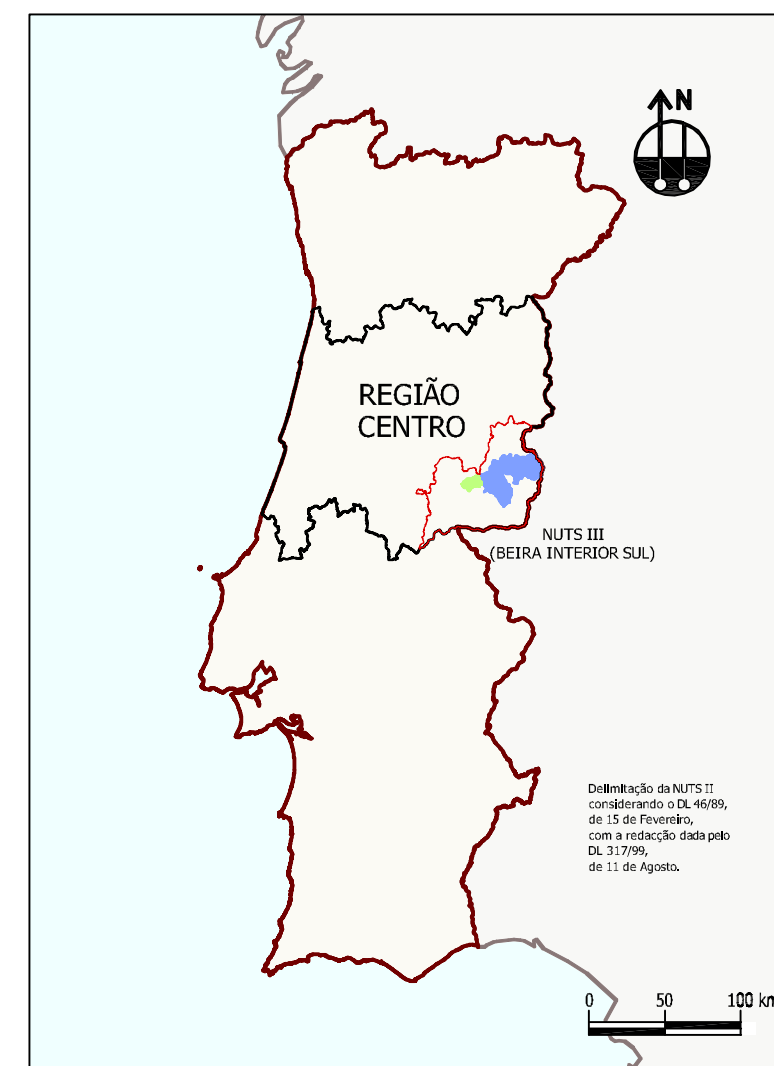
A **monitorização** é a actividade de recolha de dados ambientais relativos ao projecto, que permita a avaliação da sua conformidade com a legislação ou normas em vigor, bem como do desempenho ambiental da sua construção e exploração. A monitorização deve permitir a gestão dos impactes e a comunicação às partes interessadas.

O EIA propõe programas de monitorização da **componente biológica** (flora, habitats, fauna) e do **ambiente sonoro**.

Conclusão

Ao longo deste EIA foram analisados os impactes positivos e negativos do Itinerário Complementar n.º 31 (IC31) Castelo Branco / Monfortinho e foram identificadas medidas para evitar, reduzir e compensar os impactes negativos, bem como para potenciar os impactes positivos.

A análise efectuada permitiu identificar as soluções de traçado mais favoráveis que optimizam a relação entre impactes residuais positivos e negativos, revelando um balanço globalmente positivo.



IC31 Castelo Branco–Monfortinho

- Divisão administrativa
- Limite de concelhos
 - FUNDÃO Nome de concelhos
 - Limite de freguesias
 - MATA Nome de freguesias
- Freguesias atravessadas
- no Concelho de Castelo Branco
 - no Concelho de Idanha-a-Nova

- Áreas classificadas em território nacional
- Áreas protegidas
 - Sítios de Importância Comunitária
 - Zonas de Protecção Especial
 - Zonas de protecção de património cultural
- Áreas designadas pela Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves
- Áreas Importantes para as Aves



ESTUDO PRÉVIO
I.C. 31
CASTELO BRANCO / MONFORTINHO

Escala: várias

Designação
LOCALIZAÇÃO
DIVISÃO ADMINISTRATIVA E TERRITORIAL (NUTS)
ÁREAS SENSÍVEIS

Desenho
RNT 1
Data
Junho de 2010
Folha n.º
1/1

| | | | |
|-----|-----|-----|-----|
| 256 | 257 | 258 | 259 |
| 268 | 269 | 270 | 271 |
| 280 | 281 | 282 | 283 |

Cartas Militares do IGEOE

SOLUÇÃO 1



SOLUÇÃO 1B

SOLUÇÃO 1A

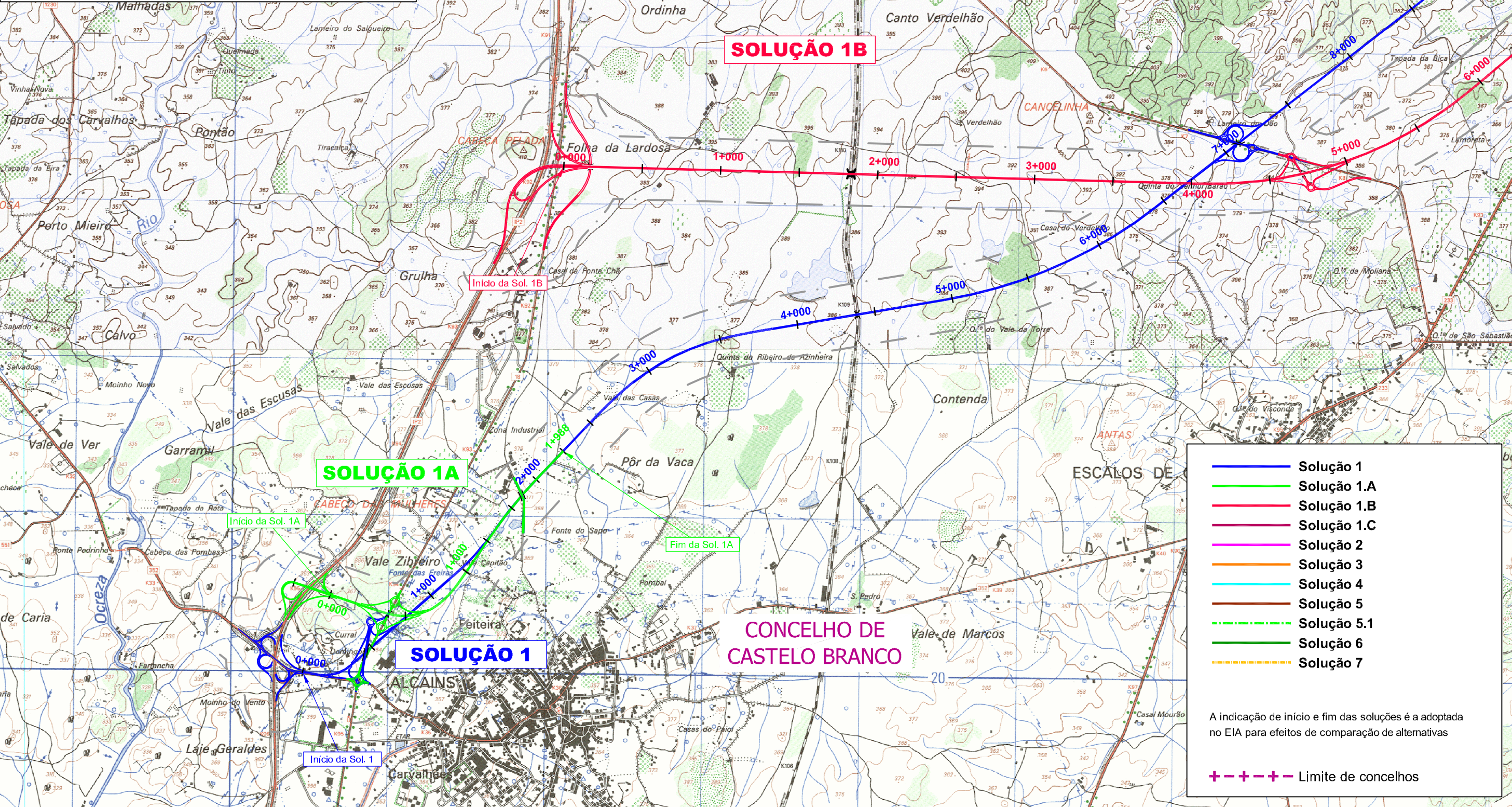
SOLUÇÃO 1

CONCELHO DE CASTELO BRANCO

- Solução 1
- Solução 1.A
- Solução 1.B
- Solução 1.C
- Solução 2
- Solução 4
- Solução 5
- - - Solução 5.1
- Solução 6
- - - Solução 7

A indicação de início e fim das soluções é a adoptada no EIA para efeitos de comparação de alternativas

++ ++ ++ Limite de concelhos



moptc
ministério das obras públicas,
transportes e comunicações

provia
Consultores de Engenharia, S.A.

ESTUDO PRÉVIO

Escala: 1/25.000

Designação

ESBOÇO

Desenho

RNT 2

EP
Estradas de Portugal, S.A.

ecossistema

I.C. 31
CASTELO BRANCO / MONFORTINHO



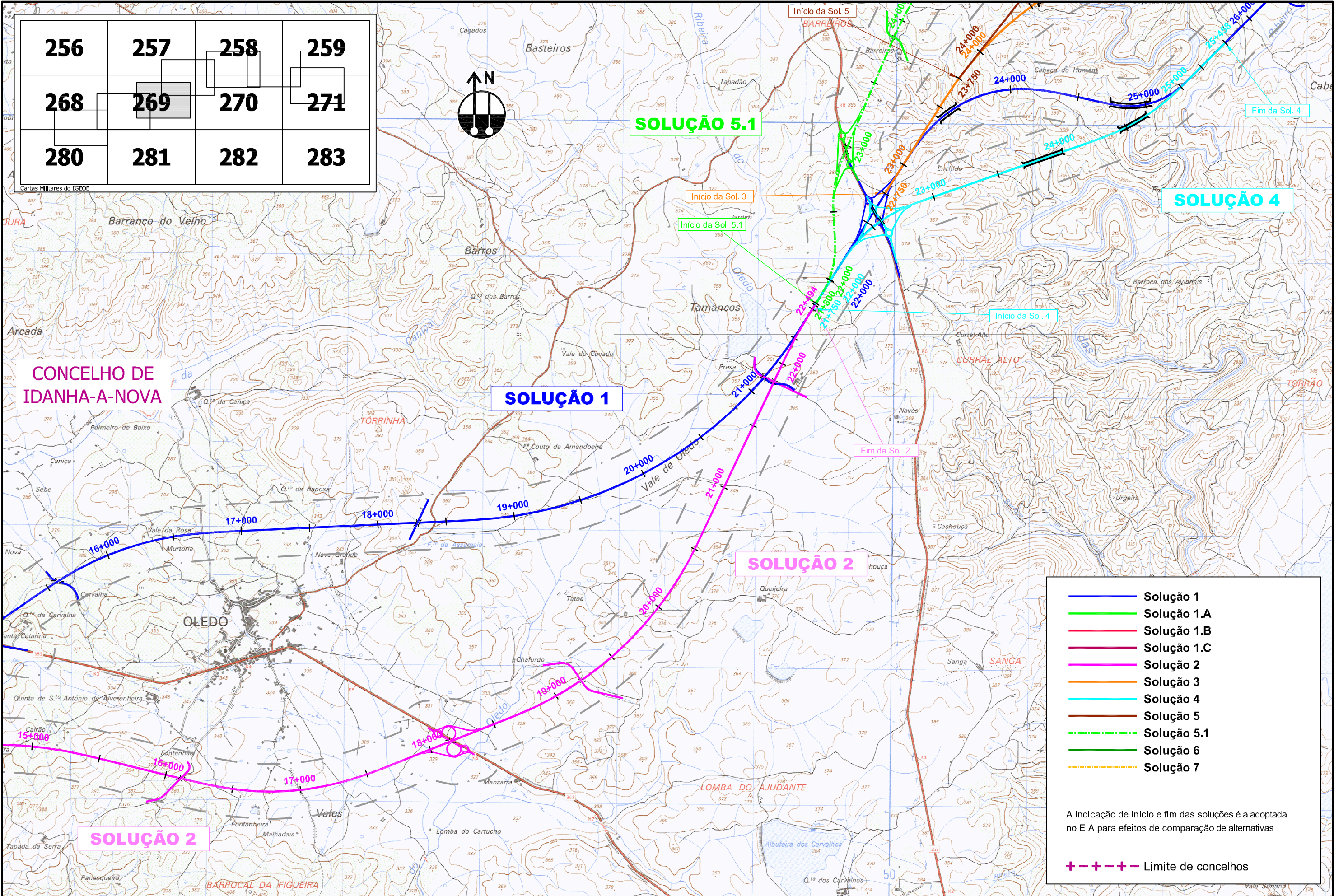
COROGRÁFICO

Data
Fevereiro de 2010

Folha n.º
1/7

| | | | |
|-----|-----|-----|-----|
| 256 | 257 | 258 | 259 |
| 268 | 269 | 270 | 271 |
| 280 | 281 | 282 | 283 |

Cartas Militares do IGEOE



| | |
|--|-------------|
| | Solução 1 |
| | Solução 1.A |
| | Solução 1.B |
| | Solução 1.C |
| | Solução 2 |
| | Solução 3 |
| | Solução 4 |
| | Solução 5 |
| | Solução 5.1 |
| | Solução 6 |
| | Solução 7 |

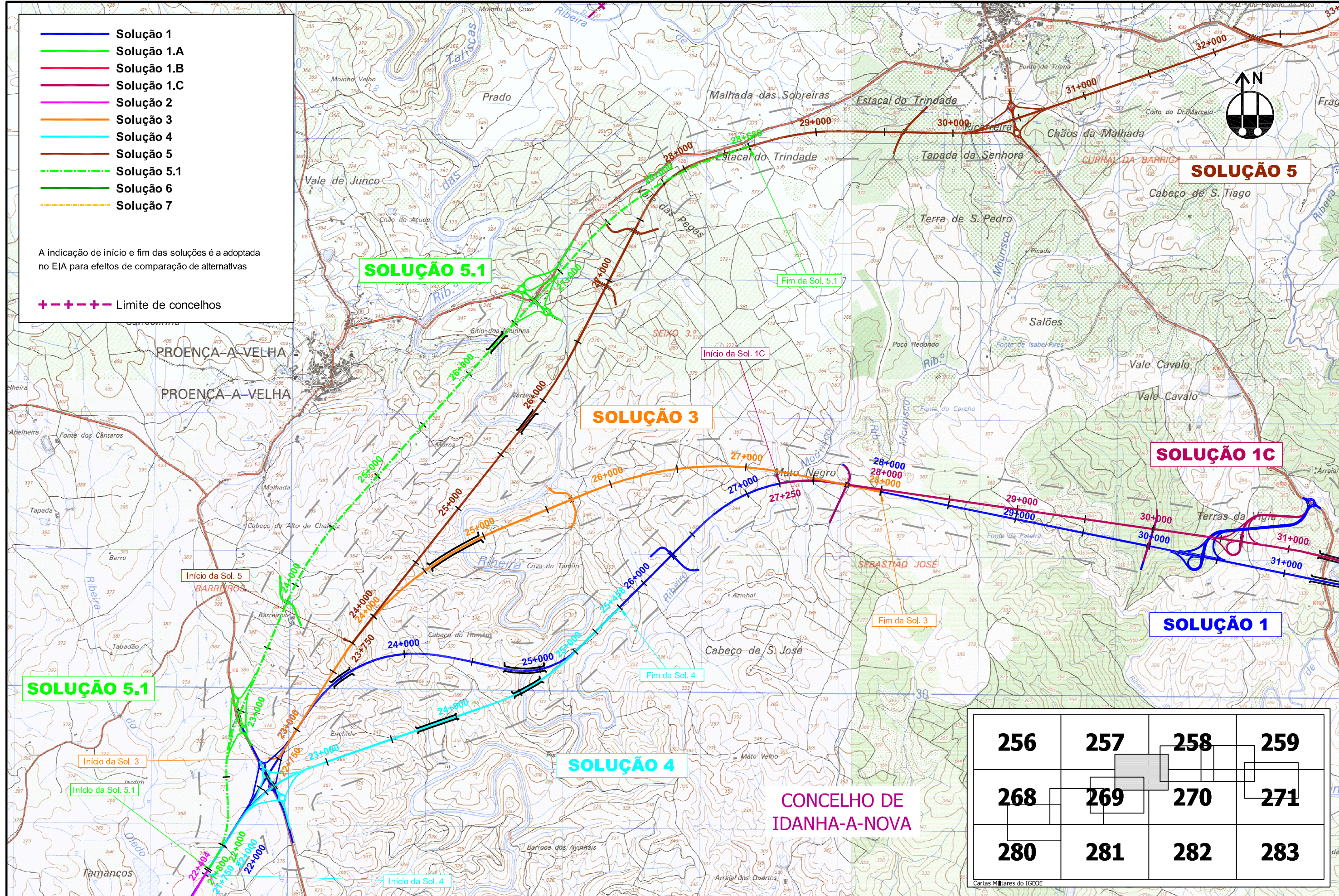
A indicação de início e fim das soluções é a adoptada no EIA para efeitos de comparação de alternativas

Limite de concelhos

- Solução 1
- Solução 1.A
- Solução 1.B
- Solução 1.C
- Solução 2
- Solução 3
- Solução 4
- - - Solução 5.1
- Solução 6
- - - Solução 7

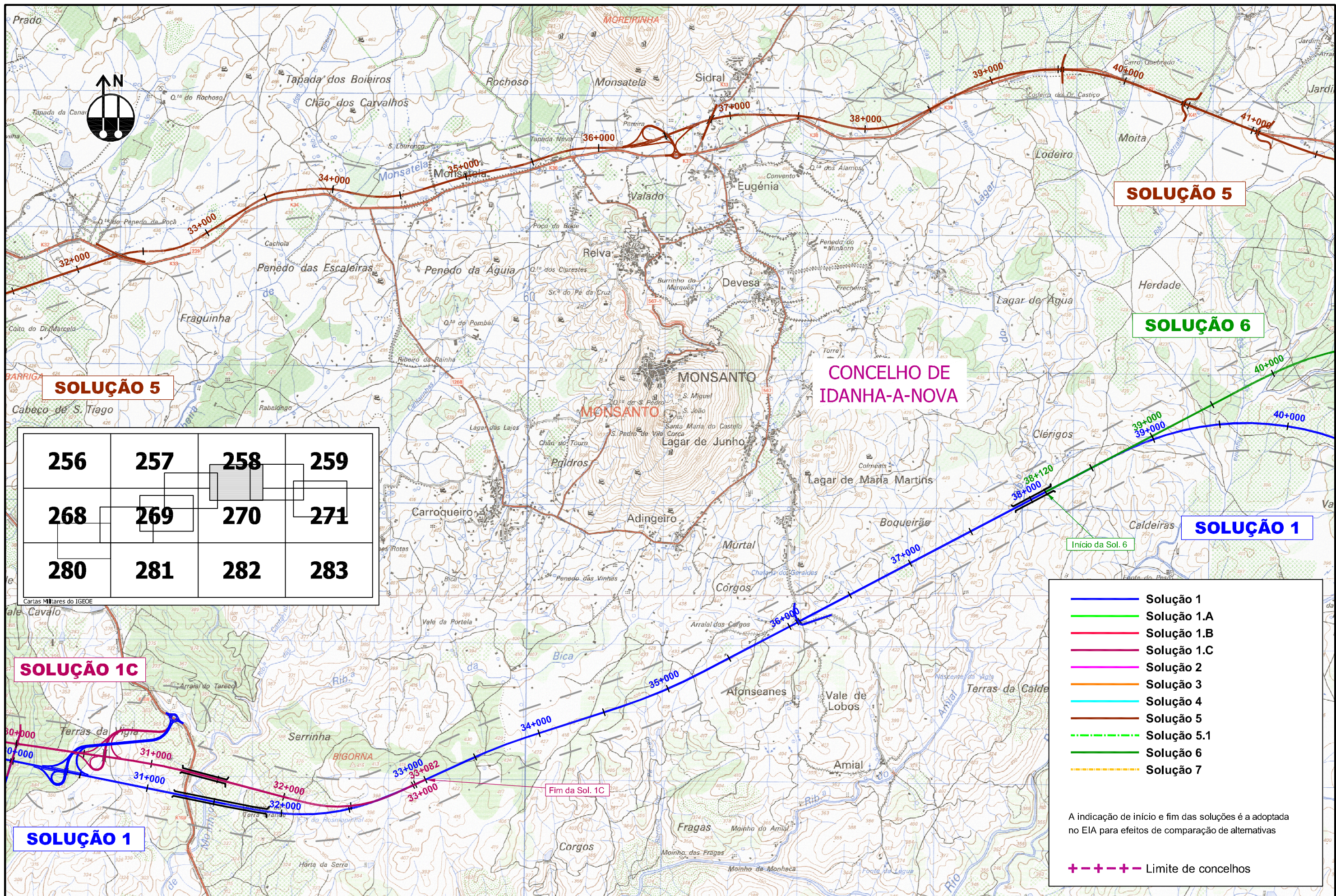
A indicação de início e fim das soluções é a adoptada no EIA para efeitos de comparação de alternativas

+ - - + - - Limite de concelhos



| | | | |
|-----|-----|-----|-----|
| 256 | 257 | 258 | 259 |
| 268 | 269 | 270 | 271 |
| 280 | 281 | 282 | 283 |

Cartas Militares do IGEOE



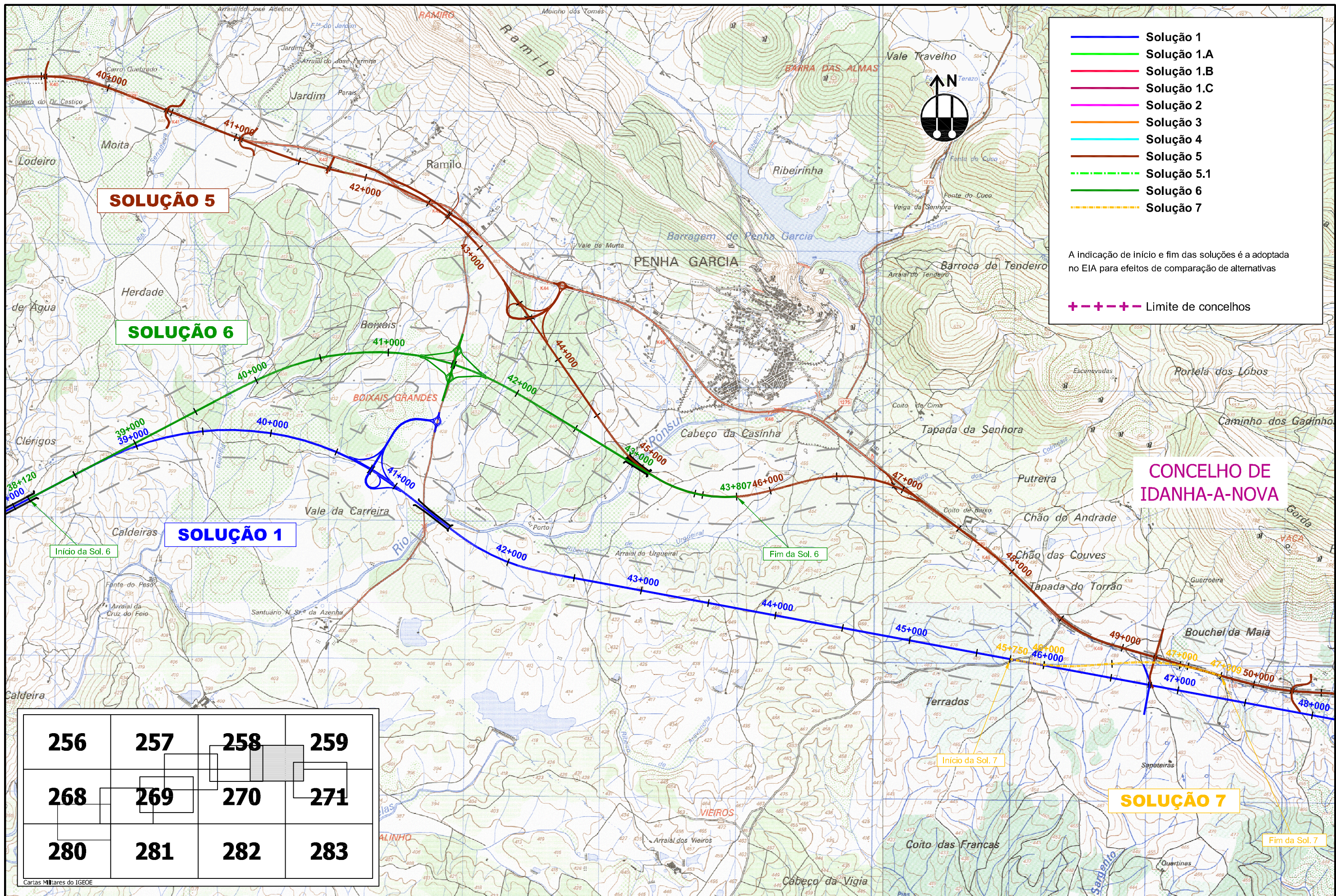
| | | | |
|-----|-----|-----|-----|
| 256 | 257 | 258 | 259 |
| 268 | 269 | 270 | 271 |
| 280 | 281 | 282 | 283 |

Cartas Militares do IGEOE

— Solução 1
— Solução 1.A
— Solução 1.B
— Solução 1.C
— Solução 2
— Solução 3
— Solução 4
— Solução 5
- - - Solução 5.1
— Solução 6
- - - Solução 7

A indicação de início e fim das soluções é a adoptada no EIA para efeitos de comparação de alternativas

- - - Limite de concelhos

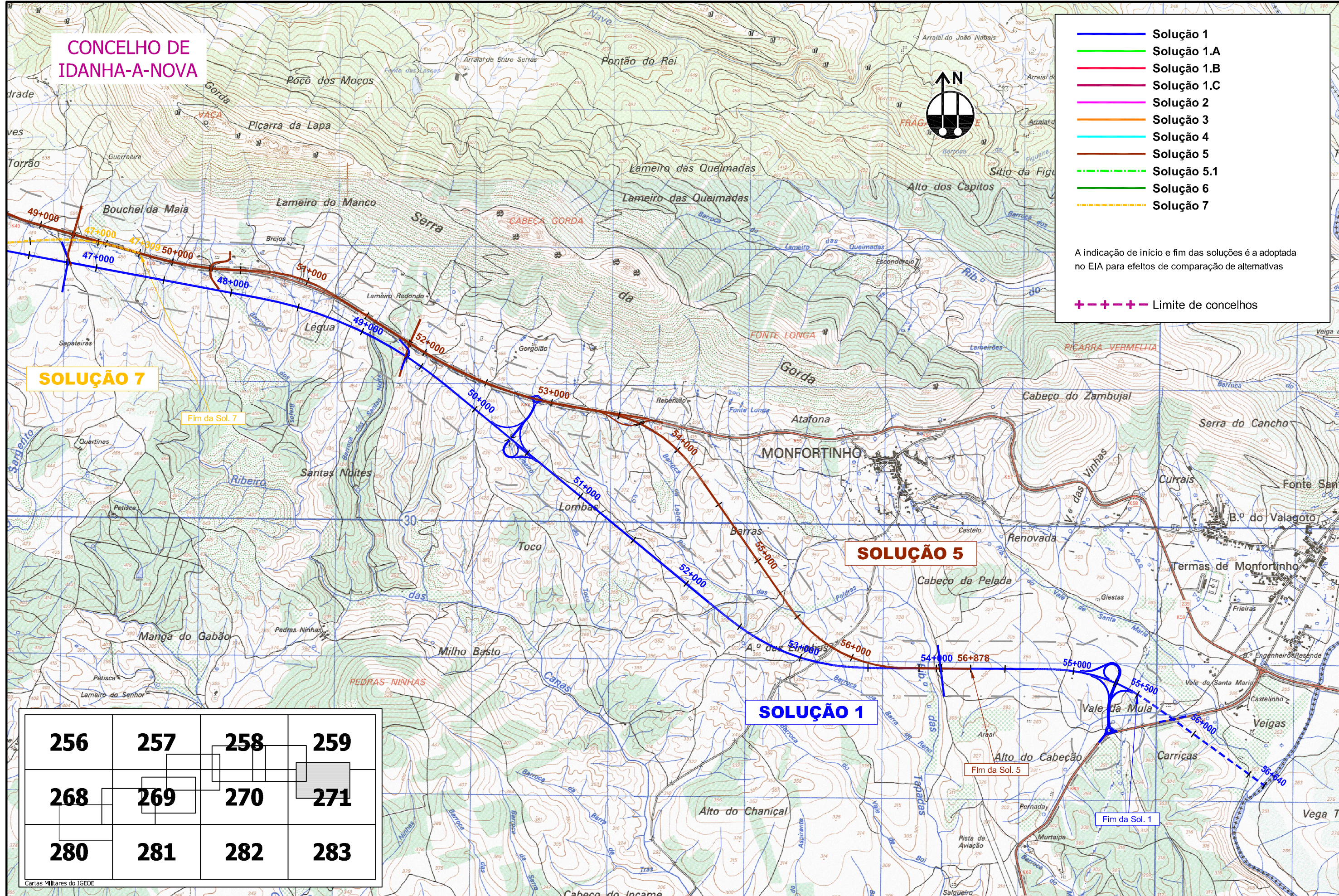


CONCELHO DE IDANHA-A-NOVA

- Solução 1
- Solução 1.A
- Solução 1.B
- Solução 1.C
- Solução 2
- Solução 3
- Solução 4
- Solução 5
- - - Solução 5.1
- Solução 6
- - - - - Solução 7

A indicação de início e fim das soluções é a adoptada no EIA para efeitos de comparação de alternativas

+ - - - - Limite de concelhos



SOLUÇÃO 7

Fim da Sol. 7

SOLUÇÃO 5

Fim da Sol. 5

SOLUÇÃO 1

Fim da Sol. 1

| | | | |
|-----|-----|-----|-----|
| 256 | 257 | 258 | 259 |
| 268 | 269 | 270 | 271 |
| 280 | 281 | 282 | 283 |

Cartas Militares do IGEOE

moptc
ministério das obras públicas,
transportes e comunicações

provia Consultores de Engenharia, S.A.

ESTUDO PRÉVIO

Escala: 1/25.000

Designação

ESBOÇO

Desenho

EP
Estradas de Portugal, S.A.

ecossistema

I.C. 31
CASTELO BRANCO / MONFORTINHO



COROGRÁFICO

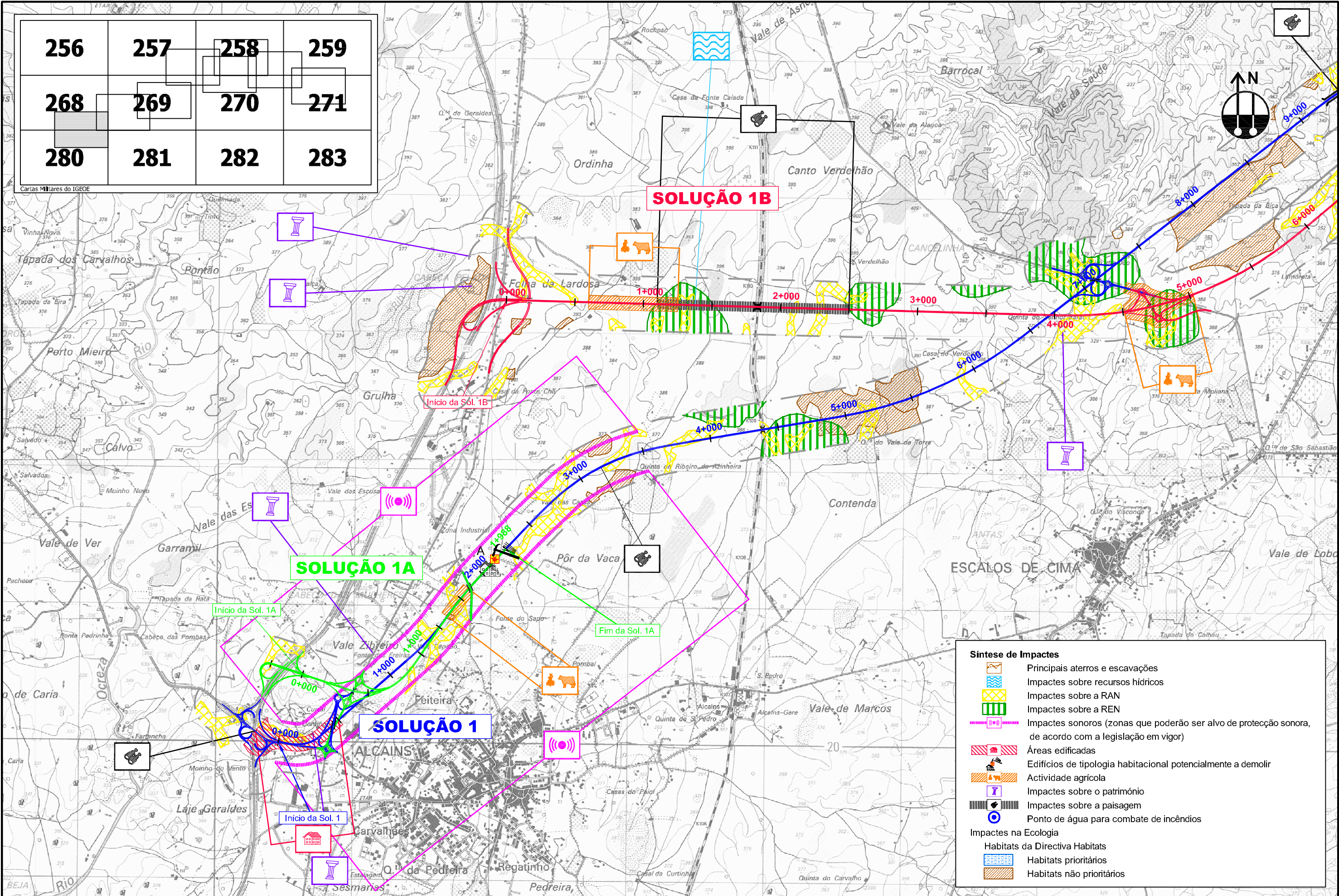
RNT 2

Data
Fevereiro de 2010














Folha n.º

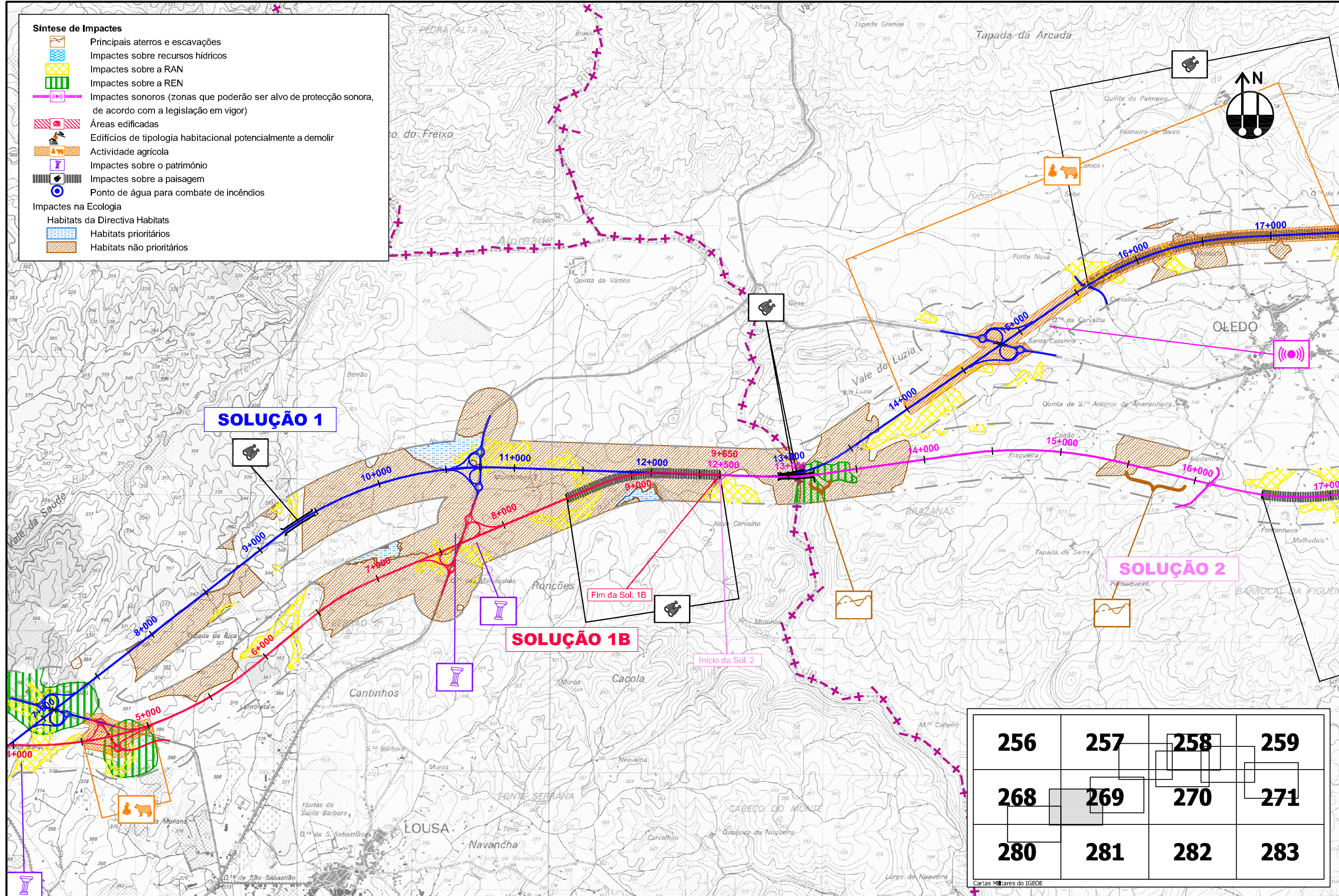
| | | | |
|-----|-----|-----|-----|
| 256 | 257 | 258 | 259 |
| 268 | 269 | 270 | 271 |
| 280 | 281 | 282 | 283 |

Cartas Militares do IGEOE



| Síntese de Impactes | |
|----------------------|--|
| | Principais aterros e escavações |
| | Impactes sobre recursos hídricos |
| | Impactes sobre a RAN |
| | Impactes sobre a REN |
| | Impactes sonoros (zonas que poderão ser alvo de protecção sonora, de acordo com a legislação em vigor) |
| | Áreas edificadas |
| | Edifícios de tipologia habitacional potencialmente a demolir |
| | Actividade agrícola |
| | Impactes sobre o património |
| | Impactes sobre a paisagem |
| | Ponto de água para combate de incêndios |
| Impactes na Ecologia | |
| | Habitats da Directiva Habitats |
| | Habitats prioritários |
| | Habitats não prioritários |

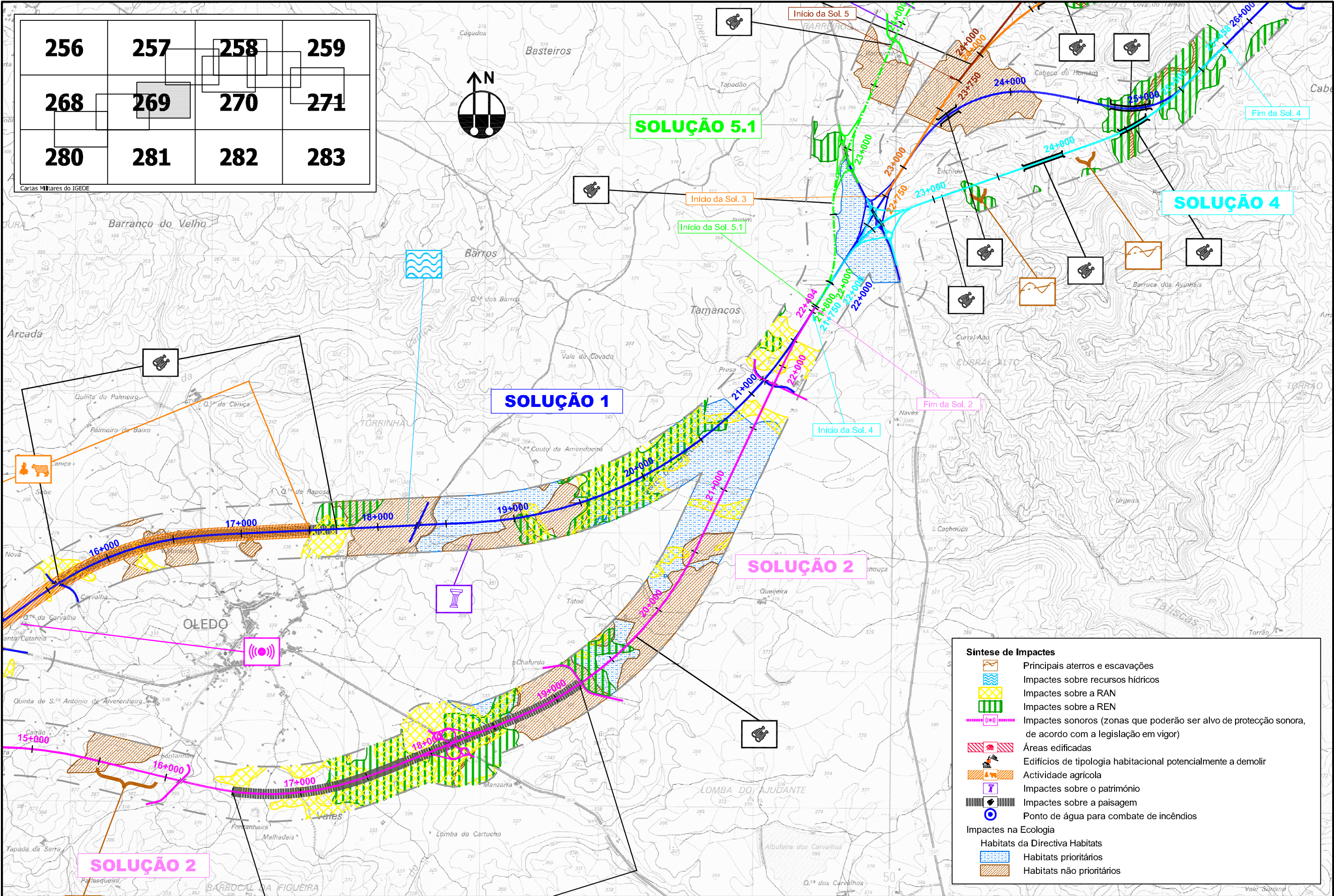
- Síntese de Impactes**
-  Principais aterros e escavações
 -  Impactes sobre recursos hídricos
 -  Impactes sobre a RAN
 -  Impactes sobre a REN
 -  Impactes sonoros (zonas que poderão ser alvo de protecção sonora, de acordo com a legislação em vigor)
 -  Áreas edificadas
 -  Edifícios de tipologia habitacional potencialmente a demolir
 -  Actividade agrícola
 -  Impactes sobre o património
 -  Impactes sobre a paisagem
 -  Ponto de água para combate de incêndios
- Impactes na Ecologia**
- Habitats da Directiva Habitats
-  Habitats prioritários
 -  Habitats não prioritários



| | | | |
|-----|-----|-----|-----|
| 256 | 257 | 258 | 259 |
| 268 | 269 | 270 | 271 |
| 280 | 281 | 282 | 283 |

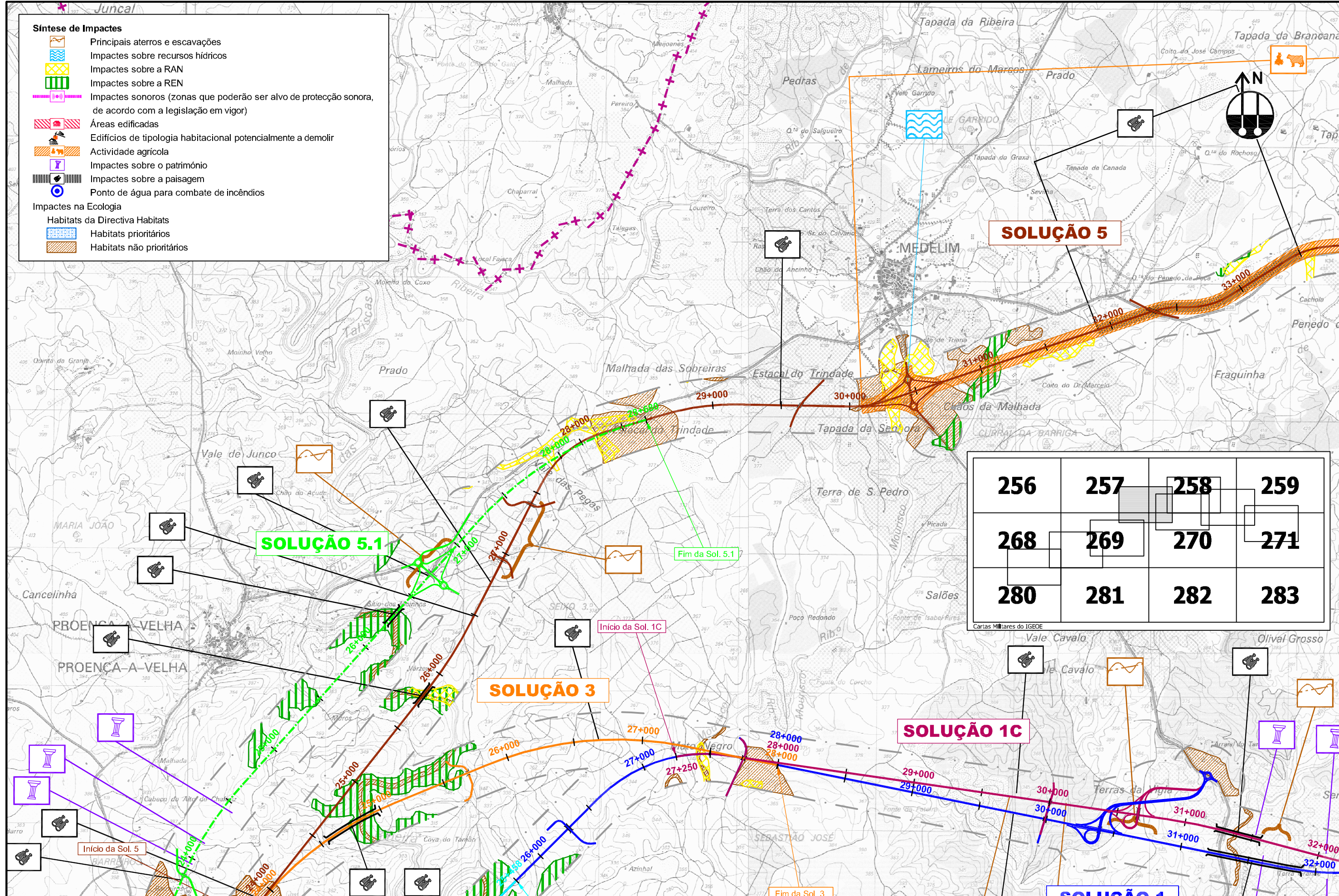
| | | | |
|-----|-----|-----|-----|
| 256 | 257 | 258 | 259 |
| 268 | 269 | 270 | 271 |
| 280 | 281 | 282 | 283 |

Cartas Militares do IGEOE



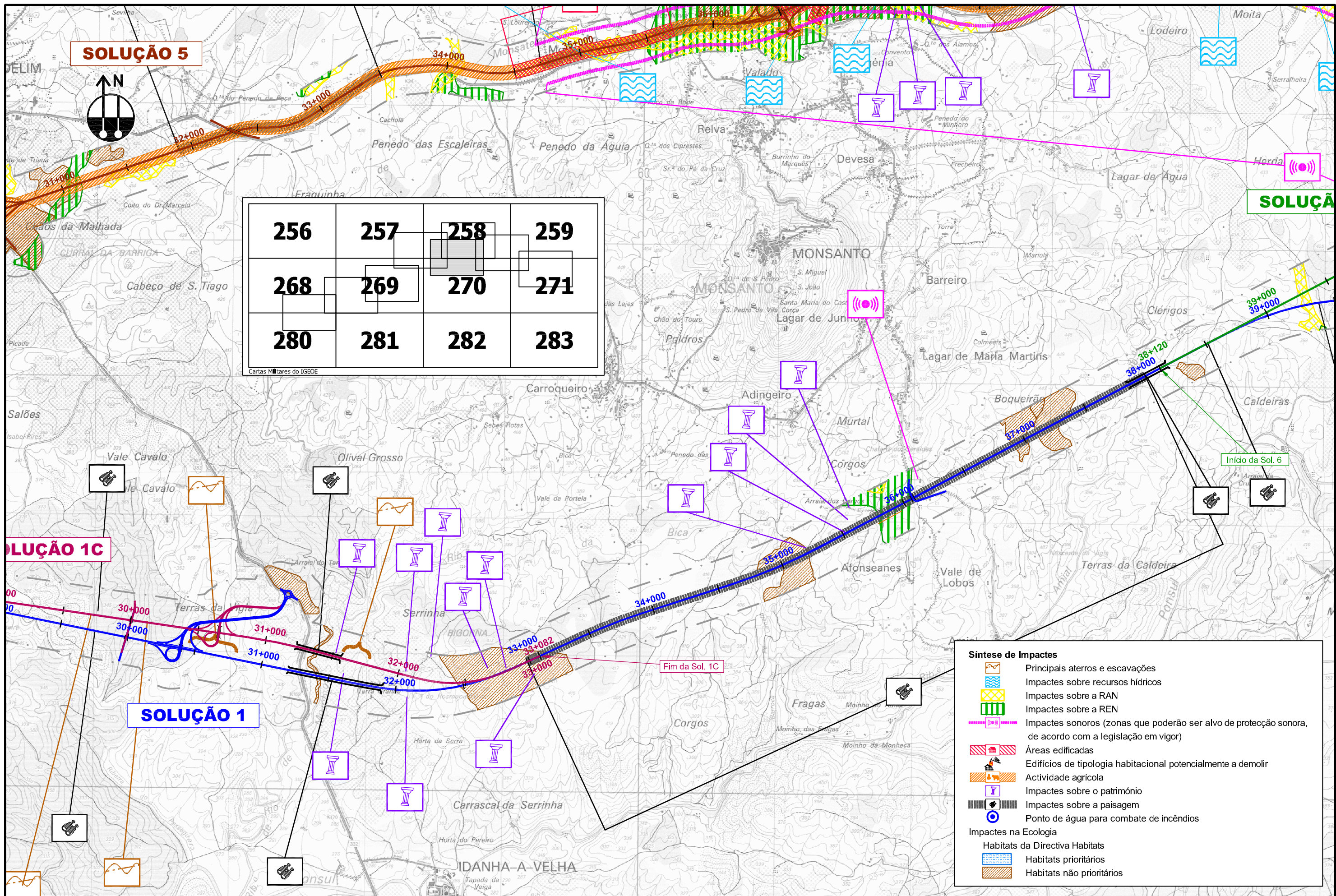
| Síntese de Impactes | |
|----------------------|--|
| | Principais aterros e escavações |
| | Impactes sobre recursos hídricos |
| | Impactes sobre a RAN |
| | Impactes sobre a REN |
| | Impactes sonoros (zonas que poderão ser alvo de protecção sonora, de acordo com a legislação em vigor) |
| | Áreas edificadas |
| | Edifícios de tipologia habitacional potencialmente a demolir |
| | Actividade agrícola |
| | Impactes sobre o património |
| | Impactes sobre a paisagem |
| | Ponto de água para combate de incêndios |
| Impactes na Ecologia | |
| | Habitats da Directiva Habitats |
| | Habitats prioritários |
| | Habitats não prioritários |

- Síntese de Impactes**
- Principais aterros e escavações
 - Impactes sobre recursos hídricos
 - Impactes sobre a RAN
 - Impactes sobre a REN
 - Impactes sonoros (zonas que poderão ser alvo de protecção sonora, de acordo com a legislação em vigor)
 - Áreas edificadas
 - Edifícios de tipologia habitacional potencialmente a demolir
 - Actividade agrícola
 - Impactes sobre o património
 - Impactes sobre a paisagem
 - Ponto de água para combate de incêndios
- Impactes na Ecologia**
- Habitats da Directiva Habitats
- Habitats prioritários
 - Habitats não prioritários



| | | | |
|-----|-----|-----|-----|
| 256 | 257 | 258 | 259 |
| 268 | 269 | 270 | 271 |
| 280 | 281 | 282 | 283 |

Cartas Militares do IGEOE



Síntese de Impactes

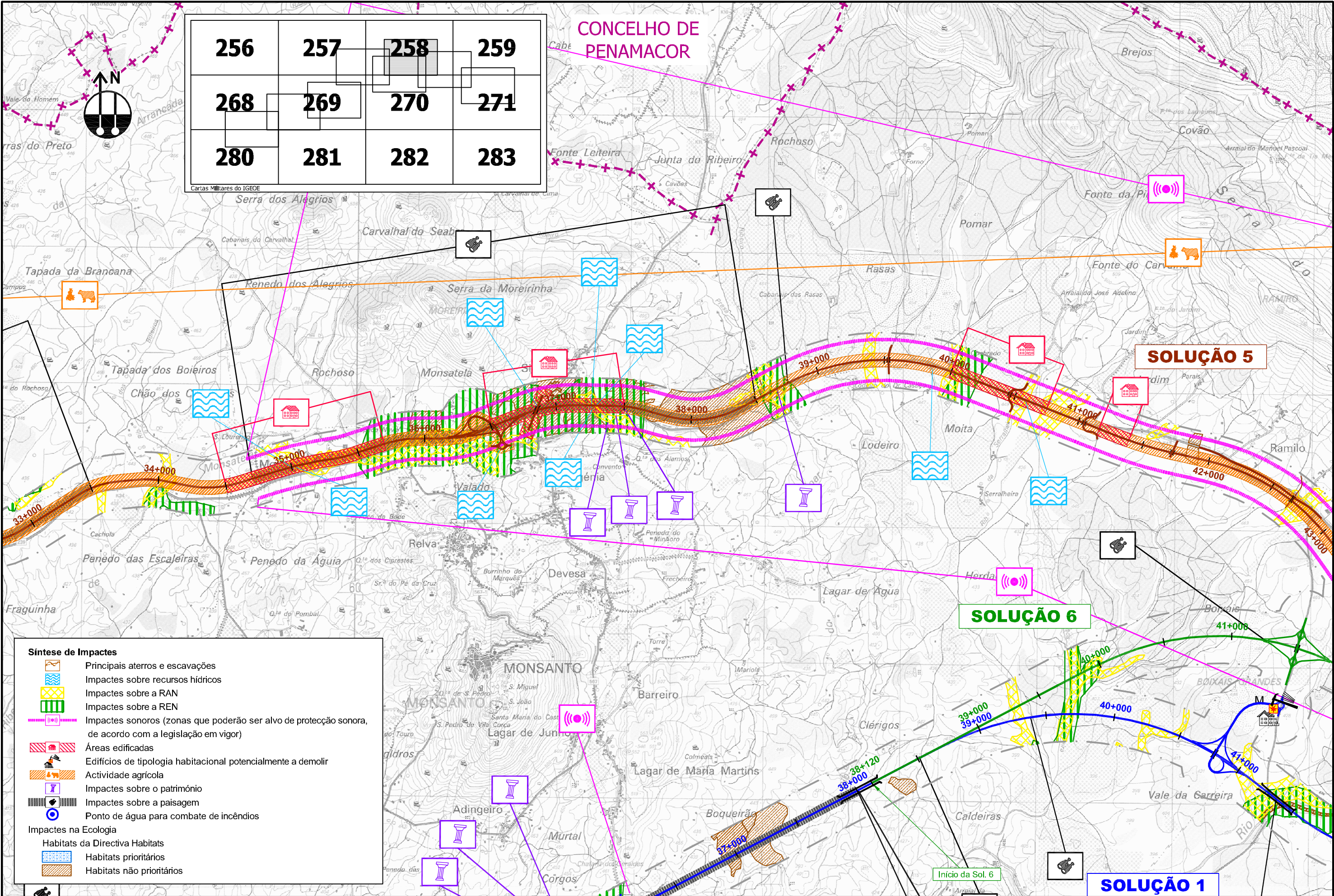
- Principais aterros e escavações
- Impactes sobre recursos hídricos
- Impactes sobre a RAN
- Impactes sobre a REN
- Impactes sonoros (zonas que poderão ser alvo de protecção sonora, de acordo com a legislação em vigor)
- Áreas edificadas
- Edifícios de tipologia habitacional potencialmente a demolir
- Actividade agrícola
- Impactes sobre o património
- Impactes sobre a paisagem
- Ponto de água para combate de incêndios

Impactes na Ecologia

- Habitats da Directiva Habitats
- Habitats prioritários
- Habitats não prioritários

| | | | |
|-----|-----|-----|-----|
| 256 | 257 | 258 | 259 |
| 268 | 269 | 270 | 271 |
| 280 | 281 | 282 | 283 |

CONCELHO DE PENAMACOR



Síntese de Impactes

- Principais aterros e escavações
- Impactes sobre recursos hídricos
- Impactes sobre a RAN
- Impactes sobre a REN
- Impactes sonoros (zonas que poderão ser alvo de protecção sonora, de acordo com a legislação em vigor)
- Áreas edificadas
- Edifícios de tipologia habitacional potencialmente a demolir
- Actividade agrícola
- Impactes sobre o património
- Impactes sobre a paisagem
- Ponto de água para combate de incêndios

Impactes na Ecologia

- Habitats da Directiva Habitats
- Habitats prioritários
- Habitats não prioritários

moptc
 ministério das obras públicas,
 transportes e comunicações

EP
 Estradas de Portugal, S.A.

provia Consultores de Engenharia, S.A.

ecossistema

ESTUDO PRÉVIO

I.C. 31
 CASTELO BRANCO / MONFORTINHO

Escala: 1/25.000

Designação

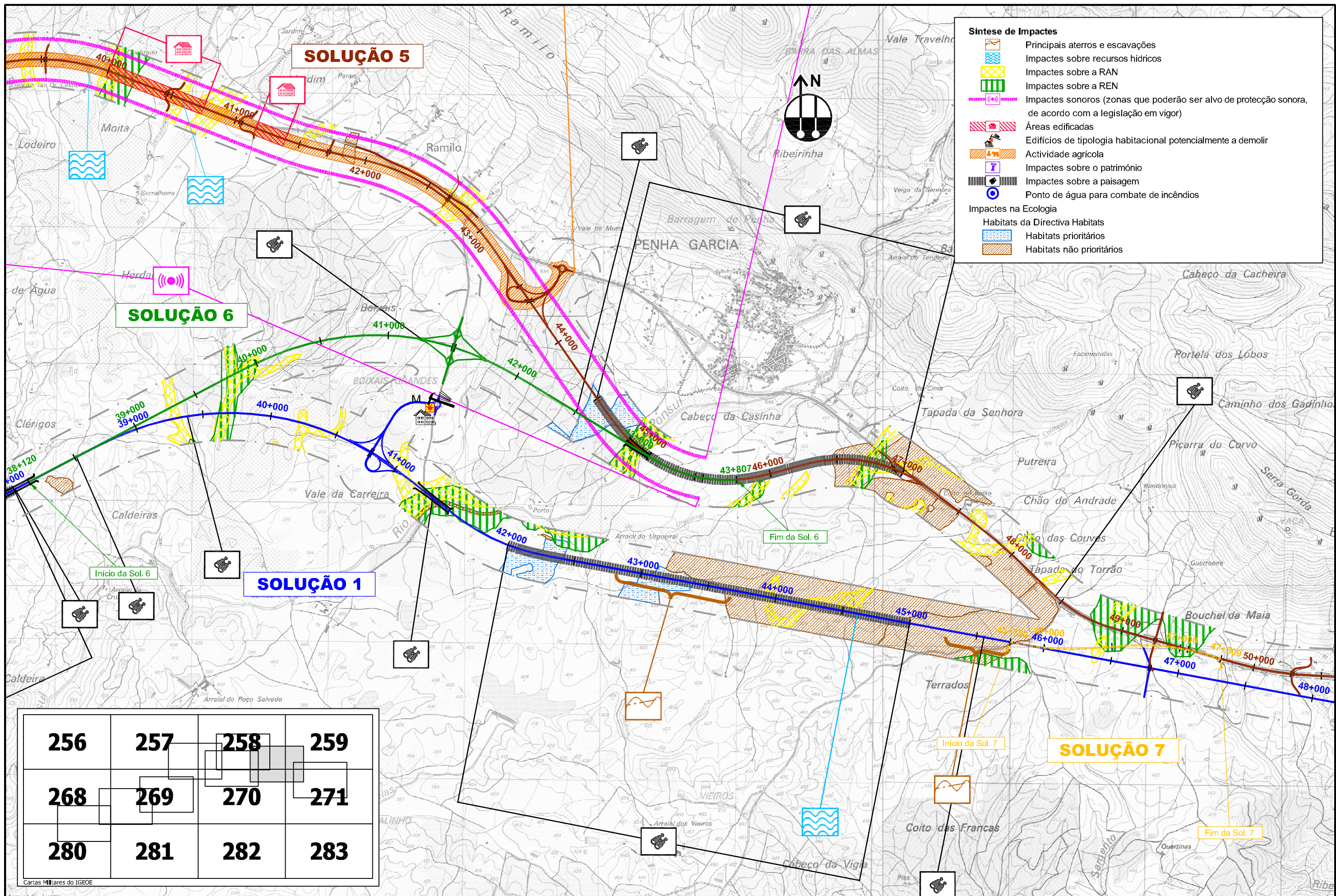
SÍNTESE DE IMPACTES

Desenho

RNT 3

Data: Fevereiro de 2010

Folha n.º 6/8

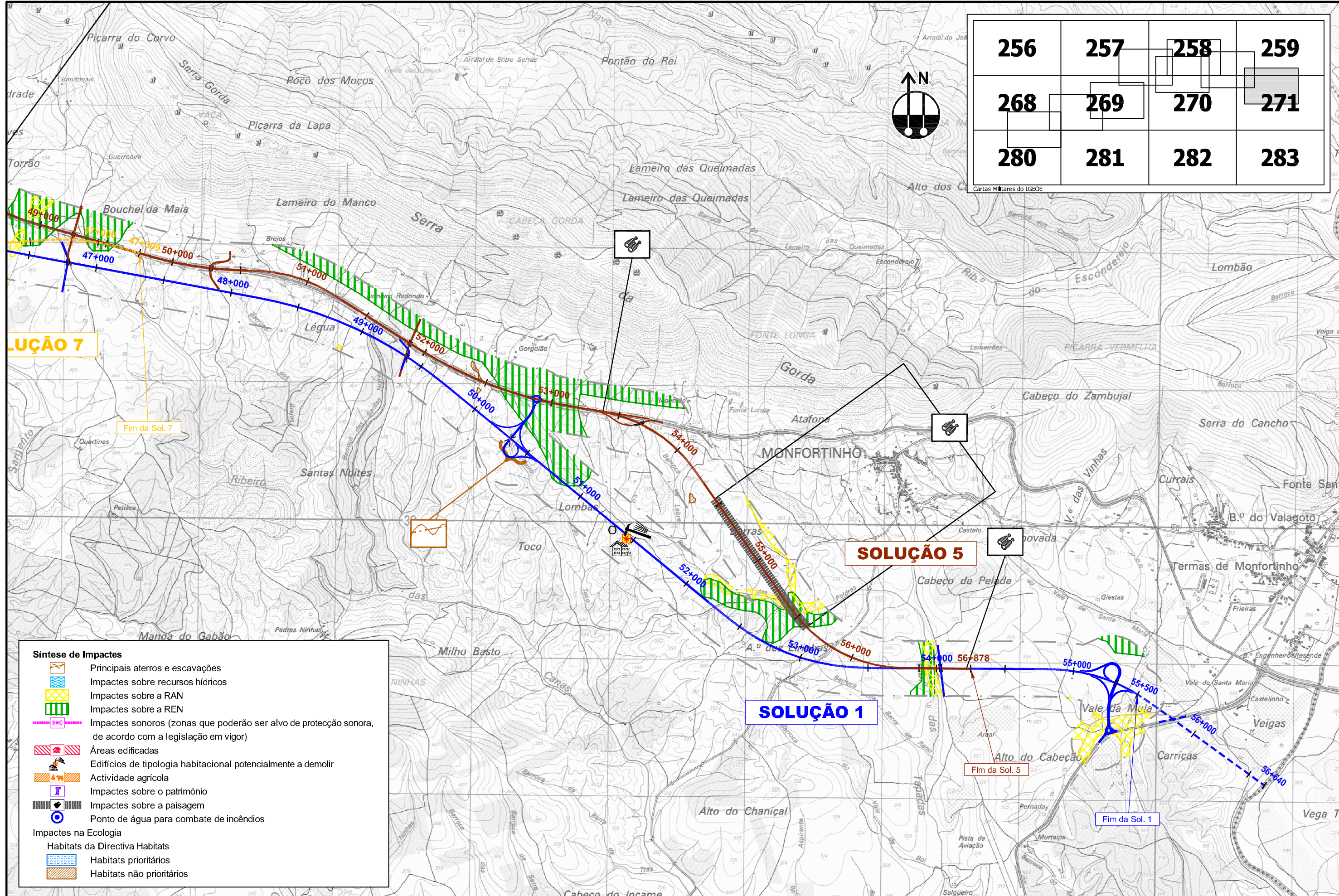


- Síntese de Impactes**
- Principais aterros e escavações
 - Impactes sobre recursos hídricos
 - Impactes sobre a RAN
 - Impactes sobre a REN
 - Impactes sonoros (zonas que poderão ser alvo de protecção sonora, de acordo com a legislação em vigor)
 - Áreas edificadas
 - Edifícios de tipologia habitacional potencialmente a demolir
 - Actividade agrícola
 - Impactes sobre o património
 - Impactes sobre a paisagem
 - Ponto de água para combate de incêndios
- Impactes na Ecologia**
- Habitats da Directiva Habitats**
 - Habitats prioritários
 - Habitats não prioritários

| | | | |
|-----|-----|-----|-----|
| 256 | 257 | 258 | 259 |
| 268 | 269 | 270 | 271 |
| 280 | 281 | 282 | 283 |

Cartas Militares do IGEOE

| | | | |
|-----|-----|-----|-----|
| 256 | 257 | 258 | 259 |
| 268 | 269 | 270 | 271 |
| 280 | 281 | 282 | 283 |



| Síntese de Impactes | |
|----------------------|--|
| | Principais aterros e escavações |
| | Impactes sobre recursos hídricos |
| | Impactes sobre a RAN |
| | Impactes sobre a REN |
| | Impactes sonoros (zonas que poderão ser alvo de protecção sonora, de acordo com a legislação em vigor) |
| | Áreas edificadas |
| | Edifícios de tipologia habitacional potencialmente a demolir |
| | Actividade agrícola |
| | Impactes sobre o património |
| | Impactes sobre a paisagem |
| | Ponto de água para combate de incêndios |
| Impactes na Ecologia | |
| | Habitats da Directiva Habitats |
| | Habitats prioritários |
| | Habitats não prioritários |

moptc
ministério das obras públicas,
transportes e comunicações

EP
Estradas de Portugal, S.A.

provia Consultores de Engenharia, S.A.

ecossistema

ESTUDO PRÉVIO

I.C. 31

CASTELO BRANCO / MONFORTINHO

Escala: 1/25.000

Designação

SÍNTESE DE IMPACTES

Desenho

RNT 3

Data: Fevereiro de 2010

Folha n.º 8/8